

Internationale Arbeitskonferenz
92. Tagung 2004

Bericht V (1)

Arbeitsbedingungen im Fischereisektor

**Eine umfassende Norm
(ein Übereinkommen und eine
ergänzende Empfehlung) über
die Arbeit im Fischereisektor**

Fünfter Punkt der Tagesordnung

ISBN 92-2-713039-X

ISSN 0251-4095

Erste Auflage 2003

Die in Veröffentlichungen des IAA verwendeten, der Praxis der Vereinten Nationen entsprechenden Bezeichnungen sowie die Anordnung und Darstellung des Inhalts sind keinesfalls als eine Meinungsäußerung des Internationalen Arbeitsamtes hinsichtlich der Rechtsstellung irgendeines Landes, Gebietes oder Territoriums oder dessen Behörden oder hinsichtlich der Grenzen eines solchen Landes oder Gebietes aufzufassen.

Die Nennung von Firmen und gewerblichen Erzeugnissen und Verfahren bedeutet nicht, daß das Internationale Arbeitsamt sie billigt, und das Fehlen eines Hinweises auf eine bestimmte Firma oder ein bestimmtes Erzeugnis oder Verfahren ist nicht als Mißbilligung aufzufassen.

Veröffentlichungen des IAA können bei größeren Buchhandlungen, den Zweigämtern des IAA in zahlreichen Ländern oder direkt beim Internationalen Arbeitsamt, ILO Publications, CH-1211 Genf 22, Schweiz, bestellt werden. Diese Stelle versendet auch kostenlos Kataloge oder Verzeichnisse neuer Veröffentlichungen.

INHALTSVERZEICHNIS

	Seite
EINLEITUNG.....	1
KAPITEL I. <i>Allgemeiner Überblick</i>	3
Der Fischereisektor	3
Zahl der Fischer weltweit und Weltfischereiflotte.....	3
Weltfischproduktion	7
Der Beitrag der Fischereiindustrie zur Weltwirtschaft.....	8
Fragen der Fischereibewirtschaftung.....	9
Faktoren, die sich auf die Beschäftigungsmöglichkeiten auswirken.....	13
Technologie	14
Schiffbaufaktoren, die die Arbeitsbedingungen beeinflussen	14
Schiffsregistrierung und Schiffseigentum.....	14
Beschäftigungsbedingungen	15
Das Arbeitsverhältnis	15
Das Beteiligungssystem	16
Aufenthalts- und Arbeitsbedingungen auf See.....	17
Klein- und handwerkliche Fischerei	18
Wanderfischer und Fischer auf Fahrzeugen unter fremder Flagge	19
Bedeutende Arbeitsfragen im Fischereisektor	19
KAPITEL II. <i>Warum soll eine neue IAO-Urkunde für den Fischereisektor angenommen werden?</i>	21
Die Behandlung der Fischereinormen der IAO durch die Arbeitsgruppe für die Politik zur Neufassung von Normen	22
Beschluß des Verwaltungsrats, die Frage einer umfassenden Norm (ein Übereinkommen und eine ergänzende Empfehlung) über die Arbeit im Fischereisektor auf die Tagesordnung der 92. Tagung der Internationalen Arbeitskonferenz zu setzen.....	23
Die Neufassung der Arbeitsnormen für Seeleute	25
Weitere Arbeiten der IAO, die den in diesem Bericht behandelten Fischereisektor betreffen	26
Erfassung von Fischern in innerstaatlichen Rechtsvorschriften.....	27
Der Weg nach vorn	28

KAPITEL III. <i>Voraussetzungen für die Arbeit auf Fischereifahrzeugen</i>	29
Mindestalter und Schutz Jugendlicher	29
Mindestalter	29
Der Schutz Jugendlicher	33
Schlußfolgerungen	36
Normen für die ärztliche Untersuchung/Tauglichkeit	37
Internationale Normen	37
Innerstaatliche Gesetzgebung und Praxis	39
Schlußfolgerungen	43
Befähigungszeugnisse und Berufsausbildung	44
Internationale Normen auf dem Gebiet der Befähigungszeugnisse	44
Internationale Normen im Bereich der Berufsausbildung	46
Regionale Normen	53
Innerstaatliche Gesetzgebung und Praxis im Bereich der Befähigungszeugnisse	54
Innerstaatliche Rechtsvorschriften über Berufsausbildungsprogramme Schlußfolgerungen	55
Schlußfolgerungen	57
Personalausweise für Fischer	58
Internationale Normen	58
Regionale Anforderungen	61
Innerstaatliche Gesetzgebung und Praxis	61
Schlußfolgerungen	62
Anwerbung und Arbeitsvermittlung/Kontinuität der Beschäftigung	63
Anwerbung und Arbeitsvermittlung	63
Kontinuität der Beschäftigung	64
Schlußfolgerungen	65
KAPITEL IV. <i>Beschäftigungsbedingungen, Besatzungsstärke und Arbeitszeit</i>	67
Heuervertrag	67
Internationale Normen	67
Innerstaatliche Gesetzgebung und Praxis	68
Schlußfolgerungen	77
Mindestlöhne/Einkommensstabilität	78
IAO-Normen	79
Innerstaatliche Gesetzgebung und Praxis	80
Schlußfolgerungen	81
Lohnschutz	82
Internationale Normen	82
Schlußfolgerungen	84
Arbeitszeit	84

IAO-Normen	85
Diskussionen der Dreigliedrigen Tagung über den Arbeitsschutz in der Fischereiindustrie und des Verwaltungsrats über die Empfehlung Nr. 7.....	87
Regionale Normen	88
Innerstaatliche Gesetzgebung und Praxis.....	89
Schlußfolgerungen	95
Jahresurlaub, bezahlter Urlaub.....	96
IAO-Normen	96
Innerstaatliche Gesetzgebung und Praxis.....	97
Schlußfolgerung	98
Heimschaffung.....	99
Internationale Normen	99
FAO	100
Gemeinsame Tätigkeiten von IMO/IAO in bezug auf die Zurücklassung von Seeleuten.....	100
Innerstaatliche Gesetzgebung und Praxis.....	100
Schlußfolgerung	102
 KAPITEL V. <i>Arbeits- und Lebensbedingungen an Bord von Fischereifahrzeugen</i>	 103
Arbeitsschutz	103
Internationale Normen	104
Regionale Normen	110
Innerstaatliche Gesetzgebung und Praxis.....	113
Schlußfolgerungen	128
Unterkunft an Bord von Fischereifahrzeugen.....	129
Internationale Normen	130
Regionale Instrumente	131
Innerstaatliche Gesetzgebung und Praxis.....	131
Schlußfolgerungen	147
Nahrungsmittel- und Wasserversorgung.....	147
Innerstaatliche Gesetzgebung.....	148
Schlußfolgerungen	149
Medizinische Versorgung auf See	150
Internationale Normen	151
Regionale Vorschriften	151
Innerstaatliche Gesetzgebung.....	151
Schlußfolgerungen	152

KAPITEL VI. <i>Soziale Sicherheit einschließlich der Haftung der Reeder für erkrankte und verletzte Fischer</i>	153
Allgemeine Beschreibung von Normen der Sozialen Sicherheit	154
Normen betreffend die Soziale Sicherheit für Seeleute (und teilweise auch Seefischer).....	155
Aussprache über Soziale Sicherheit für Fischer im Ausschuß für die Arbeitsbedingungen in der Fischerei (November 1978)	156
Ende der achtziger Jahre: Aussprache über Soziale Sicherheit im Rahmen der Vorbereitungen für das Übereinkommen (Nr. 165) über die Soziale Sicherheit der Seeleute, 1987	157
Ausschuß für die Arbeitsbedingungen in der Fischerei (1998).....	158
Dreigliedrige Tagung über den Arbeitsschutz in der Fischereiindustrie (1999)	159
Allgemeine Aussprache über Soziale Sicherheit: Fragen, Herausforderungen und Aussichten auf der 89. Tagung (2001) der Internationalen Arbeitskonferenz	159
Innerstaatliche Gesetzgebung und Praxis.....	160
Beispiele für spezielle Leistungen für Fischer	164
Schlußfolgerungen	168
KAPITEL VII. <i>Verwaltung, Rechtsdurchsetzung, Konsultation und Koordination</i>	169
Flaggenstaatkontrolle	169
Internationale Übereinkünfte	169
Regionale Instrumente	171
Innerstaatliche Gesetzgebung und Praxis.....	171
Zuständige Stellen.....	172
Arbeitsschutzfragen	173
Koordination von Ministerien und Behörden.....	174
Aufsichtssystem	177
Aufsicht über Aspekte, die von bestehenden IAO-Übereinkommen für den Fischereisektor abgedeckt werden	179
Sanktionen.....	181
Anhörung des Fischereisektors	181
Hafenstaatkontrolle	183
Die Rolle des Küstenstaats.....	185
Schlußfolgerungen	185
KAPITEL VIII: <i>Zusammenfassung</i>	187
Allgemeines	187
Neufassung der sieben IAO-Normen, die speziell den Fischereisektor betreffen	187

Neue Themen, auf die die Norm über die Fischerei eingehen sollte.....	190
Andere Themen.....	191
FRAGEBOGEN.....	193
ANHANG I. <i>Texte der IAO-Übereinkommen und -empfehlungen, die sich speziell mit dem Fischereisektor befassen</i>	215
Empfehlung (Nr. 7) betreffend die Begrenzung der Arbeitszeit in der Fischerei, 1920.....	215
Übereinkommen (Nr. 112) über das Mindestalter für die Zulassung zur Arbeit in der Fischerei, 1959.....	216
Übereinkommen (Nr. 113) über die ärztliche Untersuchung der Fischer, 1959.....	217
Übereinkommen (Nr. 114) über den Heuervertrag der Fischer, 1959.....	218
Übereinkommen (Nr. 125) über die Befähigungsnachweise der Fischer, 1966	221
Übereinkommen (Nr. 126) über die Quartierräume an Bord von Fischereifahrzeugen, 1966	226
Empfehlung (Nr. 126) betreffend die berufliche Ausbildung der Fischer, 1966	237

EINLEITUNG

Diesen Bericht über Gesetzgebung und Praxis hat das Amt im Anschluß an den Beschluß des Verwaltungsrats auf seiner 283. Tagung¹ (März 2002) ausgearbeitet, in die Tagesordnung der 92. Tagung (Juni 2004) der Internationalen Arbeitskonferenz die Frage einer umfassenden Norm (ein Übereinkommen und eine ergänzende Empfehlung) über die Arbeit im Fischereisektor aufzunehmen.

Der Bericht untersucht die derzeitige Gesetzgebung und Praxis im Bereich der Arbeitsbedingungen im Fischereisektor in den Mitgliedstaaten der IAO. Der Ausdruck „Gesetzgebung“ wird hier im weiteren Sinne des Wortes verwendet und umfaßt Gesetze, Vorschriften, Richtlinienensammlungen und ähnliche Rechtsinstrumente. Es wird der Versuch unternommen, anhand der zur Verfügung stehenden Informationen soweit wie möglich die Anwendung der Gesetzgebung zu analysieren. Grundlage des Berichts sind Informationen, die von Mitgliedstaaten im Rahmen einer Erhebung geliefert wurden, Informationen in Berichten von Mitgliedstaaten über Maßnahmen zur Durchführung vorhandener einschlägiger IAO-Übereinkommen (z.B. der Übereinkommen (Nr. 75) über die Quartierräume der Schiffsbesatzungen, 1946, (Nr. 113) über die ärztliche Untersuchung (Fischer), 1959, und (Nr. 114) über den Heuervertrag der Fischer, 1954, usw.), die Rechtsdatenbanken der IAO, neuere Untersuchungen über die Arbeitsbedingungen der Fischer in bestimmten Ländern sowie andere im Internationalen Arbeitsamt in Genf verfügbare Informationsquellen.

Angesichts der begrenzten Zeit, die für die Erarbeitung dieses Berichts zur Verfügung stand, und der Tatsache, daß die Antworten der Mitgliedstaaten auf die Erhebung zum Teil verspätet eingingen, wurde der Bericht vor Erhalt aller Antworten abgeschlossen. Ziel dieses Berichts ist es nicht, die einschlägige Gesetzgebung in jedem einzelnen IAO-Mitgliedstaat zu untersuchen, sondern vielmehr Beispiele nationaler Gesetze aus aller Welt anzuführen, um dem Leser eine repräsentative Auswahl einschlägiger Aspekte der derzeitigen Gesetzgebung und Praxis im Bereich der Arbeitsnormen im Fischereisektor zu bieten.

Der vorliegende Bericht ist in acht Kapitel unterteilt.

Kapitel I gibt einen allgemeinen Überblick über den Fischereisektor in der Welt, wobei das Schwergewicht auf Fragen gelegt wird, die für die Arbeitsbedingungen besonders relevant sind.

Kapitel II beschäftigt sich allgemein mit den Gründen, weshalb eine neue umfassende Norm für den Fischereisektor in Erwägung gezogen wird. Diese

¹ GB.283/2/1, Abs. 21 b).

Arbeit steht im Zusammenhang mit der IAO-Agenda für menschenwürdige Arbeit und der Tätigkeit der Arbeitsgruppe für die Politik zur Neufassung von Normen des Ausschusses für Rechtsfragen und internationalen Arbeitsnormen, die vom Verwaltungsrat eingesetzt worden ist, um die Notwendigkeit einer Neufassung aller vor 1985 angenommenen Übereinkommen und Empfehlungen im Hinblick auf eine Aktualisierung und Stärkung des Normensetzungs-systems zu prüfen. Andere einschlägige Tätigkeiten der IAO, die den Fischereisektor betreffen, werden ebenfalls beschrieben.

Kapitel III enthält Informationen über Rechtsvorschriften zu Aspekten, die als Voraussetzungen für die Arbeit im Fischereisektor angesehen werden könnten. Dazu gehören Fragen wie Mindestalter (die Frage des Schutzes Jugendlicher wird ebenfalls in diesem Abschnitt behandelt); ärztliche Untersuchungen; Befähigungszeugnisse; Berufsausbildung; Anwerbung und Arbeitsvermittlung (insbesondere was die Arbeit auf im Ausland eingetragenen Schiffen betrifft); und Personalausweise.

Kapitel IV enthält Informationen über Rechtsvorschriften zur Beschäftigung an Bord von Fischereifahrzeugen. Dazu gehören Fragen wie Heuervertrag und Arbeitsverträge (einschließlich Beteiligungsvereinbarungen); Mindestlöhne; Versicherung bei Personenschaden, Krankheit und Tod; Arbeitszeit; Jahresurlaub; und Heimschaffung (einschließlich der Frage der Zurücklassung).

Kapitel V enthält Informationen über den Arbeitsschutz; die Versorgung mit Nahrungsmitteln und mit Wasser; und die Unterkünfte und die medizinische Betreuung auf den Fahrzeugen.

Kapitel VI enthält Informationen über die Soziale Sicherheit für Fischer und ihre Familien; die Verpflichtungen der Reeder bei Krankheit oder Unfall der Fischer; und die Umschulung von Fischern für andere Tätigkeiten.

Kapitel VII enthält Informationen über die Verwaltung und Durchsetzung; die Koordinierung zwischen den in Frage kommenden Stellen; und Konsultationen mit den Sozialpartnern.

Kapitel VIII enthält eine Zusammenfassung der in dem Bericht gegebenen Informationen, die für die Ausarbeitung einer umfassenden neuen Fischereinorm relevant sind.

Ein auf der obengenannten Auswertung beruhender Fragebogen ist dem Bericht als Anhang beigefügt. Die Mitgliedstaaten werden ersucht, anhand dieses Fragebogens dem Amt nach Befragung der maßgebenden Verbände der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer ihre Auffassungen zum Geltungsbereich und zum Inhalt der vorgeschlagenen Urkunde zu übermitteln.

Angesichts der Breite des Fischereisektors wäre es ratsam, im Hinblick auf die Abfassung der Antworten weitere in Frage kommende Ministerien und Einrichtungen, die sich mit der Fischerei befassen, wie die Ministerien für Fischerei, Landwirtschaft (in manchen Ländern), Gesundheit, Umwelt und Meeressicherheit, zu konsultieren.

KAPITEL I

ALLGEMEINER ÜBERBLICK

DER FISCHEREISEKTOR

Der Sektor der Seefischerei beschäftigt weltweit eine erhebliche Anzahl von Arbeitskräften. Die lebenden aquatischen Ressourcen sind jedoch nicht gleichmäßig verteilt. Während einige Arten sesshaft sind, wie Austern und Muscheln, wandern andere und sind sowohl innerhalb als auch außerhalb der ausschließlichen 200-Meilen-Wirtschaftszonen (AWZ) anzutreffen, die im Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen (UNCLOS) festgelegt sind. Die Seefischereien weisen jedoch eine Gemeinsamkeit auf, nämlich die Tatsache, daß 93 Prozent der Meeresfänge der Welt aus den AWZ oder den an sie grenzenden Bereichen stammen.

ZAHL DER FISCHER WELTWEIT UND WELTFISCHEREIFLOTTE ¹

Schätzungen zufolge waren 1998 weltweit 36 Millionen Menschen in der Fangfischerei und der Aquakultur-Produktion beschäftigt, wobei 15 Millionen Vollzeit-, 13 Millionen Teilzeit- und 8 Millionen Gelegenheitskräfte ² waren. Im Jahr 2000 waren schätzungsweise 27 Millionen Menschen weltweit ausschließlich in der Fangfischerei beschäftigt (darunter Vollzeit-, Teilzeit- und Gelegenheitsfischer ³) ⁴. Wie Abbildung I.1 zeigt, befindet sich die Mehrheit (rund

¹ Die IAO hat in ihren Normen Begriffe wie „Fischer“ und „Seefischer“ verwendet, die FAO verwendet „Fischer“, und die IMO verwendet „Personal auf Fischereifahrzeugen“. Alle diese Begriffe werden in diesem Bericht verwendet. Bei der Erarbeitung einer neuen IAO-Norm sollte jedoch auf die Verwendung einer geschlechtsneutralen Terminologie geachtet werden.

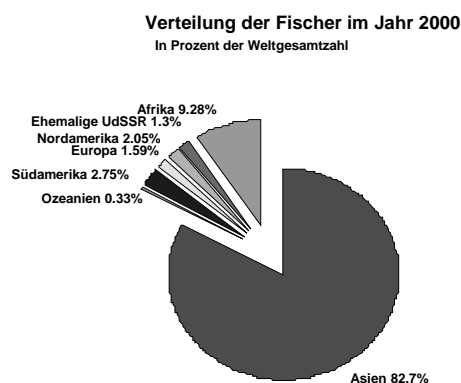
² FAO: *The state of the world fisheries and aquaculture* (Rom, 2000), S. 3.

³ Personen, die weniger als ein Drittel ihres Einkommens aus der Fischerei beziehen oder weniger als ein Drittel ihrer Arbeitszeit mit Fischerei verbringen.

⁴ Die IAO hat diese Schätzung unter Verwendung von FAO-Daten vorgenommen. Die IAO veröffentlicht mehrere relevante Reihen über Erwerbstätige in ihrem *Yearbook of Labour Statistics*. Diese beziehen sich auf die Gesamtbeschäftigung (entlohnte Beschäftigung plus selbständige Erwerbstätigkeit) und Personen in entlohnter Beschäftigung. Alle diese Reihen werden

(Forts.)

Abbildung I.1



Quelle: FAO.

83 Prozent) in Asien. Es folgt Afrika – mit knapp über 9 Prozent –, und die übrigen (weniger als 10 Prozent) befinden sich in anderen Regionen.

Zur Zeit entfallen rund 45 Prozent der Gesamtfänge auf den Sektor der Kleinfischerei, und die restlichen 55 Prozent entfallen auf die Industriefischerei. Bis zu 90 Prozent der Fänge der Kleinfischerei dienen dem menschlichen Verzehr; im Sektor der Industriefischerei können jedoch bis zu 30 Millionen Tonnen zu Fischmehl und Fischöl verarbeitet werden. Die Arbeitsproduktivität in der Fangfischerei schwankt je nach der Art der verwendeten Fangmethode erheblich. Dies geht eindeutig aus Tabelle I.1 hervor.

Obwohl bestimmte Arten von Fischerei manuell in Küstennähe in relativ seichten Gewässern betrieben werden, wird die große Masse der Fänge der Fangfischereien von Fahrzeugen angelandet. Eine genaue Schätzung der Größe und der Kapazität der Weltflotte ist jedoch praktisch unmöglich, teils wegen zweifelhafter Angaben und teils wegen der Art und Weise, wie statistische Daten in den einzelnen Ländern erfaßt werden. So führen viele Länder Verzeich-

nach Wirtschaftstätigkeit klassifiziert, unter Verwendung der Internationalen Systematik der Wirtschaftszweige (ISIC) Revision 2 oder der ISIC Revision 3. Soweit die ISIC Rev.3 verwendet wird, liegen möglicherweise getrennte Daten für die Fischerei vor; sonst ist die Fischerei in die Hauptabteilung 1 der ISIC Rev.2 zusammen mit Land- und Forstwirtschaft und Jagd einbezogen. Die Daten über die Gesamtbeschäftigung werden auch nach Beruf klassifiziert, und zwar gemäß der Internationalen Standardklassifikation der Berufe (ISCO), entweder der revidierten Ausgabe von 1968 (ISCO-68) oder der revidierten Ausgabe von 1988 (ISCO-88), auf der Ebene der Hauptgruppe. Infolgedessen werden Fischer nicht gesondert aufgeführt.

Tabelle I.1 Arbeitsproduktivität unter Verwendung verschiedener Fangmethoden⁵

Fischereitätigkeit/Fanggerätkarten	Fangmenge in Tonnen je Fischer je Jahr
Fallen, Hakenleinen und Netze von Fahrzeugen ohne Motoren aus.	1
Küstenangleinen, Verwickelnetze und Schleppnetze von kleinen Fahrzeugen aus.	10
Netz- und Leinenfischerei von mittelgroßen Fahrzeugen aus.	24
Schleppnetze von großen Fahrzeugen aus.	100
Ringwaden	200

nisse nach der Bruttotonnage, sie verwenden aber nicht alle dieselben Berechnungsmethoden. Da außerdem das Verhältnis zwischen Länge und Bruttotonnage sehr stark schwanken kann, hat die Internationale Seeschiffahrtsorganisation für das Internationale Übereinkommen von Torremolinos für die Sicherheit der Fischereifahrzeuge eine Längenmessung gewählt. Die FAO hat für ihr Einhaltungsübereinkommen (siehe unten) ebenfalls die Längenmessung angenommen, wie im Übereinkommen von Torremolinos festgelegt.

Im Jahr 1998 schätzte die FAO, daß die Weltfischereiflotte aus rund 1,3 Millionen gedeckten Fahrzeugen und 2,8 Millionen ungedeckten Fahrzeugen bestand. 65 Prozent der letzteren waren nicht mit einem mechanischen Antriebssystem ausgerüstet. Asien wurden seinerzeit 84,6 Prozent aller gedeckten Fahrzeuge, 51 Prozent der ungedeckten, aber motorisierten Fahrzeuge und 83 Prozent der ungedeckten Fahrzeuge ohne Motor zugeschrieben. Von den verbleibenden 15,4 Prozent der gedeckten Fahrzeuge entfielen 8,9 Prozent auf Europa, 4,5 Prozent auf Länder in Nord- und Mittelamerika, ein Prozent auf Afrika, 0,6 Prozent auf Südamerika und 0,2 Prozent auf Ozeanien. Von den ungedeckten Fahrzeugen mit Motor entfielen 21 Prozent auf Nord- und Mittelamerika, 16 Prozent auf Afrika, 6 Prozent auf Südamerika und 3 Prozent auf Ozeanien, wobei für die nichtmotorisierten Fahrzeuge weniger detaillierte Informationen vorliegen. Die Flottenstruktur, wie in Tabelle I.2 dargestellt, spiegelt die besten Schätzungen aus allen Quellen für 1998 wider. Es gab ferner mehr als

⁵ Vor kurzem geänderte Fassung einer Tabelle, die in einem Papier an Pacem in Maribus XVI, Halifax, 22.-26. Aug. 1988, enthalten war. J. Fitzpatrick: „Fishing technology“, in *Ocean Yearbook* 8 (Chicago, University of Chicago Press, 1989).

Tabelle I.2 Fischereiflotten der Welt ⁶, 1998

Fahrzeug- tonnage (BRT)	Anzahl der Fahrzeuge	Geschätzte Anzahl der Personen	Bemerkungen
>1.000	2.500	150.000	Die Besatzungen werden im allgemeinen zu Tages- oder Monatsentgeltsätzen angeheuert, wenngleich auch Bonusse eingeschlossen sein können.
500-999.9	2.800	112.000	Wie oben.
100-499.9	40.300	1.200.000	Die Beschäftigungsbedingungen schwanken, viele sind jedoch bezahlte Arbeitskräfte (ohne Bonus), während andere möglicherweise einen garantierten Mindestlohn plus Fangbonus erhalten. Die auf See verbrachte Zeit kann von zwei bis drei Tagen pro Fahrt bis zu Monaten reichen, einschließlich Umladung und Versorgung auf See.
<100 gedeckt	1.212.600	5.500.000	Beschäftigungsbedingungen umfassen Fischer, die am Fangergebnis beteiligt werden, entlohnte Kräfte. Gelegenheitskräfte recht häufig.
ungedeckt (mechanisch angetrieben)	1.000.000	4.400.000	Überwiegend beschäftigt auf Basis Beteiligung am Fangergebnis (abzüglich Fahrzeugkosten). Überwiegend gemeinschaftsgestützt, reichen von primitiver Bauweise bis zu sehr starken schnellen Fahrzeugen. Verhältnisse an Bord einfach.
Ungedeckt (nicht mechanisch angetrieben)	1.800.000	5.300.000	Fahrzeuge reichen vom Katumuran von Ostindien bis zum großen Kanu von Ghana. Segelantrieb wird verwendet, aber überwiegend dort, wo eine lange Segeltradition besteht. Ein großer Prozentsatz sind normalerweise Subsistenzfischer. Verhältnisse an Bord oft primitiv.
Ingesamt	4.058.200	16.662.000	

120.000 Fahrzeuge, die mit Fischereitätigkeiten zu tun hatten, aber nicht als Fischereifahrzeuge registriert waren ⁷.

Wie die Tabelle zeigt, arbeiten von den 16,6 Millionen Fischer, die regelmäßig auf Fischereifahrzeugen beschäftigt sind, 15,2 (92,5 Prozent) auf den vier Millionen Fahrzeugen unter 100 BRT. Anders ausgedrückt, rund 90 Prozent der

⁶ Von J. Fitzpatrick angepaßt und aktualisiert auf der Grundlage von FAO: *Marine fisheries and law of the sea: A decade of change*, Fisheries Circular No. 853 (Rom, 1993).

⁷ Diese Tabelle enthält Schätzungen zu Fischern, die regelmäßig auf Fischereifahrzeugen arbeiten. Fischer, die mit Netzen, Reusen, Leinen usw. von Stränden aus arbeiten, sowie Gelegenheitsfischer sind nicht berücksichtigt.

Fischer arbeiten auf Fahrzeugen von weniger als 24 m Länge⁸. Von diesen ist die Mehrheit in „Klein-“ oder „handwerklichen“ Fischereien tätig⁹. Umgekehrt setzt sich die Flotte über 100 BRT aus rund 45.600 Fahrzeugen und 146.000 Fischern zusammen.

WELTFISCHPRODUKTION

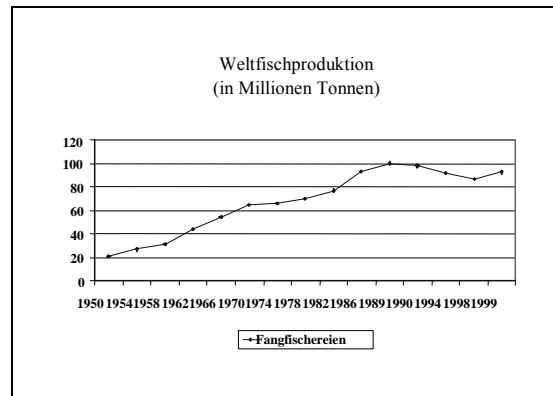
Als Folge der zunehmenden Zahl der Fischer, Fischereifahrzeuge, der eingesetzten Fanggeräte und technologischer Verbesserungen sind die Erträge der Fangfischereien von 1950 bis 1999 stetig angestiegen, wie Abbildung I.2 zeigt. Außer in einigen wenigen örtlich begrenzten Fällen dürften die Erträge der Fangfischereien ihren Höhepunkt erreicht haben, so daß kaum noch Möglichkeiten für eine Expansion oder die Entwicklung neuer Fischereien bestehen¹⁰.

Die zwölf Länder mit der höchsten Produktion aus Meeres- und Binnenfangfischereien sind in Abbildung I.3 aufgeführt, von denen sich sieben in Asien befinden. China lag 1998 mit 17,2 Millionen Tonnen an der Spitze (und war auch im Jahr 2001 noch der größte Erzeuger). Peru mit 4,3 Millionen Tonnen im Jahr 1998 war stark auf kleine pelagische Arten angewiesen, und da diese den Schwankungen der Biomasse unterliegen, ist die Anchoveta-Flotte nicht immer voll oder regelmäßig beschäftigt. In den Philippinen, am anderen Ende des Spektrums, litten die Küstenfischereien in einigen Gebieten unter der Zerstörung der Korallenriffe.

⁸ FAO: „Number of fishers doubled since 1970“ unter www.fao.org/fi/highligh/fisher/c29.asp (Seitenaufwurf im Okt. 2002).

⁹ Es gibt keine allgemein anerkannten Definitionen von „Klein-“ oder „handwerklichen“ Fischereien. In dem Bericht *Risks and dangers in small-scale fisheries: An overview*, der von Ben-Yami als Arbeitspapier des Programms für Tätigkeiten nach Sektoren ausgearbeitet und im Jahr 2000 veröffentlicht wurde, wurde der Ausdruck „Kleinfischereien“ auf zweierlei Art definiert: (1) nach sozioökonomischen Kriterien und (2) nach technischen Kriterien. Nach den sozioökonomischen Kriterien sind Kleinfischer Personen beiderlei Geschlechts, die gewöhnlich ihre eigenen Fischereifahrzeuge und Ausrüstungen betreiben und entweder allein oder in Begleitung einiger weniger Besatzungsmitglieder, bei denen es sich vorzugsweise um Freunde oder Verwandte handelt, zur See gehen. Nach den in diesem Bericht verwendeten technischen Kriterien werden Kleinfischereien als ein Sektor definiert, in dem Fischer von Stränden aus oder unter Eisdecken durch Schwimmen, Tauchen oder Waten oder mit Hilfe kleiner Fischereifahrzeuge Meeresorganismen fischen und sammeln. Kleine Fischereifahrzeuge werden für Industrieländer definiert als Boote mit einer Gesamtlänge von weniger als 10-12 m und einer Wasserverdrängung von weniger als 12-15 MT, die von Motoren mit einer Leistung von höchstens 200-300 PS (150-225 kW) angetrieben werden. Für Entwicklungsländer erstreckt sich diese Definition auch auf Kanus, Pirogen und Dauen mit offenem Deck bis zu einer Gesamtlänge von 16 m, die von Motoren mit einer Leistung von höchstens 200 PS (150 kW) angetrieben werden.

¹⁰ Bestimmte mesopelagische Arten sind zur Zeit noch untergenutzt.

Abbildung I.2 Weltfischproduktion

Quelle: Beruht auf FAO: The status of the world fisheries and aquaculture 2000 (Rom, 2000).

DER BEITRAG DER FISCHEREIINDUSTRIE ZUR WELTWIRTSCHAFT

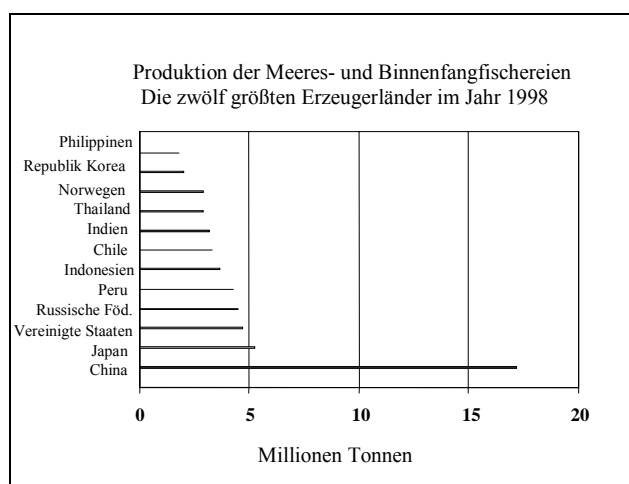
Im Jahr 1992 schätzte die FAO die Bruttoeinkünfte der Weltflotten auf 70 Milliarden US-Dollar. Seitdem haben sich die Flotten vergrößert, die Anlandungen haben zugenommen, und Fisch ist teurer geworden. Tatsächlich belief sich der globale Wert der Aquakultur-Produktion allein im Jahr 1999 auf rund 56 Milliarden US-Dollar. Obwohl im Vergleich zu 1996 und 1997 rückläufig, betrug der geschätzte Erstverkaufswert der Meeresfangfischereien 1999 76 Milliarden US-Dollar. Zu diesen Beträgen sollte der Wert der Binnengewässerfischereien hinzugefügt werden; er war allerdings schwer zu schätzen, einmal wegen der Natur dieser Fischereien und zum anderen, weil die Anlandungen nur in bestimmten Gebieten genau erfaßt wurden.

Das Volumen des internationalen Fischhandels hat in den letzten beiden Jahrzehnten ebenfalls erheblich zugenommen und erreichte 1997 mit 53,5 Milliarden US-Dollar einen Höhepunkt; es nahm aber dann im darauffolgenden Jahr leicht ab und fiel auf 53 Milliarden US-Dollar. Der Anteil der Entwicklungsländer an diesem Handel stieg ebenfalls und erreichte 50 Prozent des Gesamtwerts.

Die neuesten, von der FAO für das Jahr 2000 veröffentlichten Daten zeigen, daß der Wert des internationalen Handels mit Fisch und Fischerzeugnissen in diesem Jahr wieder zugenommen hat, wie die Übersicht in Tabelle I.3 zeigt.

Die Globalisierung und die Interessen der transnationalen Unternehmen haben den internationalen Handel mit Erzeugnissen der Fangfischereien sowie

Abbildung I.3 Die Produktion der Meeres- und Binnenfangfischereien



Quelle: Beruht auf: FAO: The state of the world fisheries ... (a.a.O)

die Fischzucht erheblich beeinflusst, einschließlich der Förderung einer Kennzeichnung von Fischereierzeugnissen mit dem „Ökosiegel“. Obwohl eine Produktkennzeichnung allgemein akzeptiert wird, hat die Frage in mehreren internationalen Foren zu Kontroversen geführt. Eine der Befürchtungen, die im Zusammenhang mit der Kennzeichnung von Fischereiprodukten mit dem Ökosiegel geäußert werden, lautet, daß sich dies als Handelshemmnis und als Hemmnis für die Einhaltung der Regeln des internationalen Handels erweisen kann. Spezifischere Bedenken ergeben sich im Zusammenhang mit der Ökosiegel-Kennzeichnung der Erzeugnisse von Meeresfangfischereien, da diese besondere Merkmale aufweisen. Insbesondere Kleinfischereien in Entwicklungsländern haben auch die Befürchtung geäußert, daß die zukünftige Beschäftigung in Mitleidenschaft gezogen werden könnte, da ein Qualifizierungsprozeß prohibitive Kosten verursachen könnte.

FRAGEN DER FISCHEREIBEWIRTSCHAFTUNG

Auf die Annahme des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen (UNCLOS) im Jahr 1982 folgte in den achtziger Jahren eine Zeit der Anpassung. Die Fangkapazität nahm weiter zu, und Umweltfragen rückten stärker in den Vordergrund. Dies stellte insbesondere die Kleinfischereien in den Küstengebieten vor ernste Herausforderungen. Diese Fragen wurden auf der FAO-Welt-

Tabelle I.3 Die zwölf größten Importeure und die zwölf größten Exporteure im Jahr 2000

Einfuhrland	Wert 1.000 US-Dollar	Ausfuhrland	Wert 1.000 US-Dollar
Japan	15.513.059	Thailand	4.367.332
Vereinigte Staaten	10.453.251	China	3.605.838
Spanien	3.351.670	Norwegen	3.532.841
Frankreich	2.983.618	Vereinigte Staaten	3.044.261
Italien	2.535.269	Kanada	2.818.433
Deutschland	2.262.018	Dänemark	2.755.676
Vereinigtes Königreich	2.183.811	Chile	1.784.560
Hongkong (China)	2.048.824	Taiwan (China)	1.756.133
Dänemark	1.806.365	Spanien	1.599.631
China	1.795.953	Indonesien	1.584.454
Kanada	1.388.621	Vietnam	1.480.110
Republik Korea	1.371.830	Indien	1.405.196
Welt insgesamt	60.008.337	Welt insgesamt	55.197.323

Quelle: FAO.

konferenz über Fischereiwirtschaft und -entwicklung im Jahr 1984 hervorgehoben, die auch auf die Notwendigkeit einer Steuerung der Hochseefischerei hinwies.

In den 1990er Jahren erzielten Küstenstaaten mit Ressourcen, die für andere Länder von Interesse sind, im allgemeinen erhebliche Fortschritte bei der Bewirtschaftung ihrer Ressourcen und bei der Erlangung von Vorteilen seitens ausländischer Nutzer¹¹. Es gelang ihnen auch, die Ausbildung ihrer eigenen Staatsangehörigen zu fördern, indem sie auf deren Teilnahme an den Fischereitätigkeiten an Bord ausländischer Fischereifahrzeuge bestanden. Es kam zu signifikanten Änderungen bei den Zugangsvereinbarungen, indem sichergestellt wurde, daß der Küstenstaat beispielsweise einen annehmbaren Anteil an der Fangmenge und in einigen Fällen Entschädigungsleistungen für die betroffenen handwerklichen oder Kleinfischer erhalten konnte.

Die Entwicklungen seit der Verabschiedung des UNCLOS und der Weltfischereikonferenz der FAO begannen Anfang der neunziger Jahre international

¹¹ Dazu gehörte die vermehrte Inanspruchnahme von Fischereibeobachtern, eine wachsende neue Kategorie von Erwerbstätigen im Fischereisektor. Die Arbeitsbedingungen dieser Beobachter werden häufig in dem Fischereiabkommen festgelegt.

Wirkung zu zeigen, als weitere Berichte über das Überfischen der Bestände und schwindende Möglichkeiten zur Ausweitung der Meeresfangfischereien für mehr und mehr Druck sorgten. Außerdem gerieten manche Fischereien in ernste Schwierigkeiten, die zum Verlust von Arbeitsplätzen führten, und ganze Fischereigemeinschaften waren in ihrer Existenz gefährdet. Als erste Reaktion darauf wurde nach Mitteln und Wegen gesucht, um Fischereien und Fangtätigkeiten verantwortungsvoller zu bewirtschaften, und 1992 richtete die Regierung Mexikos die Internationale Konferenz über verantwortungsvolles Fischen in Cancún aus. Die Konferenz erörterte u.a. Maßnahmen, um vom Ausflaggen von Fischereifahrzeugen zwecks Vermeidung der Einhaltung international vereinbarter Erhaltungs- und Bewirtschaftungsregeln für Fischereitätigkeiten auf hoher See abzuhalten.

Die Hauptfragen, die in Cancún erörtert wurden, kamen auf der Konferenz der Vereinten Nationen über Umwelt und Entwicklung, die im selben Jahr in Rio de Janeiro stattfand (oft als Gipfel von Rio bezeichnet), erneut zur Sprache. Kapitel 17 der Agenda 21¹² legte ein Aktionsprogramm dar, das u.a. die Vereinten Nationen verpflichtete, die Fragen der gebietsübergreifenden Fischbestände und der Bestände weit wandernder Fische anzugehen. Es unterstrich ferner die Notwendigkeit, die Bewirtschaftung und den Schutz der Fischbestände zu verbessern, erkannte aber auch an, daß die Arbeitnehmer in der Fischereiindustrie geschützt werden sollten. Kapitel 17 zielte auch auf die Entwicklung der Humanressourcen auf nationaler Ebene im Hinblick auf die Entwicklung und die Handhabung der Hochseefangtechniken ab. Die Staaten wurden aufgefordert, örtliche Gemeinschaften, insbesondere jene, deren Existenzgrundlage die Fischerei ist, eingeborene Bevölkerungsgruppen und Frauen zu unterstützen. Die Unterstützung sollte gegebenenfalls die erforderliche technische und finanzielle Hilfe umfassen, um die traditionellen Kenntnisse der lebenden Meeresressourcen und der Fangtechniken zu organisieren, zu erhalten, auszutauschen und zu verbessern und um die Kenntnis der Meeresökosysteme zu verbessern.

Als Folge dieser Beratungen wurden drei Hauptinitiativen ergriffen:

- die FAO begann mit der Entwicklung eines Instruments, um von der Praxis des Ausflaggens abzuhalten;
- die Vereinten Nationen leiteten eine Konferenz in die Wege, um die Fragen im Zusammenhang mit gebietsübergreifenden Fischbeständen und weit wandernden Fischbeständen zu behandeln; und
- die FAO begann mit der Erarbeitung eines Verhaltenskodexes für verantwortungsvolle Fischerei.

¹² Agenda 21: *Aktionsprogramm für nachhaltige Entwicklung*, angenommen von der Konferenz der Vereinten Nationen über Umwelt und Entwicklung, Rio de Janeiro, Juni 1992.

Im November 1993 billigt die FAO-Konferenz das Übereinkommen zur Förderung der Einhaltung internationaler Erhaltungs- und Bewirtschaftungsmaßnahmen durch Fischereifahrzeuge auf hoher See. Das allgemein als „Einhaltungsübereinkommen“ bezeichnete Übereinkommen wird in Kraft treten, wenn der Generaldirektor der FAO die 26. Ratifizierung erhält¹³.

Das Übereinkommen der Vereinten Nationen zur Durchführung der Bestimmungen des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen vom 10. Dezember 1982 über die Erhaltung und Bewirtschaftung von gebietsübergreifenden Fischbeständen und Beständen weit wandernder Fische, allgemein als „Durchführungsübereinkommen“ bezeichnet, wurde am 4. August 1995 angenommen¹⁴. Darauf folgte die Annahme des Verhaltenskodexes für verantwortungsvolle Fischerei durch die Konferenz der FAO im November desselben Jahres.

Im Gegensatz zu dem Durchführungsübereinkommen der Vereinten Nationen, das ein rechtlich verbindliches Instrument ist, ist der Verhaltenskodex freiwillig. Bestimmte Teile davon beruhen jedoch auf den einschlägigen Regeln des Völkerrechts, einschließlich jener, die im UNCLOS verankert sind. Der Kodex enthält Bestimmungen, denen mittels anderer verbindlicher Instrumente der Parteien, wie das „Durchführungsübereinkommen“, das gemäß der Resolution 15/93 der FAO-Konferenz, Absatz 3, Bestandteil des Kodexes ist, bindende Wirkung verliehen werden kann oder schon verliehen worden ist.

Viele Länder haben die Grundsätze des Kodexes ganz oder teilweise rasch umgesetzt und machen von einer Reihe von technischen Richtlinien Gebrauch, die die FAO für jedes der thematischen Kapitel ausgearbeitet hat. Die Länder erstatten dem Fischereiausschuß der FAO (COFI) auf dessen zweijährigen Tagungen Bericht über die erzielten Fortschritte. Dieser Prozeß erleichtert die Anhörung und effektive Mitarbeit der Branche, der Fischereiarbeiter sowie der Umwelt- und sonstiger interessierter Organisationen an der Willensbildung im Zusammenhang mit der Entwicklung von Gesetzen und Maßnahmen im Bereich der Fischereibewirtschaftung und -entwicklung.

Der Fischereiausschuß der FAO hat internationale Aktionspläne angenommen für: die Verringerung der Beifänge von Seevögeln bei der Langleinenfischerei; die Erhaltung und Bewirtschaftung der Haibestände; die Steuerung der Fischereikapazitäten. Außerdem hat er einen umfassenden Aktionsplan zur Verhinderung, Abwendung und Beseitigung der illegalen, nicht gemeldeten und unregulierten Fischerei erarbeitet. Sowohl der Aktionsplan zu den Kapazitäten als auch der Aktionsplan zur illegalen, nicht gemeldeten und unregulierten Fischerei werden voraussichtlich Auswirkungen auf die Beschäftigungsmöglich-

¹³ Bis Aug. 2002 von 23 Ländern ratifiziert.

¹⁴ Trat am 11. Dez. 2001 in Kraft.

keiten auf Fischereifahrzeugen haben, wenn von Flaggenstaaten, Hafenstaaten und regionalen Fischereigremien eine stärkere Kontrolle ausgeübt wird.

Der Weltgipfel über nachhaltige Entwicklung (Johannesburg, 26. August bis 4. September 2002) rief allgemein u.a. zur Umsetzung dieser Übereinkommen, Kodexe und Pläne auf und kam überein, dringend und nach Möglichkeit bis spätestens 2015 die Wiederherstellung der Fischbestände anzustreben.

FAKTOREN, DIE SICH AUF DIE BESCHÄFTIGUNGSMÖGLICHKEITEN AUSWIRKEN

Da Fisch eine endliche Ressource ist, muß von allen Beteiligten alles getan werden, um verantwortungsvoll an die Fischereibewirtschaftung und die Befischung heranzugehen. Trotz der Förderung des Verhaltenskodexes für verantwortungsvolle Fischerei ist das illegale Fischen nach wie vor ein ernstes Problem, das die Gesundheit der küstennahen und küstenfernen Ressourcen beeinträchtigt. So wird durch die Untererfassung und die sogenannten „schwarzen Anlandungen“¹⁵ die Arbeit von wissenschaftlichem Personal behindert, das die Aufgabe hat, den Entscheidungsträgern den bestmöglichen wissenschaftlichen Rat zu erteilen.

Umweltfaktoren wie El Niño haben oft zu erheblichen Verminderungen der Fischereitätigkeit und zum Verlust von Arbeitsmöglichkeiten oder bestenfalls zu Teilzeitbeschäftigung geführt, bis die Bestände sich erholen. Peru leidet immer wieder unter den Auswirkungen von El Niño, und Anstrengungen zur Diversifizierung der lokalen Fischereiwirtschaft waren nur zum Teil erfolgreich.

Die Beschäftigungsprobleme sind besonders akut in saisonalen Fischereien, wo Fischereifahrzeuge und Fanggerät während eines Teils des Jahres stillgelegt werden müssen, und in einigen Fällen kann die Stilllegungszeit bis zu sechs Monate betragen. In manchen Ländern werden Fischer durch starke Sozialdienste geschützt, die dazu beitragen, den Verdienstausfall auszugleichen, andere können jedoch keinen solchen Schutz für sich selbst und ihre Familien in Anspruch nehmen.

Nach dem Gipfel von Rio haben die Fischereimanager ihr Herangehen an die Fischereibewirtschaftung einer Neubewertung unterzogen, und viele von ihnen sehen das Phänomen des „offenen Zugangs“ jetzt in einem neuen Licht. Außerdem ist den Kapazitäten im Fangsektor und der Frage, wie sie an die verfügbaren lebenden Meeresressourcen angepaßt werden können, mehr Aufmerksamkeit geschenkt worden. Aufgrund der Wahl eines Vorsorgeansatzes bei der Fischereibewirtschaftung vollzieht sich bereits ein Wandel der Bewirtschaftungsstrategien. Dieser Wandel wird sich auf die Struktur der Fischfangindustrie

¹⁵ Fisch, der gewöhnlich in der Dunkelheit und wenn die für das Fischereiwesen Verantwortlichen möglicherweise dienstfrei haben, oder an abgeschiedenen Stellen entlang der Küste angelandet wird.

in den kommenden Jahren auswirken, da auch die Ziele im Sinne eines Übergangs von maximaler Beschäftigung zu dauerhafter Beschäftigung geändert werden müssen.

TECHNOLOGIE

Die technologischen Entwicklungen haben erhebliche Auswirkungen auf die Fangmengen und die Einkünfte gehabt. Mit jeder neuen Generation von Fischereifahrzeugen nimmt die Fangkapazität tendenziell zu. Viele Besatzungsmitglieder und in der Verarbeitung tätige Arbeitskräfte werden verdrängt, da die neuen, effizienteren Fischereifahrzeuge mit einer kleineren Besatzung sicher betrieben werden können und mit weniger Verarbeitungskräften an Bord auskommen. Die Auswirkungen der technologischen Entwicklung sind überall zu spüren. Selbst sehr kleine Fischereifahrzeuge haben unter dem Gesichtspunkt der Sicherheit und Effizienz davon profitiert.

SCHIFFBAUFAKTOREN, DIE DIE ARBEITSBEDINGUNGEN BEEINFLUSSEN

Die Bauweise der Schiffe hat bedeutende Auswirkungen auf die Aufenthalts- und Arbeitsbedingungen der Fischer an Bord. In vielen Ländern (darauf wird nachstehend eingegangen) gibt es Gesetze, die die Bauweise und die Unterbringung regeln, zumindest für größere Schiffe. Allem Anschein nach sind jedoch nach wie vor unzulängliche Verhältnisse anzutreffen, zumindest was gedeckte Schiffe angeht; dies kann zum Teil darauf zurückgeführt werden, daß die Bestimmungen der einschlägigen internationalen und sogar nationalen Rechtsvorschriften vom Flaggenstaat nicht effektiv durchgeführt werden. Im Fall der 2,8 Millionen ungedeckten Fahrzeuge ist es unter Umständen schwierig, ständige sanitäre Einrichtungen oder Ruhebereiche vorzusehen. Selbst kleine gedeckte Schiffe weisen konstruktive Beschränkungen auf, die eine Verbesserung der Unterbringung erschweren. Doch werden vor allem in den entwickelten Ländern ständig Anstrengungen unternommen, um die Verhältnisse an Bord selbst dieser kleinen Fahrzeuge zu verbessern.

SCHIFFSREGISTRIERUNG UND SCHIFFSEIGENTUM

Obwohl Artikel 91 von Teil VII – Hohe See – des UNCLOS ein Erfordernis hinsichtlich der Staatszugehörigkeit von Schiffen festlegt, gestattet er es einem Flaggenstaat auch, Schiffe aufgrund ihrer geringen Größe von der Eintragung in das Schiffsregister auszunehmen. Mehrere Fischereinormen der IAO sehen u.a. vor, daß sie für Schiffe gelten, „die in einem Gebiet eingetragen sind, für das das Übereinkommen in Kraft ist“, oder sie enthalten eine ähnliche

Formulierung¹⁶. Wenn Fahrzeuge nicht eingetragen werden, kommt ihnen der durch die Übereinkommen gebotene Schutz möglicherweise nicht zugute. Im Fall kleiner Fischereifahrzeuge können Angaben über das Fahrzeug und seinen Eigner einfach in ein Verzeichnis der Fischereifahrzeuge eingetragen werden (obgleich für sie normalerweise eine Fischereierlaubnis ausgestellt wird, die auch Angaben über das Fahrzeug und seinen Eigner enthält). In solchen Fällen wird die Befugnis für die Führung des Verzeichnisses und die Ausstellung der Erlaubnis an eine Fischereiverwaltung im Flaggenstaat übertragen. Größere Schiffe fallen jedoch in der Regel unter einen Abschnitt des innerstaatlichen Schifffahrtsgesetzes und müssen gemäß der Seeschifffahrtspraxis registriert werden und einen Eintragungsschein mitführen.

BESCHÄFTIGUNGSBEDINGUNGEN

*Das Arbeitsverhältnis*¹⁷

Das Arbeitsverhältnis der meisten Fischer und Eigentümer von Fischereifahrzeugen unterscheidet sich von dem der Arbeitnehmer an Land und oft von dem anderer Arbeitnehmer auf See.

Zwar ist es zum Teil gelungen, Fischer in stabile und formelle vertragliche Vereinbarungen zu überführen, die denjenigen von Arbeiternehmern an Land ähnlich sind, doch ist dies bei vielen Fischern immer noch nicht der Fall. Dazu gehören selbständig erwerbstätige Fischer, die Beschäftigten sehr kleiner Fischereibetriebe, die einen oder zwei Fischer regelmäßig oder gelegentlich beschäftigen, und Fischer, die kein formelles Arbeitsverhältnis¹⁸ mit ihrem Arbeitgeber haben. Viele Fischer sind nur zum Teil in der Fischerei tätig und beziehen den Rest ihres Einkommens aus landwirtschaftlichen oder sonstigen Tätigkeiten.

¹⁶ Das IAO-Übereinkommen (Nr. 126) über die Quartierräume an Bord von Fischereifahrzeugen, 1966, sieht in Artikel 1 vor, daß es gilt „für alle Seeschiffe und -boote jeder Art mit Kraftantrieb, gleichviel ob sie in öffentlichem oder privatem Eigentum stehen, die bei der Seefischerei im Salzwasser verwendet werden und in einem Gebiet **eingetragen** sind, für das dieses Übereinkommen in Kraft ist“ [Betonung hervorgehoben]. In Artikel 5 schreibt es eine Besichtigung der Fahrzeuge vor, u.a. „wenn ein Fischereifahrzeug **eingetragen oder neu eingetragen** wird“ [Betonung hervorgehoben].

¹⁷ Entnommen, mit Aktualisierungen, aus IAA: *Safety and Health in the Fishing Industry*, Diskussionsbericht für die Dreigliedrige Tagung über den Arbeitsschutz in der Fischereindustrie (Genf, 1999).

¹⁸ Auf seiner 280. Tagung (März 2001) beschloß der Verwaltungsrat, in die Tagesordnung der 91. Tagung (2003) der Internationalen Arbeitskonferenz einen Gegenstand mit der Bezeichnung „das Arbeitsverhältnis (Geltungsbereich) (allgemeine Aussprache)“ aufzunehmen (GB.280/2, Abs. 11 (12)). Das Ergebnis dieser Aussprache kann für die Erörterung des Arbeitsverhältnisses im Fischereisektor und damit auch für die Entwicklung neuer Normen für diesen Sektor relevant sein.

In den Küstengebieten der Entwicklungsländer sind die meisten Fischer, obwohl es umfangreiche industrialisierte Fischereitätigkeiten gibt, im handwerklichen Kleinsektor tätig. Ein Fischer kann der Eigner des Fahrzeugs oder ein Mitglied desselben Haushalts wie der Eigner sein, kann irgendeine andere langfristige traditionelle Vereinbarung mit dem Eigner haben oder kann ein Gelegenheitsarbeiter ohne besonders starke Bindungen an den Eigner sein.

In den entwickelten Ländern sind viele Fischer ebenfalls im kleingewerblichen Fischereisektor beschäftigt und können im Rahmen informeller oder gelegentlicher Beschäftigungsvereinbarungen arbeiten. In Ländern, in denen Arbeitgeber-Arbeitnehmer-Verhältnisse normalerweise durch die Gesetzgebung anerkannt werden, können Fischer wegen der für die Fischereiindustrie typischen Fangbeteiligungsvereinbarungen von solchen Bestimmungen ausgenommen sein (siehe unten). Aufgrund dieses Ausschlusses kann es schwierig sein, Leistungen der Arbeitslosenversicherung, der Gesundheitsversorgung oder sonstige Leistungen zu erhalten, in deren Genuß viele Arbeitnehmer an Land kommen (siehe Kapitel VI). Bei mündlichen Absprachen kann es schwierig sein, bei Entgeltproblemen zu seinem Recht zu kommen.

In großen Fischereibetrieben bestehen im allgemeinen formellere Arbeitsverhältnisse. Fischer werden normalerweise immer noch – oder zumindest teilweise – nach dem Fangbeteiligungssystem entlohnt. Die Fischer können jedoch gewerkschaftlich organisiert sein, und die entsprechenden Vereinbarungen können im Rahmen von Gesamtarbeitsverträgen getroffen werden.

Das Beteiligungssystem

Das traditionelle Entlohnungssystem in der Fischereiindustrie beruht auf der Verteilung des Fangs. Besatzung und Eigner müssen zusammen bestimmte Betriebskosten decken, die vom Bruttoerlös aus dem Verkauf des Fangs abgezogen werden. Der Nettoerlös wird dann nach einer vereinbarten Formel zwischen dem Bootseigner und den Besatzungsmitgliedern aufgeteilt. Die Eigner der Fischereifahrzeuge und die Besatzungsmitglieder teilen sich das Risiko.

Manchmal erhalten Fischer einen Fanganteil, es wird ihnen jedoch auch ein Mindestlohn garantiert. Das Einkommen der Fischer hängt weiterhin von der Größe des Fangs und dem Erlös aus seinem Verkauf ab, die Verteilung erfolgt aber gewöhnlich vor, nicht nach dem Abzug der Betriebskosten.

In anderen Betrieben erhalten die Fischer sowohl ein regelmäßiges Entgelt als auch einen Anteil am Fang. Die Besatzungsmitglieder erhalten ein festes Entgelt, das im Befrachtungsvertrag, im Heuervertrag oder in der einschlägigen Gesetzgebung oder dem jeweiligen Gesamtarbeitsvertrag festgelegt ist. Sie

erhalten auch einen Anteil am Fang, der auf der Grundlage des Nettoerlöses aus seinem Verkauf berechnet wird¹⁹.

Aufenthalts- und Arbeitsbedingungen auf See

Die Fischerei bringt ein Risiko mit sich, das bei Tätigkeiten an Land normalerweise nicht besteht, nämlich die Tatsache, daß die Arbeitsplattform praktisch immer in Bewegung ist. Die gleiche, an Land verrichtete Tätigkeit wie das Ausnehmen von Hand oder das Filettieren von Fischen kann gefährlich sein, wenn der Arbeiter die Kontrolle über das Messer verliert. Auf See ist sie doppelt gefährlich, vor allem bei schlechten Wetterverhältnissen. Außerdem haben Fischer normalerweise keine regelmäßigen Arbeitszeiten, und sobald ein Schiff mit dem Fischfang begonnen hat, gibt es nicht viele Ruhezeiten, bis der Kapitän überzeugt ist, daß genug Fisch gefangen und gelagert worden ist. Während der Rückfahrt zum Hafen müssen dieselben Besatzungsmitglieder das Deck säubern und Wache gehen. Im Hafen muß der Fang dann angelandet werden, und das Schiff muß für die nächste Ausfahrt klargemacht werden, so daß unter Umständen wenig Zeit zur Entspannung und Erholung bleibt.

Fischer können längere Zeit auf See bleiben: nicht nur wenige Tage, sondern viele Monate (insbesondere jene, die auf in fernen Gewässern eingesetzten Schiffe arbeiten). Während dieser Zeit ist das Schiff nicht nur ihr Arbeitsplatz, sondern auch ihr Zuhause. Die Unterbringung auf Fischereifahrzeugen deckt das gesamte Spektrum der möglichen Verhältnisse ab, von Luxuskabinen, Messen und Freizeiträumen, die modern, gut ausgestattet und komfortabel sind, bis hin zu solchen, die äußerst beengt und unhygienisch sind. Gutes Essen und Wasser sind wichtig. Auf längeren Reisen kann es wichtig sein, sich mit den Angehörigen daheim in Verbindung setzen zu können.

Natürlich ist das Leben von Fischern, die auf primitiven Fahrzeugen arbeiten, anders als das Leben von Fischern, die auf großen Fahrzeugen zur See fahren, oder auch von Kleinfischern, die gedeckte Fahrzeuge verwenden. Jeder Sektor hat seine eigenen Probleme. Das Leben eines Fischers ist auch anders als das des durchschnittlichen Seemanns auf einem Handelsschiff; sie verrichten nicht nur andere Tätigkeiten, sie sind im allgemeinen stärker dem Meer ausgesetzt und damit auch den Gefahren, die mit dem unmittelbaren Umgang mit Meereslebewesen verbunden sind.

¹⁹ Beruht, mit Aktualisierungen, auf IAA: *Fishermen's conditions of work and life*, Ausschluß für die Arbeitsbedingungen in der Fischerei, Hauptabteilung Tätigkeiten nach Sektoren (Genf, 1988, Dok. CFI/4/1988/1).

KLEIN- UND HANDWERKLICHE FISCHEREI

Wie bereits erwähnt, kann die Mehrheit der Fischer der Welt (vielleicht 15 bis 20 Millionen von den insgesamt 27 Millionen, und vielleicht 10 bis 12 Millionen, die auf Schiffen tätig sind) als handwerkliche und Kleinfischer angesehen werden. Handwerkliche Fischer und ihre Gemeinschaften sind traditionell auf den Fischfang angewiesen, um ihren Lebensunterhalt und ihr Überleben zu sichern. Hier lassen sich Parallelen zur Landwirtschaft ziehen. In den meisten Entwicklungsländern haben sie kaum oder gerade genug zum Leben. Ihre Probleme sind u.a. unsachgemäße Handhabung des Fangs (was zu Verlusten oder dürftigen Preisen führt) sowie schwankende Fangmengen und Preise. Mancherorts kommt es zu Konflikten mit Fischern auf großen Schiffen und sogar Schiffen aus entwickelten Ländern. Diese Fischer identifizieren sich normalerweise eher mit Gemeinschaftsorganisationen und Genossenschaften als mit Gewerkschaften. Für sie können eine elementare Gesundheitsfürsorge und ein stetiges Einkommen im Vordergrund stehen.

Die besonderen Probleme von Kleinfischern und ländlichen Fischereigemeinschaften wurden im Mai 1988 vom IAO-Ausschuß für die Arbeitsbedingungen in der Fischerei erörtert. Dies führte zur Annahme von Schlußfolgerungen, die für die Fischer in diesem Sektor relevant sind. Nachstehend folgen Beispiele für in den Schlußfolgerungen erwähnte besondere Bedürfnisse und Probleme ²⁰:

Bedürfnisse:

- ausreichende Kommunikation zwischen Regierungen, Fischern und ihren Gemeinschaften zur Verbesserung der Arbeits- und Aufenthaltsbedingungen;
- Erhebung und Auswertung von Statistiken über soziale und wirtschaftliche Bedingungen;
- eine nationale Entwicklungsstrategie für die Fischereiindustrie als Ganzes, die den zum Ausdruck gebrachten sozioökonomischen Bedingungen der Fischer und ihrer Gemeinschaften Rechnung trägt;
- Verbesserung der Grundbildung und der elementaren Lese- und Schreibfähigkeiten und Bereitstellung von Ausbildung durch Fischerei-Beratungsdienste;
- Festlegung langfristiger Ausbildungsziele, um durch die Entwicklung aller für den Fischereisektor benötigten Fertigkeiten nationale Eigenständigkeit zu erreichen;

²⁰ IAA: *Ausschuß für die Arbeitsbedingungen in der Fischerei*, Bericht (Genf, 1988, Dok. CFI/4/12).

- rationelle Ausbeutung und Nutzung von Fischereiressourcen und Überwachungsmaßnahmen zur Sicherstellung einer nachhaltigen Erzeugung aus Kleinfischereien;
- Maßnahmen, um Fischer mit Ausrüstung zu vertretbaren Kosten zu versorgen;
- Senkung der Eiskosten und Verbesserung der Fischkonservierung;
- Erleichterung des Erwerbs von Bootseigentum durch bootlose Fischer und Gründung von Fischerverbänden.

Probleme:

- Kreditmangel und hohe Zinssätze in der Fischerei von Entwicklungsländern;
- Ausbeutung durch Mittelsmänner in der Marktkette zwischen Kleinfischern und Fischverbrauchern.

Das heißt nicht, daß viele dieser Fischer nicht die Sorgen von Fischern auf größeren Schiffen teilen (z.B. die Notwendigkeit ordnungsgemäßer Verträge, Arbeitsschutzmaßnahmen, medizinische Betreuung auf See, Soziale Sicherheit), aber sie haben unter Umständen weitere spezielle Sorgen und vielleicht andere Prioritäten.

WANDERFISCHER UND FISCHER AUF FAHRZEUGEN UNTER FREMDER FLAGGE

Diese Gruppe von Fischern wird im allgemeinen auf in fernen Gewässern eingesetzten Fischereifahrzeuge beschäftigt und umfaßt einen Teil der 262.000 Fischer, die auf Schiffen über 500 BRT arbeiten. Die auf diesen Schiffen arbeitenden Fischer können ähnliche Probleme haben wie Seeleute auf ausländischen Handelsschiffen (oder zumindest einigen ausländischen Schiffen), und viele arbeiten unter Umständen auch auf Schiffen, die in der illegalen, nicht gemeldeten und unregulierten Fischerei eingesetzt werden.

BEDEUTENDE ARBEITSFRAGEN IM FISCHEREISEKTOR

Nachstehend folgen einige der bedeutenden Arbeitsfragen im Fischereisektor:

- die große Mehrheit der Fischer ist in der Klein- und handwerklichen Fischerei tätig;
- viele Fischer arbeiten auf Schiffen, die in anderen Staaten als dem Staat der Staatszugehörigkeit oder des Wohnorts der Fischer eingetragen sind;
- die Fischerei ist ein gefährlicher Beruf (siehe weiter unter in diesem Bericht);

- die in Klein- und handwerklichen Fischereien tätigen Fischer haben besondere Probleme, die besondere Maßnahmen erfordern können;
- viele Fischer leben an Bord ihrer Schiffe während längerer Zeiträume (dies schwankt natürlich mit der Größe des Schiffes, der Art der jeweiligen Fangtätigkeit und dem Standort der Fischereien);
- Fischer arbeiten häufig im Rahmen eines Arbeitsverhältnisses, das viele Personen einbezieht (das auf der Beteiligung am Fang beruhende Entgeltssystem), was dazu führen kann, daß sie von Gesetzen ausgenommen sind, die die meisten Arbeitnehmer schützen (siehe weiter unten in diesem Bericht);
- viele Fischer haben nur eine saisonale und gelegentliche Beschäftigung, zumindest im Fischereisektor;
- Bemühungen um die Verringerung der Fangkapazitäten können zu unzulänglichen Einkommen oder zu unzulänglicher Beschäftigung für viele Fischer führen;
- der niedrige gewerkschaftliche Organisationsgrad oder das Fehlen von Fischerverbänden können den sozialen Schutz und den sozialen Dialog in diesem Sektor beeinträchtigen.

KAPITEL II

WARUM SOLL EINE NEUE IAO-URKUNDE FÜR DEN FISCHEREISEKTOR ANGENOMMEN WERDEN?

Die besondere Natur der Arbeit im Fischereisektor, wie sie im vorangehenden Kapitel beschrieben worden ist, erfordert die Annahme aktuellerer Bestimmungen im Rahmen internationaler Arbeitsnormen, um das Defizit an menschenwürdiger Arbeit in diesem Sektor wirksam angehen zu können. Die sieben vorhandenen Normen (fünf Übereinkommen und zwei Empfehlungen), die 1920, 1959 und 1966 angenommen worden sind, müssen aktualisiert werden, um den in den letzten vierzig Jahren eingetretenen Veränderungen in diesem Sektor Rechnung zu tragen, um eine umfassendere Ratifizierung zu erzielen und um nach Möglichkeit einen größeren Teil der Fischer der Welt zu erreichen, insbesondere jene, die auf kleineren Schiffen tätig sind. Außerdem gehen die vorhandenen Urkunden nicht auf alle Fragen ein, die in einer internationalen Norm wirksam behandelt werden könnten. Die in Erwägung gezogene Neufassung dieser bestehenden Normen und die mögliche Ausdehnung einer neuen Urkunde auf neue Fragen und auf eine größere Anzahl von Fischern sollte im Kontext des allgemeinen Mandats der IAO gesehen werden, wie es in ihrer Verfassung verankert ist; sie sollte auch im Licht der Ausweitung der grundlegenden Prinzipien und Rechte bei der Arbeit auf alle Arbeitnehmer gesehen werden, wie in der IAO-Erklärung über grundlegende Prinzipien und Rechte bei der Arbeit und ihren Folgemaßnahmen festgelegt. Die unlängst angenommene Agenda für menschenwürdige Arbeit hat folgendes vorgesehen:

Das vorrangige Ziel der IAO besteht heute darin, Möglichkeiten zu fördern, die Frauen und Männern eine menschenwürdige und produktive Arbeit in Freiheit, Sicherheit und Würde und unter gleichen Bedingungen bieten ¹.

Dieses Gesamtziel wurde von der Internationalen Arbeitskonferenz im Jahr 1999 gutgeheißen. In seinem Bericht an diese Tagung der Konferenz forderte der Generaldirektor u.a. „eingehendere Analysen geltender Normen, ihrer Synergien, Lücken und Auswirkungen auf verschiedene Gruppen“ und eine

¹ IAA: *Menschenwürdige Arbeit*, Bericht des Generaldirektors, Internationale Arbeitskonferenz, 87. Tagung (Genf, 1999), S. 4.

„beschleunigte Neufassung veralteter Urkunden, um die mit der Förderung vorrangiger Normen als Instrumente zur Problemlösung erzielten Fortschritte zu nutzen“². Ferner unterstrich er, daß folgendes notwendig sei: eine überzeugendere Vertretung der Nützlichkeit internationaler Arbeitsnormen; die Verfolgung ihrer Bemühungen mit neuer Energie und Erprobung neuer Vorgehensweisen; die Förderung engerer Beratungen mit den Mitgliedsgruppen; die Analyse vorgeschlagener Normen im Hinblick auf ihre potentielle Bedeutung für die Wirtschafts- und Sozialpolitik und ihre Zusammenhänge mit anderen internationalen Urkunden; und eine Verstärkung ihrer Förderungsarbeit, um zu erreichen, daß die Normen ratifiziert und angewandt werden³.

In jüngster Zeit ist die IAO zu einem integrierten Ansatz bei den normenbezogenen Tätigkeiten übergegangen, der die Möglichkeit bietet, den verschiedenen wirtschaftlichen, sozialen und politischen Dimensionen staatlicher Politik Rechnung zu tragen, da der traditionelle, auf Schubladendenken beruhende Ansatz, der jede dieser Dimensionen separat behandelt und die starken Wechselbeziehungen zwischen ihnen außer acht läßt, sich als wirkungslos erwiesen hat, insbesondere in der heutigen Zeit der Globalisierung.

DIE BEHANDLUNG DER FISCHEREINORMEN DER IAO DURCH DIE ARBEITSGRUPPE FÜR DIE POLITIK ZUR NEUFASSUNG VON NORMEN

Im Anschluß an die Aussprache über die Normensetzungspolitik auf der 81. Tagung der Internationalen Arbeitskonferenz im Jahr 1994 beschloß der Verwaltungsrat auf seiner 262. Tagung (März-April 1995) die Einsetzung einer Arbeitsgruppe für die Politik zur Neufassung von Normen (die Arbeitsgruppe) im Rahmen des Ausschusses für Rechtsfragen und internationale Arbeitsnormen (LILS)⁴. Es wurde beschlossen, daß die Arbeitsgruppe den Neufassungsbedarf aller vor 1985 angenommenen Übereinkommen und Empfehlungen prüfen soll, um das Normensetzungssystem zu verjüngen und zu stärken. Die Vorschläge sollten nicht dazu führen, daß sie den Schutz, der Arbeitnehmern durch ratifizierte Übereinkommen bereits gewährt wird, schmälern. Die Arbeitsgruppe prüfte alle in ihr Mandat fallenden Übereinkommen und Empfehlungen und führte eine detaillierte Prüfung jeder der Urkunden durch. Der Verwaltungsrat billigte die Vorschläge der Arbeitsgruppe, nämlich veraltete Urkunden neuzufassen, die Ratifikation aktueller Übereinkommen zu fördern, die Mitgliedstaaten aufzufordern, aktuelle Empfehlungen umzusetzen, und je nach dem die Ad-

² Ebd., S. 20.

³ Ebd., S. 20-22.

⁴ Zum Auftrag der Arbeitsgruppe siehe GB.262/9/2, Abs. 52.

acta-Legung, Aufhebung oder Zurückziehung veralteter Urkunden vorzuschlagen.

Die Arbeitsgruppe prüfte die sieben Normen der IAO (fünf Übereinkommen und zwei Empfehlungen) für den Fischereisektor, die alle vor 1985 angenommen wurden. Der Verwaltungsrat bat die Dreigliedrige Tagung über den Arbeitsschutz in der Fischereiindustrie (Genf, 13. bis 17. Dezember 1999), diese Urkunden zu prüfen.

Die Dreigliedrige Tagung setzte eine eigene Arbeitsgruppe für Normen⁵ ein mit der Aufgabe, u.a. Vorschläge dahingehend zu unterbreiten, welche Fischer betreffende Normen zur Neufassung oder zur Förderung der Ratifizierung vorgeschlagen (bzw. im Fall von Empfehlungen umgesetzt) und welche als veraltet angesehen werden sollten. Die Vorschläge wurden anschließend von der Arbeitsgruppe des LILS und danach vom LILS und vom Verwaltungsrat selbst behandelt. Die Beschlüsse des Verwaltungsrats zu den jeweiligen Urkunden sind im einzelnen in Tabelle II.1 aufgeführt.

Wie aus Tabelle II.1 ersichtlich, kam der Verwaltungsrat zu dem Schluß, daß drei von den fünf Übereinkommen (Nr. 113, 114 und 125) und eine Empfehlung (Nr. 126) ganz oder teilweise neugefaßt werden sollten, daß zu einem Übereinkommen (Nr. 126) weitere Informationen benötigt würden, um bestimmen zu können, ob es vielleicht neugefaßt werden muß, daß zu den von einer anderen Empfehlung (Nr. 7) behandelten Fragen Untersuchungen durchgeführt werden sollten, und daß die Kündigung eines anderen Übereinkommens (Nr. 112) nach Ratifizierung einer moderneren Urkunde in Erwägung gezogen werden sollte. Außerdem ist die Zahl der Ratifikationen dieser Übereinkommen sehr niedrig.

BESCHLUSS DES VERWALTUNGSRATS, DIE FRAGE EINER UMFASSENDEN NORM
(EIN ÜBEREINKOMMEN UND EINE ERGÄNZENDE EMPFEHLUNG) ÜBER DIE
ARBEIT IM FISCHEREISEKTOR AUF DIE TAGESORDNUNG DER 92. TAGUNG
DER INTERNATIONALEN ARBEITSKONFERENZ ZU SETZEN

Auf seiner 283. Tagung beschloß der Verwaltungsrat, die Frage eines umfassenden Übereinkommens und einer ergänzenden Empfehlung über die Arbeit im Fischereisektor auf die Tagesordnung der 92. Tagung (2004) der Internationalen Arbeitskonferenz zu setzen⁶. Wie in der Vorlage des Amtes an den Verwaltungsrat festgestellt wurde, würde eine neue Norm Mehrwert schaffen, da sie:

⁵ Sie verwendete als Diskussionsgrundlage den Bericht *Safety and Health in the Fishing Industry* (a.a.O.), der ein Kapitel mit der Überschrift „Überprüfung bestimmter IAO-Übereinkommen und -Empfehlungen, die für die Fischereiindustrie relevant sind“ sowie „Diskussionspunkte“ zu dieser und anderen Fragen enthielt.

⁶ Siehe GB.283/2/1, Abs. 37-75.

Tabelle: II.1 Status der die Fischer betreffenden Urkunden

Urkunden	Anzahl der Ratifikationen (am 20.1.02)	Status
<i>Neuzufassende Urkunden</i> (Diese Kategorie umfaßt Urkunden, die zwar nicht mehr ganz aktuell, in bestimmten Aspekten jedoch noch immer relevant sind, und Urkunden, die neugefaßt werden müssen)		
Übereinkommen (Nr. 113) über die ärztliche Untersuchung (Fischer), 1959	29	Der Verwaltungsrat hat empfohlen, diese Urkunde neuzufassen, um sie an die bestehenden Bedürfnisse des Fischereisektors anzupassen.
Übereinkommen (Nr. 114) über den Heuervertrag der Fischer, 1959	22	Der Verwaltungsrat hat eine partielle Neufassung dieser Urkunde empfohlen.
Übereinkommen (Nr. 125) über die Befähigungsnachweise der Fischer, 1966	10	Im Licht des Internationalen IMO-Übereinkommens über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Personal auf Fischereifahrzeugen (STCW-F) hat der Verwaltungsrat die Neufassung dieser Urkunde empfohlen.
Empfehlung (Nr. 126) betreffend die berufliche Ausbildung (Fischer), 1966	–	Der Verwaltungsrat hat empfohlen, diese Urkunde unter Berücksichtigung der Fortschritte in Wissenschaft und Technologie neuzufassen.
<i>Informationersuchen</i>		
Übereinkommen (Nr. 126) über die Quartierräume auf Fischereifahrzeugen, 1966	22	Der Verwaltungsrat hat die Mitgliedstaaten ersucht, das Amt über etwaige Hindernisse und Schwierigkeiten zu informieren, die die Ratifizierung dieses Übereinkommens verhindern oder verzögern oder auf die Notwendigkeit seiner Neufassung hindeuten.
<i>Sonstige Urkunden</i> (Diese Kategorie umfaßt Urkunden, die zwar nicht mehr ganz aktuell, in bestimmten Aspekten jedoch noch immer relevant sind.)		
Empfehlung (Nr. 7) betreffend die Arbeitszeit (Fischerei), 1920	–	Der Verwaltungsrat hat empfohlen, daß im Fall dieser Empfehlung am Status quo festgehalten werden sollte und daß das Amt Studien über Arbeitszeitregelungen und Ruhezeiten in der Fischereiindustrie durchführen soll.
<i>Veraltete Urkunden</i> (Urkunden, die nicht mehr aktuell sind: diese Kategorie umfaßt Übereinkommen, zu deren Ratifizierung die Mitgliedstaaten nicht mehr aufgefordert werden, und Empfehlungen, deren Durchführung nicht mehr gefördert wird)		
Übereinkommen (Nr. 112) über das Mindestalter (Fischer), 1959	29 (20 davon gekündigt)	Der Verwaltungsrat hat die Vertragsstaaten dieses Übereinkommens ersucht, die Ratifizierung des Übereinkommens (Nr. 138) über das Mindestalter, 1973, in Erwägung zu ziehen, da dessen Ratifizierung unter der in Artikel 10 (4) b) des Übereinkommens Nr. 138 festgelegten Bedingung ohne weiteres zur sofortigen Kündigung des Übereinkommens Nr. 112 führen würde, und möglicherweise das Übereinkommen Nr. 112 aufzuheben, sobald die Anzahl der Ratifizierungen deutlich abgenommen hat.

- eine umfassende Revision der sieben bestehenden Arbeitsnormen für die Fischerei vorsehen würde;
- neue Fragen aufgreifen würde, bei denen ernsten Defiziten im Bereich der menschenwürdigen Arbeit mit einer normativen Antwort entgegengetreten werden kann;
- ein umfassendes Normenwerk für den Sektor bieten würde, das alle relevanten Fragen abdeckt; und
- die in anderen internationalen Organisationen durchgeführten Arbeiten ergänzen würde.

Es wurde vorgeschlagen, „daß diese neuen Normen ausreichend breit gefaßt und flexibel sein sollten, so daß sie eine Behandlung verschiedener Fragen ermöglichen, und sie sollten für die meisten Fischer der Welt (die Beschäftigten auf Hochseeschiffen ebenso wie in der Kleinfischerei) wirksam sein. Sie sollten auf Grundsätzen fußen, die sich an der Unterschiedlichkeit der wirtschaftlichen und sozialen Bedingungen der Länder orientieren, und den Unterschieden der Fischereifloten und Fischereiarten Rechnung tragen.“ Es wurde darauf hingewiesen, daß das vorgeschlagene Übereinkommen nicht „übermäßig präskriptiv“ sein sollte.

DIE NEUFASSUNG DER ARBEITSNORMEN FÜR SEELEUTE

Aufgrund der Beschlüsse des Verwaltungsrats auf seiner 280. Tagung⁷ ist die IAO zur Zeit mit der Vorbereitung einer einzigen, in sich geschlossenen internationalen Arbeitsnorm für Seeleute befaßt. Es ist vorgeschlagen worden, daß die neue Urkunde soweit wie möglich den wesentlichen Inhalt aller der verschiedenen internationalen Arbeitsnormen enthalten soll, die ausreichend aktuell sind. Die vorhandenen „Arbeitsnormen der Seeschifffahrt“ sind hauptsächlich für Seeleute auf Seeschiffen bestimmt, die im Transport eingesetzt werden. Einige beziehen jedoch in ihren Geltungsbereich Personen ein, „die an Bord eines der Seeschifffahrt oder der Seefischerei dienenden Schiffes als Schiffsführer oder als Mitglied der Besatzung oder in anderer Weise im Dienst des Schiffes beschäftigt sind, sofern dieses in einem Gebiet, für das dieses Übereinkommen gilt, eingetragen und kein Kriegsschiff ist“⁸. Ein anderes Übereinkommen sieht Ausnahmen für „Fahrzeuge der Küstenfischerei“ und „Fahrzeuge mit einem Bruttoreaumgehalt von weniger als 25 Tonnen“ vor, schließt aber andere größere

⁷ Eine ausführlichere Erörterung dieser Arbeiten findet sich in IAA: *High-Level Tripartite Working Group on Maritime Labour Standards* (erste Tagung), TWGMLS/2001/1 (Genf, 2001).

⁸ Übereinkommen (Nr. 56) über die Krankenversicherung der Schiffsleute, 1936.

Fischereifahrzeuge nicht aus⁹. Die 1987 und 1996 angenommenen Übereinkommen sehen im allgemeinen vor, daß „die zuständige Stelle die Bestimmungen dieses Übereinkommens, soweit dies nach Beratung mit den repräsentativen Verbänden der Reeder von Fischereifahrzeugen und der Fischer als praktisch möglich erachtet wird, auf die gewerbliche Seefischerei anzuwenden [hat]“¹⁰.

Es ist jedoch vorgesehen, daß Fischer vom Geltungsbereich des neuen umfassenden Übereinkommens für Seeleute ausgenommen werden (es sei denn, daß der ratifizierende Mitgliedstaat beschließt, es auf einige oder alle Fischer anzuwenden). Daher wird die neue IAO-Fischereiurkunde möglicherweise Fischern, insbesondere jenen, die auf Fahrzeugen arbeiten, welche auf internationalen Fahrten eingesetzt werden, den Schutz gewährleisten müssen, der zuvor durch die Normen der IAO für Seeleute geboten wurde. Diese älteren Urkunden für Seeleute (die vor 1985 angenommenen) sind vom Verwaltungsrat ebenfalls als nicht mehr aktuell angesehen worden¹¹.

WEITERE ARBEITEN DER IAO, DIE DEN IN DIESEM BERICHT BEHANDELTEN FISCHEREISEKTOR BETREFFEN

Der IAO-Ausschuß für die Arbeitsbedingungen in der Fischerei war traditionell das Forum für die erste Aussprache der IAO über diesen Sektor betreffende Fragen. Der Ausschuß trat 1954, 1962, 1978 und 1988 zusammen. Soweit relevant und nützlich, sind Informationen über seine Tagungen in diesen Bericht aufgenommen worden.

Die Dreigliedrige Tagung über den Arbeitsschutz in der Fischereiindustrie (Dezember 1999) war die letzte größere IAO-Tagung, die sich mit Fischereifragen befaßte. Wie aus ihrem Namen hervorgeht, standen Arbeitsschutzfragen im Mittelpunkt ihrer Erörterungen. Sie verabschiedete eine Reihe von Schlußfolgerungen über den Arbeitsschutz in der Fischerei sowie eine EntschlieÙung über künftige Tätigkeiten der IAO im Fischereisektor und sozialen Dialog¹². Das Amt hat sich bemüht, diese Schlußfolgerungen und die EntschlieÙung im vorliegenden Bericht gegebenenfalls zu berücksichtigen. Die Tagung prüfte auch die sieben vorhandenen Fischereinormen.

⁹ Übereinkommen (Nr. 55) über die Verpflichtungen des Reeders bei Krankheit oder Unfall der Schiffisleute, 1936.

¹⁰ Zum Beispiel das Übereinkommen (Nr. 166) über die Heimschaffung der Seeleute (Neufassung), 1987.

¹¹ Zu weiteren Informationen über den Status dieser Normen siehe IAA: D.A. Penstov, „Seafarers“, in *International Labour Standards: A global approach* (Genf, 2001), S. 533-604.

¹² Siehe IAA: *Safety and Health in the Fishing Industry* (a.a.O.) und IAA: *Note on the Proceedings of the Tripartite Meeting on Safety and Health in the Fishing Industry* (IAA, Genf, 2000).

ERFASSUNG VON FISCHERN IN INNERSTAATLICHEN RECHTSVORSCHRIFTEN

Die Arbeitsbedingungen von Fischern werden in den Rechtsvorschriften der IAO-Mitgliedstaaten auf unterschiedliche Weise behandelt.

Die Erfassung von Fischern kann je nach dem Gegenstand schwanken. In einigen Ländern beispielsweise gelten die Rechtsvorschriften über den Arbeitsschutz für alle Arbeitnehmer, einschließlich der Fischer, die Rechtsvorschriften über die Arbeitsverträge gelten dagegen oft nicht für Fischer, weil sie nach dem Beteiligungssystem arbeiten und nicht als „Arbeitnehmer“ angesehen werden.

Wie weiter unten in diesem Bericht gezeigt wird, unterliegen die Fischer (im allgemeinen jene, die auf größeren Schiffen oder auf hoher See eingesetzten Schiffen arbeiten) oft der Seeschiffahrtsgesetzgebung, während für andere (im allgemeinen jene auf kleineren Schiffen, die in Küstennähe oder in Häfen oder Flußmündungen eingesetzt werden) möglicherweise das allgemeine Arbeitsrecht, wenn überhaupt, oder in einigen Fällen eine spezifische Gesetzgebung für Fischer gilt.

Wo es Vorschriften über die Fischerei gibt, bestehen oft unterschiedliche Anforderungen oder Ausnahmen je nach Schiffsgröße (entweder nach Länge oder Tonnage), Schiffsart (z.B. der Freizeitfischerei dienende Fahrzeuge, Fischereiforschungs- oder Fischereischutzschiffe, Walfangschiffe usw.), Einsatzgebiet (z.B. in Häfen oder Flüssen fischende Fahrzeuge, Küstenfischereifahrzeuge, außerhalb vorgeschriebener Grenzen eingesetzte Schiffe, Hochseefangschiffe) oder Einsatzzeit auf See (Fischereifahrzeuge, die nie länger als z.B. 36 Stunden auf See sind). Diese Unterscheidungen schwanken mit dem Regelungsgegenstand.

Die Staaten definieren den Begriff „Fischereifahrzeug“ häufig unter Bezugnahme auf die Art des Einsatzes, d.h. als Schiffe, die ausschließlich oder hauptsächlich für Fischereitätigkeiten eingesetzt werden, wie das Fangen, die Verarbeitung, die Lagerung oder den Transport von Fisch. In manchen Ländern fallen unter diesen Begriff nur Fangschiffe, während der Verarbeitung oder sonstigen Tätigkeiten dienende Schiffe ausgenommen sind; in anderen sind sie einbezogen.

In einigen Ländern werden „Fischer“, insbesondere für die Ausstellung des Heuervertrags, als Arbeitnehmer auf Fischereifahrzeugen definiert. Bisweilen werden spezifische Gruppen von diesem Ausdruck ausgenommen (z.B. Kapitäne, Lotsen, Auszubildende). Es gibt auch Definitionen spezifischer Gruppen von Fischern (z.B. „Schiffsführer“, „Offizier“, „Maschinist“) im Hinblick auf die Anforderungen an die Befähigungszeugnisse oder die Unterbringung.

Das Amt ist nicht auf viele Beispiele für Unterscheidungen in der Gesetzgebung unter Bezugnahme auf „kleingewerbliche“ oder „handwerkliche“ Fischerei gestoßen. Es hat jedoch festgestellt, daß in einigen Ländern, z.B. Indien, der Ausdruck „handwerklich“ in der Gesetzgebung verwendet wird. Im allgemeinen beruhen die Unterscheidungen, wie oben angemerkt, auf spezifi-

schen Kriterien, wie Schiffsgröße, Einsatzgebiet oder Einsatzzeit auf See, und nicht auf allgemeinen Kategorien wie „kleingewerblich“ oder „handwerklich“.

DER WEG NACH VORN

Wie oben ausgeführt, gibt es Argumente für die Entwicklung neuer Normen für den Fischereisektor. Hierfür sprechen u.a. folgende Gründe:

- etliche der bestehenden IAO-Normen für Fischer bedürfen einer Neufassung, da ihre Bestimmungen überwiegend als überholt angesehen werden;
- die bestehenden IAO-Normen für Fischer sind nur von wenigen Ländern ratifiziert worden und schließen große Zahlen von Fischern (insbesondere jene im Sektor der Klein- und handwerklichen Fischerei, d.h. jene auf kleineren Fahrzeugen) aus ihrem Geltungsbereich aus;
- nur in sehr wenigen Ländern kommen Fischer in den Genuß der bestehenden Arbeitsnormen für Seeleute;
- Fischer werden möglicherweise einen Teil des durch die bestehenden Arbeitsnormen für Seeleute gebotenen Schutzes verlieren (soweit Fischer in ihren Geltungsbereich einbezogen sind oder sie einen Mechanismus zur Ausweitung des Schutzes auf Fischer vorsehen), da das neue Rahmenübereinkommen sie von seinem Geltungsbereich ausnehmen würde;
- Fischer sind von vielen Rechtsvorschriften über eine Vielfalt von Gegenständen, die Arbeitnehmern allgemein Schutz gewähren, ausgenommen oder können davon ausgenommen sein;
- es sind spezifische Maßnahmen erforderlich, um die Sicherheit und Gesundheit aller Fischer zu verbessern.

KAPITEL III

**VORAUSSETZUNGEN FÜR DIE ARBEIT AUF
FISCHEREIFAHRZEUGEN**

MINDESTALTER UND SCHUTZ JUGENDLICHER

Mindestalter

In Anbetracht der Gefährlichkeit vieler Fischereitätigkeiten ist die Frage des Mindestalters für die Arbeit auf Fischereifahrzeugen besonders wichtig. Dies kann auch eine schwierige Frage sein, nicht nur in Entwicklungsländern, sondern auch in entwickelten Ländern, da viele Fischer traditionell ihren Beruf unter Anleitung eines Elternteils auf See erlernt haben. Einige schlimmste Formen der Kinderarbeit sind im Fischereisektor anzutreffen, beispielsweise Kinder, die auf Fischereiplattformen in Südostasien arbeiten. Die IAO hat in Zusammenarbeit mit den betroffenen Ländern Programme eingerichtet, um dagegen anzugehen.

Internationale Normen

Im Jahr 1959 hat die IAO das Übereinkommen (Nr. 112) über das Mindestalter (Fischer) angenommen, welches bestimmt, daß Kinder unter 15 Jahren nicht an Bord von Fischereifahrzeugen beschäftigt werden oder arbeiten dürfen. Die wesentlichen Bestimmungen des Übereinkommens sind in Anhang I dieses Berichts wiedergegeben.

Im Jahr 1973 hat die IAO das Übereinkommen (Nr. 138) über das Mindestalter angenommen. Nach dieser Urkunde darf das Mindestalter in allen Wirtschaftssektoren nicht unter dem Alter, in dem die Schulpflicht endet, und auf keinen Fall unter 15 Jahren liegen.

Die Bemühungen der IAO um die Abschaffung der Kinderarbeit schließen auch die Förderung des Übereinkommens Nr. 138 ein, das bis zum 15. Oktober 2002 von 120 Mitgliedstaaten ratifiziert worden war¹. Die Annahme einer

¹ Ägypten, Albanien, Algerien, Angola, Antigua und Barbuda, Äquatorialguinea, Argentinien, Aserbaidschan, Äthiopien, Bahamas, Barbados, Belarus, Belgien, Belize, Benin, Bolivien, Bosnien-Herzegowina, Botsuana, Brasilien, Bulgarien, Burkina Faso, Burundi, Chile, China, Costa Rica, Dänemark, Demokratische Republik Kongo, Deutschland, die ehemalige jugoslawische

(Forts.)

modernen umfassenden Norm über ein allgemeines Mindestalter führte gemäß der einschlägigen Bestimmung des Übereinkommens Nr. 138 zur automatischen Kündigung des spezifischeren Übereinkommens Nr. 112. Diese Urkunde über ein Mindestalter nur für Fischer war von 29 Mitgliedstaaten² ratifiziert und bis zum 15. Oktober 2002 von 20 Staaten gekündigt worden³. Infolgedessen haben alle Länder, die das Übereinkommen Nr. 112 gekündigt haben, das Übereinkommen Nr. 138 ratifiziert⁴; drei Länder, die das Übereinkommen über das Mindestalter ratifiziert haben, sind jedoch weiterhin an das Übereinkommen (Nr. 112) über das Mindestalter (Fischer) gebunden⁵, da das darin festgesetzte Mindestalter höher war als das Alter, das sie im Rahmen des Übereinkommens Nr. 138 angenommen haben.

Wie oben erwähnt, beschloß der Verwaltungsrat auf seiner 279. Tagung, die Vertragsstaaten des Übereinkommens (Nr. 112) über das Mindestalter (Fischer) zu ersuchen, die Ratifizierung des Übereinkommens (Nr. 138) über das Mindestalter in Erwägung zu ziehen und in Beratung mit den in Betracht kommenden Arbeitgeber- und Arbeitnehmerverbänden die Schlußfolgerungen der Dreigliedrigen Tagung⁶ zu berücksichtigen.

Republik Mazedonien, Dominica, Dominikanische Republik, Ecuador, El Salvador, Eritrea, Finnland, Frankreich, Gambia, Georgien, Griechenland, Guatemala, Guyana, Honduras, Indonesien, Irak, Irland, Island, Israel, Italien, Japan, Jemen, Jordanien, Jugoslawien, Kambodscha, Kamerun, Kasachstan, Kenia, Kirgistan, Kolumbien, Kongo, Republik Korea, Kroatien, Kuba, Kuwait, Lesotho, Libysch-Arabische-Dschamahirija, Litauen, Luxemburg, Madagaskar, Malawi, Malaysia, Mali, Malta, Marokko, Mauretanien, Mauritius, Republik Moldau, Namibia, Nepal, Nicaragua, Niederlande, Niger, Nigeria, Norwegen, Österreich, Panama, Papua-Neuguinea, Peru, Philippinen, Polen, Portugal, Rumänien, Ruanda, Russische Föderation, Sambia, San Marino, Schweden, Schweiz, Senegal, Seschellen, Simbabwe, Slowakei, Slowenien, Spanien, Sri Lanka, Südafrika, Swasiland, Arabische Republik Syrien, Tadschikistan, Vereinigte Republik Tansania, Togo, Tunesien, Türkei, Ukraine, Ungarn, Uruguay, Venezuela, Vereinigte Arabische Emirate, Vereinigtes Königreich.

² Albanien, Australien, Belgien, Bulgarien, Costa Rica, Dänemark, Deutschland, Ecuador, Frankreich, Guatemala, Guinea, Israel, Italien, Kenia, Kuba, Liberia, Mauretanien, Mexiko, Niederlande, Norwegen, Panama, Peru, Polen, Russische Föderation, Spanien, Surinam, Tunesien, Ukraine und Uruguay.

³ Albanien, Belgien, Bulgarien, Costa Rica, Dänemark, Deutschland, Frankreich, Israel, Italien, Kenia, Kuba, Niederlande, Norwegen, Panama, Polen, Russische Föderation, Spanien, Tunesien, Ukraine, Uruguay. Australien, Ecuador, Guatemala, Guinea, Liberia, Mauretanien, Mexiko, Peru und Surinam haben es ratifiziert, aber nicht gekündigt.

⁴ Albanien, Belgien, Bulgarien, Costa Rica, Dänemark, Deutschland, Frankreich, Israel, Italien, Kenia, Kuba, Niederlande, Norwegen, Panama, Polen, Russische Föderation, Spanien, Tunesien, Ukraine, Uruguay.

⁵ Ecuador, Guatemala, Mauretanien.

⁶ Nach diesen Schlußfolgerungen sollte das Mindestalter für die Zulassung zur Beschäftigung und Arbeit in der Seefischerei keinesfalls unter 16 Jahren liegen, und diese Tätigkeit sollte

(Forts.)

Für die Frage des Mindestalters in diesem Sektor ist ferner von Bedeutung, daß die Internationale Arbeitskonferenz 1999 das Übereinkommen (Nr. 182) über die schlimmsten Formen der Kinderarbeit angenommen hat, das von 132 Ländern⁷ ratifiziert worden ist; es wird durch die Empfehlung Nr. 190 ergänzt. Diese Urkunden wenden den Ausdruck „Kind“ auf alle Personen unter 18 Jahren an und zielen auf das Verbot und die Beseitigung der schlimmsten Formen der Kinderarbeit ab.

Neben den oben erwähnten Schlußfolgerungen zum Übereinkommen Nr. 112 gelangte die Dreigliedrige Tagung der IAO über den Arbeitsschutz in der Fischereiindustrie u.a. außerdem zu der folgenden Schlußfolgerung:

Die Regierungen sollten dringend Maßnahmen ergreifen, um das Übereinkommen (Nr. 182) über die schlimmsten Formen der Kinderarbeit, 1999, zu ratifizieren und durchzuführen. Zu den Durchführungsmaßnahmen sollte u.a. gehören, daß Kinder aus allen gefährlichen Arbeiten in der Fischereiindustrie herausgeholt werden. Die innerstaatlichen Aktionsprogramme zur Ausmerzung der schlimmsten Formen der Kinderarbeit sollten Programme zur Unterstützung von Fischereigemeinschaften einschließen.

Innerstaatliche Gesetzgebung und Praxis

In diesem Abschnitt werden Informationen wiedergegeben, die das Amt zur Gesetzgebung und Praxis der Staaten im Bereich des Mindestalters für die Arbeit im Fischereisektor erhalten hat. Wie dies bei anderen Aspekten der Arbeit von Fischern der Fall ist, finden sich die Bestimmungen entweder in der allgemeinen Arbeitsgesetzgebung oder in den Seemanns- oder Schifffahrtsgesetzen,

als ein gefährlicher Beruf im Sinne des Artikels 3 des Übereinkommens Nr. 138 angesehen werden.

⁷ Ägypten, Albanien, Algerien, Angola, Antigua und Barbuda, Äquatorialguinea, Argentinien, Bahamas, Bahrain, Bangladesch, Barbados, Belarus, Belgien, Belize, Benin, Bosnien und Herzegowina, Botsuana, Brasilien, Bulgarien, Burkina Faso, Burundi, Chile, China, Costa Rica, Dänemark, Demokratische Republik Kongo, Deutschland, die ehemalige jugoslawische Republik Mazedonien, Dominica, Dominikanische Republik, Ecuador, El Salvador, Estland, Fidschi, Finnland, Frankreich, Gabun, Gambia, Georgien, Ghana, Griechenland, Guatemala, Guyana, Honduras, Indonesien, Islamische Republik Iran, Irak, Irland, Island, Italien, Japan, Jemen, Jordanien, Kamerun, Kanada, Kap Verde, Katar, Kenia, Kongo, Republik Korea, Kroatien, Kuwait, Libanon, Lesotho, Libysch-Arabische Dschamahirija, Luxemburg, Madagaskar, Malawi, Malaysia, Mali, Malta, Marokko, Mauretanien, Mauritius, Mexiko, Republik Moldau, Mongolei, Namibia, Nepal, Neuseeland, Niederlande, Nicaragua, Niger, Nigeria, Norwegen, Oman, Österreich, Pakistan, Panama, Papua-Neuguinea, Paraguay, Peru, Philippinen, Polen, Portugal, Ruanda, Rumänien, Saint Kitts und Nevis, Saint Lucia, Saint Vincent und die Grenadinen, Sambia, San Marino, Saudi-Arabien, Schweden, Schweiz, Senegal, Seschellen, Simbabwe, Singapur, Slowakei, Slowenien, Spanien, Sri Lanka, Südafrika, Swasiland, Vereinigte Republik Tansania, Thailand, Togo, Tschad, Tschechische Republik, Tunesien, Türkei, Uganda, Ukraine, Ungarn, Uruguay, Vereinigte Arabische Emirate, Vereinigte Staaten, Vereinigtes Königreich, Vietnam, Zentralafrikanische Republik, Zypern.

die die Fischer oder Fischereifahrzeuge nicht ausnehmen; in seltenen Fällen kann es spezifische Vorschriften für den Fischereisektor geben, die einen Hinweis auf das Mindestalter enthalten.

In einigen wenigen Ländern beträgt das Mindestalter für die Arbeit auf Fischereifahrzeugen 18 Jahre⁸ bzw. 17 Jahre⁹. Nach den Rechtsvorschriften einer Reihe von Ländern ist die Beschäftigung eines Jugendlichen unter 16 Jahren im Fischereisektor effektiv verboten¹⁰. In noch mehr Mitgliedstaaten ist das Mindestalter für den Fischereisektor auf 15 Jahre festgesetzt¹¹; bemerkenswert ist, daß in Japan nicht zwischen Arbeitnehmern auf Schiffen, die dem Seemannsgesetz unterliegen (im allgemeinen seegängige Fischereifahrzeuge mit einem Bruttoreumgehalt von 30 und mehr Tonnen), und jenen, die den allgemeinen Arbeitsnormen unterliegen (im allgemeinen auf Fischereifahrzeugen mit einem Bruttoreumgehalt von weniger als 30 Tonnen, die nicht seegängig sind), unterschieden wird, da das Mindestalter in beiden Fällen 15 Jahre beträgt. Bestimmte Rechtsvorschriften schreiben vor, daß das Mindestalter für die Arbeit im Fischereisektor über dem Pflichtschulalter liegen muß¹².

Mehrere Länder sehen Ausnahmen von dem festgesetzten Mindestalter unter bestimmten Voraussetzungen vor: in einigen Mitgliedstaaten können Kinder zwischen 14 und 15 Jahren gelegentlich an Tätigkeiten an Bord von Fischereifahrzeugen während der Schulferien teilnehmen, unter der Voraussetzung, daß die Tätigkeiten, mit denen sie befaßt sind, nicht ihrer Gesundheit oder ihrer normalen Entwicklung schaden, nicht so beschaffen sind, daß sie den Schulbesuch gefährden, und nicht der Gewinnerzielung dienen¹³. In anderen Ländern ist festgelegt, daß Personen unter dem vorgeschriebenen Mindestalter beschäftigt werden dürfen, wenn Mitglieder einer Familie an Bord beschäftigt sind¹⁴. Darüber hinaus nehmen die innerstaatlichen Rechtsvorschriften oft Personen von

⁸ Chile, Indonesien (Ü.138 ratifiziert); Estland.

⁹ Norwegen – für die Auslandsfahrt, Panama (Ü.138 ratifiziert); Peru (Ü.112 ratifiziert).

¹⁰ Dänemark, Deutschland, Republik Korea, Litauen, Norwegen – für die Binnenfahrt, Polen, Portugal, Rumänien, Spanien (Ü.138 ratifiziert); Kanada – Neufundland, Thailand, Vereinigte Staaten.

¹¹ Japan, Mauritius, Niederlande, Nigeria, Philippinen, Tunesien (Ü.138 ratifiziert); Ecuador, Mauretanien (Ü.138 und Ü.112 ratifiziert); Guinea, Mexiko, Liberia (Ü.112 ratifiziert); Indien.

¹² Norwegen, Vereinigtes Königreich (Ü.138 ratifiziert); Neuseeland.

¹³ Tunesien (Ü.138 ratifiziert); Ecuador – mit Ausnahme der handwerklichen Fischerei (Ü.138 und Ü.112 ratifiziert); Liberia (Ü.112 ratifiziert).

¹⁴ Republik Korea (Ü.138 ratifiziert); Liberia (Ü.112 ratifiziert); Thailand.

dem vorgeschriebenen Mindestalter aus, wenn eine Genehmigung der zuständigen Stelle und/oder die Einwilligung des gesetzlichen Vormunds vorliegt¹⁵.

Der Schutz Jugendlicher

Die Gefährlichkeit der Fischereitätigkeiten macht besondere Maßnahmen für diejenigen jugendlichen Fischer erforderlich, die in Übereinstimmung mit dem vorgeschriebenen Mindestalter beschäftigt werden, die aber unter 18 Jahre alt sind. Da die Frage des Schutzes arbeitender Minderjähriger in der Vergangenheit im Sinne eines höheren Mindestalters für gefährliche Arbeit ausgelegt worden ist, ist dies oft als Teil der Frage des Mindestalters angesehen worden. Es erscheint jedoch sinnvoller, diese beiden Fragen zu trennen.

Internationale Normen

Viele Urkunden der IAO haben einen Einfluß auf die Sicherheit und den Gesundheitsschutz junger Arbeitnehmer auf Fischereifahrzeugen. Dazu gehören das Übereinkommen (Nr. 112) über das Mindestalter (Fischer), 1959, das Übereinkommen (Nr. 138) über das Mindestalter, 1973, und das Übereinkommen (Nr. 182) und die Empfehlung (Nr. 190) über die schlimmsten Formen der Kinderarbeit, 1999.

Das Übereinkommen Nr. 112 bezieht sich ausdrücklich auf diese spezifische Frage, indem es vorschreibt, daß Jugendliche unter 18 Jahren an Bord von Fischereifahrzeugen mit Kohlenfeuerung nicht als Kohlenzieher (Trimmer) oder Heizer beschäftigt werden oder arbeiten dürfen.

Außerdem bestimmt das Übereinkommen Nr. 138, daß das Mindestalter für die Zulassung zu einer Beschäftigung oder Arbeit, die wegen ihrer Art oder der Verhältnisse, unter denen sie verrichtet wird, voraussichtlich für das Leben, die Gesundheit oder die Sittlichkeit der Jugendlichen gefährlich ist, nicht unter 18 Jahren liegen darf.

Die Frage des Schutzes junger Fischer wird auch durch das Übereinkommen (Nr. 182) und die Empfehlung (Nr. 190) über die schlimmsten Formen der Kinderarbeit abgedeckt, welche die Arten von Arbeit bestimmen, die als „schlimmste Formen der Kinderarbeit“ angesehen werden können. Die folgenden Bestimmungen können für den Fischereisektor von Bedeutung sein (Empfehlung Nr. 190, Absatz 3 a) bis e):

- a) Arbeit, die Kinder einem körperlichen ... Mißbrauch aussetzt;
- b) Arbeit ... in engen Räumen;

¹⁵ Chile, Rumänien, Tunesien (Ü.138 ratifiziert); Peru (Ü.112 ratifiziert); Thailand.

- c) Arbeit mit gefährlichen Maschinen, Ausrüstungen und Werkzeugen oder Arbeit, die mit der manuellen Handhabung oder dem manuellen Transport von schweren Lasten verbunden ist;
- d) Arbeit in einer ungesunden Umgebung, die Kinder beispielsweise ... gesundheitsschädlichen Temperaturen, Lärmpegeln oder Vibrationen aussetzen kann;
- e) Arbeit unter besonders schwierigen Bedingungen, beispielsweise Arbeit während langer Zeit oder während der Nacht ...“.

Innerstaatliche Gesetzgebung und Praxis

Die Rechtsvorschriften einer Reihe von Mitgliedstaaten sehen vor, daß Jugendliche unter 18 Jahren nicht als Kohlenzieher oder Heizer beschäftigt werden dürfen¹⁶ (dies ist vielleicht nicht mehr relevant, da es praktisch keine Schiffe mit Kohlenfeuerung mehr gibt); einige nehmen Schul- oder Ausbildungsschiffe von dem Verbot aus¹⁷.

Viele Länder bestimmen, daß niemand Minderjährige (unter 18 Jahren) mit Arbeiten beschäftigen darf, die ihr Leben, ihre Gesundheit oder ihre Sittlichkeit gefährden können¹⁸. Die innerstaatlichen Rechtsvorschriften sehen jedoch oft Ausnahmen von diesem Grundsatz vor. So geben einige Länder an, daß eine gefährliche Beschäftigung oder Arbeit ab dem Alter von 16 Jahren unter der Voraussetzung genehmigt werden kann, daß besondere Vorkehrungen getroffen werden, um die Sicherheit und das Wohl der Jugendlichen zu gewährleisten¹⁹. Darüber hinaus nehmen mehrere Länder Jugendliche zwischen 16 und 18 Jahren von dem Verbot gefährlicher Arbeit aus, soweit sie im Rahmen einer Berufsausbildung ausgeführt wird²⁰; einige EU-Staaten verlangen gemäß der Richtlinie 94/33/EG des Rates vom 22.6.1994 über den Jugendarbeitsschutz zusätzlich, daß die Arbeiten für die Berufsausbildung unbedingt erforderlich sind und unter der Aufsicht einer hierfür zuständigen Person ausgeführt werden und daß die Sicherheit und der Gesundheitsschutz der Jugendlichen bei der Ausführung dieser Arbeiten gewährleistet werden, soweit dies praktisch möglich ist²¹.

¹⁶ Deutschland (Ü.138 ratifiziert); Ecuador (Ü.138 und Ü.112 ratifiziert); Liberia (Ü.112 ratifiziert); Indien.

¹⁷ Zum Beispiel Indien.

¹⁸ Chile, Dänemark, Deutschland, Japan, Republik Korea, Litauen, Norwegen, Philippinen, Rumänien, Vereinigtes Königreich (Ü.138 ratifiziert); Ecuador (Ü.138 und Ü.112 ratifiziert); Australien – Nördliches Territorium, Guinea, Mexiko, Peru (Ü.112 ratifiziert); Vereinigte Staaten.

¹⁹ Zum Beispiel Norwegen (Ü.138 ratifiziert).

²⁰ Dänemark, Deutschland, Norwegen, Polen, Vereinigtes Königreich (Ü.138 ratifiziert); Mauretanien (Ü.138 und Ü.112 ratifiziert).

²¹ Zum Beispiel Deutschland, Vereinigtes Königreich (Ü.138 ratifiziert).

Einige EU-Staaten, wie das Vereinigte Königreich, legen gemäß der Richtlinie 94/33/EG des Rates fest, daß kein Jugendlicher eine Arbeit auf einem Schiff aufnehmen darf, wenn nicht zuvor eine Beurteilung der Gefahren für die Gesundheit und Sicherheit der Jugendlichen unter Berücksichtigung ihrer mangelnden Erfahrung, ihres fehlenden Bewußtseins für Gefahren und ihrer noch nicht abgeschlossenen Entwicklung vorgenommen worden ist. Die Beurteilung hat ferner folgendem Aspekt Rechnung zu tragen: der Einrichtung und Gestaltung der Arbeitsstätte und des Arbeitsplatzes; der Gestaltung, der Auswahl und dem Einsatz von Arbeitsmitteln sowie dem Umgang damit; der Gestaltung von Arbeitsverfahren und Arbeitsabläufen; dem Stand der Ausbildung und Unterweisung der betreffenden Jugendlichen im Bereich des Arbeitsschutzes.

Die meisten Länder zählen die gefährlichen Tätigkeiten auf, vor denen Jugendliche unter 18 Jahren geschützt werden müssen²². Zur Veranschaulichung der für den Fischereisektor relevanten Bestimmungen sei erwähnt, daß einige Länder die Beschäftigung von Jugendlichen mit Arbeiten verbieten, die ihre körperliche Leistungsfähigkeit objektiv übersteigen²³, während andere ein spezifisches Verbot von Arbeiten vorsehen, die mit schweren Lasten verbunden sind (z.B. Laden und Löschen von Schiffen)²⁴. Bisweilen dürfen Minderjährige keine Arbeiten ausführen, die mit der Handhabung gefährlicher Mechanismen verbunden sind, oder sie dürfen nicht im Maschinenraum arbeiten²⁵. Einige EU-Staaten schreiben darüber hinaus gemäß der Richtlinie 94/33/EG des Rates vor, daß Minderjährige nicht mit Arbeiten beschäftigt werden dürfen, die mit Unfallgefahren verbunden sind, von denen anzunehmen ist, daß junge Menschen sie wegen mangelnden Sicherheitsbewußtseins oder wegen mangelnder Ausbildung nicht erkennen oder nicht abwenden können, mit Arbeiten, bei denen die Gesundheit durch extreme Kälte oder Hitze gefährdet wird, und mit Arbeiten, die sie den schädlichen Auswirkungen von Lärm, Vibrationen oder Strahlungen aussetzen²⁶. Ferner schreiben bestimmte Mitgliedstaaten für Minderjährige eine Arbeitszeit von höchstens sieben Stunden pro Tag, d.h. 35 Stunden pro Woche, vor²⁷. Was die wöchentlichen und täglichen Ruhezeiten angeht, so bestimmt das Vereinigte Königreich (hat das Übereinkommen Nr. 138 ratifiziert) beispielsweise, daß Jugendlichen, die als Arbeitnehmer auf einem Fischereifahrzeug

²² Chile, Deutschland, Republik Korea, Niederlande, Philippinen, Rumänien, Vereinigtes Königreich (Ü.138 ratifiziert); Ecuador (Ü.138 und Ü.112 ratifiziert); Guinea, Peru (Ü.112 ratifiziert).

²³ Chile, Deutschland, Vereinigtes Königreich (Ü.138 ratifiziert).

²⁴ Ecuador (Ü.138 und Ü.112 ratifiziert); Peru (Ü.112 ratifiziert).

²⁵ Deutschland (Ü.138 ratifiziert); Ecuador (Ü.138 und Ü.112 ratifiziert).

²⁶ Deutschland und Vereinigtes Königreich (Ü.138 ratifiziert).

²⁷ Ecuador (Ü.138 und Ü.112 ratifiziert); Guinea, Peru (Ü.112 ratifiziert).

angeheuert worden sind, in jeder Woche eine Ruhezeit von mindestens zwei, nach Möglichkeit aufeinanderfolgenden Tagen zu gewähren ist und daß in jedem Zeitraum von 24 Stunden eine Ruhezeit von mindestens zwölf aufeinanderfolgenden Stunden vorzusehen ist. Mehrere Länder verbieten die Einteilung von Minderjährigen zur Nachtarbeit²⁸

Schlußfolgerungen

Nach den vorstehenden Informationen gibt es in einer beträchtlichen Anzahl von Ländern (mindestens 36) Rechtsvorschriften, die ein Mindestalter für Fischer festsetzen, gewöhnlich 15 oder 16 Jahre. Dieses Mindestalterserfordernis gilt jedoch allgemein für alle Arbeitnehmer. In mindestens acht Ländern besteht irgendeine Form der Ausnahme, beispielsweise für Personen, die auf Schiffen arbeiten, die sich im Besitz einer Familie befinden oder von einer Familie betrieben werden, oder für Personen unterhalb des vorgeschriebenen Mindestalters, falls ein gesetzlicher Vormund seine Einwilligung gegeben hat.

Was den Schutz Jugendlicher angeht, sollte die Gefährlichkeit der Fischereitätigkeiten berücksichtigt werden. Die wichtigste Urkunde der IAO über das Mindestalter für alle Arbeitnehmer, das Übereinkommen Nr. 138, sieht den Schutz junger Arbeitnehmer unter 18 Jahren vor gefährlichen Beschäftigungen vor. Es ist jedoch nicht klar, inwieweit Staaten, die das Übereinkommen ratifiziert haben, Arbeiten, die mit bestimmten Arten von Fischereitätigkeiten verbunden sind, oder bestimmte Tätigkeiten auf Fischereifahrzeugen als „gefährliche Beschäftigung“ angesehen haben. Es könnte daher einiges dafür sprechen, in die neue Fischereinorm eine Vorschrift oder vielleicht eine Empfehlung aufzunehmen, daß Fischfang (oder Arbeiten, die mit bestimmten Fischereitätigkeiten verbunden sind, oder bestimmte Tätigkeiten auf Fischereifahrzeugen) als gefährlich anzusehen sind oder angesehen werden sollten und auf Personen im Alter von 18 Jahren oder darüber zu beschränken sind oder beschränkt werden sollten.

NORMEN FÜR DIE ÄRZTLICHE UNTERSUCHUNG/TAUGLICHKEIT

Die meisten Fischereifahrzeuge arbeiten nur mit der erforderlichen Mindestzahl von Personen an Bord. So kann die Arbeitsunfähigkeit auch nur eines einzigen Fischers eine erhebliche zusätzliche Belastung für die übrigen Besatzungsmitglieder bedeuten. Schiffsführer und Offiziere erhalten im allgemeinen eine Erste-Hilfe- und sonstige medizinische Grundausbildung, und Fischereifahrzeuge sind normalerweise mit elementaren medizinischen Hilfsgütern aus-

²⁸ Republik Korea, Rumänien (Ü.138 ratifiziert); Ecuador (Ü.138 und Ü.112 ratifiziert); Guinea (Ü.112 ratifiziert).

gerüstet. Es ist jedoch schwierig, kranke oder verletzte Fischer an Land zu transportieren, wo sie von ausgebildeten Ärzten behandelt werden können.

Fischer arbeiten oft unter extremen Bedingungen. Auf See leben sie nahe beieinander, oft während langer Zeiträume. Ansteckende Krankheiten können daher eine ernste Bedrohung darstellen und nicht nur die Gesundheit anderer Fischer, sondern auch die Sicherheit des Schiffes und, soweit welche an Bord sind, der Passagiere gefährden. Besonders wichtig ist, daß Fischer, die mit der Zubereitung von Speisen befaßt sind, nicht an Krankheiten leiden, die über ihre Arbeit auf andere übertragen werden können.

Fischer müssen in der Lage sein, sich an die häufig heftigen Bewegungen des Schiffs anzupassen und bisweilen in beengten Räumen zu leben und zu arbeiten. Im allgemeinen müssen sie in der Lage sein, Leitern hochzuklettern, schwere Lasten zu heben und den oft rauen Witterungsbedingungen auf Deck zu trotzen. Natürlich schwanken diese Bedingungen mit der Art und dem Standort der Fischereitätigkeiten.

Aus diesen und anderen Gründen ist die Seediensttauglichkeit der Fischer ein wichtiger Aspekt, den die IAO in ihren Normen behandelt hat.

Internationale Normen

IAO-Normen

Im Jahr 1959 hat die IAO das Übereinkommen (Nr. 113) über die ärztliche Untersuchung (Fischer) angenommen²⁹. Diese Urkunde sieht vor, daß eine Person zur Beschäftigung auf einem Fischereifahrzeug in irgendeiner Eigenschaft nur angeheuert werden darf, wenn sie ein Zeugnis vorlegt, das ihre Tauglichkeit für die vorgesehene Beschäftigung auf See bescheinigt. Die Bescheinigung ist von einem von der zuständigen Stelle anerkannten Arzt zu unterzeichnen. Die zuständige Stelle hat die Art der ärztlichen Untersuchung und die Angaben, die das ärztliche Zeugnis zu enthalten hat, zu bestimmen. Es sind besondere Vorschriften über die Gültigkeitsdauer bei Personen unter 21 Jahren sowie die Möglichkeit einer neuen Untersuchung durch einen ärztlichen Obergutachter vorgesehen, falls einem Fischer ein Zeugnis verweigert wird. Bis zum 15. September 2002 war das Übereinkommen Nr. 113 von 29 Mitgliedstaaten ratifiziert wor-

²⁹ Zwei ähnliche Übereinkommen gelten für Seeleute – das Übereinkommen (Nr. 16) über die ärztliche Untersuchung der Jugendlichen (Seeschiffahrt), 1921, und das Übereinkommen (Nr. 73) über die ärztliche Untersuchung der Schiffsleute, 1946. Obwohl sie umfassend ratifiziert worden sind, sind sie nach allgemeiner Auffassung nicht auf das Problem der sehr unterschiedlichen Tauglichkeitsnormen für Seeleute eingegangen. Um dem abzuhelfen, wurde 1997 eine IAO/WHO-Konsultation veranstaltet, die dann zu den IAO/WHO-Richtlinien für die Durchführung von Tauglichkeitsuntersuchungen für Seeleute vor Aufnahme der Beschäftigung auf See und in regelmäßigen Zeitabständen führte.

den³⁰. Die wesentlichen Bestimmungen des Übereinkommens sind in Anhang I wiedergegeben.

Auf der Dreigliedrigen Tagung über den Arbeitsschutz in der Fischereindustrie äußerte die Arbeitsgruppe für Normen die Auffassung, daß das Übereinkommen (Nr. 113) über die ärztliche Untersuchung (Fischer), 1959, auf die aktuellen Bedürfnisse im Fischereisektor nicht zugeschnitten sei und daher neu gefaßt werden sollte³¹. Sie erklärte ferner, daß bei der Neufassung der Urkunde u.a. die IAO/WHO-Richtlinien für die Durchführung von Tauglichkeitsuntersuchungen für Seeleute vor Aufnahme der Beschäftigung auf See und in regelmäßigen Zeitabständen berücksichtigt werden sollten³².

IMO-Normen

Was andere internationale Instrumente angeht, so enthält das Internationale Übereinkommen der IMO über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Personal auf Fischereifahrzeugen (STCW-F) Vorschriften über die Tauglichkeit von Personal auf Fischereifahrzeugen. Diese Bestimmungen sind mit Mindestanforderungen an die Erteilung von Befähigungszeugnissen von Kapitänen, Offizieren, Ingenieuren und Funkern auf Fahrzeugen mit einer Länge von 24 m und darüber (sowohl in unbegrenzten als auch in begrenzten Gewässern) oder, im Fall von Ingenieuren, auf Schiffen, die von einer Hauptantriebsanlage mit einer Antriebsleistung von 750 kW oder mehr angetrieben werden, verbunden. Die Anwärter müssen der Vertragspartei (des Übereinkommens) ihre „Seediensttauglichkeit, insbesondere hinsichtlich ihres Seh- und Hörvermögens“, nachweisen. Ferner sind

³⁰ Aserbaidschan, Belgien, Bosnien-Herzegowina, Brasilien, Bulgarien, Costa Rica, Deutschland, die ehemalige Republik Mazedonien, Ecuador, Frankreich, Guatemala, Guinea, Jugoslawien, Kirgistan, Kroatien, Kuba, Liberia, Niederlande, Norwegen, Panama, Peru, Polen, Russische Föderation, Slowenien, Spanien, Tadschikistan, Tunesien, Ukraine und Uruguay.

³¹ IAA: *Note on the Proceedings*, Dreigliedrige Tagung über den Arbeitsschutz in der Fischereindustrie (Genf, 2000), S. 39.

³² Die IAO und die WHO genehmigten danach ihre Veröffentlichung. Sie sind seitdem durch eine Bezugnahme in dem Internationalen Übereinkommen von 1978 über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (STCW-Übereinkommen) in der 1995 geänderten Fassung in den STCW-Code, Teil B, unter Richtlinien hinsichtlich medizinischer Normen – Ausstellung und Eintragung von Zeugnissen – aufgenommen worden. Die Richtlinien sind für zuständige Stellen, Ärzte, Reeder, Seeleutevertreter und andere bestimmt, die für die Durchführung von Tauglichkeitsuntersuchungen von angehenden und aktiven Seeleuten verantwortlich sind. Sie sind ausgearbeitet worden, um die großen Unterschiede bei den medizinischen Anforderungen und den Untersuchungsverfahren zu verringern und um sicherzustellen, daß die ärztlichen Zeugnisse, die Seeleuten ausgestellt werden, verlässlichen Aufschluß über ihre Tauglichkeit für die Arbeit, die sie verrichten werden, geben. Die Richtlinien können im Internet eingesehen werden unter: www.ilo.org/public/english/dialogue/sector/techmeet/ilowho97/index.htm

Bestimmungen vorgesehen, wonach Kapitäne und Offiziere (einschließlich Offizieren des technischen Dienstes) der Verwaltung in regelmäßigen Abständen von höchstens fünf Jahren ihre Seediensttauglichkeit, insbesondere hinsichtlich ihres Seh- und Hörvermögens, nachweisen müssen. Es gibt ähnliche Bestimmungen für GMDSS-Funkpersonal. Offenbar gibt es keine Vorschriften über die Bescheinigung der Seediensttauglichkeit anderer Besatzungsmitglieder³³.

Innerstaatliche Gesetzgebung und Praxis

Die folgenden Angaben beruhen auf von Mitgliedstaaten, die das Übereinkommen Nr. 113 ratifiziert haben, gemäß Artikel 22 der Verfassung der IAO übermittelten Berichten sowie auf anderen Informationen, die das Amt sowohl von Staaten, die das Übereinkommen Nr. 113 ratifiziert haben, als auch von anderen Staaten erhalten hat.

Anwendungsbereich

In bestimmten Ländern gibt es Rechtsvorschriften über ärztliche Untersuchungen, die ausschließlich für Fischereifahrzeuge gelten³⁴. Normalerweise gelten die einschlägigen Bestimmungen jedoch für alle Handelsschiffe oder alle Seeleute und schließen Fischereifahrzeuge bzw. Fischer nicht aus³⁵. Einige Länder haben allgemeine Rechtsvorschriften erlassen, die für alle Arbeitsstätten gelten, einschließlich Fischereifahrzeugen³⁶.

Dennoch sehen innerstaatlichen Rechtsvorschriften über ärztliche Untersuchungen sehr oft Ausnahmen von der Anwendung vor:

- Beispielsweise gelten die innerstaatlichen Rechtsvorschriften manchmal nicht für Fischereifahrzeuge unterhalb einer bestimmten Größe: z.B. der handwerklichen und mechanisierten Fischerei dienende Schiffe sowie andere als Tiefseefischereifahrzeuge von mehr als 20 m Länge, die 45 bis 50 Tage auf See bleiben³⁷; Fischereifahrzeuge unter 100 BRT³⁸; Fischerei-

³³ IMO-STCW-F, Anhang, Kap. I, Regel 3, Abs. 1; Kap. II, Regel 1, Abs. 2.1; Regel 2, Abs. 2.2; Regel 3, Abs. 2.1; Regel 4, Abs. 2.2.; Regel 5, Abs. 2.2; Regel 6, Abs. 3.2; Regel 7, Abs. 1.1; Regel 8, Abs. 1.1.

³⁴ Aserbaidshon, Costa Rica, Ecuador, Guatemala, Guinea, Panama, Russische Föderation, Tunesien und Ukraine (Ü.113 ratifiziert).

³⁵ Aserbaidshon, Belgien, Bulgarien, Deutschland, Liberia, Niederlande, Norwegen, Panama, Peru, Polen, Russische Föderation, Spanien und Uruguay (Ü.113 ratifiziert); Australien, Chile, Dänemark, Estland, Griechenland, Indien, Indonesien, Japan, Republik Korea, Litauen, Mexiko, Neuseeland, Nigeria und Vereinigtes Königreich.

³⁶ Brasilien und Kuba (Ü.113 ratifiziert); Indonesien und Rumänien.

³⁷ Indien.

³⁸ Norwegen (Ü.113 ratifiziert).

fahrzeuge unter 30 BRT³⁹; oder Fischereifahrzeuge mit einer Länge von weniger als 12 m⁴⁰. Indessen gibt es mehrere Beispiele für innerstaatliche Rechtsvorschriften, die keinerlei Ausnahmen enthalten⁴¹. Insbesondere die Gesetzgebung Uruguays bezieht das gesamte maritime Personal auf Handelsschiffen oder Fischereifahrzeugen ein, einschließlich Fischern auf kleinen Fahrzeugen; sie gilt auch für das Personal der nationalen Handelsmarine, einschließlich der Besatzungen der Fischereifahrzeuge.

- Darüber hinaus haben einige Länder bestimmte Arten von Fischereifahrzeugen ausgenommen, z.B. Fahrzeuge, die der Sport- oder Freizeitfischerei dienen⁴².
- Andere Länder nehmen bestimmte Fahrtgebiete vom Geltungsbereich der Rechtsvorschriften über ärztliche Untersuchungen aus, z.B. in Häfen oder in Flußmündungen eingesetzte Schiffe⁴³, Fischereifahrzeuge, die sich nicht auf eine Überseefahrt begeben, oder Schiffe, die nicht außerhalb bestimmter Grenzen eingesetzt werden⁴⁴.
- Bisweilen sind Schiffe, die normalerweise nicht während Zeiträumen von mehr als drei Tagen auf See bleiben, von der Anwendung der einschlägigen Rechtsvorschriften ausgenommen⁴⁵. Die große Mehrheit der Länder hat jedoch keinerlei Ausnahme für Schiffe vorgesehen, die jeweils nur kurze Zeit auf See bleiben⁴⁶.

Erfordernis, daß Fischer ein ärztliches Zeugnis vorlegen

Im allgemeinen schreiben die innerstaatlichen Rechtsvorschriften vor, daß Personen, die zur Beschäftigung auf Fischereifahrzeugen angeheuert werden, nach einer vorherigen ärztlichen Untersuchung ein Gesundheitszeugnis vorlegen

³⁹ Japan und Republik Korea.

⁴⁰ Aserbaidshjan und Russische Föderation (Ü.113 ratifiziert).

⁴¹ Belgien, Bulgarien, Deutschland, Ecuador, Kuba, Spanien und Uruguay (Ü.113 ratifiziert); Dänemark und Vereinigtes Königreich.

⁴² Aserbaidshjan, Brasilien, Costa Rica, Guatemala, Guinea, Niederlande, Panama, Polen, Russische Föderation und Tunesien (Ü.113 ratifiziert); Australien und Indien.

⁴³ Brasilien, Costa Rica, Guatemala, Guinea, Panama, Polen und Tunesien (Ü.113 ratifiziert); Australien und Japan.

⁴⁴ Australien, Neuseeland und Nigeria.

⁴⁵ Costa Rica, Guatemala, Norwegen und Tunesien (Ü.113 ratifiziert); Australien, Neuseeland, Nigeria.

⁴⁶ Aserbaidshjan, Belgien, Brasilien, Bulgarien, Deutschland, Ecuador, Guinea, Kuba, Niederlande, Panama, Polen, Russische Föderation, Spanien und Uruguay (Ü.113 ratifiziert); Dänemark und Vereinigtes Königreich.

müssen, das von einem zugelassenen Arzt oder von einer zugelassenen ärztlichen Stelle ausgestellt worden ist⁴⁷. Einige Länder schreiben ein ärztliches Zeugnis für die Beschäftigung aller Personen unter 18 Jahren vor, während diese Vorschrift nicht für Fischer über diesem Alter gilt⁴⁸.

Die Mehrheit der Länder hat die Art der ärztlichen Untersuchung vorgeschrieben, die für den Fischereisektor gilt⁴⁹. So hat insbesondere Polen angegeben, daß Ärzte, die befugt sind, vorbeugende Untersuchungen von Fischern durchzuführen, seit dem 1. Januar 2001 die Richtlinien für die Durchführung von Tauglichkeitsuntersuchungen für Seeleute vor Aufnahme der Beschäftigung auf See und in regelmäßigen Zeitabständen anwenden. Bestimmte Mitgliedstaaten haben festgelegt, daß die ärztliche Untersuchung für den Anwärter unentgeltlich ist⁵⁰. Die innerstaatlichen Rechtsvorschriften, die die Art der ärztlichen Untersuchung regeln, berücksichtigen häufig das Alter⁵¹ oder die Aufgaben des Anwärters⁵². In Spanien beispielsweise wird die Untersuchung mit Hilfe spezifischer Protokolle entsprechend den psychologischen und körperlichen Anforderungen, den allgemeinen Risiken der Arbeit an Bord und dem Fanggebiet, das besucht werden soll, durchgeführt. Die ärztliche Untersuchung schließt häufig eine Prüfung des Seh- und Hörvermögens ein⁵³.

Die Angaben, die in das Zeugnis aufzunehmen sind, werden in der großen Mehrheit der Länder in Form von Mustern vorgeschrieben⁵⁴. Insbesondere

⁴⁷ Belgien, Brasilien, Bulgarien, Costa Rica, Deutschland, Ecuador, Guatemala, Guinea, Kuba, Liberia, Niederlande, Norwegen, Panama, Peru, Polen, Spanien, Tunesien, Ukraine und Uruguay (Ü.113 ratifiziert); Australien, Chile, Dänemark, Estland, Griechenland, Indien, Indonesien, Japan, Republik Korea, Litauen, Mauritius, Mexiko und Rumänien.

⁴⁸ Neuseeland und Vereinigtes Königreich.

⁴⁹ Aserbaidshan, Belgien, Brasilien, Bulgarien, Costa Rica, Deutschland, Ecuador, Guatemala, Guinea, Kuba, Liberia, Niederlande, Norwegen, Panama, Polen, Russische Föderation, Spanien, Tunesien und Uruguay (Ü.113 ratifiziert); Australien, Chile, Dänemark, Estland, Griechenland, Indonesien, Japan, Korea, Litauen, Mexiko, Neuseeland und Vereinigtes Königreich.

⁵⁰ Belgien, Costa Rica, Ecuador, Guatemala, Polen, Spanien und Tunesien (Ü.113 ratifiziert); Australien und Dänemark.

⁵¹ Belgien, Costa Rica, Deutschland, Guinea, Kuba, Norwegen, Peru, Polen, Spanien, Tunesien und Uruguay (Ü.113 ratifiziert); Rumänien.

⁵² Aserbaidshan, Belgien, Brasilien, Costa Rica, Deutschland, Guatemala, Guinea, Kuba, Norwegen, Peru, Polen, Russische Föderation, Spanien, Tunesien und Uruguay (Ü.113 ratifiziert); Dänemark, Neuseeland und Rumänien.

⁵³ Costa Rica, Deutschland, Ecuador, Guinea, Liberia, Norwegen, Panama, Peru, Polen, Spanien, Tunesien und Uruguay (Ü.113 ratifiziert); Dänemark, Republik Korea und Neuseeland.

⁵⁴ Aserbaidshan, Belgien, Brasilien, Bulgarien, Costa Rica, Deutschland, Ecuador, Guatemala, Guinea, Kuba, Liberia, Niederlande, Norwegen, Panama, Peru, Polen, Russische Föderation, Spanien, Tunesien und Uruguay (Ü.113 ratifiziert); Australien, Chile, Dänemark, Estland,

(Forts.)

Polen hat angegeben, daß die Fischern ausgestellten Gesundheitszeugnisse seit dem 1. Januar 2001 dem Muster entsprechen müssen, das in Anhang E der Richtlinien für die Durchführung von Tauglichkeitsuntersuchungen für Seeleute vor Aufnahme der Beschäftigung auf See und in regelmäßigen Zeitabständen enthalten ist. Im allgemeinen muß das ärztliche Zeugnisse bescheinigen, daß der Inhaber nicht an einer Krankheit leidet, die sich verschlimmern kann oder eine Gefahr für die anderen Fischer an Bord darstellt⁵⁵. Darüber hinaus sehen bestimmte Länder ein Verzeichnis medizinischer Kontraindikationen vor, die einer Zulassung zur Arbeit entgegenstehen können⁵⁶.

Gültigkeit und Anfechtung

Die große Mehrheit der Länder legt die Gültigkeitsdauer der für den Fischereisektor geltenden ärztlichen Zeugnisse für Personen über 21 Jahre fest, die gewöhnlich zwei Jahre beträgt⁵⁷; häufig läuft die Geltungsdauer des ärztlichen Zeugnisses schon nach einem Jahr ab⁵⁸. Die meisten Länder bestimmen, daß das ärztliche Zeugnis im Fall von Personen unter 21 Jahren mindestens jedes Jahr erneuert werden muß⁵⁹, während einige Länder vorschreiben, daß nur die ärztlichen Zeugnisse von Personen unter 18 Jahren nach einem Jahr ihre Gültigkeit verlieren⁶⁰. Einige Mitgliedstaaten haben festgelegt, daß ein Zeugnis, dessen Gültigkeitsdauer während einer Reise abläuft, bis zur Rückkehr des Schiffes in Kraft bleibt⁶¹.

Griechenland, Indonesien, Japan, Republik Korea, Litauen, Mexiko, Neuseeland, Rumänien und Vereinigtes Königreich.

⁵⁵ Aserbaidshan, Belgien, Brasilien, Costa Rica, Deutschland, Ecuador, Guatemala, Guinea, Liberia, Niederlande, Norwegen, Panama, Peru, Polen, Russische Föderation, Spanien, Tunesien und Uruguay (Ü.113 ratifiziert); Dänemark, Japan, Republik Korea, Neuseeland und Rumänien.

⁵⁶ Aserbaidshan, Deutschland, Norwegen, Panama, Polen und Russische Föderation (Ü.113 ratifiziert); Dänemark.

⁵⁷ Belgien, Costa Rica, Deutschland, Ecuador, Kuba, Liberia, Norwegen, Polen, Spanien, Tunesien und Uruguay (Ü.113 ratifiziert); Dänemark.

⁵⁸ Aserbaidshan, Guatemala, Niederlande, Panama, Russische Föderation und Ukraine (Ü.113 ratifiziert); Chile und Republik Korea.

⁵⁹ Aserbaidshan, Belgien, Costa Rica, Deutschland, Ecuador, Guatemala, Guinea, Niederlande, Norwegen, Panama, Russische Föderation, Spanien, Tunesien und Ukraine (Ü.113 ratifiziert); Chile, Republik Korea und Litauen

⁶⁰ Brasilien und Kuba (Ü.113 ratifiziert); Dänemark, Neuseeland und Vereinigtes Königreich.

⁶¹ Aserbaidshan, Deutschland, Ecuador, Guatemala, Guinea, Norwegen, Peru, Polen, Russische Föderation, Tunesien und Uruguay (Ü.113 ratifiziert); Neuseeland und Vereinigtes Königreich.

Die meisten der ratifizierenden Länder haben festgelegt, daß Personen, denen ein ärztliches Zeugnis verweigert worden ist, bei der zuständigen Stelle das Ergebnis der Untersuchung anfechten und eine neue ärztliche Untersuchung beantragen können. Diese wird von einer besonderen unabhängigen Ärztekommision oder einem anerkannten unabhängigen Arzt durchgeführt ⁶².

Schlußfolgerungen

Die vom Amt erhaltenen Informationen zeigen, daß es nicht nur in den 29 Ländern, die das Übereinkommen Nr. 113 ratifiziert haben, Rechtsvorschriften über ärztliche Untersuchungen von Fischern – oder von Seeleuten allgemein, ohne Fischer auszuschließen – gibt; eine erhebliche Anzahl weiterer Länder (mindestens 16) verfügen über eine Gesetzgebung in diesem Bereich. Offenbar haben einige Länder das Übereinkommen wegen der Anforderung nicht ratifiziert, daß die Untersuchungen von Personen unter 21 Jahren jährlich stattfinden sollten (anscheinend gehen sie davon aus, daß eine Person schon mit 18 und nicht erst mit 21 Jahren erwachsen ist, und schreiben daher häufigere Untersuchungen nur im Fall von Personen unter 18 Jahren vor). Mehrere Staaten sehen zwar vor, daß die ärztliche Untersuchung unentgeltlich sein soll, dies ist aber anscheinend keine sehr häufig anzutreffende Anforderung.

Das Amt prüft auch, wie die IAO/WHO-Richtlinien für die Durchführung von Tauglichkeitsuntersuchungen für Seeleute vor Aufnahme der Beschäftigung auf See und in regelmäßigen Zeitabständen in der neuen Norm zum Ausdruck kommen könnten.

Obgleich zahlreiche Länder ärztliche Untersuchungen – und ärztliche Zeugnisse – für Fischer vorschreiben, dürfte dieses Erfordernis eher auf die „Beschäftigten“ eines Schiffseigners und weniger auf Personen angewendet werden, die Eigner ihrer Schiffe sind, als „Ko-Unternehmer“ arbeiten oder außerhalb eines formellen Arbeitsverhältnisses angeheuert werden. Diese Kategorie umfaßt die meisten Klein- und handwerklichen Fischer (Gruppen, die mindestens ebenso hohe Todes-, Unfall- und Krankheitsziffern aufweisen dürften wie Fischer auf größeren Fahrzeugen). Daher ist nicht klar, ob das Übereinkommen Nr. 113 wirklich effektiv zur Verbesserung der Gesundheit und der Sicherheit der Mehrheit der Fischer der Welt beiträgt. Es könnte deshalb versucht werden, in einer neuen Norm Vorschriften oder Empfehlungen vorzusehen, die darauf abzielen, diese derzeit ungeschützte Gruppe zu erreichen. Es könnte auch einiges dafür sprechen, die Frage der ärztlichen Untersuchungen mit Leistungen bei Invalidität und Arbeitslosigkeit und Umschulungsbeihilfen zu verknüpfen.

⁶² Aserbaidshan, Belgien, Brasilien, Costa Rica, Deutschland, Guatemala, Guinea, Kuba, Liberia, Niederlande, Norwegen, Panama, Polen, Russische Föderation, Tunesien und Uruguay (Ü.113 ratifiziert).

BEFÄHIGUNGSZEUGNISSE UND BERUFSAUSBILDUNG

Wie bereits erwähnt, kann der Fischfang ein gefährlicher Beruf sein. Es ist auch ein zunehmend modernste Technik einsetzender Beruf, zumindest in vielen Fischereien. Ausbildung ist wichtig, um sicherzustellen, daß Fischer ihre Arbeit gefahrlos und effizient verrichten können. Sie vermittelt auch die erforderlichen Fertigkeiten, um die Einkommenssicherheit und das berufliche Fortkommen zu verbessern. Eine Ausbildung in verantwortungsvoller Fischerei kann auch zur Erhaltung der Fischbestände und zum Schutz der Meeresumwelt beitragen.

Die Dreigliedrige Tagung der IAO über den Arbeitsschutz in der Fischereindustrie gelangte u.a. zu folgender Schlußfolgerung:

Ausbildung ist ein wesentliches Mittel zur Behandlung von Arbeitsschutzfragen, und Arbeitsschutzfragen sollten fester Bestandteil aller Ausbildungsprogramme für Fischer sein. Die Ausbildung, einschließlich Auffrischkursen, sollte verschiedene Arten von Fanggerät, Fischereitätigkeiten und die Katastrophenvorsorge behandeln und sollte die Bestimmungen des STCW-F-Übereinkommens, der IAO-Empfehlung (Nr. 126) betreffend die berufliche Ausbildung (Fischer), 1966, und andere einschlägige internationale Regeln und Richtlinien berücksichtigen.

Je kleiner das Schiff, desto unwahrscheinlicher ist es in der Regel, daß der Schiffsführer und andere Offiziere im Besitz eines Befähigungszeugnisses sein müssen. Zum Teil wegen der hohen Unfallrate in der Fischerei, beispielsweise das Kentern von Schiffen infolge Stabilitätsverlusts, gehen einige Länder jetzt dazu über, für Schlüsselpositionen auf kleineren Schiffen Befähigungszeugnisse vorzuschreiben. Die gleiche Tendenz ist bei der Grundausbildung von Fischern zu beobachten, wo man mehr und mehr bestrebt ist, allen Besatzungsmitgliedern eine solche Ausbildung zu erteilen.

Internationale Normen auf dem Gebiet der Befähigungszeugnisse

IAO-Normen

Das Übereinkommen (Nr. 125) über die Befähigungsnachweise der Fischer, 1966, bestimmt, daß die Staaten, die es ratifizieren, Normen für den Erwerb von Befähigungsnachweisen aufzustellen haben, die den Inhaber berechtigen, die Aufgaben eines Schiffsführers, Steuermanns oder Maschinisten an Bord eines Fischereifahrzeugs im Sinne des Übereinkommens (über 25 BRT) auszuüben. Es schreibt ferner das Mindestalter für die Ausstellung eines Befähigungsnachweises, die Mindestanzahl Jahre Seefahrtzeit und die Fächer, in denen die Bewerber zu prüfen sind, vor. Es schreibt vor, daß eine wirksame Aufsicht sicherzustellen ist. Einige der in diesem Übereinkommen enthaltenen Grundsätze sind auch in das Internationale Übereinkommen von 1995 über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Personal auf Fischereifahrzeugen (STCW-F-Übereinkommen) (siehe unten) aufgenommen worden. Bis zum 15. September 2002 war das Übereinkommen

Nr. 125 von zehn Mitgliedstaaten ratifiziert worden⁶³. Die wesentlichen Bestimmungen des Übereinkommens sind in Anhang I wiedergegeben.

Der Verwaltungsrat ersuchte die Dreigliedrige Tagung über den Arbeitsschutz in der Fischereiindustrie (Genf, Dezember 1999), zu diesem Übereinkommen Stellung zu nehmen. Der Dreigliedrige Ausschuß äußerte die Auffassung, daß das Übereinkommen Nr. 125 neugefaßt werden sollte, um den Entwicklungen in der Fischereiindustrie Rechnung zu tragen, u.a. um es mit dem Stand der Technologie auf den heutigen Fischereifahrzeugen in Einklang zu bringen. Unter Bezugnahme auf das bestehende IMO-STCM-F-Übereinkommen wurde die Frage aufgeworfen, ob eine internationale Urkunde über Befähigungsfragen nicht ausreiche. Die Dreigliedrige Tagung kam überein, daß in Anbetracht der unterschiedlichen Überwachungsmechanismen, die für IMO- und IAO-Übereinkommen gelten, der Art und Weise, wie IAO-Urkunden angenommen werden, und der Notwendigkeit eines umfassenden Geltungsbereichs eine Neufassung des Übereinkommens Nr. 125 zweckmäßig sei. Vor diesem Hintergrund empfahl die Dreigliedrige Tagung der Arbeitsgruppe des LILS-Ausschusses die Neufassung des Übereinkommens Nr. 125⁶⁴ und die Aufnahme dieses Gegenstands in das Portefeuille von Vorschlägen für die Tagesordnung der Internationalen Arbeitskonferenz⁶⁵. Diese Vorschläge wurden vom LILS-Ausschuß und vom Verwaltungsrat gebilligt⁶⁶.

IMO-Normen

Das Übereinkommen von 1995 über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Personal auf Fischereifahrzeugen (STCW-F-Übereinkommen) wurde 1995 von einer IMO-Konferenz angenommen, an der 74 Vertreter von Regierungen, der IAO, der FAO, anderer Sonderorganisationen im System der Vereinten Nationen und etlicher sonstiger zwischenstaatlicher und nichtstaatlicher Organisationen teilnahmen. Das Übereinkommen enthält Artikel über allgemeine Verpflichtungen; Begriffsbestimmungen; Anwendung; Mitteilung von Informationen; sonstige Verträge und Auslegung; die Ausstellung von Befähigungszeugnissen; innerstaatliche Bestimmungen; Kontrolle (einschließlich der Hafenstaatkontrolle); und die Förderung der technischen Zusammenarbeit. Die detaillierten Anforderungen des Übereinkommens sind in einem Anhang enthalten. Die Anforderungen betreffen Schiffsführer und Wachgänger auf Schiffen mit einer Länge von 24 m und

⁶³ Belgien, Brasilien, Deutschland, Dschibuti, Frankreich, Panama, Senegal, Sierra Leone, Arabische Republik Syrien und Trinidad und Tobago.

⁶⁴ IAA: *Note on the Proceedings ...* a.a.O., S. 40.

⁶⁵ GB.277/LILS/4.

⁶⁶ GB.277/11/2, Abs. 8; GB.277/205.

darüber, Erste Ingenieure und Ingenieure auf Schiffen mit einer Antriebsleistung von 750 kW und mehr sowie Funkpersonal. Kapitel III des Anhangs des Übereinkommens enthält Vorschriften für eine grundlegende Sicherheitsausbildung des gesamten Personals auf Fischereifahrzeugen. Bis zum 30. September 2002 war das STCW-F-Übereinkommen von vier Ländern ratifiziert worden ⁶⁷.

Vergleich des Übereinkommens Nr. 125 mit dem STCW-F-Übereinkommen

Somit gibt es jetzt zwei internationale Übereinkommen, die Befähigungszeugnisse behandeln: ein 1966 angenommenes IAO-Übereinkommen und ein 1995 angenommenes IMO-Instrument ⁶⁸. Bei einem Vergleich dieser Instrumente (siehe Tabelle III.1) hat das Amt zwei besonders bedeutende Unterschiede festgestellt (abgesehen davon, daß das STCW-F-Übereinkommen sehr viel mehr ins Detail geht):

- das STCW-F-Übereinkommen enthält, und zwar in Kapitel III seines Anhangs, Vorschriften für die Sicherheitsausbildung des *gesamten* Personals auf Fischereifahrzeugen, während dies im Übereinkommen Nr. 125 nicht der Fall ist;
- das STCW-F-Übereinkommen enthält Bestimmungen über die „Hafenstaatkontrolle“, während dies im Übereinkommen Nr. 125 nicht der Fall ist.

Internationale Normen im Bereich der Berufsausbildung

Empfehlung Nr. 126

Die Empfehlung (Nr. 126) betreffend die berufliche Ausbildung (Fischer), 1966, enthält, wie ihr Name sagt, Richtlinien zur Ausbildung der Fischer. Es gliedert sich in fünf Hauptteile: Geltungsbereich und Begriffsbestimmungen; innerstaatliche Planung und Verwaltung; Ausbildungsprogramme; Ausbildungsmethoden; und internationale Zusammenarbeit. Da es sich um eine Empfehlung handelt, ist die Urkunde nicht ratifikationsbedürftig, und daher werden von den Mitgliedstaaten keine Berichte nach Artikel 22 über ihre Durchführung vorgelegt. Die Empfehlung unterscheidet sich vom Übereinkommen Nr. 125 und vom STCW-F-Übereinkommen insofern, als sie umfangreiche Richtlinien zu Fragen wie Planung, Koordinierung, Finanzierung und Ausbildungsmethoden bietet, wie aus den Überschriften ihrer Teile hervorgeht. Die wesentlichen Bestimmungen der Empfehlung sind in Anhang I wiedergegeben.

⁶⁷ Dänemark, Island, Russische Föderation und Ukraine.

⁶⁸ Eine weitere IAO-Urkunde, das Übereinkommen (Nr. 53) über die Befähigungsausweise der Schiffsoffiziere, 1936, das für Schiffe über 200 BRT gilt, schließt Fischereifahrzeug nicht aus.

Der FAO/IAO/IMO-Leitfaden für die Ausbildung und Erteilung von Befähigungszeugnissen von Personal auf Fischereifahrzeugen

Der FAO/IAO/IMO-Leitfaden für die Ausbildung und die Erteilung von Befähigungszeugnissen von Personal auf Fischereifahrzeugen enthält sehr detaillierte Richtlinien zur Ausbildung und Erteilung von Befähigungszeugnissen von Personal auf kleinen und großen Fischereifahrzeugen, die im industriellen Fischfang eingesetzt werden. Er soll denjenigen Richtlinien an die Hand geben, die mit der Erarbeitung, Aufstellung oder Überprüfung innerstaatlicher Ausbildungsprogramme zur Ausbildung und Erteilung von Befähigungszeugnissen von Personal auf Fischereifahrzeugen befaßt sind.

Der ursprüngliche „Leitfaden für die Ausbildung und Erteilung von Befähigungszeugnissen von Fischern“ war von einer gemeinsamen FAO/IAO/IMO-Arbeitsgruppe Anfang der achtziger Jahre ausgearbeitet und 1985 veröffentlicht worden. Er stützte sich sehr weitgehend auf das Übereinkommen Nr. 125 und die Empfehlung Nr. 126. Seinerzeit verfügte die IMO nicht über ein Übereinkommen über die Ausbildung von Fischern. Im Jahr 1997 schlug der Schiffssicherheitsausschuß die Neufassung des Leitfadens vor, in erster Linie deshalb, um ihn mit den Bestimmungen des STCW-F-Übereinkommens und des FAO-Verhaltenskodexes für verantwortungsvolle Fischerei in Einklang zu bringen. Dies wurde vom Verwaltungsrat des IAA und von der FAO gebilligt. Zur Durchführung dieser Arbeiten wurde eine gemeinsame FAO/IAO/IMO-Arbeitsgruppe eingesetzt, die zweimal, 1998 und 1999, zusammentrat. Nach der Behandlung durch den Verwaltungsrat⁶⁹, den Schiffssicherheitsausschuß und die FAO wurde die revidierte Fassung im Jahr 2001 von der IMO veröffentlicht.

Die Hauptänderungsvorschläge zu der mittlerweile 312 Seiten umfassenden Veröffentlichung sahen u. a. folgendes vor: Anpassung an die Bestimmungen des STCW-F-Übereinkommens, einschließlich eines neuen Kapitels über die „Ausbildung in funktionalen Fertigkeiten“⁷⁰; Hinzufügung eines neuen Kapitels und Anhangs betreffend den FAO-Verhaltenskodex für verantwortungsvolle Fischerei; Hinzufügung eines Anhangs über Ermüdung; und Hinzufügung eines

⁶⁹ Siehe GB.277/14, Abs. 71.

⁷⁰ Die „Ausbildung in funktionalen Fertigkeiten“ liefert den nationalen Verwaltungen Richtlinien für die Verwendung qualifikationsbasierter Ausbildungs- und Bewertungsvorgehens in Verbindung mit den etablierten Systemen zur Ermittlung der Kompetenz von Personal auf Fischereifahrzeugen. Das qualifikationsbasierte Ausbildungssystem wendet in den Bereichen Lehrpläne, Unterrichtsmethoden, Bewertung und Erteilung von Befähigungszeugnissen andere Ansätze an als die, die traditionell verwendet werden. In seinem Mittelpunkt stehen die Fähigkeit einer Person, qualifizierte Aufgaben zu verrichten, und die praktische Anwendung von Wissen in einer Bandbreite unterschiedlicher operativer Situationen. Die Befähigung wird festgestellt, wenn der Fischer nachweist, daß er ein vorher festgelegtes Spektrum von Qualifikationen oder Aufgaben gemäß anerkannten Normen erfüllen kann.

Tabelle III.1 Vergleich der Bestimmungen des Übereinkommens Nr. 125 und des STCW-F-Übereinkommens

Gegenstand	IAO-Übereinkommen Nr. 125	STCW-F-Übereinkommen
Geltungsbereich und Begriffsbestimmungen	<p>„Fischereifahrzeug“ umfaßt Schiffe und Boote aller Art, gleichviel ob sie in öffentlichem oder privatem Eigentum stehen, die bei der Seefischerei im Salzwasser verwendet werden und eingetragen sind, mit Ausnahme von Schiffen und Booten</p> <ul style="list-style-type: none"> – unter 25 BRT; – die zur Walfischjagd oder zu ähnlichen Zwecken verwendet werden; – die zum Fischen als Sport oder zum Vergnügen verwendet werden; – Fischereiforschungsschiffen und Fischereischutzschiffen. <p>Die zuständige Stelle kann nach Anhörung der Berufsverbände der Eigentümer von Fischereifahrzeugen und der Fischer, soweit solche bestehen, Fahrzeuge, die zur Küstenfischerei im Sinne der innerstaatlichen Gesetzgebung verwendet werden, ausnehmen.</p> <p>Die Ausdrücke „Schiffsführer“, „Steuermann“ und „Maschinist“ werden definiert.</p>	<p>„Fischereifahrzeug“ oder „Fahrzeug“ bedeutet jedes Fahrzeug, das kommerziell zum Fischfang oder zum Fangen anderer lebender Meeresressourcen verwendet wird. „Seefischereifahrzeug“ bedeutet ein Fischereifahrzeug, das nicht ausschließlich in Binnengewässern oder in Gewässern innerhalb oder in der Nähe geschützter Gewässer oder Gebieten, in denen Hafenbestimmungen Anwendung finden, eingesetzt wird.</p> <p>Der Anhang, Regel I/2, sieht u.a. vor, daß „die Verwaltung einer Vertragspartei, wenn sie es für unbillig und unmöglich erachtet, die Vorschriften bestimmter Regeln in Kapitel II (siehe unten) in vollem Umfang auf das Personal an Bord eines Fischereifahrzeugs mit einer Länge von weniger als 45 m anzuwenden, das ausschließlich von ihren Häfen aus eingesetzt wird und innerhalb ihrer begrenzten Gewässer fischt, bestimmen kann, welche dieser Regeln ganz oder teilweise nicht auf dieses Personal angewendet werden sollten, ohne dabei von den Sicherheitsgrundsätzen des Übereinkommens abzuweichen“.</p> <p>Das Übereinkommen „gilt für Personal an Bord von Seefischereifahrzeugen, die berechtigt sind, die Flagge einer Vertragspartei zu führen“.</p>

Gegenstand	IAO-Übereinkommen Nr. 125	STCW-F-Übereinkommen
Erteilung von Befähigungszeugnissen	<p>Staaten haben Normen für den Erwerb von Befähigungsnachweisen für Schiffsführer, Steuerleute oder Maschinisten aufzustellen.</p> <p>Alle Fischereifahrzeuge, für die das Übereinkommen gilt, müssen einen Schiffsführer an Bord haben, der einen Befähigungsnachweis besitzt.</p> <p>Alle Fischereifahrzeuge über 100 BRT, die für Tätigkeiten oder in Zonen verwendet werden, die von der innerstaatlichen Gesetzgebung festzulegen sind, müssen einen Steuermann an Bord haben, der einen Befähigungsnachweis besitzt.</p> <p>Alle Fischereifahrzeuge, deren Motorleistung einen von der zuständigen Stelle nach Anhörung der Berufsverbände der Eigentümer von Fischereifahrzeugen und der Fischer, soweit solche bestehen, festzulegenden Grenzwert überschreitet, müssen einen Maschinisten an Bord haben (einige Ausnahmen vorgesehen). Ausnahmen für Einzelfälle.</p> <p>Die Befähigungsnachweise für Schiffsführer, Steuerleute und Maschinisten können entsprechend der innerstaatlichen Gesetzgebung je nach Größe und Typ des Fischereifahrzeugs sowie der ausgeübten Fangtätigkeit und der Fangzone mit unbeschränkter oder mit beschränkter Gültigkeit ausgestellt werden.</p>	<p>Im Anhang, Regel I, Begriffsbestimmungen, finden sich auch Definitionen von „begrenzte Gewässer“ und „unbegrenzte Gewässer“ sowie von „Schiffsführer“, „Offizier“, „nautischer Wachoffizier“, „Ingenieur“, „Erster Ingenieur“, „Zweiter Ingenieur“ und „Funker“.</p> <p>Kapitel II des Übereinkommens legt in Regeln verbindliche Mindestvorschriften für die Erteilung von Befähigungszeugnissen fest für</p> <ul style="list-style-type: none"> - Schiffsführer (Regel 1) und nautische Wachoffiziere (Regel 2) auf Fischereifahrzeugen mit einer Länge von 24 m und darüber, die in unbegrenzten Gewässern eingesetzt werden - Schiffsführer (Regel 3) und Offiziere (Regel 4) auf Fischereifahrzeugen mit einer Länge von 24 m und darüber, die in begrenzten Gewässern eingesetzt werden - Erste Ingenieure (Regel 5) und Zweite Ingenieure (Regel 5) von Fischereifahrzeugen, die von einer Hauptantriebsanlage mit einer Leistung von 750 kW oder mehr angetrieben werden - Personal, das an Bord von Fischereifahrzeugen für Aufgaben im Zusammenhang mit der Nachrichtenübermittlung durch Funk zuständig ist oder solche Aufgaben wahrnimmt (Regel 6)

Gegenstand	IAO-Übereinkommen Nr. 125	STCW-F-Übereinkommen
		Es liegt auch Anforderungen zur Aufrechterhaltung der beruflichen Eignung von Schiffsführern, Offizieren und Ingenieuren (Regel 8) sowie GMDSS-Personal (Regel 7) fest.
Grundlegende Sicherheitsausbildung	Die Anforderungen betreffen nur Schiffsführer, Steuerleute und Maschinisten.	Kapitel III schreibt eine grundlegende Sicherheitsausbildung (Überlebentechniken; Brandverhütung und -bekämpfung; Maßnahmen in Notfällen; elementare Erste Hilfe; Verhütung von Meeresverschmutzung; Verhütung von Unfällen an Bord) für das gesamte Personal auf Fischereifahrzeugen vor (die Verwaltung bestimmt, ob und inwieweit diese Bestimmungen für Personal auf kleinen Fischereifahrzeugen oder Personal, das bereits an Bord von Fischereifahrzeugen beschäftigt ist, gelten).
Wachegehen	Schiffsführer und Steuerleute müssen Kenntnisse im Bereich der Vorschriften zur Verhütung von Zusammenstößen, der Navigation und verwandter Fächer nachweisen.	Kapitel IV legt die Grundprinzipien fest, die bei einer nautischen Wache an Bord von Fischereifahrzeugen zu beachten sind.
Vorgeschriebenes Mindestalter und vorgeschriebene Mindestberufserfahrung für die Erteilung eines Befähigungszeugnisses	Das Mindestalter für die Ausstellung eines Befähigungsnachweises darf nicht niedriger sein als: <ul style="list-style-type: none"> – 20 Jahre für einen Schiffsführer; – 19 Jahre für einen Steuermann; – 20 Jahre für einen Maschinisten. Für Schiffsführer in der Küstenfischerei und für Maschinisten auf Fahrzeugen, deren Motorleistung unter einem Grenzwert liegt, kann nach Anhörung der Berufsverbände der Eigentümer von Fischereifahrzeugen und der Fischer das Mindestalter auf 18 Jahre festgesetzt werden.	Bewerber um Befähigungszeugnisse für nautische Wachoffiziere auf Fischereifahrzeugen mit einer Länge von 24 m und darüber, die in unbegrenzten Gewässern und in begrenzten Gewässern eingesetzt werden, sowie Erste Offiziere und Zweite Offiziere von Fischereifahrzeugen, die von einer Hauptantriebsanlage mit einer Leistung von 750 kW oder mehr angetrieben werden, dürfen nicht jünger als 18 Jahre sein.

Gegenstand	IAO-Übereinkommen Nr. 125	STCW-F-Übereinkommen
	<p>Die für die Ausstellung eines Befähigungsnachweise für Steuerleute vorgeschriebenen Mindestberufserfahrung hat mindestens drei Jahre Seefahrtzeit im Decksdienst zu betragen.</p> <p>Die für die Ausstellung eines Befähigungsnachweises für Schiffsführer vorgeschriebene Mindestberufserfahrung hat mindestens vier Jahre Seefahrtzeit im Decksdienst zu betragen (einige Ausnahmen möglich).</p> <p>Die für die Ausstellung eines Befähigungsnachweises für Maschinisten vorgeschriebene Mindestberufserfahrung hat mindestens drei Jahre Seefahrtzeit im Maschinendienst zu betragen (Ausnahmen möglich).</p> <p>Geringere Anforderungen im Bereich der Seefahrtzeit sind möglich, wenn eine Person einen anerkannten Ausbildungslehrgang abgeschlossen hat – aber keinesfalls weniger als zwölf Monate.</p>	<p>Es gibt Anforderungen an die Seefahrtzeit. Es ist auch möglich, einen Teil des Seedienstes auf Fischereifahrzeugen durch einen anerkannten Seedienst als nautischer Wachoffizier auf Seeschiffen, die dem STCW-Übereinkommen unterliegen, oder durch eine Spezialausbildungszeit zu ersetzen.</p>
Prüfungen	<p>Bewerber um Befähigungsnachweise müssen Kenntnisse in einer Reihe (in Artikel 11 und 12) aufgeführter Fächer nachweisen.</p>	<p>Die Bewerber um ein Befähigungszeugnis müssen „eine geeignete Prüfung oder geeignete Prüfungen zur Beurteilung der Befähigung zur Zufriedenheit der Vertragspartei abgelegt haben“. Die entsprechenden Fächer sind im einzelnen in Kapitel II dargelegt. Ein Bewerber, der im Besitz eines gültigen, gemäß dem STCW-Übereinkommen ausgestellten Befähigungszeugnisses ist, braucht in bestimmten Fächern nicht erneut geprüft zu werden.</p>
Durchsetzungsmaßnahmen	<p>Der Staat hat die Einhaltung der innerstaatlichen Gesetzgebung durch eine wirksame Aufsicht sicherzustellen.</p> <p>Die innerstaatliche Gesetzgebung zur Durchführung der Bestimmungen des</p>	<p>Jede Vertragspartei legt Verfahren für eine unparteiische Untersuchung jeder gemeldeten Inkompetenz, Handlung oder Unterlassung fest, die eine unmittelbare Bedrohung</p>

Gegenstand	IAO-Übereinkommen Nr. 125	STCW-F-Übereinkommen
	<p>Übereinkommens hat die Fälle zu bestimmen, in denen der Staat Fahrzeuge, die in seinem Gebiet eingetragen sind, wegen einer Übertretung der Bestimmungen der Gesetzgebung zurückhalten kann.</p> <p>Die innerstaatliche Gesetzgebung hat Strafen oder Dienststrafmaßnahmen für die Fälle festzusetzen, in denen die Bestimmungen der Gesetzgebung nicht eingehalten worden sind, einschließlich Fällen, in denen der Eigentümer eines Fischereifahrzeugs eine Person ohne den geforderten Befähigungsnachweis angeheuert hat, und in denen Personen in betrügerischer Weise oder durch Gebrauch gefälschter Papiere eine Anstellung erlangt haben, die einen Befähigungsnachweis erfordert, ohne den entsprechenden Befähigungsnachweis zu besitzen.</p>	<p>des Lebens auf See oder des Eigentums auf See oder der Meeresumwelt darstellen kann, seitens der Zeugnisinhaber ...</p> <p>Jede Vertragspartei schreibt Strafen oder Disziplinarmaßnahmen vor ...</p> <p>Solche Strafen oder Disziplinarmaßnahmen werden insbesondere in Fällen vorgeschrieben und durchgesetzt, in denen</p> <ul style="list-style-type: none"> - ein Eigner, Agent eines Eigners oder Schiffsführer eine Person angeheuert hat, die nicht im Besitz eines Zeugnisses ist, - ein Schiffsführer es zugelassen hat, daß eine Person, die nicht im Besitz eines Zeugnisses oder einer Ausnahmegenehmigung ist, eine Aufgabe oder einen Dienst in irgendeiner Eigenschaft wahrgenommen hat - eine Person in betrügerischer Weise oder durch gefälschte Papiere eine Anstellung erlangt hat ... <p>Eine Vertragspartei, in deren Zuständigkeitsbereich ein Eigner oder der Agent eines Eigners oder eine Person ansässig ist, bei denen eindeutig Grund zu der Annahme besteht, daß sie für eine offensichtliche Nichteinhaltung verantwortlich waren oder daß sie Kenntnis davon hatten ...</p> <p>gewährt jeder Partei, die ihr die Einleitung eines Verfahrens im Rahmen ihrer Zuständigkeit nahelegt, jede erdenkliche Unterstützung.</p>

Anhangs über die Grundsätze, die im technischen Wachdienst einzuhalten sind. Der revidierte Leitfaden enthält Richtlinien zu den meisten der Fragen, die in der IAO-Empfehlung Nr. 126 behandelt werden. Er ist auch sehr viel detaillierter als die Empfehlung.

Regionale Normen

Europäische Union

Die Richtlinie 89/391/EWG des Rates vom 12. Juni 1989 über die Durchführung von Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit und des Gesundheitsschutzes der Arbeitnehmer bei der Arbeit legt allgemeine Anforderungen für die Ausbildung der Arbeitnehmer in allen Sektoren fest. Die Richtlinie 93/103/EG des Rates vom 23. November 1993 über Mindestvorschriften für Sicherheit und Gesundheitsschutz bei der Arbeit an Bord von Fischereifahrzeugen enthält Bestimmungen über die Ausbildung der Arbeitnehmer. Artikel 9 betrifft allgemein die Ausbildung aller Arbeitnehmer auf Fischereifahrzeugen; Artikel 10 betrifft die Ausbildung von Personen, die voraussichtlich ein Schiff führen werden. Die Richtlinie 92/29/EWG des Rates vom 31. März 1992 über Mindestvorschriften für die Sicherheit und den Gesundheitsschutz zum Zweck einer besseren medizinischen Versorgung auf Schiffen bestimmt u.a., daß jeder Mitgliedstaat die erforderlichen Maßnahmen trifft, damit „alle Personen, die eine seemannische Berufsausbildung erhalten und beabsichtigen, an Bord von Schiffen zu arbeiten, eine Grundausbildung in bezug auf medizinische Hilfsmaßnahmen oder Erste Hilfe bei Unfällen oder bei Lebensgefahr erhalten“ und „der Kapitän und der bzw. die Arbeitnehmer, denen er gegebenenfalls ... den Gebrauch der medizinischen Ausstattung des Schiffes übertragen hat, eine besondere Ausbildung nach den in Anhang V genannten allgemeinen Leitlinien erhalten, die in regelmäßigen Abständen, und zwar zumindest alle fünf Jahre, aufgefrischt wird und die durch die unterschiedlichen Schiffskategorien gegebenen spezifischen Risiken und Erfordernisse berücksichtigt“ (Anhang V enthält weitere Einzelheiten zu der medizinischen Ausbildung des Kapitäns und bezeichneter Arbeitnehmer).

Südliches Afrika

Im südlichen Afrika bestimmt das Fischereiprotokoll der Entwicklungsgemeinschaft für das südliche Afrika in Artikel 15, daß „die Vertragsparteien [des Protokolls] die Normen der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation für die Erteilung von Befähigungszeugnissen von Seeleuten, Schiffingenieuren, Schiffskapitänen und sonstigem seefahrenden Personal einzuhalten haben“⁷¹.

⁷¹ Erwähnt von J. Dahl und A. Masarakufa in: *Conditions of work in the fisheries sector – An overview on SADC Member States*, ein nicht veröffentlichtes Papier, das von der IAO in (Forts.)

Innerstaatliche Gesetzgebung und Praxis im Bereich der Befähigungszeugnisse

Dieser Abschnitt beruht auf Berichten über die Durchführung des Übereinkommens Nr. 125, die ratifizierende Staaten der IAO gemäß Artikel 22 der IAO-Verfassung übermittelt haben, und auf Informationen über andere Länder, die das Amt erhalten hat.

Anwendungsbereich

In bestimmten Ländern gibt es innerstaatliche Rechtsvorschriften über Befähigungszeugnisse, die ausschließlich für Fischereifahrzeuge gelten⁷². In anderen Ländern gelten die einschlägigen Bestimmungen gewöhnlich für alle Handelsschiffe oder alle Seeleute, ohne Ausschluß von Fischereifahrzeugen bzw. Fischern⁷³.

Die innerstaatlichen Rechtsvorschriften über den Heuervertrag sehen oft Ausnahmen von der Anwendung vor:

- Die innerstaatlichen Rechtsvorschriften gelten manchmal nicht für Fischereifahrzeuge unterhalb einer bestimmten Größe: beispielsweise unter 25 t⁷⁴, unter 30 BRT⁷⁵; weniger als 16,5 m⁷⁶; weniger als 200 Bruttotonnen⁷⁷. Dennoch lassen sich einige Beispiele für innerstaatliche Rechtsvorschriften anführen, die keinerlei Ausnahmen vorsehen⁷⁸.
- Darüber hinaus haben einige Länder bestimmte Arten von Fischereifahrzeugen ausgenommen, beispielsweise Schiffe, die dem Sport- oder Freizeitfischen dienen⁷⁹, und Fischereiforschungs- und Fischereischutzschiffe⁸⁰.

Auftrag gegeben und von der Namibian Economic Policy Research Unit ausgearbeitet wurde (Aug. 2002).

⁷² Belgien (hat Ü.125 ratifiziert); Dänemark, Litauen, Niederlande, Norwegen, Spanien, Tunesien und Vereinigtes Königreich.

⁷³ Deutschland, Panama, Senegal, Arabische Republik Syrien und Trinidad und Tobago (Ü.125 ratifiziert); Australien, Dänemark, Estland, Griechenland, Indien, Indonesien, Japan, Republik Korea, Litauen, Mexiko, Niederlande, Neuseeland, Norwegen, Peru, Polen, Rumänien, Spanien, Vereinigte Staaten und Vereinigtes Königreich.

⁷⁴ Sierra Leone und Arabische Republik Syrien (Ü.125 ratifiziert); Norwegen.

⁷⁵ Japan.

⁷⁶ Vereinigtes Königreich.

⁷⁷ Vereinigte Staaten.

⁷⁸ Deutschland und Senegal (Ü.125 ratifiziert); Dänemark.

⁷⁹ Trinidad und Tobago (Ü.125 ratifiziert); Australien, Indien, Norwegen und Peru.

⁸⁰ Belgien und Trinidad und Tobago (Ü.125 ratifiziert).

- Andere schließen bestimmte Fahrtgebiete aus, beispielsweise Fischereifahrzeuge, die nicht außerhalb der vorgeschriebenen Grenzen eingesetzt werden⁸¹, Fischereifahrzeuge auf einer anderen Reise als einer Überseereise⁸², nicht auf hoher See eingesetzte Fischereifahrzeuge⁸³ und Küstenfischereifahrzeuge⁸⁴.

Schließlich sehen die innerstaatlichen Rechtsvorschriften oft vor, daß die zuständige Stelle in Einzelfällen einem Fischereifahrzeug gestatten kann, ohne die volle Anzahl von Inhabern von Befähigungsnachweisen auszulaufen⁸⁵, beispielsweise wenn keine geeigneten Ersatzkräfte verfügbar sind und keine Sicherheitserwägungen dagegen sprechen, das Schiff auslaufen zu lassen, in Fällen höherer Gewalt usw.

Anforderungen im Zusammenhang mit den Befähigungszeugnissen

In Tabelle III.2 werden die Angaben aus einer Reihe von – ratifizierenden und nicht ratifizierenden – Mitgliedstaaten hinsichtlich der Anforderungen im Zusammenhang mit den Befähigungszeugnissen zusammengefaßt, die Gegenstand des Übereinkommens Nr. 125 sind.

Innerstaatliche Rechtsvorschriften über Berufsausbildungsprogramme

In Dänemark sieht ein Erlaß vor, daß niemand an Bord eines Fischereifahrzeugs ungeachtet seines Raumgehalts Arbeiten verrichten darf, ohne den Grundkurs für Schiffshelfer oder einen dreiwöchigen Sicherheitslehrgang für Fischer, der von der Dänischen Seeschiffahrtsbehörde anerkannt ist, absolviert und als Nachweis ein Zeugnis erworben zu haben. Ältere Fischer, die lange an Bord von Fischereifahrzeugen gearbeitet haben, können ihre Tätigkeit auf See weiter ausüben, wenn sie einen einwöchigen Sonderlehrgang absolvieren. Die Dänische Seeschiffahrtsbehörde führte 1994 in Zusammenarbeit mit dem Dänischen Fischerverband (Schiffseigner) und der Allgemeinen Arbeitergewerkschaft in Dänemark ein Ausbildungsprogramm für kommerzielle Fischer ein. Die Ausbildung umfaßt einen dreiwöchigen Sicherheitslehrgang für Fischer, gefolgt von sechs Monaten Dienst auf See, 22 Wochen Ausbildung an Land und zwölf Monaten Dienst auf See. Die Ausbildung ist für junge Fischer freiwillig, ermöglicht aber jungen Menschen den Beginn ihrer Ausbildung im Alter von

⁸¹ Neuseeland.

⁸² Australien.

⁸³ Vereinigte Staaten.

⁸⁴ Belgien, Arabische Republik Syrien und Trinidad und Tobago (Ü.125 ratifiziert).

⁸⁵ Belgien, Deutschland, Senegal, Arabische Republik Syrien und Trinidad und Tobago (Ü.125 ratifiziert); Norwegen und Polen.

16 Jahren, falls eine Vereinbarung, die die gesamte Ausbildungszeit abdeckt, zwischen dem jungen Fischer und dem Dänischen Fischerverband vorliegt. Die Ausbildung für kommerzielle Fischer hat den gleichen Status wie der Grundkurs für Schiffshelfer, der die Möglichkeit bietet, als einfacher Schiffshelfer an Bord von Handelsschiffen anzuheuern. Personen, die die Schiffsführerprüfung abgelegt haben, haben auch die Möglichkeit, ähnliche Prüfungen für Handelsschiffe unter 3000 t abzulegen. Personen, die die Fischerei aufgeben, haben die Möglichkeit, im Rahmen eines allgemeinen Systems für alle Branchen die für den Erwerb einer Qualifikation für eine Tätigkeit an Land erforderliche Zusatzausbildung zu erhalten.

Der traditionelle Weg zu Befähigungszeugnissen für Fischer im Vereinigten Königreich führte über eine schriftliche Prüfung und eine mündliche Abschlußprüfung. Die Nationale Berufsqualifikation (NVQ) wird in Verbindung mit dem System der schriftlichen Prüfungen praktiziert. Der NVQ-Weg gibt einem Bewerber die Möglichkeit, seine Kompetenz anhand der Durchführung von Aufgaben nachzuweisen, statt eine traditionelle Prüfung zu absolvieren. Auch die Grundkenntnisse der Bewerber werden auf verschiedene Art und Weise geprüft, bevor sie ein Befähigungszeugnis erhalten.

In Spanien verfügt das Sozialinstitut der Marine (ISM) über sieben Schulen für eine spezifische nautische und Fischerei-Berufsausbildung; diese Ausbildung ist in fünf Zyklen des mittleren und höheren Grads der Berufsseefischerfamilie unterteilt. Die Ausbildungspläne werden in Beratung mit dem Fischereisektor entwickelt.

In Mauritius führt das Fischereiministerium in Zusammenarbeit mit der Seeausbildungsschule einen Ausbildungslehrgang für Bänke-Fischer durch. Jeder Ausbildungsabschnitt dauert zwei Wochen, nach erfolgreicher Absolvierung des Lehrgangs wird ein Bänkefischer-Befähigungszeugnis erteilt.

Das Bildungsgesetz in Norwegen regelt das gesamte Erziehungswesen auf der Primar- und Sekundarstufe. Das Hauptmodell für die Berufsausbildung sieht zwei Jahre theoretischen Unterricht auf der Sekundarstufe II (einen einjährigen Grundkurs und einen einjährigen Fortgeschrittenenkurs I) sowie eine einjährige Lehrlingsausbildung vor. Für Fischer werden die folgenden einschlägigen Kurse veranstaltet: Grundkurs Landwirtschaft, Fischerei und Forstwirtschaft und Fortgeschrittenenkurs I Fischen und Fangen. Nach der zweijährigen Lehrlingsausbildung kann der Lehrling ein Lehrabschlußzeugnis als Fischer erwerben. Die erforderliche Sicherheitsausbildung wird während der Lehre erteilt.

In Namibia vermittelt eine Ausbildungseinrichtung mit Sitz in Walfischbucht eine Ausbildung entsprechend den im STCW-F-Übereinkommen fest-

gelegten Normen. Es bildet auch Fischereiinspektoren und -beobachter sowie technische Assistenten für Fischereiinspektoren aus⁸⁶.

In Tunesien legt eine Verordnung das Ausbildungsprogramm für die an Bord von Fischereifahrzeugen arbeitenden Fachkräfte fest.

In anderen Ländern (z.B. Polen, Rumänien) wird die Ausbildung für den Fischereisektor offenbar von Seefahrtsschulen oder -akademien durchgeführt. Ein besonderes Gesetz zur Förderung der Beschäftigung von Seeleuten gilt für Fischer, die auf Schiffen arbeiten, die dem Seerecht unterliegen. In Panama gibt es kein spezielles Ausbildungszentrum für Fischer; die Seefahrtsschule (für Matrosen der Handelsmarine) hat jedoch mit Unterstützung Japans ein besonderes Ausbildungsprogramm eingerichtet.

Schlußfolgerungen

Die Gefährlichkeit des Fischereiberufs (siehe weiter unten), die zunehmende Technisierung des Fischfangs und die Notwendigkeit sicherzustellen, daß Fischer ausgebildet oder auf andere Weise mit Fragen der verantwortungsvollen Fischerei vertraut gemacht werden, dürften den Schluß nahelegen, daß die Ausbildung durch eine internationale Norm gefördert werden sollte.

Von den beiden internationalen Übereinkommen über diesen Gegenstand – das IAO-Übereinkommen Nr. 125 und das STCW-F-Übereinkommen – dürfte letzteres die modernere und umfassendere Urkunde sein. Wie oben ausgeführt, geht es über das Übereinkommen Nr. 125 hinaus, indem es die Sicherheitsausbildung für das *gesamte* Personal auf Fischereifahrzeugen und eine „Hafenstaatkontrolle“ vorschreibt (wenngleich solche Bestimmungen nur auf einen relativ kleinen Prozentsatz der Weltfischereiflotte anwendbar wären. Andererseits ist das 1995 angenommene STCW-F-Abkommen von weniger Staaten als das Übereinkommen Nr. 125 ratifiziert worden. Außerdem sind viele Bestimmungen der Empfehlung Nr. 126 immer noch für viele Aspekte der Berufsausbildung von Fischern relevant.

Unter diesen Umständen könnte die neue IAO-Norm für den Fischereisektor vielleicht zwingende – aber allgemeine – Bestimmungen über die Ausbildung und vielleicht detailliertere Empfehlungen mit Hinweisen auf das STCW-F-Übereinkommen und den FAO/IAO/IMO-Leitfaden für die Ausbildung und Erteilung von Befähigungszeugnissen von Personal auf Fischereifahrzeugen enthalten.

⁸⁶ Erwähnt von J. Dahl und A. Masarakufa, a.a.O.

PERSONAL AUSWEISE FÜR FISCHER

Viele Fischer reisen wie andere Seeleute in das Hoheitsgebiet eines anderen Staates ein als des Staates, dessen Staatsangehörigkeit sie besitzen, um einen Urlaub an Land zu verbringen, um sich auf ein anderes Schiff zu begeben oder das Schiff zu wechseln, oder zur Durchreise, um sich an Bord eines Schiffes in einem anderen Land zu begeben, oder zur Heimschaffung. Daher ist in letzter Zeit insbesondere von Vertretern der Fischerverbände auf IAO-Tagungen die Frage aufgeworfen worden, ob es nützlich ist, Fischern ein Dokument auszustellen, um ihnen den Urlaub an Land oder das Reisen zu erleichtern.

Internationale Normen

Das Übereinkommen (Nr. 108) über Personalausweise für Seeleute, 1958, legt internationale Normen hinsichtlich Form und Inhalt der nationalen Personalausweise für Seeleute fest und sieht ihre gegenseitige Anerkennung vor, um die Schwierigkeiten und Unannehmlichkeiten zu lindern, die sich für Seeleute bei einem Urlaub in fremden Häfen, auf der Durchreise oder während der Heimschaffung ergeben können⁸⁷. Das Übereinkommen bestimmt in Artikel 1, daß es „für jeden Seemann gilt, der in irgendeiner Eigenschaft an Bord eines Schiffes beschäftigt ist, sofern das Schiff kein Kriegsschiff ist, regelmäßig in der Seeschifffahrt verwendet wird und in einem Gebiet eingetragen ist, für das dieses Übereinkommen in Kraft ist“. Artikel 1 (2) bestimmt ferner, daß „im Zweifelsfall die zuständige Stelle jedes Landes nach Anhörung der beteiligten Verbände der Reeder und der Seeleute zu entscheiden hat, ob bestimmte Personengruppen als Seeleute im Sinne dieses Übereinkommens anzusehen sind oder nicht“. Bis zum 15. September 2002 war das Übereinkommen von 61 Mitgliedstaaten ratifiziert worden.

Die Arbeitsgruppe für Normen der Dreigliedrigen IAO-Tagung über den Arbeitsschutz in der Fischereiindustrie erörterte zwar nicht speziell das Übereinkommen Nr. 108, brachte die Frage der Personalausweise für Seeleute jedoch während ihrer Erörterung des Übereinkommens (Nr. 114) über den Heuervertrag der Fischer, 1959, zur Sprache. Die Arbeitsgruppe äußerte u.a.:

die Auffassung, daß dieses Übereinkommen [Nr. 114] zum Teil neugefaßt werden müsse, um neue Bestimmungen über einen Personalausweis für Fischer auf der Grundlage des Personalausweises für Seeleute aufzunehmen. Nach allgemeiner Auffassung machten es die Entwicklungen in der Fischereiindustrie, die sich mittlerweile globalisiert hätten, erforderlich, Fischern entsprechende Dokumente auszustellen, um Fragen wie die Ausstellung von Visa, Land- und Hafenuurlaub sowie Heimschaffung zu erleichtern.

⁸⁷ IAA: D. Pentsov: „Seafarers“, in *International Labour Standards: A global approach* (Genf, 2001), S 533-603.

Tabelle III.2 Innerstaatliche Rechtsvorschriften über Befähigungszeugnisse

Artikel	Bestimmung	Australien	Belgien	Brasilien	Chile	Dänemark	Deutschland	Dschibuti	Estland	Frankreich	Griechenland	Indien	Indonesien	Italien	Japan	Kanada	Rep. Korea	Litauen	Malaysia	Mauritius	Mexiko	Neuseeland	Niederlande
4	Normen für den Erwerb von Befähigungsnachweisen		•		•	•	•		•	•	•	•	•		•	•	•	•			•	•	•
5.1	Fahrzeuge müssen Schiffsführer mit Befähigungsnachweis an Bord haben		•			•	•		•	•	•	•										•	
5.2	Fahrzeuge müssen Steuermann mit Befähigungsnachweis an Bord haben		•			•	•		•		•	•											•
5.3	Fahrzeuge müssen Maschinisten mit Befähigungsnachweis an Bord haben																						
5.4	Beschränkte Gültigkeit des Befähigungsnachweises je nach Art des Fahrzeugs und der Fangtätigkeit					•	•		•	•	•		•		•		•				•		
6.1a	Mindestalter für Schiffsführer vorgeschrieben		•				•			•												•	
6.2	Mindestalter für Steuerleute vorgeschrieben		•				•			•												•	
6.1c	Mindestalter für Maschinisten vorgeschrieben		•				•															•	
6.2	Mindestalter für Maschinisten vorgeschrieben		•				•															•	
7	Mindestberufserfahrung für Steuerleute		•			•	•		•	•	•											•	
8	Mindestberufserfahrung für Schiffsführer		•			•	•		•	•	•											•	
9	Mindestberufserfahrung für Maschinisten		•			•	•		•		•											•	
11	Nachweis von Kenntnissen in bestimmten Bereichen erforderlich		•		•	•	•		•		•	•	•		•		•	•			•	•	•
12	Zusätzliche Kennnisanforderungen		•			•	•		•		•	•											

Artikel	Bestimmung	Nigeria	Norwegen	Panama	Peru	Philippinen	Polen	Portugal	Rumänien	Russische Föderation	Senegal	Sierra Leone	Spanien	Arabische Republik Syrien	Thailand	Trinidad und Tobago	Tunesien	Vereinigtes Königreich
4	Normen für den Erwerb von Befähigungsnachweisen		•	•	•		•		•	•	•		•	•		•	•	•
5.1	Fahrzeuge müssen Schiffsführer mit Befähigungsnachweis an Bord haben		•								•			•				•
5.2	Fahrzeuge müssen Steuermann mit Befähigungsnachweis an Bord haben		•								•							•
5.3	Fahrzeuge müssen Maschinisten mit Befähigungsnachweis an Bord haben																	
5.4	Beschränkte Gültigkeit des Befähigungsnachweises je nach Art des Fahrzeugs und der Fangtätigkeit		•	•	•		•				•		•	•			•	•
6.1a 6.2	Mindestalter für Schiffsführer vorgeschrieben		•											•				
6.1b 6.2	Mindestalter für Steuerleute vorgeschrieben		•											•				
6.1c 6.2	Mindestalter für Maschinisten vorgeschrieben		•											•				
7	Mindestberufserfahrung für Steuerleute		•		•		•				•			•				
8	Mindestberufserfahrung für Schiffsführer		•		•		•				•			•				
9	Mindestberufserfahrung für Maschinisten		•		•		•				•			•				
11	Nachweis von Kenntnissen in bestimmten Bereichen erforderlich		•	•			•		•				•	•		•	•	
12	Zusätzliche Kenntnisanforderungen													•				

Der Verwaltungsrat stimmte bei der Behandlung der Vorschläge zur Neufassung des Übereinkommens Nr. 114 der Empfehlung für die teilweise Neufassung des Übereinkommens Nr. 114 zu, nahm aber nicht ausdrücklich Stellung zur Frage eines Personalausweises für Fischer⁸⁸.

Im März 2002 setzte der Verwaltungsrat auf seiner 283. Tagung im Hinblick auf die Annahme eines Protokolls zum Übereinkommen (Nr. 108) über Personalausweise für Seeleute, 1958, einen Gegenstand betreffend die Verbesserung der Sicherheit der Personalausweise für Seeleute auf die Tagesordnung der 91. Tagung (Juni 2003) der Internationalen Arbeitskonferenz. Die Frage wird nach dem Verfahren der einmaligen Beratung gemäß Artikel 38 der Geschäftsordnung der Konferenz behandelt werden, und die neue Urkunde wird im Hinblick auf die Annahme durch die Konferenz auf ihrer 91. Tagung im Juni 2003 behandelt werden⁸⁹. Zum Zeitpunkt der Ausarbeitung dieses Berichts über Gesetzgebung und Praxis war noch nicht erörtert worden, ob das Protokoll zum Übereinkommen Nr. 108 für Fischer gelten oder diese ausnehmen sollte.

Regionale Anforderungen

Das Schengener Abkommen und die Verordnung (EG) Nr. 539/2001 des Rates vom 15. März 2001 sind das Regelwerk, das die Einreisevorschriften für 15 europäische Staaten vereinheitlicht. Es ist ein allgemein gültiger Text, der keine speziellen Bestimmungen für Seeleute oder Fischer enthält⁹⁰.

Innerstaatliche Gesetzgebung und Praxis

Im großen und ganzen geht aus den dem Amt vorliegenden Informationen hervor, daß im Ausland arbeitende Fischer einen Personalausweis für Seeleute oder ein Seemannsbuch erhalten können. Dies scheint in mehreren Ländern der Fall zu sein⁹¹. In den Niederlanden werden Seemannsbücher ausgestellt. Alle Seeleute, einschließlich des Personals auf Fischereifahrzeugen, müssen im Besitz eines Passes sein. In Spanien müssen Arbeitnehmer auf See, die nicht die spanische Staatsangehörigkeit besitzen, mit einem Personalausweis gemäß dem Übereinkommen Nr. 108 an Bord gehen, der von einem anderen Land gemäß

⁸⁸ GB.277/11/2, Abs. 8, GB.277/LILS/4, Abs. 50, GB.277/LILS/WP/PRS/2, Abs. I.3.

⁸⁹ Eine ausführliche Erörterung dieser Frage findet sich in IAA: *Verbesserung der Sicherheit der Personalausweise für Seeleute*, Bericht VII (1), Internationale Arbeitskonferenz, 91. Tagung (Genf, 2003).

⁹⁰ Eine Erörterung des Abkommens und seiner Auswirkungen auf die Bewegungen von Seeleuten findet sich in: Bericht VII (1), ebd.

⁹¹ Dänemark, Japan (für diejenigen, die dem Seemannsgesetz unterliegen, d.h. Seefischereifahrzeuge mit einem Raumgehalt von 30 und mehr Tonnen) Mauretarien, Mexiko, Panama, Polen, Rumänien, Spanien und Tunesien.

den Bestimmungen des Artikels 32 der Verordnung vom 18. Januar 2000 ausgestellt worden ist, die die Vorschriften über die Abfertigung von Schiffen genehmigt.

In einigen Ländern, beispielsweise den Vereinigten Staaten, erhalten Fischer offenbar keine solchen Dokumente. Auch Norwegen stellt dem Personal auf Fischereifahrzeugen keine Personalausweise aus, ungeachtet des Fahrtgebiets (die einschlägigen Vorschriften für Seeleute, die Vorschriften über die Überwachung des Dienstes auf See vom 25. November 1988 (Nr. 940), Abschnitt 5, schließen das Personal auf Fischerei- oder Fangfahrzeugen aus, wenn diese Schiffe zur Fischerei oder zum Fischfang verwendet werden). Im Vereinigten Königreich schließen die Schifffahrtsvorschriften von 1987 über Ausweise für Seeleute derzeit die Ausstellung von Personalausweisen des Vereinigten Königreichs (Britische Seemannskarten) an auf Fischereifahrzeugen beschäftigte Seeleute des Vereinigten Königreichs aus; allerdings werden zur Zeit neue Vorschriften zur Regelung dieser Frage ausgearbeitet.

In der kanadischen Provinz British Columbia ist die Fischerei auf die Gewässer der kanadischen Westküste beschränkt, so daß keine Personalausweise erforderlich sind. In Neufundland dagegen müssen alle gewerblichen Fischer im Besitz von Registrierungskarten sein, aus denen hervorgeht, daß sie bei der Berufsfischer-Zertifizierungsbehörde (PFHCB) registriert sind und in der Provinz fischen dürfen. Fragen der Personalausweise für Offshore-Trawlermänner werden durch Gesamtarbeitsvertrag geregelt. In Indien gibt es keinen speziellen Personalausweis für im Ausland arbeitendes Personal auf Fischereifahrzeugen außer Pässen und Befähigungszeugnissen (für diejenigen, die ein solches Zeugnis erworben haben). Die Regierungen der Einzelstaaten stellen Fischern Personalausweise aus.

In Malaysia hat das Fischereiministerium von Malaysia Fischern Personalausweise ausgestellt, um deren Identifizierung und Kontrolle zu erleichtern. Ausländische Fischer benötigen eine Sondererlaubnis der Generaldirektion für Fischerei (Malaysia), um an Bord eines malaysischen Fischereifahrzeugs arbeiten zu können. In Mauritius wird Fischern ein Nachweisbuch für Bänke-Fischer ausgestellt.

Schlußfolgerungen

Aus den dem Amt vorliegenden Informationen geht hervor, daß der Zugang zu Personalausweisen für auf ausländischen Schiffen oder auf Schiffen auf Auslandsreisen am wichtigsten ist. Diese Frage könnte durch eine verbindliche Vorschrift oder eine Empfehlung in der neuen Fischereinorm behandelt werden, indem die ratifizierenden Staaten aufgefordert werden, Fischern, die auf ausländischen Fahrzeugen oder auf Fahrzeugen auf internationalen Reisen beschäftigt werden, Personalausweise auszustellen.

ANWERBUNG UND ARBEITSVERMITTLUNG/KONTINUITÄT
DER BESCHÄFTIGUNG

Fischer können auf unterschiedliche Art und Weise eine Beschäftigung auf Fischereifahrzeugen erlangen. Einige werden unmittelbar vom Kapitän des Schiffes rekrutiert, andere vom Eigner, und andere wiederum erhalten eine Stelle über die Gewerkschaften. Viele Fischer erlernen den Beruf, indem sie für oder neben einem Elternteil auf einem im Familienbesitz befindlichen Fahrzeug arbeiten. In einigen Ländern oder Regionen innerhalb von Ländern sind Bemühungen unternommen worden, um die Fischerei „zu professionalisieren“, indem die Fragen der Beschäftigung, der Ausbildung (insbesondere der Sicherheitsausbildung) und der Registrierung miteinander verknüpft werden. Diese Bemühungen können Maßnahmen umfassen, um die Sicherheit zu erhöhen, die Einkommen zu verstetigen und auch um die Fischereitätigkeit zu reduzieren, damit ein Überfischen verhindert wird.

Manche Wanderfischer können eine Beschäftigung über Anwerbungs- und Vermittlungsagenturen erhalten. In den letzten Jahren sind der IAO Berichte über mißbräuchliche Praktiken bei einigen dieser Agenturen zugegangen oder sie hat Kenntnis davon erhalten. Zu den damit verbundenen Problemen gehören: Bezahlung für Einsätze, gefälschte Verträge und die Unterbringung von Fischern in armseligen schwimmenden Hotels und Baracken. Zwar haben die Regierungen der betreffenden Länder offenbar Maßnahmen getroffen, um diese Probleme anzugehen, sie scheinen aber fortzubestehen. Eine Zeitlang mal hat die Volksrepublik China ihren Staatsangehörigen sogar verboten, auf Schiffen von Taiwan (China) zu arbeiten, bis sich die Verhältnisse gebessert hatten ⁹².

Die Frage der Anwerbung und Arbeitsvermittlung ist möglicherweise nur für einige Segmente des Fischereisektors von Belang, insbesondere was die Beschäftigung von Fischern auf Fahrzeugen unter fremder Flagge angeht. Diese Instrumente, oder zumindest die Grundsätze, die sie widerspiegeln, können besonders relevant für Länder sein, die fremde Flotten mit einer großen Zahl von Fischern versorgen.

Anwerbung und Arbeitsvermittlung

Internationale Normen

Es gibt keine spezifische Urkunde über diesen Gegenstand, die eigens für Fischer gilt. Es gibt jedoch zwei, die für Seeleute gelten, das Übereinkommen (Nr. 179) und die Empfehlung (Nr. 186), über die Anwerbung und Arbeitsvermittlung von Seeleuten, 1996, die auf die internationale kommerzielle Fischerei

⁹² Darüber wurde berichtet in „China through a lens“, www.china.org.cn/features/photos/index.htm (Juli 2002) (Seitenaufwurf am 26. Nov. 2002).

angewendet werden könnten. Durch das Übereinkommen Nr. 179 wurde eine frühere IAO-Urkunde neugefaßt, das Übereinkommen (Nr. 9) über Arbeitsvermittlung für Schiffsleute, 1920, das u.a. folgendes bestimmte: „die Arbeitsvermittlung für Schiffsleute darf von Personen, Gesellschaften oder Anstalten nicht gewerbsmäßig betrieben werden“. Das Übereinkommen Nr. 179 sieht die Möglichkeit der Einrichtung privater Anwerbungs- und Arbeitsvermittlungsagenturen vor, schreibt aber vor, daß diese nur in Übereinstimmung mit einem Bewilligungs- oder Zulassungssystem oder einer anderen Form der Regelung betrieben werden dürfen. Es enthält eine Reihe von Bestimmungen, mit denen sichergestellt werden soll, daß die Seeleute ordnungsgemäß qualifiziert sind, ihre Verträge der geltenden Gesetzgebung und den geltenden Gesamtarbeitsverträgen entsprechen, vor oder während der Einstellung über ihre Rechte und Pflichten aufgrund ihrer Verträge informiert werden und sie ihre Verträge vor der Unterzeichnung prüfen können und sie nach der Unterzeichnung eine Kopie des Vertrags erhalten. Es sind auch Bestimmungen für Beschwerdeverfahren vorgesehen. Das Übereinkommen Nr. 179 sieht insbesondere folgendes vor: „ein Mitglied hat ... sicherzustellen, daß von den Seeleuten nicht unmittelbar oder mittelbar Gebühren oder sonstige Kosten für die Anwerbung oder Beschäftigung von Seeleuten ganz oder teilweise getragen werden“. Artikel 3 bestimmt folgendes: „die Bestimmungen dieses Übereinkommens schränken in keiner Weise die Möglichkeit eines Seemanns ein, die grundlegenden Menschenrechte, einschließlich der Gewerkschaftsrechte, auszuüben“. Bis zum 15. September 2002 war das Übereinkommen von sechs Staaten ratifiziert worden. Wie die anderen 1996 angenommenen Übereinkommen bestimmt das Übereinkommen Nr. 179 in Artikel 1 (2) folgendes: „die zuständige Stelle kann die Bestimmungen des Übereinkommens, soweit sie dies nach Beratung mit den repräsentativen Verbänden der Reeder von Fischereifahrzeugen und der Fischer ... als praktisch möglich erachtet, auf Fischer ... anwenden“.

Kontinuität der Beschäftigung

Internationale Normen

Auf seiner Tagung im November 1978 nahm der IAO-Ausschuß für die Arbeitsbedingungen in der Fischerei u.a. eine EntschlieÙung über die Verstetigung der Beschäftigung und der Verdienste an. In der EntschlieÙung wurde das Amt u.a. dringend aufgefordert, „eine Studie durchzuführen, um zu ermitteln, inwieweit die Bestimmungen [des Übereinkommens (Nr. 145) über die Kontinuität der Beschäftigung (Seeleute), 1976, und der Empfehlung (Nr. 154) betreffend die Kontinuität der Beschäftigung (Seeleute), 1976] auf Fischer angewendet werden könnten ...“. Diese Bestimmungen gelten ausdrücklich nicht für die Besatzungsmitglieder an Bord eines Seeschiffes, „das zur Fischerei ... verwendet“ wird. Daher wird hier nicht im einzelnen auf diese Bestimmungen eingegangen. Das Amt erkennt jedoch die Notwendigkeit an, Informationen über

Rechtsvorschriften über die Kontinuität der Beschäftigung und die Registrierung von Fischern zu erhalten. Das Amt ist nicht in der Lage gewesen, ausführliche Informationen über diese Frage zu beschaffen. Es hat jedoch Informationen über einige Mitgliedstaaten oder zumindest einige Regionen innerhalb Mitgliedstaaten erhalten.

Innerstaatliche Gesetzgebung und Praxis

Das Amt hat bei der Ausarbeitung dieses Berichts die Mitgliedstaaten nicht ausdrücklich um die Übermittlung von Informationen über die Registrierung von Fischern gebeten. Es hat jedoch festgestellt, daß der Zugang zur Arbeit als gewerblicher Fischer oft mit Fragen wie Befähigung und Ausbildung zusammenhängt. So können in einigen Ländern Fischer nur dann auf Fahrzeugen oder zumindest Fahrzeugen einer bestimmten Größe beschäftigt werden, wenn sie im Besitz von Befähigungszeugnissen (für einige Positionen) sind oder zumindest eine grundlegende Sicherheitsausbildung erhalten haben; dies ist auch eine Anforderung des STCW-F-Übereinkommens der IMO (siehe den Abschnitt über Beschäftigungszeugnisse und Berufsausbildung). In vielen Ländern kann der Zugang zur Fischerei von einer Fischereierlaubnis abhängen. Diese Erlaubnis kann an das Schiff oder an die Person gebunden sein.

In der kanadischen Provinz Neufundland werden seit mehreren Jahren Anstrengungen unternommen, um die kommerzielle Fischerei zu „professionalisieren“. Dies ist aus verschiedenen Gründen geschehen, die im Gesetz über die Berufsfischer aufgeführt werden. Das Gesetz hat die PFHCB eingerichtet, deren Ziel es u.a. ist, „ein Fischerregistriersystem zu führen und aufrechtzuerhalten“⁹³.

Mehr Informationen über diese Behörde finden sich in Kapitel VII.

Schlußfolgerungen

Die Frage der Anwerbung und Arbeitsvermittlung von Fischern ist vor allem für Fischer auf ausländischen Schiffen von Belang. Die Frage könnte in der neuen Fischereinorm durch eine verbindliche Vorschrift oder eine Empfehlung behandelt werden, die die „Arbeitskräfte liefernden“ Staaten auffordert, auf die Anwerbung und Arbeitsvermittlung von Fischern die gleichen Vorschriften anzuwenden, die für Seeleute gelten.

Die Frage der Kontinuität der Beschäftigung im Fischereisektor dürfte für eine sehr große Gruppe von Fischern von entscheidender Bedeutung sein, insbesondere wegen der erwarteten Verkleinerung der Fischereiflotten und des damit verbundenen Abbaus von Arbeitsplätzen, um die Fischereitätigkeit zu verringern und die Fischbestände zu schonen. Aus diesen Gründen könnte erwogen werden, in die neue Fischereinorm Bestimmungen über diese Frage aufzunehmen.

⁹³ <http://www.pfhcb.com/> (20. Sept., 2002) (Seitenaufruf am 26. Nov. 2002).

KAPITEL IV

BESCHÄFTIGUNGSBEDINGUNGEN, BESATZUNGSSTÄRKE UND ARBEITSZEIT

HEUERVERTRAG

Multinationale Unternehmen, die große Fischdampfer und zahlreiche andere Fischereifahrzeuge einsetzen und Tausende von Seeleuten auf verschiedenen Ozeanen beschäftigen, sind in der Regel ein formales Beschäftigungsverhältnis zum Fischer eingegangen. Bei kleinen Holzkanus und anderen kleineren Booten ist dies in der Regel nicht der Fall. Die meisten Fischereitätigkeiten liegen zwischen diesen beiden Extremen. Viele Fischer, vermutlich die Mehrheit, arbeiten im Rahmen eines Beteiligungssystems und gelten als „selbständig erwerbstätig“. Viele Länder schreiben einen „Heuervertrag“ vor, d.h. einen speziellen seerechtlichen Vertrag zwischen der Besatzung und dem Reeder oder Kapitän. Dieser „Heuervertrag“ sieht Verpflichtungen beider Parteien vor, die bindend sind und es daher den Fischern erlauben, ihre Rechte auf dem Rechtsweg durchzusetzen.

Internationale Normen

1959 nahm die IAO das Übereinkommen (Nr. 114) über den Heuervertrag der Fischer an, das bis zum 30. September 2002 von 22 Ländern ratifiziert worden war¹. Diese Urkunde legt das Verfahren für die Festsetzung der Arbeitsbedingungen fest. Sie sieht vor, daß jede Person, die an Bord eines Fischereifahrzeugs beschäftigt oder angestellt ist, einen ebenfalls vom Eigentümer des Fischereifahrzeugs oder seinem bevollmächtigten Vertreter unterzeichneten Heuervertrag zu unterzeichnen hat. Der Heuervertrag kann auf eine bestimmte Zeit, für eine Reise oder, wenn es die innerstaatliche Gesetzgebung zuläßt, auf unbestimmte Zeit geschlossen werden. Der Heuervertrag hat die Rechte und Pflichten jeder der Parteien klar anzugeben und hat bestimmte Angaben zu enthalten, bei-

¹ Belgien, Bosnien-Herzegowina, Costa Rica, Deutschland, die ehemalige jugoslawische Republik Mazedonien, Ecuador, Guatemala, Guinea, Italien, Jugoslawien, Liberia, Mauretanien, Niederlande, Panama, Peru, Slowenien, Spanien, Tunesien, Uruguay, Vereinigtes Königreich, Zypern.

spielsweise die Reise oder die Reisen, die unternommen werden sollen, die dem Fischer zustehende Beköstigung, den Betrag der Heuer des Fischers oder die Höhe des Anteils und dessen Berechnungsart sowie die Beendigung des Vertrags und die diesbezüglichen Bedingungen. Die Bestimmungen des Übereinkommens werden in Anhang I dieses Berichts wiedergegeben.

Innerstaatliche Gesetzgebung und Praxis

Dieser Abschnitt beruht auf Berichten über die Anwendung des Übereinkommens Nr. 114, die der IAO von den ratifizierenden Staaten gemäß Artikel 22 der IAO-Verfassung vorgelegt wurden, sowie auf Informationen über andere Länder, die dem Amt übermittelt wurden, bzw. die es sich selbst beschafft hat.

Geltungsbereich

Einige Länder verfügen über nationale Gesetze und Vorschriften über den Heuervertrag, die ausschließlich für Fischereifahrzeuge bzw. Fischer gelten². Die einschlägigen Gesetze und Vorschriften gelten in der Regel jedoch für alle Handelsschiffe bzw. alle Seeleute, ohne Fischereifahrzeuge bzw. Fischer auszuschließen³. Andere Staaten haben allgemeine Arbeitsgesetze zu Arbeitsverträgen, Löhnen usw. angenommen, die für alle Arbeitsstätten und auch für Fischereifahrzeuge⁴ gelten.

Die innerstaatlichen Gesetze und Vorschriften zum Heuervertrag sehen oft Ausnahmen vom Geltungsbereich vor:

- Die innerstaatlichen Gesetze und Vorschriften gelten gelegentlich nicht für Fischereifahrzeuge unterhalb einer bestimmten Größe: z.B. nicht für Schiffe unter 5 Tonnen⁵, unter 20 Tonnen⁶, unter 75 Tonnen⁷, unter

² Costa, Rica, Ecuador, Deutschland, Guatemala, Guinea, Niederlande, Peru, Tunesien und Vereinigtes Königreich (Ü.114 ratifiziert); Chile, Mauritius und Thailand.

³ Belgien, Costa Rica, Frankreich, Deutschland, Italien, Liberia, Mauretanien, Panama, Tunesien, Uruguay, Vereinigtes Königreich und Zypern (Ü.114 ratifiziert); Australien, Chile, Dänemark, Estland, Indien, Indonesien, Japan, Korea, Neuseeland, Norwegen, Polen und Rumänien.

⁴ Ecuador, Frankreich, Niederlande, Spanien und Uruguay (Ü.114 ratifiziert); Japan, Litauen, Mauritius, Mexiko, Nigeria, Philippinen, Rumänien und Thailand.

⁵ Zypern (Ü.114 ratifiziert).

⁶ Vereinigte Staaten.

⁷ Liberia (Ü.114 ratifiziert).

20 Kubikmeter⁸, unter 20 m⁹ und unter 80 Fuß Länge¹⁰ sowie für Fischereifahrzeuge mit einer Besatzung von nicht mehr als 20 Personen¹¹. In Norwegen gelten die Gesetze und Vorschriften nur zum Teil für Fischereifahrzeuge unter 100 BRT, und in Japan werden Fischereifahrzeuge mit weniger als 30 BRT vom Arbeitsrecht nur zu einem geringen Grad erfaßt. Trotzdem gibt es einige Beispiele für innerstaatliche Gesetze und Vorschriften ohne Ausnahmeregelungen¹².

- Darüber hinaus haben einige Länder bestimmte Arten von Fischereifahrzeugen ausgenommen, z.B. Boote, die für die Sportfischerei oder für Freizeitwecke verwendet werden¹³, Fischereiforschungs- und -schutzfahrzeuge¹⁴, Ausbildungsschiffe¹⁵ und Fischereifahrzeuge, deren Fangtätigkeit sich auf bestimmte Fischarten beschränkt¹⁶.
- Andere Mitgliedstaaten schließen bestimmte Schifffahrtsbereiche aus, z.B. Schiffe, die in Häfen oder Flußmündungen fischen¹⁷, Fischereifahrzeuge, die keine Auslandsreisen unternehmen¹⁸, und Fischereifahrzeuge, die ohne Unterbrechung länger als ein Jahr außerhalb des Königreichs eingesetzt werden¹⁹.

Einige Länder schließen die Reeder und Seeleute, die unter die von den Eigner- und den Fischerverbänden geschlossenen Gesamtarbeitsverträge über Arbeitszeit, Beköstigung, bezahlten Urlaub, Krankenurlaub, Löhne und Beteili-

⁸ Niederlande (Ü.114 ratifiziert).

⁹ Indien.

¹⁰ Vereinigtes Königreich (Ü.114 ratifiziert).

¹¹ Thailand.

¹² Belgien, Costa Rica, Deutschland, Ecuador, Frankreich, Italien, Mauretanien und Uruguay (Ü.114 ratifiziert); Chile.

¹³ Guinea, Tunesien (Ü.114 ratifiziert); Indien und Neuseeland.

¹⁴ Tunesien (Ü.114 ratifiziert).

¹⁵ Tunesien (Ü.114 ratifiziert).

¹⁶ Peru und Tunesien (Ü.114 ratifiziert).

¹⁷ Guinea (Ü.114 ratifiziert).

¹⁸ Australien.

¹⁹ Thailand.

gung fallen, von den Gesetzen und Vorschriften über Heuerverträge²⁰ aus. In den meisten Ländern kann die zuständige Stelle jedoch selbst bei Existenz eines Gesamtarbeitsvertrags in einem bestimmten Bereich²¹ keine Ausnahmen der Bestimmungen über Einzelverträge gewähren. Auch wenn viele Gesamtarbeitsverträge existieren, dürften diese eher in Übereinstimmung und Ergänzung mit der innerstaatlichen Gesetzgebung über Einzelverträge durchgeführt werden, wobei zum Teil sogar der Hinweis auf einen Gesamtarbeitsvertrag bzw. dessen Einbeziehung in den Heuervertrag zulässig ist.

Abschluß eines Heuervertrags

In der Regel schreiben die Mitgliedstaaten vor, daß ein schriftlicher Vertrag zwischen dem Arbeitgeber (Reeder) oder seinem Vertreter (z.B. Kapitän) und dem Fischer²² geschlossen und von beiden²³ unterzeichnet werden muß, und einige Länder verlangen sogar, daß der Heuervertrag in einer von der zuständigen Stelle²⁴ gebilligten Form abzufassen ist. In einigen Ländern können die Verträge jedoch schriftlich oder mündlich²⁵ geschlossen werden.

In einigen Fällen ist vorgesehen, daß der Fischer den Inhalt bei Unterzeichnung des Heuervertrags beim zuständigen Seemannsamt²⁶ bzw. in den Fällen, in denen der Heuervertrag in der Musterrolle enthalten bzw. dieser beigefügt ist,

²⁰ z.B. Deutschland (Ü.114 ratifiziert).

²¹ Belgien, Costa Rica, Ecuador, Frankreich, Guatemala, Guinea, Italien, Liberia, Mauretanien, Niederlande, Peru, Tunesien, Uruguay, Vereinigtes Königreich und Zypern (Ü.114 ratifiziert); Dänemark, Estland, Italien, Norwegen, Philippinen und Rumänien.

²² Das Amt hat das Übereinkommen Nr. 114 so interpretiert, daß Mitglieder von Fischereigenossenschaften von ihm erfaßt werden, wenn sie in der Musterrolle eingetragen sind. Der Kapitän fällt nur dann unter das Übereinkommen und ist somit verpflichtet, dann einen Heuervertrag abzuschließen, wenn er bei der Unterzeichnung der Heuerverträge mit der Schiffsbesatzung nicht als Vertreter des Reeders auftritt. Siehe IAA: D. Pentsov: "Fishermen" in International Labour Standards – A global approach (Genf, 2001), S. 612.

²³ Belgien, Costa Rica, Deutschland, Ecuador, Frankreich, Guatemala, Guinea, Italien, Liberia, Mauretanien, Niederlande, Panama, Tunesien, Uruguay, Vereinigtes Königreich und Zypern (Ü.114 ratifiziert); Australien, Dänemark, Estland, Indien, Indonesien, Japan, Republik Korea, Litauen, Mauritius, Mexiko, Neuseeland, Norwegen, Polen und Rumänien; Vereinigte Staaten.

²⁴ Costa Rica, Liberia und Vereinigtes Königreich (Ü.114 ratifiziert); Australien, Dänemark, Estland und Neuseeland.

²⁵ Peru und Spanien (Ü.114 ratifiziert); Chile.

²⁶ Costa Rica, Guatemala, Italien, Tunesien und Uruguay (Ü.114 ratifiziert); Indien.

bei der Eintragung in die Musterrolle beim Seemannsamt²⁷ gründlich zu prüfen hat. Oft müssen die Heuerverträge vom Seemannsamt genehmigt werden, wobei dieses weder am Abschluß der Verträge beteiligt ist noch deren Bestimmungen ändern kann, jedoch das Recht hat, die Genehmigung des Vertrags bei Verstößen gegen das innerstaatliche Recht²⁸ zu verweigern. Ähnlich verhält es sich in anderen Ländern, wo vorgeschrieben wird, daß die Heuerverträge nach Abschluß zur Überwachung der zuständigen Stelle zu übermitteln sind²⁹.

Einer der wichtigsten Punkte, den der Sachverständigenausschuß in bezug auf die Durchführung des Übereinkommens Nr. 114 angesprochen hat, betrifft die Auslegung des Heuervertrags. Der Ausschuß hob hervor, daß es angesichts der Beschäftigung einer großen Anzahl ausländischer Fischer immer wichtiger wird, adäquate Regelungen aufzunehmen, um sicherzustellen, daß sie den Heuervertrag verstanden haben. Sofern der Fischer der Sprache des Arbeitgebers nicht mächtig ist, müssen Verträge vorliegen, die in einer ihm verständlichen Sprache abgefaßt sind und ihm gegebenenfalls im Beisein von Zeugen vom Vertreter der zuständigen Stelle oder vom Kapitän erläutert werden³⁰. In einigen Mitgliedstaaten stellt das Seemannsamt sicher, daß der Fischer die Vertragsbedingungen vor Eintrag in die Musterrolle liest³¹. In anderen Ländern muß sich die zuständige Stelle vergewissern, daß der Fischer den Inhalt des Heuervertrags verstanden hat³², was in den meisten Fällen dadurch geschieht, daß ihm der Inhalt vorgelesen und erklärt wird. In den Gesetzen wird oft vorgeschrieben, daß der Heuervertrag in einfachen, klaren und verständlichen Worten abzufassen ist³³. Besonders bemerkenswert ist die Gesetzgebung Estlands, die vorschreibt, daß Kopien des Vertragsformulars und der einschlägigen Gesetze und Vorschriften auf dem Anschlagbrett auf Estnisch und Englisch abgefaßt sein müssen.

²⁷ Belgien, Deutschland, Frankreich, Guinea und Mauretanien (Ü.114 ratifiziert).

²⁸ Belgien, Frankreich, Guinea, Mauretanien, Tunesien und Uruguay (Ü.114 ratifiziert); Australien, Indonesien und Japan.

²⁹ Niederlande, Spanien und Vereinigtes Königreich (Ü.114 ratifiziert); Chile, Republik Korea und Rumänien.

³⁰ IAA: International Labour Standards – A global Approach, a.a.O., S. 577 und 613.

³¹ Belgien, Frankreich, Guinea, Mauretanien und Tunesien (Ü.114 ratifiziert); Indien.

³² Costa Rica, Guatemala, Niederlande und Uruguay (Ü.114 ratifiziert); Indien und Japan.

³³ Belgien, Deutschland, Frankreich, Guinea, Mauretanien, Tunesien und Vereinigtes Königreich (Ü.114 ratifiziert); Republik Korea.

Inhalt des Heuervertrags

Die meisten Mitgliedstaaten stellen sicher, daß der Heuervertrag keine Bestimmungen enthält, die dem innerstaatlichen Recht widersprechen. Sie schreiben beispielsweise vor, daß die Heuerverträge dem zuständigen Seemannsamt zur Genehmigung vorzulegen sind³⁴ oder daß eine Klausel vorhanden sein muß, der zufolge Bestimmungen, die dem innerstaatlichen Recht widersprechen, null und nichtig sind³⁵, oder sie untersagen derartige Bestimmungen³⁶. Ähnlich verhält es sich im Fall von Ländern, die Maßnahmen zum Ausschluß von Bestimmungen treffen, die eine Aufhebung der zuständigen Gerichtsbarkeit bezwecken. So verlangen sie, daß die Heuerverträge der zuständigen Schifffahrtsbehörde zur Genehmigung vorgelegt werden, oder sie erklären Klauseln für nichtig, die Abweichungen von den Regeln der innerstaatlichen Gesetzgebung vorsehen³⁷, oder sie untersagen derartige Bestimmungen³⁸.

In der großen Mehrheit der Länder wird vorgeschrieben, daß der Heuervertrag entweder unbefristet oder für eine bestimmte Zeit für eine Reise abgeschlossen wird³⁹; in einigen Ländern kann der Vertrag jedoch nur befristet oder für eine Reise abgeschlossen werden, d.h. unbefristete Heuerverträge sind dort unzulässig⁴⁰.

In der Regel sind die Rechte und Pflichten beider Parteien in den innerstaatlichen Gesetzen und Vorschriften⁴¹ niedergelegt, oder sie müssen im Heuervertrag aufgeführt werden⁴².

³⁴ Belgien, Deutschland, Frankreich, Guinea, Mauretanien, Tunesien, Uruguay und Vereinigtes Königreich (Ü.114 ratifiziert); Australien, Chile, Indonesien, Japan und Rumänien.

³⁵ Belgien, Costa Rica, Deutschland, Ecuador, Frankreich, Italien, Niederlande, Peru, Spanien und Zypern (Ü.114 ratifiziert); Japan, Republik Korea, Litauen und Rumänien.

³⁶ Guatemala und Liberia (Ü.114 ratifiziert); Indien.

³⁷ Costa Rica, Ecuador, Frankreich, Guatemala und Niederlande (Ü.114 ratifiziert).

³⁸ Belgien, Italien, Niederlande und Peru.

³⁹ Belgien, Costa Rica, Deutschland, Ecuador, Frankreich, Guinea, Italien, Liberia, Mauretanien, Niederlande, Panama, Peru, Spanien, Tunesien und Zypern (Ü.114 ratifiziert); Estland, Litauen, Mexiko, Norwegen, Polen und Rumänien.

⁴⁰ Guatemala, Uruguay und Vereinigtes Königreich (Ü.114 ratifiziert); Australien und Indien.

⁴¹ Belgien, Deutschland, Italien, Liberia, Niederlande, Peru, Tunesien und Vereinigtes Königreich (Ü.114 ratifiziert); Dänemark, Estland, Republik Korea und Rumänien.

⁴² Frankreich, Guatemala, Guinea, Liberia, Mauretanien, Spanien, Tunesien, Uruguay und Zypern (Ü.114 ratifiziert); Indonesien, Litauen, Mexiko und Rumänien.

Die meisten Mitgliedstaaten verlangen, daß der Heuervertrag alle im Übereinkommen Nr. 114 (Artikel 6) genannten Angaben enthält⁴³. Außerdem schreiben viele Länder die Aufnahme zusätzlicher Angaben in den Heuervertrag vor, beispielsweise Urlaub und Urlaubsgeld⁴⁴, Arbeitszeit⁴⁵, Ort der Abmusterung⁴⁶, Identität des Reeders⁴⁷, Überstundenbezahlung⁴⁸, Entschädigung bei Tod oder Verletzung infolge eines Arbeitsunfalls⁴⁹, Jahresendbonus und vom Arbeitgeber gewährte Sondervergünstigungen⁵⁰, Probezeit⁵¹ und Zulagen bei Auslandsreisen⁵².

Heuerberechnungsmethoden

Die innerstaatlichen Gesetze und Vorschriften über die Berechnungsmethoden für die Heuer und/oder die Fangbeteiligung sind von Land zu Land verschieden: Beispielsweise ist in Deutschland, einem Land, das das Übereinkommen Nr. 114 ratifiziert hat, in einem allgemeinen Gesamtarbeitsvertrag festgelegt, daß sich die Heuer aus unterschiedlichen monetären Leistungen (Grundvergütung, Urlaubsgeld, Überstundenvergütung) und aus einem Anteil an dem aus dem Verkauf des Fangs erzielten Gewinns (je nach Dienstgrad: 0,1 bis 1 Prozent) zusammensetzt; darüber hinaus ist ein fester Zuschlag vorgesehen, der sich auf 1/30 der in den jeweiligen Gesamtarbeitsverträgen vorgeschriebenen Monatssumme – multipliziert mit den an Bord verbrachten Tagen – beläuft. In der Republik Korea gilt folgende Regelung: Erhält der Fischer eine Heuer in

⁴³ Belgien, Deutschland, Ecuador, Frankreich, Guatemala, Guinea, Italien, Mauretanien, Niederlande, Panama, Peru, Spanien, Tunesien, Uruguay und Vereinigtes Königreich (Ü.114 ratifiziert); Chile, Dänemark, Estland, Indien, Republik Korea, Litauen, Mauritius, Norwegen, Philippinen, Polen und Rumänien.

⁴⁴ Deutschland, Panama, Spanien und Tunesien (Ü.114 ratifiziert); Dänemark, Estland, Mauritius, Mexiko, Polen und Rumänien.

⁴⁵ Panama und Spanien (Ü.114 ratifiziert); Chile, Dänemark, Estland, Mauritius, Mexiko, Philippinen und Rumänien.

⁴⁶ Costa Rica (Ü.114 ratifiziert); Australien, Chile, Dänemark, Estland, Indien und Neuseeland.

⁴⁷ Dänemark, Estland und Polen.

⁴⁸ Spanien (Ü.114 ratifiziert); Norwegen und Polen.

⁴⁹ Panama (Ü.114 ratifiziert); Indien und Polen.

⁵⁰ Mauritius und Rumänien.

⁵¹ Spanien (Ü.114 ratifiziert); Norwegen.

⁵² Polen und Rumänien.

Form einer monatlichen Grundvergütung plus einer Beteiligung am Fang, so beläuft sich die normale Heuer (Tages-, Wochen- oder Monatsheuer) auf 120 bis 130 Prozent der monatlichen Grundvergütung, und der Durchschnittslohn für den Zeitraum, den der Fischer an Bord des Schiffes verbringt (der Betrag, der berechnet wird, indem die einem Seemann gezahlte Gesamtvergütung durch die Anzahl der Tage an Bord dividiert wird) erreicht 150 bis 160 Prozent. Nach Angaben aus Malaysia werden die Fischer fanganteilmäßig bezahlt, d.h. der Gesamtwert des Fangs pro Fahrt wird in zwei Teile aufgeteilt: Einen Teil erhält der Reeder, während der andere Teil unter allen an Bord des Fischereifahrzeugs arbeitenden Fischern verteilt wird, wobei das Schlüsselpersonal (Kapitän, Maschinist) vom Reeder als Anreiz ein zusätzliches Einkommen gezahlt wird. In Mauritius ist gesetzlich vorgeschrieben, daß ein mit drei Fischern besetztes Dory einen bestimmten Preis pro Kilo Fang zu erhalten hat, wobei der Kilopreis mit der Höhe des Fangs ansteigt; darüber hinaus muß der Arbeitgeber einem Fischer für die Fahrt vom Hafen zu den Fischgründen und zurück sowie für jeden Tag, an dem das Schiff aufgrund klimatischer Verhältnisse nach Auffassung des Kapitäns nicht in See stechen kann, eine bestimmte Tagessumme zahlen. Sollte die Fahrt später angetreten oder verlängert werden, so haben Arbeitnehmer in einigen Ländern Anspruch auf eine proportionale Erhöhung ihrer Vergütung; im umgekehrten Fall, nämlich bei einer kürzeren Fahrt, darf kein Abzug vorgenommen werden⁵³.

Beendigung des Heuervertrags

In den meisten Ländern ist die Möglichkeit einer ordnungsgemäßen Beendigung des Vertrags im gegenseitigem Einverständnis der Parteien⁵⁴ oder bei Tod des Fischers⁵⁵ vorgesehen. Die meisten Staaten sehen auch den Verlust oder die vollkommene Seeuntüchtigkeit des Fischereifahrzeugs als Grund für die ordnungsgemäße Beendigung des Vertrags an⁵⁶. Einige Länder schreiben vor,

⁵³ Panama (Ü.114 ratifiziert); Mexiko.

⁵⁴ Belgien, Deutschland, Ecuador, Frankreich, Guatemala, Guinea, Italien, Liberia, Mauretaniens, Niederlande, Panama, Spanien, Tunesien, Uruguay, Vereinigtes Königreich und Zypern (Ü.114 ratifiziert); Indien, Litauen, Neuseeland, Polen und Rumänien.

⁵⁵ Belgien, Costa Rica, Deutschland, Ecuador, Frankreich, Guatemala, Guinea, Italien, Liberia, Mauretaniens, Niederlande, Peru, Spanien, Tunesien, Uruguay, Vereinigtes Königreich und Zypern (Ü.114 ratifiziert); Neuseeland.

⁵⁶ Belgien, Costa Rica, Deutschland, Ecuador, Frankreich, Guatemala, Guinea, Italien, Liberia, Mauretaniens, Niederlande, Panama, Peru, Tunesien, Uruguay, Vereinigtes Königreich und Zypern (Ü.114 ratifiziert); Dänemark, Estland, Indien, Japan, Neuseeland und Norwegen.

daß ein unbefristeter Vertrag bei einer fristgerecht übermittelten Kündigung⁵⁷ als ordnungsgemäß beendet anzusehen ist. Darüber hinaus ist oft die Kündigung eines befristeten Vertrags am Ende des vereinbarten Zeitraums zulässig⁵⁸. In einigen Staaten ist vorgeschrieben, daß der Abmusterungsort ein nationaler Anlaufhafen zu sein hat⁵⁹, wenn nichts anderes vereinbart ist.

Anerkannte Kündigungsgründe in den Mitgliedstaaten sind oft die folgenden: allgemeine Arbeitsqualität, z.B. eine nicht fristgerechte Anmusterung⁶⁰, Verletzung der Bordanwesenheitspflicht⁶¹, Untauglichkeit für den Schiffsdienst aus Gründen, die schon vor der Arbeitsaufnahme bestanden (beispielsweise falsche Zeugnisse)⁶², Gesundheitszustand⁶³, Verlust von Qualifikationen⁶⁴ oder mangelnde Kompetenz⁶⁵. Weitere Gründe für eine fristlose Entlassung sind in vielen Ländern Verletzungen der Dienstpflicht, z.B. Nachlässigkeit oder Pflichtverletzung⁶⁶, Trunkenheit⁶⁷, Nichtbefolgung dienstlicher Anordnungen⁶⁸, Miß-

⁵⁷ Costa Rica, Italien, Mauretanien, Panama, Spanien und Tunesien (Ü.114 ratifiziert); Australien, Dänemark, Republik Korea, Japan, Litauen, Neuseeland, Norwegen, Philippinen, Rumänien und Thailand.

⁵⁸ Belgien, Italien, Panama, Spanien und Tunesien (Ü.114 ratifiziert); Litauen, Polen, Rumänien und Thailand.

⁵⁹ Dänemark und Polen.

⁶⁰ Ecuador, Niederlande, Panama und Tunesien (Ü.114 ratifiziert); Dänemark, Estland, Indien, Japan, Republik Korea und Norwegen.

⁶¹ Costa Rica, Ecuador, Panama und Spanien (Ü.114 ratifiziert); Indien und Polen.

⁶² Costa Rica, Deutschland, Guinea, Niederlande, Panama, Spanien, Uruguay und Vereinigtes Königreich (Ü.114 ratifiziert); Estland.

⁶³ Belgien, Deutschland, Ecuador, Guinea, Italien, Tunesien und Vereinigtes Königreich (Ü.114 ratifiziert); Dänemark, Japan, Republik Korea und Litauen.

⁶⁴ Guinea, Italien, Niederlande, Peru, Spanien, Uruguay und Vereinigtes Königreich (Ü.114 ratifiziert); Litauen.

⁶⁵ Costa Rica, Deutschland, Ecuador, Niederlande, Panama und Uruguay (Ü.114 ratifiziert); Dänemark, Japan, Korea, Litauen, Norwegen und Rumänien.

⁶⁶ Belgien, Costa Rica, Ecuador, Italien, Niederlande, Panama, Peru und Spanien (Ü.114 ratifiziert); Dänemark, Estland, Japan, Korea, Litauen, Norwegen und Rumänien.

⁶⁷ Niederlande, Spanien und Uruguay (Ü.114 ratifiziert); Dänemark, Estland und Norwegen.

⁶⁸ Costa Rica, Ecuador, Guinea, Panama, Spanien und Uruguay (Ü.114 ratifiziert); Dänemark, Estland, Litauen, Norwegen und Rumänien.

handlung/Beleidigung⁶⁹ oder Straftaten (z.B. Diebstahl, Schmuggel usw.)⁷⁰. Die innerstaatlichen Gesetze und Vorschriften gestatten oft eine Kündigung, wenn es im Zusammenhang mit der Sicherheit des Schiffs oder der Aufrechterhaltung von Sicherheit und Ordnung an Bord gute Gründe dafür gibt⁷¹. In einigen Fällen kann der Fischer nur mit Genehmigung des Seemannsamts⁷² entlassen werden.

Der Fischer ist in der Regel berechtigt, bei gefährlichen oder unerwarteten Situationen, beispielsweise bei Krieg oder Auftreten einer Seuche im Anlaufhafen⁷³, Verlust oder Wechsel der Flagge⁷⁴, Wechsel des vorgesehenen Bestimmungshafens⁷⁵ oder bei Übernahme des Schiffes durch einen anderen Reeder⁷⁶ ohne Einhaltung einer Frist zu kündigen. Die Mehrzahl der Staaten räumen dem Fischer das Recht ein, zum Schutz seiner eigenen Rechte zu kündigen, beispielsweise bei Pflichtverletzungen durch den Arbeitgeber⁷⁷, Nichtbezahlung⁷⁸, Mißhandlung oder Beleidigung⁷⁹, Mangel an Proviant⁸⁰, Schmuggel und Anstif-

⁶⁹ Costa Rica, Ecuador, Niederlande, Panama und Spanien (Ü.114 ratifiziert); Dänemark und Norwegen.

⁷⁰ Costa Rica, Deutschland, Niederlande, Panama und Uruguay (Ü.114 ratifiziert); Dänemark, Estland, Litauen, Norwegen und Rumänien.

⁷¹ Belgien, Costa Rica, Deutschland, Guatemala, Guinea, Tunesien und Vereinigtes Königreich (Ü.114 ratifiziert); Estland, Japan und Republik Korea.

⁷² Belgien, Frankreich (unabhängig vom Grund); Guatemala, Mauretanien (unabhängig vom Grund) und Tunesien (Ü.114 ratifiziert); Indien.

⁷³ Costa Rica, Deutschland, Niederlande und Uruguay (Ü.114 ratifiziert); Dänemark, Estland, Republik Korea, Norwegen und Polen.

⁷⁴ Costa Rica, Deutschland, Ecuador, Italien und Niederlande (Ü.114 ratifiziert); Dänemark, Estland, Japan und Norwegen.

⁷⁵ Costa Rica, Mauretanien und Uruguay (Ü.114 ratifiziert); Dänemark, Estland und Norwegen.

⁷⁶ Costa Rica und Panama (Ü.114 ratifiziert); Dänemark, Indien und Republik Korea.

⁷⁷ Belgien, Costa Rica, Deutschland, Ecuador, Frankreich, Guatemala, Mauretanien, Niederlande, Panama, Peru, Spanien und Tunesien (Ü.114 ratifiziert); Republik Korea, Litauen und Polen.

⁷⁸ Costa Rica, Ecuador, Niederlande, Panama, Peru und Spanien (Ü.114 ratifiziert).

⁷⁹ Costa Rica, Deutschland, Italien, Niederlande, Panama und Peru (Ü.114 ratifiziert); Dänemark, Estland und Norwegen.

⁸⁰ Costa Rica, Deutschland, Niederlande und Panama (Ü.114 ratifiziert); Dänemark, Estland und Polen.

tung zum Begehen einer Straftat⁸¹, Konkurs⁸² oder bei der Möglichkeit, eine Stelle mit einem höheren Dienstgrad zu erhalten, sofern er einen Ersatz für sich stellt⁸³. Die innerstaatlichen Gesetze und Vorschriften räumen dem Fischer zum Teil sogar die Möglichkeit ein, aus einem beliebigen Grund zu kündigen, wenn die Einwilligung des Seemannsamts vorliegt⁸⁴. In einigen Ländern hat der Fischer das Recht auf Kündigung vorbehaltlich der Einhaltung einer Kündigungsfrist⁸⁵.

Informationsprozeß

Die meisten Länder schreiben vor, daß jedes Besatzungsmitglied ein vom Seemannsamt ausgestelltes Seemannsbuch besitzen/erhalten muß, das folgende Mindestangaben enthält: Name des Fischers, sein Befähigungsnachweis sowie das Datum der An- und Abmusterung⁸⁶. Darüber hinaus schreiben einige Länder vor, daß an Bord ein Dienstbuch vorhanden sein muß⁸⁷.

Viele Mitgliedstaaten schreiben vor, daß der Heuervertrag in die Musterrolle aufgenommen oder ihr beigelegt werden muß⁸⁸. In einigen Ländern gibt es offenbar keine Bestimmungen, die das Führen einer Musterrolle an Bord vorschreiben⁸⁹.

Um sicherzustellen, daß Fischer Informationen über die Beschäftigungsbedingungen erhalten, schreibt die innerstaatliche Gesetzgebung oft vor, daß eine Kopie des Heuervertrags⁹⁰ oder Kopien der einschlägigen Gesetze und Vor-

⁸¹ Niederlande und Panama (Ü.114 ratifiziert).

⁸² Niederlande und Panama (Ü.114 ratifiziert); Litauen.

⁸³ Tunesien (Ü.114 ratifiziert); Dänemark.

⁸⁴ Belgien, Frankreich, Guatemala und Mauretanien (Ü.114 ratifiziert).

⁸⁵ Guinea und Vereinigtes Königreich (Ü.114 ratifiziert).

⁸⁶ Belgien, Costa Rica, Deutschland, Ecuador, Frankreich, Guatemala, Italien, Liberia, Mauretanien, Niederlande, Peru, Tunesien, Uruguay, Vereinigtes Königreich und Zypern (Ü.114 ratifiziert); Estland, Indien, Indonesien, Mauritius, Polen und Thailand.

⁸⁷ Guatemala, Mauretanien, Niederlande, Uruguay und Zypern (Ü.114 ratifiziert).

⁸⁸ Belgien, Deutschland, Frankreich, Guinea, Italien, Mauretanien, Niederlande, Tunesien, Uruguay, Vereinigtes Königreich und Zypern (Ü.114 ratifiziert); Japan.

⁸⁹ Guatemala und Liberia (Ü.114 ratifiziert).

⁹⁰ Belgien, Frankreich, Guatemala, Guinea, Mauretanien, Niederlande, Tunesien, Vereinigtes Königreich und Zypern (Ü.114 ratifiziert); Australien, Chile, Estland, Indien und Neuseeland.

schriften, Gesamtarbeitsverträge oder Schiffsvorschriften⁹¹ an Bord verfügbar sein müssen. Einige Länder schreiben vor, daß diese Dokumente an einem der Besatzung leicht zugänglichen Platz aufzubewahren sind. Andere Mitgliedstaaten sehen vor, daß dem Fischer eine Kopie des Heuervertrags auszuhändigen ist⁹².

Schlußfolgerungen

Aus den dem Amt vorliegenden Informationen geht hervor, daß es in vielen Mitgliedstaaten (mindestens 39) Gesetze und Vorschriften über Heuerverträge gibt, die für die Arbeit auf Fischereifahrzeugen Gültigkeit haben (in einigen Ländern gelten die Gesetze für alle Seeleute und somit auch für Arbeitnehmer auf Fischereifahrzeugen, bzw. sie werden zumindest nicht ausgeschlossen). Diese Liste enthält nicht nur die 22 Staaten, die das Übereinkommen Nr. 114 ratifiziert haben, sondern mindestens 17 weitere Länder. Die meisten Länder verlangen, daß der Heuervertrag vom Fischer und vom Reeder oder dessen Vertreter zu unterzeichnen ist und Bestimmungen zur Beendigung des Heuerverhältnisses enthalten muß. Die meisten Länder schreiben ferner vor, daß in den Heuerverträgen die im Übereinkommen vorgesehenen Angaben zu machen sind. Offenbar verlangen einige Mitgliedstaaten, daß der Heuervertrag vor der zuständigen Stelle zu unterzeichnen oder von dieser zu bestätigen ist, und daß er Bestimmungen zur Dauer des Vertrags und die Anforderung eines Beschäftigungsnachweises zu enthalten hat. Es überrascht, daß nur wenige der nicht-ratifizierenden Staaten in ihren Bestimmungen vorschreiben, daß der Heuervertrag in für den Fischer verständlichen Worten abgefaßt werden muß.

Das Amt weist darauf hin, daß bei der Prüfung dieses Übereinkommens durch die Dreigliedrige Tagung über den Arbeitsschutz in der Fischerei die Auffassung vertreten wurde, eine Teilneufassung sei in erster Linie erforderlich, damit Fischer Personalausweise erhalten (siehe an anderer Stelle in diesem Bericht). Darüber hinaus vertritt das Amt angesichts der zunehmenden Bedeutung des Beteiligungssystems die Auffassung, es könne nützlich sein, bindende oder empfehlende Bestimmungen in Betracht zu ziehen, die eine größere Transparenz der entsprechenden Vergütung vorschreiben, um Fischer vor einer zu geringen Entlohnung zu schützen. Schließlich hat das Amt den Eindruck, daß die große Mehrzahl der Kleinfischer keinen Nutzen aus dem Übereinkommen Nr. 114 zieht. Zur Lösung dieses Problems könnte vorgesehen werden, daß allen

⁹¹ Deutschland, Frankreich, Italien, Mauretanien, Niederlande und Tunesien (Ü.114 ratifiziert); Estland.

⁹² Deutschland (Ü.114 ratifiziert); Dänemark, Litauen, Mauritius und Norwegen.

Fischern (mit Ausnahme der Eigner von Fischereifahrzeugen) soweit wie möglich⁹³ der Schutz einer Vereinbarung oder eines Vertrags geboten wird.

MINDESTLÖHNE/EINKOMMENSSTABILITÄT

Aufgrund der Art des Beteiligungssystems, das bereits an anderer Stelle in diesem Kapitel beschrieben wurde, ist das Problem, wie gewährleistet werden kann, daß Fischer einen Mindestlohn oder zumindest eine Mindesteinkommenshöhe über einen bestimmten Zeitraum erhalten, schwer zu lösen. In diesem Abschnitt wird die Frage des Mindestlohns der Fischer im Kontext der allgemeinen IAO-Normen über den Mindestlohn der Arbeitnehmer und der Normen über den Mindestlohn der Seeleute behandelt. Anschließend werden Informationen über die Art und Weise erteilt, wie einige Mitgliedstaaten sich mit diesem Problem auseinandergesetzt haben.

IAO-Normen

Die neueste allgemeine IAO-Urkunde über den Mindestlohn der Arbeitnehmer ist das Übereinkommen (Nr. 131) über die Festsetzung von Mindestlöhnen, 1970. Dieses Übereinkommen verpflichtet die ratifizierenden Staaten, ein Mindestlohnsystem einzuführen, das alle Gruppen von Lohnempfängern erfaßt, deren Beschäftigungsbedingungen eine solche Erfassung als angebracht erscheinen lassen. Obwohl das Übereinkommen den ratifizierenden Staaten die Möglichkeit einräumt, die zu erfassenden Gruppen von Lohnempfängern zu bestimmen, was bedeutet, daß eine oder mehrere Gruppen von Lohnempfängern vom Schutz des Mindestlohnsystems ausgeschlossen sein könnten, hängt die Inanspruchnahme dieses Rechts von der Zustimmung oder umfassenden Konsultation der maßgebenden beteiligten Arbeitgeber- und Arbeitnehmerverbände ab. Jeder ratifizierende Staat ist u.a. verpflichtet, in seinem ersten Bericht, den er nach Artikel 22 der Verfassung der Internationalen Arbeitsorganisation über die Durchführung des Übereinkommens vorzulegen hat, die Gruppen von Lohnempfängern anzugeben, die aufgrund dieses Artikels nicht erfaßt worden sind; dabei hat er die Gründe für ihre Nichterfassung anzugeben⁹⁴. Obgleich der Aus-

⁹³ Das Amt ist sich der Tatsache bewußt, daß das Analphabetentum für viele bedürftige Fischer nach wie vor ein Problem darstellt und daß es in vielen Gemeinschaften bewährte Traditionen gibt, die *de facto* einen größeren Schutz als ein schriftlicher Vertrag bieten, so daß daher der Grundsatz, daß alle Fischer einen Heuervertrag haben sollten, sorgfältig geprüft und möglicherweise angepaßt werden muß.

⁹⁴ Beispielsweise hat Sri Lanka die Fischer vom Schutz des Übereinkommens Nr. 131 ausgeschlossen.

druck „Mindestlohn“ nicht definiert wird, stellt der Sachverständigenausschuß in seiner allgemeinen Erhebung von 1992 fest, daß:

... unter dem „Mindestlohn“ die Mindestsumme verstanden werden kann, die ein Arbeitnehmer für geleistete Arbeit oder Dienste innerhalb eines bestimmten Zeitraums zu erhalten hat, berechnet auf der Grundlage von Zeit oder Leistung. Der Mindestlohn kann weder durch Einzel- noch durch Gesamtarbeitsvertrag reduziert werden, ist gesetzlich garantiert und wird so festgesetzt, daß er unter Berücksichtigung der nationalen wirtschaftlichen und sozialen Verhältnisse ausreicht, um den Mindestbedarf des Arbeitnehmers und seiner Familie zu decken⁹⁵.

Die Empfehlung (Nr. 187) betreffend die Heuern und die Arbeitszeit der Seeleute und die Besatzungsstärke der Schiffe, 1996, gilt für jedes Seeschiff in öffentlichem oder privatem Eigentum, das im Hoheitsgebiet des Mitglieds eingetragen ist und in der Regel in der gewerblichen Seeschifffahrt eingesetzt wird. Was die Fischer anbelangt, so sieht die Empfehlung folgendes vor: „Soweit die zuständige Stelle es nach Anhörung der repräsentativen Verbände der Reeder von Fischereifahrzeugen und der Fischer als praktisch möglich erachtet, sollte sie die Bestimmungen dieser Empfehlung auf die gewerbliche Seefischerei anwenden.“ In Teil III über die Mindeststeuer wird u.a. vorgeschrieben, daß das Mitglied nach Anhörung der repräsentativen Verbände der Reeder und der Seeleute Verfahren zur Festsetzung der Mindeststeuern für Seeleute festlegen sollte. Darüber hinaus gibt die Empfehlung Orientierungshilfe zu den Grundsätzen, die bei der Festsetzung derartiger Mindeststeuern Berücksichtigung finden sollten. In Teil IV über das monatliche Mindestgrundentgelt oder die monatliche Mindestgrundsteuer für Vollmatrosen werden ein bestimmter Betrag für das Grundentgelt oder die Grundsteuer für einen Kalenderdienstmonat eines Vollmatrosen sowie eine Methode zur Änderung dieses Betrags vorgeschrieben.

Innerstaatliche Gesetzgebung und Praxis

In Kanada und den Vereinigten Staaten sind Fischer von den allgemeinen Bestimmungen über den Mindestlohn ausgenommen. Im Vereinigten Königreich werden auf Beteiligungsbasis tätige Fischer von Mindestlohnbestimmungen ausgeschlossen. Dennoch wenden einige Länder⁹⁶ diesen Grundsatz auch auf die Fischerei an.

⁹⁵ IAA: *Minimum Wages*, Bericht III (Teil 4B) (Allgemeine Erhebungen), Internationale Arbeitskonferenz, 79. Tagung, Genf, 1992, Abs. 42, S. 13, zitiert aus G.P. Politakis: „Wages“ in *International Labour Standards*, a.a.O., S. 295.

⁹⁶ Australien (Queensland), Ecuador, Indonesien, Japan, Republik Korea, Litauen, Niederlande, Neuseeland, Nigeria, Philippinen, Rumänien, Spanien, Tunesien.

In Neuseeland ist ein gesetzlicher Mindestlohn für alle Arbeitnehmer vorgeschrieben, der auch für Fischer gilt. Auf ausländischen Schiffen tätige Besatzungen von Fischereifahrzeugen, für die am 3. Mai 2001 oder später ein Antrag auf Registrierung für Fangtätigkeiten in den neuseeländischen Fischgewässern gestellt worden war, die eine von der Einwanderungsbehörde ausgestellte Arbeitserlaubnis besitzen, haben Anspruch auf einen Betrag, der dem neuseeländischen Mindestlohn entspricht. Nach Angaben Nigerias muß ein Mindestlohn gezahlt werden. Panama sieht einen Mindestlohn lediglich im Fall nationaler Fischereifahrzeuge vor: entweder ein garantiertes Gehalt von 1,03 Balboa pro Stunde plus 3 Prozent des Fangs der entsprechenden Fahrt oder ein Anteil des gesamten Fangs, den die Besatzung erhält, sofern der Wert dieses Betrags nicht unter dem oben genannten garantierten Lohn liegt.

Die Philippinen sehen einen Mindestlohn für alle Arbeitnehmer vor, dessen Höhe auf faire und gerechte Weise anzupassen ist. In Rumänien gibt es einen Bruttomindestlohn, und in Spanien gilt für die Fischerei allgemein der gesetzliche Mindestlohn.

In Frankreich wurde aufgrund des durch verschiedene Krisen (niedrige Fischbestände, Mangel an Arbeitskräften usw.) verursachten Niedergangs des Systems der Fangbeteiligung 1997 ein Gesetz zur Modernisierung der sozialen Vorschriften in der Fischerei angenommen. Der Impuls zur Verbesserung der Löhne der Fischer ging vom obersten Berufungsgericht aus, das 1992 entschied, daß der Mindestlohn (SMIC) für alle Schifffahrtssektoren Gültigkeit hat. Da das Fangbeteiligungssystem in keinem Verhältnis zur Anzahl der Arbeitsstunden steht, mußte das auf einem Mindestlohn pro Stunde basierende System angenommen werden. In Frankreich erfolgte dies durch einen am 28. März 2001 angenommenen Gesamtarbeitsvertrag. Der Gesamtarbeitsvertrag sieht vor, daß sich der Mindestlohn anhand der Tage, an denen sich der Arbeitnehmer auf See befindet, und nicht anhand der Arbeitsstunden (da nicht alle an Bord des Schiffs verbrachten Stunden als tatsächliche Arbeitsstunden gelten) zu berechnen ist. Ein Fischer, dessen Vergütung sich nach dem Fangbeteiligungssystem richtet, muß pro Jahr einen Mindestlohn erhalten, der dem Mindestlohn der Hafendarbeiter (d.h. dem SMIC) für 250 Tage auf See entspricht – ein Zeitraum, für den ein Jahresbruttolohn vorgeschrieben wird. Für alle darüber hinaus auf See verbrachten Tage ist eine Zulage zu zahlen: 25 Prozent des Lohns vom ersten bis zehnten Tag, 50 Prozent vom elften bis zwanzigsten Tag und 100 Prozent nach dem zwanzigsten Tag, wobei die Grenze bei 275 Tagen auf See pro Jahr liegt. Sollte der Verdienst des Fischers unter diesem Mindestgehalt liegen, so hat der Arbeitgeber ihm einen zusätzlichen Betrag in der Höhe zu zahlen, daß der Jahreslohn dem Mindestlohn entspricht. Im Heuervertrag muß festgelegt werden, daß der Lohn des Fischers als Teil des aus dem Fang erzielten Gewinns anzusehen ist und daß die vom Bruttoertrag abzuziehenden allgemeinen Kosten anzugeben sind, so daß sich der zu teilende Nettoertrag ergibt. Dieser Nettoertrag wird dann entsprechend dem im Heuervertrag festgelegten Verfahren zwischen Besatzung

und Reeder aufgeteilt. Bei der Berechnung des Beteiligungslohns werden die allgemeinen Kosten berücksichtigt. Folgende Kosten sollten nicht Teil dieser allgemeinen Kosten sein: Lohnabgaben, Registrierungskosten und Steuern; Versicherungsprämien für die Lohndeckung; Fischereiwerkzeuge, -geräte und -maschinen sowie Mietgebühren oder Kosten für den Kauf von Material. Die allgemeinen Kosten können allerdings folgendes umfassen: Proviant; Treibstoff; nationale oder regionale Fischereisteuern⁹⁷.

Schlußfolgerungen

Beim Amt sind nur geringe Informationen zu diesem Punkt eingegangen. Offenbar gibt es jedoch in einigen Mitgliedstaaten Vorschriften über den Mindestlohn sein, die auch für Fischer gelten. In einigen Ländern gibt es Vorschriften, die sich ausdrücklich auf die Fischerei beziehen. Es sind mehr Informationen erforderlich, um festzustellen, ob in der neuen Fischereinorm eine bindende oder empfehlende Bestimmung wünschenswert wäre. Insbesondere sind mehr Kenntnisse über das Verhältnis zwischen der anteilig entlohnten Fischerei und den Mindestlohnvorschriften erforderlich.

LOHNSCHUTZ

Wie andere Arbeitnehmer stehen Fischer vor Schwierigkeiten, wenn sie aus dem einen oder anderen Grund nicht oder nicht pünktlich entlohnt werden. Aufgrund des einzigartigen Entgeltsystems für viele Fischer, dem Beteiligungssystem, dürften sie sich jedoch besonderen Problemen gegenübersehen.

Internationale Normen

Das Übereinkommen (Nr. 95) über den Lohnschutz, 1949, war die erste internationale Arbeitsurkunde, die sich umfassend mit allen praktischen Aspekten des Arbeitslohns befaßt und den größtmöglichen Schutz des Arbeitnehmerlohns anstrebt. Das Übereinkommen findet Anwendung auf alle Personen, denen ein Lohn gezahlt wird und gebührt. Die zuständige Stelle kann jedoch nach Anhörung der unmittelbar beteiligten Verbände der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer, sofern solche Verbände bestehen, von der Durchführung dieses Übereinkommens die Gruppen von Personen ganz oder teilweise ausnehmen, die keine körperliche Arbeit verrichten oder in häuslichen Diensten oder in ähnlichen Beschäftigungen stehen und für welche die völlige oder teilweise Durch-

⁹⁷ P. Chaumette in „Une grande première à la pêche artisanale. L'accord collectif national du 6 juillet 2000 relatif à la rémunération minimale garantie, aux frais communs et à la réduction du temps de travail“ (DMF, 2000) S. 1093-1101.

führung des Übereinkommens unter Berücksichtigung der Umstände und Bedingungen ihrer Beschäftigung untunlich wäre. In dieser Hinsicht schreibt das Übereinkommen vor, daß jedes Mitglied in seinem ersten Jahresbericht, den es aufgrund von Artikel 22 der Verfassung der Internationalen Arbeitsorganisation über die Durchführung dieses Übereinkommens vorzulegen hat, alle Gruppen der unter den bezeichneten Voraussetzungen und Bedingungen beschäftigten Personen anzugeben hat, die es von der Durchführung des Übereinkommens ganz oder teilweise auszunehmen beabsichtigt. Das Übereinkommen befaßt sich ferner mit Themen wie: Lohnzahlung in der gesetzlichen Währung; Lohnzahlung in Form von Sachleistungen; Verfügungsfreiheit des Arbeitnehmers über seinen Lohn; Lohnabzüge; Pfändung oder Abtretung des Lohns; Lohngarantien im Fall des Konkurses; Periodizität, Zeit und Ort der Lohnzahlung; Informationen über Lohnbedingungen; Verdienstnachweis; Durchführung. Der Verwaltungsrat gelangte nach Prüfung dieses Übereinkommens zu der Auffassung, daß es aktuell ist. Er forderte die Mitgliedstaaten zur Ratifizierung dieses Übereinkommens auf und lenkte ihre Aufmerksamkeit auf das Übereinkommen Nr. 173 (siehe unten), das Artikel 11 des Übereinkommens neufasst (der sich mit dem Schutz der Arbeitnehmer bei Konkurs oder gerichtlicher Liquidation eines Unternehmens befaßt)⁹⁸.

Das Übereinkommen (Nr. 173) über den Schutz der Forderungen der Arbeitnehmer bei Zahlungsunfähigkeit ihres Arbeitgebers, 1992, ist bis zum 15. September 2002 von 15 Mitgliedstaaten ratifiziert worden. In diesem Übereinkommen werden in bezug auf den Schutz der Arbeitnehmer zwei Ansätze verfolgt: Der Schutz der Forderungen der Arbeitnehmer wird einerseits durch ein Vorrecht und andererseits durch eine Garantieeinrichtung gewährleistet. Das Übereinkommen gilt im Prinzip für alle Arbeitnehmer und alle Wirtschaftszweige. Es wird allerdings anerkannt, daß die zuständige Stelle nach Anhörung der Sozialpartner bestimmte Gruppen von Arbeitnehmern von der Durchführung des Übereinkommens ausnehmen kann^{99, 100}.

Die Empfehlung (Nr. 187) betreffend die Heuern und die Arbeitszeit der Seeleute und die Besatzungsstärke der Schiffe, 1996, gilt für alle Seeschiffe in

⁹⁸ IAA: G.P. Politakis: „Wages“ in *International Labour Standards*, a.a.O.

⁹⁹ Ebd., S. 267.

¹⁰⁰ In Europa sieht Art. 1 Abs. 3 der Richtlinie 2002/74/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. September 2002 in Abänderung der Richtlinie des Rates 80/987/EEG über die Harmonisierung der Gesetze der Mitgliedstaaten in bezug auf den Schutz der Arbeitnehmer bei Zahlungsunfähigkeit ihres Arbeitgebers folgendes vor: „Sofern derartige Bestimmungen bereits in ihrer innerstaatlichen Gesetzgebung enthalten sind, können Mitgliedstaaten weiterhin folgende Gruppen vom Geltungsbereich dieser Richtlinie ausschließen: a) von einer natürlichen Person beschäftigte Dienstboten; b) **fanganteilmäßig** entlohnte Fischer [Hervorhebung hinzugefügt].“

öffentlichem oder privatem Eigentum, die im Hoheitsgebiet des Mitglieds eingetragen sind und die gewöhnlich in der gewerblichen Seeschifffahrt verwendet werden. Was Fischer anbelangt, so heißt es in der Empfehlung: „Soweit die zuständige Stelle es nach Anhörung der repräsentativen Verbände der Reeder von Fischereifahrzeugen und der Fischer als praktisch möglich erachtet, sollte sie die Bestimmungen dieser Empfehlung auf die gewerbliche Seefischerei anwenden.“ Was den Lohnschutz anbelangt, so ist in Absatz 6 der Empfehlung folgendes vorgesehen: „Die nach Anhörung der repräsentativen Verbände der Seeleute und der Reeder erlassene innerstaatliche Gesetzgebung oder, je nach den Umständen, die Gesamtarbeitsverträge sollten die folgenden Grundsätze berücksichtigen: ... k) soweit Heuerforderungen der Seeleute und sonstige ihnen aufgrund ihrer Beschäftigung geschuldete Beträge nicht gemäß den Bestimmungen des internationalen Übereinkommens über Schiffspfandrechte und Schiffshypotheken, 1993, gesichert sind, sollten solche Forderungen gemäß dem [Übereinkommen Nr. 173] geschützt werden.“

In Artikel 13 Absatz 1 über den Geltungsbereich wird im internationalen Übereinkommen über Schiffspfandrechte und Schiffshypotheken, 1993, folgendes vorgesehen: „Sofern in diesem Übereinkommen nichts anderes vorgeschrieben ist, gelten seine Bestimmungen für alle Seeleute, die im Vertragsstaat oder in einem nichtvertragschließenden Staat gemeldet sind, sofern die Schiffe des letztgenannten Staats der Gerichtsbarkeit des Vertragsstaats unterliegen.“ Aus diesem Grund dürften sie auch für Fischereifahrzeuge, zumindest Seeschiffe, gelten.

In dem begrenzten Zeitraum, der zur Ausarbeitung dieses Berichts zur Verfügung stand, konnte das Amt nicht ermitteln, in welchem Ausmaß Fischer durch das Schiffspfandrecht in der Gesetzgebung der Mitgliedstaaten geschützt sind. Es konnte jedoch beispielsweise feststellen, daß im Handelsschiffsgesetz vom 30. April 1999 der Russischen Föderation (Schiffspfandrecht, Hypothek auf ein Schiff oder auf ein im Bau befindliches Schiff) erklärt wird, Kapitel XXII beziehe sich auf Fischereifahrzeuge. Um zu ermitteln, inwieweit dies auf andere Staaten zutrifft und inwieweit Gesetze und Vorschriften über das Schiffspfandrecht für Küstenfischereifahrzeuge oder kleine Fischereifahrzeuge in anderen Staaten gelten, benötigt das Amt zusätzliche Informationen. Hierzu dürften Informationen über die Frage gehören, ob Staaten der Auffassung sind, daß „die Beteiligung am Fang“ der Fischer einen Lohn im Sinne des Übereinkommens darstellt.

Darüber hinaus fanden vier Treffen einer Gemeinsamen Ad-hoc-Sachverständigen-Arbeitsgruppe der IMO und der IAO für Fragen der Haftung und Entschädigungen bei Ansprüchen wegen Todes, Körperverletzung und Zurücklassung von Seeleuten statt, auf denen die Frage der Zurücklassung, auch die Frage der Nichtzahlung des Entgelts, erörtert wurde. Unter anderem führte dies zur Annahme der Entschließung A.930(22) der IMO-Versammlung über Richt-

linien zur Gewährleistung finanzieller Sicherheit bei Zurücklassung von Seeleuten, die auch für Fischer relevant sein kann.

Schlußfolgerungen

Dem Amt stehen nur begrenzt Informationen zu diesem Thema zur Verfügung. Insbesondere benötigt es mehr Informationen zu der Frage, ob Fischer, denen ein Entgelt im Rahmen einer fanganteilmäßigen Entlohnung zusteht, durch das Schiffspfandrecht, auf andere Weise oder durch beides allgemein geschützt sind.

ARBEITSZEIT

Schon die Art der Fangtätigkeit erschwert eine Kontrolle der Arbeitszeit in der Fischereiindustrie. So haben Fischer keinen Einfluß darauf, wo und wann Fischbestände auftauchen, und daher üben sie ihre Fangarbeiten in der Regel solange aus, wie Fische vorhanden sind und Platz im Laderaum bleibt. Hinzu kommt das Beteiligungssystem, das dazu führt, daß zur Erzielung eines maximalen Entgelts die geringstmögliche Anzahl von Besatzungsmitgliedern beschäftigt wird. Auch andere Faktoren wirken sich erschwerend aus.

Im Bereich der Arbeitszeit sind verschiedene Aspekte zu betrachten. Zum einen geht es um die Frage, wie viele Stunden pro Tag oder Woche eine Person zwecks Erzielung eines Grundentgelts arbeiten muß, bevor eine zusätzliche Vergütung für darüber hinausgehende Arbeiten (unter Umständen zu einem höheren Tarif) oder Freizeit als Ausgleich gewährt wird. Zum anderen geht es darum, ob eine Person zur Verrichtung von Arbeiten nach einer bestimmten Zahl von Arbeitsstunden verpflichtet werden kann, selbst wenn eine Zulage vorgeschrieben ist. Schließlich geht es um das insbesondere im Fall der Fischerei wichtige Problem, wie lange (Stunden pro Tag, Stunden oder Tage pro Woche, Tage pro Jahr) eine Person arbeiten kann, bevor sie Anspruch auf eine Ruhezeit hat bzw. diese nehmen muß. Somit handelt es sich zum einen um das Entgelt, zum anderen um eine Mischung aus Entgelt und der Vermeidung zu langer Arbeitszeiten (vielleicht auch zur Verteilung von Arbeit oder zum Ausgleich der Arbeitsbelastung). Schließlich geht es um die Verhütung von Ermüdung, ein Zustand, der die Gesundheit beeinträchtigen kann und klar zu den Faktoren zählt, die zu Unfällen in der Fischereiindustrie führen.

IAO-Normen

Vor über 80 Jahren behandelte die IAO zum ersten Mal die Frage der Arbeitszeit der Fischer in der Empfehlung (Nr. 7) betreffend die Arbeitszeit (Fischerei), 1920. In der Empfehlung wird u.a. auf die Erklärung in der Verfassung der Internationalen Arbeitsorganisation verwiesen, der zufolge sich alle wirtschaftlichen Gemeinschaften, soweit ihre besonderen Verhältnisse dies

gestatten, um „die Annahme des Achtstundentages oder der Achtundvierzigstundenwoche als zu erstrebendes Ziel überall da, wo es noch nicht erreicht ist“, bemühen sollten. Ferner heißt es in der Empfehlung: „Jedes Mitglied der Internationalen Arbeitsorganisation möge eine gesetzliche Regelung treffen, welche die Arbeitszeit aller in der Fischerei beschäftigten Personen in diesem Sinne begrenzt und die Sondervorschriften enthält, die erforderlich sind, um den besonderen Verhältnissen der Fischerei in den einzelnen Ländern Rechnung zu tragen. Zur Vorbereitung dieser Gesetzgebungsarbeiten mögen die Regierungen die beteiligten Berufsverbände der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer anhören.“

Seit dieser Konferenz ist die Frage von Zeit zu Zeit vom Ausschuß für die Arbeitsbedingungen in der Fischerei aufgegriffen worden. In der jüngsten Vergangenheit, auf der Tagung des Ausschusses im Jahr 1978, nahm er Schlußfolgerungen an, in denen das Amt aufgefordert wurde, Studien über die Arbeitszeit und die Besatzungsstärke für die Fischereiindustrie durchzuführen und diese Fragen in die Liste möglicher Punkte für künftige Tagungen der Internationalen Arbeitskonferenz aufzunehmen¹⁰¹. Da seither jedoch keine Konferenzen stattfanden, die sich mit Fragen der Fischereiindustrie befaßt haben, hat noch keine Diskussion über eine spezielle Norm über die Arbeitszeit (oder Ruhezeiten) in der Fischerei stattgefunden.

1996 nahm jedoch die 84. Seeschiffahrtstagung der Internationalen Arbeitskonferenz das Übereinkommen (Nr. 180) über die Arbeitszeit der Seeleute und die Besatzungsstärke der Schiffe, 1996, das eine Begrenzung der Arbeitszeit oder Mindestruhezeiten anstrebt, und die Empfehlung (Nr. 187) betreffend die Heuern und die Arbeitszeit der Seeleute und die Besatzungsstärke der Schiffe, 1996, an. Beide Normen sehen die Möglichkeit vor, ihre Bestimmungen auf die gewerbliche Seefischerei auszuweiten.

Das Übereinkommen Nr. 180 trat am 8. August 2002¹⁰² in Kraft und strebt eine Beschränkung der Höchstarbeitszeit und eine obligatorische Mindestruhezeit für Seeleute an. Die Staaten haben entweder eine Höchstarbeitszeit oder eine Mindestruhezeit für Schiffe festzulegen, die ihre Flagge führen. See- und Hafendienstpläne (einschließlich der Höchstarbeitszeit oder Mindestruhezeit pro Tag und pro Woche) sind so an Bord anzubringen, daß sie von allen Seeleuten eingesehen werden können. Ferner sind Verzeichnisse über die Arbeits- oder Ruhezeiten zu führen. Der Flaggenstaat hat diese Verzeichnisse zu prüfen. Wenn die Verzeichnisse oder sonstige Beweismittel eine Verletzung der Bestimmungen

¹⁰¹ IAA: *Report of the Committee on Conditions of Work in the Fishing Industry* (Genf, Dok. CCF/3/6, Nov. 1978), Anhang II.

¹⁰² Bis zum 30. September 2002 war dieses Übereinkommen von Finnland, Griechenland, Irland, Malta, Marokko, Rumänien, Saint Vincent und den Grenadinen, Schweden und dem Vereinigten Königreich ratifiziert worden.

über die Arbeits- oder Ruhezeiten erkennen lassen, hat die zuständige Stelle zu verlangen, daß Maßnahmen, einschließlich der Änderung der Besatzungsstärke des Schiffes, getroffen werden, um künftige Verstöße zu vermeiden. Das Übereinkommen Nr. 180 wurde als Teil A dem Protokoll von 1996 zum Übereinkommen (Nr. 147) über die Handelsschiffahrt (Mindestnormen), 1976, beige-fügt, und die Bestimmungen des Übereinkommens Nr. 180 unterliegen der „Hafenstaatkontrolle“¹⁰³. Wie im Fall anderer Seeschiffahrtsübereinkommen, die 1987 bzw. 1996 angenommen wurden, waren die Delegierten der Reeder auf der Konferenz – in der Regel Vertreter von Seetransportunternehmen – der Auffassung, daß sie sich nicht im Namen der Reeder von Fischereifahrzeugen äußern konnten. Daher heißt es in Artikel 1(2) des Übereinkommens: „Sobald die zuständige Stelle es nach Anhörung der repräsentativen Verbände der Reeder von Fischereifahrzeugen und der Fischer als praktisch möglich erachtet, hat sie die Bestimmungen dieses Übereinkommens auf die gewerbliche Seefischerei anzuwenden.“

Wie bereits erwähnt, nahm die Konferenz ferner die Empfehlung (Nr. 187) betreffend die Heuern und die Arbeitszeit der Seeleute und die Besatzungsstärke der Schiffe, 1996, an. Hinsichtlich der Arbeitszeit heißt es in der Empfehlung u.a.: „... sollte für die Zwecke der Berechnung der Heuern die Normalarbeitszeit auf See und im Hafen acht Stunden täglich nicht überschreiten“. Ferner wird erklärt: „... sollte für die Zwecke der Berechnung der Überstunden, die durch das Grundentgelt oder die Grundheuer abgedeckte wöchentliche Normalarbeitszeit durch die innerstaatliche Gesetzgebung vorgeschrieben werden, wenn sie nicht durch Gesamtarbeitsverträge festgesetzt ist, sie sollte aber 48 Stunden pro Woche nicht überschreiten; Gesamtarbeitsverträge können eine andere, aber keine ungünstigere Behandlung vorsehen“. Es gibt weitere Bestimmungen bezüglich der Vergütung von Überstunden, der Verzeichnisse der Arbeitszeit, der konsolidierten Heuern, der in bezug auf das Entgelt zu berücksichtigenden Grundsätze und der Mindestheuern (siehe auch den Abschnitt über Mindestheuern in diesem Bericht). Ferner heißt es in der Empfehlung: „... die zuständige Stelle (sollte) die Bestimmungen dieser Empfehlung auf die gewerbliche Seefischerei anwenden, soweit sie es nach Anhörung der repräsentativen Verbände der Reeder von Fischereifahrzeugen und der Fischer als praktisch möglich erachtet“.

¹⁰³ Das Protokoll von 1996 zum Übereinkommen Nr. 147 wird am 10. Januar 2003 in Kraft treten. Bis zum 15. September 2002 ist das Protokoll von Finnland, Griechenland, Irland, Malta, Rumänien, Schweden und dem Vereinigten Königreich ratifiziert worden.

*Diskussionen der Dreigliedrigen Tagung über den Arbeitsschutz
in der Fischereiindustrie und des Verwaltungsrats¹⁰⁴
über die Empfehlung Nr. 7*

Bei der Aussprache der Dreigliedrigen Tagung über den Arbeitsschutz in der Fischereiindustrie über die Empfehlung (Nr. 7) betreffend die Arbeitszeit (Fischerei), 1920, vertraten einige Mitglieder der Arbeitsgruppe für Normen die Auffassung, daß die Empfehlung unter Berücksichtigung der Bestimmungen des Übereinkommens Nr. 180 neugefaßt werden sollte. Es wurde darauf hingewiesen, daß die Arbeits- und Ruhezeiten in einem direkten Zusammenhang mit der Frage der Ermüdung stehen, die zu den auf dieser dreigliedrigen Tagung zu erörternden Themen gehörte. Andere Mitglieder erklärten, eine solche Ausweitung sei nicht sinnvoll, da das Übereinkommen Nr. 180 nicht unter Berücksichtigung der besonderen Bedingungen in der Fischereiindustrie ausgearbeitet worden war und folglich nicht die erforderliche Flexibilität in bezug auf die Arbeitszeiten ermöglicht. Ferner wurde der Vorschlag geäußert, diese Empfehlung als veraltet anzusehen und ihre Zurückziehung zu empfehlen. Nach einer weiteren Diskussion wurde vorgeschlagen, das Amt aufzufordern, die Frage der Arbeitszeitregelung in der Fischereiindustrie zu überprüfen. Diese Studie sollte u.a. die Anwendbarkeit des Übereinkommens Nr. 180 auf die Fischereiindustrie unter Berücksichtigung der besonderen Arbeitszeitregelungen in diesem Sektor überprüfen, einschließlich von Fragen wie effektive Arbeitszeit gegenüber Gesamtarbeitszeit, die Relevanz der Bestimmung, die einen achtstündigen Arbeitstag vorsieht, die Frage der Besatzungsstärke von Fischereifahrzeugen, die Konsequenzen der Vielfältigkeit der Fischereiflotte, die Ratifikationsaussichten des Übereinkommens Nr. 180 und die Relevanz der Entwicklungen in der Europäischen Gemeinschaft in diesem Kontext. Die Arbeitsgruppe kam überein, eine derartige Studie der Arbeitszeitregelungen in der Fischereiindustrie vorzuschlagen, bis zum Vorliegen des Ergebnisses dieser Studie den Status quo in bezug auf diese Empfehlung beizubehalten und diese Frage zu einem späteren Zeitpunkt unter Berücksichtigung der Studie neu zu überprüfen.

Regionale Normen

Was Europa anbelangt, so bezieht sich die Richtlinie 93/104/EG des Rates vom 23. November 1993 über bestimmte Aspekte der Arbeitszeitgestaltung zwar allgemein auf Arbeitnehmer, sie enthält jedoch viele Ausschlüsse und Abweichungen in bezug auf spezifische Sektoren und Tätigkeiten, u.a.: Luft-, Schienen-, Straßen- und Seeverkehr, Binnenschifffahrt, Seefischerei, andere Tätigkei-

¹⁰⁴ IAA: Note on Proceedings of the Tripartite Meeting on Safety and Health in the Fishing Industry (Genf, 2000), S. 40, Abs. 14-15.

ten auf See sowie die Tätigkeiten der Ärzte in der Ausbildung. Zwei Richtlinien über die Arbeitszeit der Seeleute sind in Europa angenommen worden: Richtlinie 1999/63/EG des Rates über die Regelung der Arbeitszeit von Seeleuten und Richtlinie 1999/95/EG des Europäischen Parlaments und des Rates zur Durchsetzung der Arbeitszeitregelung für Seeleute an Bord von Schiffen, die Gemeinschaftshäfen anlaufen. Beide beruhen weitgehend auf dem IAO-Übereinkommen Nr. 180; die Richtlinie 1999/95/EG beruht auch auf dem Protokoll von 1996 zum Übereinkommen Nr. 147¹⁰⁵.

Nach Auffassung der Fischereiindustrie, insbesondere der Reeder von Fischereifahrzeugen, waren die genannten Richtlinien jedoch für die Fischereiindustrie nicht zweckmäßig. Dies hatte zur Folge, daß die Seefischerei in den Geltungsbereich der Richtlinie 2000/34/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Juni 2000 zur Änderung der Richtlinie 93/104/EG des Rates über bestimmte Aspekte der Arbeitszeitgestaltung hinsichtlich der Sektoren und Tätigkeitsbereiche, die von jener Richtlinie ausgeschlossen sind, einbezogen wurde. Die Richtlinie sieht u.a. vor, daß Arbeitnehmer an Bord von Hochseefischereifahrzeugen nicht unter die Bestimmungen der Richtlinie über die tägliche Ruhezeit, die Ruhepausen, die wöchentliche Ruhezeit, die wöchentliche Höchstarbeitszeit und die Dauer der Nacharbeit fallen. Die Mitgliedstaaten haben jedoch die erforderlichen Maßnahmen zu treffen, um sicherzustellen, daß diesen Arbeitnehmern „angemessene Ruhezeiten“ gewährt werden und daß deren Arbeitszeit auf durchschnittlich 48 Arbeitsstunden pro Woche über einen Zeitraum von maximal zwölf Monaten beschränkt ist. Zu diesem Zweck müssen die Mitgliedstaaten einen der beiden folgenden Wege wählen:

- Begrenzung der Arbeitszeit auf eine maximale Stundenzahl in einem bestimmten Zeitraum. Hierbei dürfen pro 24 Stunden-Zeitraum 14 Stunden und pro Siebentageszeitraum 72 Stunden nicht überschritten werden; oder
- Vorsehen einer Mindestruhezeit für einen bestimmten Zeitraum. Es ist eine Ruhezeit von mindestens zehn Stunden pro 24 Stunden-Zeitraum und von 77 Stunden pro Siebentageszeitraum zu gewähren. Diese Ruhezeit darf maximal in zwei Zeiträume aufgeteilt werden, von denen einer mindestens sechs Stunden zu betragen hat. Darüber hinaus darf das Intervall zwischen aufeinanderfolgenden Ruhezeiten maximal 14 Stunden betragen.

Wenn die Mitgliedstaaten die allgemeinen Grundsätze der Sicherheit und des Gesundheitsschutzes einhalten, ist es ihnen freigestellt, aus objektiven, technischen oder arbeitsorganisatorischen Gründen Ausnahmen vorzusehen, u.a.

¹⁰⁵ *Extension of working time Directive agreed*, in European Industrial Relations Observatory on-line, www.eiro.eurofound.ie/2000/05/feature/EU0005249F.html (28.05.2000) (Seitenaufruf am 27. Nov. 2002).

in bezug auf die Festsetzung von Bezugszeiträumen, die Achtundvierzigstundenwoche innerhalb eines Zwölfmonatezeitraums, die Begrenzungen der Arbeitszeit und die Ruhepausen ¹⁰⁶.

Innerstaatliche Gesetzgebung und Praxis

Das Amt war bei der Einholung von Informationen über die Arbeitszeit in der Fischereiindustrie bemüht, diese in zwei allgemeine Kategorien einzuordnen: Die erste betraf die allgemeinen Vorschriften zur Arbeitszeit, die gelegentlich den nationalen Vorschriften für alle Arbeitnehmer entnommen wurden, und in denen die Dauer des normalen Arbeitstags bzw. der normalen Arbeitswoche festgesetzt wird. Die zweite Kategorie betraf Bestimmungen, die sich zum Teil auf alle Seeleute und zum Teil speziell auf Fischer beziehen und zur Vermeidung von Ermüdung eine Begrenzung von Überstunden oder zumindest die Gewährung einer Mindestruhezeit anstreben. Das Amt war nicht in der Lage, eine ausführliche Studie über die Arbeitszeitregelungen in der Fischereiindustrie durchzuführen. Es hat sich jedoch bemüht, in diesem Bericht Informationen über die diesbezügliche Gesetzgebung und Praxis in einer Reihe von Mitgliedstaaten aufzunehmen.

Gesetze, Vorschriften und Gesamtarbeitsverträge über die allgemeine oder normale Arbeitszeit

In einigen Ländern beziehen sich die allgemeinen Arbeitsgesetze und besondere Vorschriften auf die Fischereiindustrie. Dies ist in Litauen und auf den Philippinen der Fall, wo eine normale Arbeitszeit von acht Stunden pro Tag vorgeschrieben ist. Aus betrieblichen Gründen sind Überstunden möglich. In Panama muß die Dauer des Arbeitstags an Bord im Heuervertrag vereinbart werden. Zusätzliche Arbeitsstunden, die über die im Heuervertrag angegebene tägliche Arbeitszeit hinausgehen, sind als Überstunden anzusehen, und der Arbeitnehmer hat Anspruch auf einen gesamtarbeitsvertraglich oder individuell festgelegten Ausgleich, der in keinem Fall niedriger sein darf als der Stundenlohn des Grundentgelts zuzüglich 25 Prozent.

In Japan wird unterschieden zwischen Arbeitnehmern, die auf unter das Seemannsgesetz fallenden Fischereifahrzeugen (im allgemeinen Hochsee-Fischereifahrzeuge von 30 BRT und mehr) arbeiten, und denjenigen getroffen, die unter allgemeine Arbeitsnormen fallen (im allgemeinen Fischereifahrzeuge unter 30 BRT, die nicht zur Seefahrt bestimmt sind). Obgleich das Seemannsgesetz allgemein für alle Seeleute und Fischer gilt, gibt es besondere Vor-

¹⁰⁶ Ebd.

schriften¹⁰⁷ für Arbeitnehmer auf Fischereifahrzeugen in bezug auf Arbeitszeit, Feiertage und Urlaub. Diese Vorschriften sehen einen Achtstundentag und eine Vierzigstundenwoche vor. Die Bestimmungen des Seemannsgesetzes über die Arbeitszeit, die Ruhezeiten und die Ruhetage gelten nicht für Seeleute, die nicht unter dieses Gesetz fallen, weil sie auf Fischereifahrzeugen unter 30 BRT oder nicht für die Seefahrt bestimmten Fischereifahrzeugen arbeiten und somit in der Regel durch das allgemeine Recht – das Arbeitsnormenrecht – geschützt sind. Es gibt jedoch Bestimmungen, die einen Zuschlag für Nachtarbeit in Höhe von mindestens 125 Prozent des normalen Entgelts vorsehen.

Auf Mauritius sehen die Vorschriften (Entgeltordnung) der Banks-Fischer und der im Tiefkühlbereich der Schiffe beschäftigten Arbeitnehmer vor, daß im Heuervertrag u.a. die vom Arbeitgeber und vom Arbeitnehmer vereinbarte Arbeitszeit aufgeführt werden muß.

In der kanadischen Provinz British Columbia sieht der zwischen der Canadian Fishing Company und der Einheitsgewerkschaft der Fischer und verwandter Berufe (CFC-UFAWU) geschlossene Gesamtarbeitsvertrag folgendes vor: ein Achtstundentag; eine Überstundenvergütung in Höhe des 1,5fachen des normalen Entgelts bei bestimmten Voraussetzungen sowie des doppelten des normalen Entgelts in anderen Fällen; ein flexibler Arbeitsbeginn und eine kontinuierliche Mindestruhezeit von zehn Stunden zwischen Schichten für jeden Zeitraum von 24 Stunden. Arbeitnehmer, die nicht unter Gesamtarbeitsverträge fallen, sind normalerweise durch das Beschäftigungsnormengesetz geschützt; im allgemeinen sind jedoch Fischer von dem Teil des Gesetzes, der sich mit Arbeitszeit und Überstunden befaßt, ausgeschlossen.

Höchstarbeitszeit, Mindestruhezeit und Besatzungsstärke (Bemannung)

Das Amt hat Informationen über eine Vielfalt von Gesetzen, Vorschriften und Bestimmungen in Gesamtarbeitsverträgen erhalten, die eine Begrenzung der Arbeitszeit bzw. die Gewährung von Mindestruhezeiten anstreben. Im allgemeinen wird die Umsetzung der Richtlinie 2000/34/EG von den Mitgliedstaaten der Europäischen Union durchgeführt bzw. angestrebt. Portugal fordert, daß Fischern in der Fischesaison mindestens acht Stunden Ruhezeit täglich gewährt werden. Diese Ruhezeit kann in zwei Zeiträume (von denen zumindest einer acht Stunden dauern muß) aufgeteilt werden. Für den Aufenthalt auf See – aber nicht während der Fangarbeiten – werden im allgemeinen zwölf Stunden Ruhezeit vorgeschrieben. Für Fischer unter 18 Jahren gelten besondere Vorschriften.

¹⁰⁷ Die Vorschrift Nr. 4, 1995, über die Arbeitszeit und Feiertage eines Seemanns, der auf einem bestimmten Fischereifahrzeug seinen Dienst antritt, und die Vorschrift Nr. 49, 1968, über den bezahlten Urlaub des Seemanns, der seinen Dienst auf einem bestimmten Fischereifahrzeug antritt. Es handelt sich in beiden Fällen um Vorschriften des Transportministeriums.

Darüber hinaus gibt es Vorschriften über den Urlaub, wobei Ausgleichsurlaub für Arbeit am wöchentlichen Ruhetag oder an Feiertagen vorgesehen ist. Gesamtarbeitsverträge sehen auch höhere Normen vor. In Spanien sieht eine Rechtsverordnung für die Fischereiindustrie vor, daß der Arbeitstag maximal zwölf Stunden umfaßt, einschließlich der Überstunden, mit Ausnahme von höherer Gewalt oder Notfällen, wobei eine Arbeitszeit von mehr als 14 Stunden pro 24-Stundenzeitraum oder 72 Stunden pro Siebentagezeitraum unzulässig ist. Die Verordnung schreibt ferner eine Mindestruhezeit von sechs Stunden zwischen Arbeitstagen vor, wobei die Aufteilung der Ruhezeiten durch Gesamtarbeitsvertrag zulässig ist, sofern das Intervall zwischen diesen Ruhezeiten 14 Stunden nicht überschreitet. Darüber hinaus sieht die Rechtsverordnung eine wöchentliche Ruhezeit von allgemein eineinhalb Tagen vor, mit besonderen Bedingungen für Ansammlung und Kompensation. Das Vereinigte Königreich hat Regelungen eingeführt, die allgemeine Vorschriften zur Gewährleistung der Sicherheit und des Gesundheitsschutzes aller Arbeitnehmer beinhalten, u.a. eine Vorschrift, der zufolge Arbeitspläne so anzulegen sind, daß sie die Belastungsfähigkeit des einzelnen und andere Faktoren berücksichtigen. In Frankreich gibt es einen Gesamtarbeitsvertrag, der sich mit den damit im Zusammenhang stehenden Fragen der Arbeitszeit und des Mindestlohns befaßt (siehe Kasten IV).

Kasten IV.1

Arbeitszeit: Die französische Strategie

In Frankreich wird die Arbeitsbeziehung zwischen Arbeitgebern und abhängig beschäftigten Fischern in Kleinbetrieben oder Genossenschaften, die an Bord eines in Frankreich registrierten Fischereifahrzeugs das Fangbeteiligungssystem anwenden, in einem Gesamtarbeitsvertrag geregelt. Dieser Gesamtarbeitsvertrag gilt auch für mittelständische Fischereibetriebe, die in überseeischen Departements und Territorien registriert sind und dieses System gewählt haben. Der Vertrag kann auch für nicht dem Mittelstand angehörende Fischereibetriebe gelten, wenn sie die Regelungen dieses Systems wählen, es sei denn, für sie gilt bereits ein günstigerer Gesamtarbeitsvertrag.

Der Gesamtarbeitsvertrag sieht vor, daß die Grundlage der Arbeitszeit von fanganteilmäßig entlohnten Fischern ein gesetzlich vorgeschriebener Zeitraum von einem Jahr ist und daß die Arbeitszeit in „Tagen auf See“ bemessen werden sollte. Die in „Tagen auf See“ bemessene Arbeitszeit sollte der gesetzlich vorgeschriebenen Arbeitszeit an Land, d.h. 35 Stunden pro Woche, entsprechen. Für Betriebe mit weniger als 20 Beschäftigten ist seit dem 1. Januar 2002 ein Minimum von 225 Tagen auf See festgelegt, während das Maximum 250 Tage auf See beträgt, was als maximal rechtlich zulässige Arbeitszeit pro Jahr und pro Fischer anzusehen ist.

Um zu verhindern, daß die Arbeitszeit der Fischer an einem Tag zu lang ist, sieht der Gesamtarbeitsvertrag eine Mindestruhezeit vor: je 24 Stunden auf See eine Mindestruhezeit von zehn Stunden, von denen mindestens sechs zusammenhängend sein müssen. Die Arbeitszeit wird auf 14 Stunden pro 24-Stundenzeitraum und auf 72 Stunden pro Siebentageszeitraum beschränkt, d.h. es wird eine Ruhezeit von mindestens zehn Stunden pro 24-Stundenzeitraum und 77 Stunden pro Siebentageszeitraum vorgeschrieben. Die Ruhezeit kann in maximal zwei Zeiträume aufgeteilt werden, von denen einer mindestens sechs Stunden umfassen muß. Das

Intervall zwischen diesen beiden Zeiträumen darf 14 Stunden nicht überschreiten. Dieser nationale Gesamtarbeitsvertrag betont stärker die Verpflichtung zu einer Mindestruhezeit als die Einschränkung der täglichen Arbeitszeit. Jugendlichen unter 18 Jahren steht eine Mindestruhezeit von zwölf Stunden pro 24 Stunden zu, die nicht unterbrochen werden darf. Ihnen ist eine wöchentliche Ruhezeit von mindestens 36 Stunden zu gewähren (Seearbeitsgesetz, Artikel 114).

Im Gesamtarbeitsvertrag wird die Europäische Richtlinie 2000/34/EG berücksichtigt. Im Gesetz werden die folgenden Wochenruhezeiten vorgeschrieben: Dauert die Fahrt länger als sechs Tage, ist dem Fischer eine 24stündige Ruhezeit zu gewähren. Der Sonntag ist der wöchentlichen Ruhezeit vorbehalten. Die Methode der Durchführung der Bestimmung ist vom Staatsrat (Conseil d'Etat) festzulegen, damit den bei jeder Schifffahrtstätigkeit auftretenden Schwierigkeiten Rechnung getragen werden kann. Das Seearbeitsgesetz wird insofern geändert, daß Überstunden anstelle einer Zahlung durch eine Ausgleichsruhezeit kompensiert werden können, sofern sie nicht aufgrund eines Notfalls erforderlich waren.

Quelle: P. Chaumette, a.a.O., S 1093-1101.

In Norwegen gibt es derzeit (d.h. im Juli 2002) keine Vorschriften zu Arbeits- und/oder Ruhezeiten für Fischereifahrzeuge. In der Praxis wurde die Klärung dieser Frage den Sozialpartnern überlassen. Die Hochseeflotte (größere Fischereifahrzeuge) hat Gesamtarbeitsverträge geschlossen, in denen eine normale Arbeitszeit von zwölf Stunden pro Tag während der Fangarbeiten vorgeschrieben wird. Reeder und Kapitän sind für die korrekte Arbeitsorganisation an Bord und für einen angemessenen Schutz des Lebens, der Gesundheit und der Sicherheit der Seeleute verantwortlich. Um Ermüdung zu vermeiden, die zu einer Gefahr für Gesundheit, Umwelt und Sicherheit an Bord wird, ist den Seeleuten eine ausreichende Ruhezeit zu gewähren. In Island hingegen gibt es bereits seit 80 Jahren Regelungen für die Arbeitszeit in der Fischereiindustrie. Ein im Jahr 1921 erlassenes Gesetz über die Arbeitszeit der Besatzungen von Fischdampfern, das noch immer in Kraft ist, schreibt Ruhe- und Eßzeiten für jeden 24-Stundenzeitraum vor. Es gibt keine Aufzeichnungen über die Arbeitszeit an Bord isländischer Fischereifahrzeuge, da kein direkter Zusammenhang zwischen der tatsächlichen Arbeitszeit an Bord und dem Einkommen der Fischer besteht. Grundlage des Entgelts ist eine Beteiligung am Fang. Den zwischen Fischern und Reedern von Fischereifahrzeugen geschlossenen Gesamtarbeitsverträgen gemäß beläuft sich die tägliche Ruhezeit auf mindestens sechs bis acht Stunden, je nach Art des Fischereifahrzeugs, der Dauer der Fahrt und des verwendeten Fischfanggeräts.

In Estland wird im Seemannsgesetz, das für Fischer gilt, generell vorgeschrieben, daß die Arbeitszeit eines Besatzungsmitglieds zwölf Stunden pro 24-Stundenzeitraum und 60 Stunden pro Siebentageszeitraum nicht überschreiten darf. Auf Schiffen, auf denen der Arbeitszyklus des Seemanns zwei Wochen nicht überschreitet, darf die Arbeitszeit 14 Stunden pro 24-Stundenzeitraum und 72 Stunden pro Siebentageszeitraum nicht überschreiten. In der Regel können die Ruhezeiten in zwei Zeiträume aufgeteilt werden, wobei einer von mindestens sechs Stunden Dauer sein muß und der Zeitraum zwischen den Ruhezeiten

maximal 14 Stunden betragen darf. In Notfällen kann auf diese Beschränkungen verzichtet werden; in einem solchen Fall muß jedoch eine Ersatzruhezeit gewährt werden. Im Nachbarland Litauen gibt es Begrenzungen des Zeitraums, den ein Schiff auf See verbringen darf. Für Fabriksschiffe beläuft sich dieser Zeitraum auf 175 Tage, für große Schleppnetzschiffe auf 150 Tage und für kleine und mittlere Schiffe auf 135 Tage. Während der Saison können Schiffe in bestimmten Regionen bis zu 200 Tage auf See bleiben, einschließlich von 60 Tagen für die Fahrt zu den Fischgründen und die Rückkehr. Ferner sind Mindestzeiten für Hafenaufenthalte vorgeschrieben.

In Polen gibt es verschiedene Normen für Hochsee-Fischereifahrzeuge und für Schiffe, die lediglich in der Ostsee tätig sind. Im Fall von Hochsee-Fischereifahrzeugen darf die Arbeitszeit pro Siebentageszeitraum 56 Stunden und pro Sechstageszeitraum 46 Stunden nicht überschreiten, wobei gesonderte Vorschriften für den Aufenthalt des Schiffes im Hafen gelten. Im Fall von Fischereifahrzeugen, die ihre Besatzung alle sechs Wochen (oder bei Zustimmung der Seeleute maximal alle drei Monate) austauschen, können die Seeleute bis zu zwölf Stunden pro Tag und bis zu 84 Stunden pro Woche arbeiten. In einer Fangperiode kann die Arbeitszeit auf zwölf Stunden pro Tag oder 84 Stunden pro Woche verlängert werden, wobei Überstunden nur unter bestimmten Umständen (Notfälle, Übungen – aber keine Fangtätigkeiten oder Fischverarbeitung) zulässig sind. Bei der Fangarbeit in der Ostsee kann die Arbeitszeit von den Fangverhältnissen abhängen; den Fischern muß täglich mindestens eine kontinuierliche Ruhepause von sechs Stunden gewährt werden.

In der Fischereiindustrie in Rumänien gibt es keine speziellen Vorschriften zur Arbeitszeit. Die Bestimmungen der Arbeitsgesetze über Arbeits- und Ruhezeiten gelten im allgemeinen auch für die Fischereiindustrie. Für Schiffe allgemein gibt es eine Verordnung, die die Arbeitszeit, einschließlich der Ruhezeiten, regelt.

In Chile gibt es ein spezielles System für die Arbeits- und Ruhezeiten der Fischer. Gemäß einer 1995 angenommenen Verordnung muß es für jeden 24-Stundenzeitraum oder jeden Kalendertag ein Arbeitszeit-Kontrollsystem geben. Grundlage des Systems ist ein Planungsdokument, das täglich ausgefüllt werden muß und u.a. Informationen über den Betrieb, die Beschäftigten, das Fischereifahrzeug und die Arbeitszeiten enthält. Es muß vom Arbeitnehmer und vom gesetzlichen Vertreter des Reeders unterzeichnet werden.

Die mexikanische Verfassung schreibt vor, daß jedem Arbeitnehmer für sechs Tage Arbeit ein Ruhetag zusteht. Das Bundesarbeitsgesetz, das auch für die Fischereiindustrie gilt, sieht vor, daß der Reeder dem Seemann für den Fall, daß sich das Schiff auf See befindet und die Inanspruchnahme der wöchentlichen Ruhezeit arbeitsbedingt nicht möglich ist, unabhängig von der Höhe das doppelte Gehalt für diesen Zeitraum zu zahlen hat.

In Panama schreibt eine Verordnung vor, daß der Seemann für jeden Tag wöchentlicher Ruhezeit und jeden nationalen Feiertag während der Fahrt als

Ausgleich Anspruch auf einen Ruhetag an Land hat. Ferner ist vorgesehen, daß jedem Besatzungsmitglied ein weiterer Ruhetag für je acht Tage an Bord als Ausgleich für alle auf der Fahrt geleisteten Überstunden zusteht.

Arbeitnehmer in der kanadischen Provinz British Columbia fallen unter das Gesetz über Beschäftigungsnormen. Fischer sind jedoch von dem Teil des Gesetzes, der die Arbeitszeit und Überstunden regelt, ausgenommen, mit Ausnahme des Abschnitts 39, in dem vorgesehen wird, daß „ungeachtet der Bestimmungen dieses Teils ein Arbeitgeber nicht das Recht hat, von einem Arbeitnehmer zu verlangen, oder es direkt oder indirekt zuzulassen, daß er zu viele Überstunden leisten oder Arbeitszeiten einhalten muß, die für seine Sicherheit oder Gesundheit schädlich sind“. Im Gesamtarbeitsvertrag der CFC-UFAWU ist festgelegt, daß den unter diesen Vertrag fallenden Fischern eine kontinuierliche Ruhezeit von zehn Stunden zwischen den Schichten pro 24-Stundenzeitraum zu gewähren ist. In Neufundland besteht die Entlohnung der meisten Fischer aus einem Anteil am Fang. Aus diesem Grund trifft die Definition von Arbeitgeber und Arbeitnehmer im Arbeitsnormengesetz nicht auf Fischer und Reeder von Fischereifahrzeugen zu; diese fallen daher nicht unter die Bestimmungen des Gesetzes über die Arbeits- und Ruhezeiten usw. Im Fall von Schleppnetzfischern regelt der diesbezügliche Gesamtarbeitsvertrag diese Fragen. Dieser Vertrag sieht einen Wachdienst von sechs Stunden mit einer anschließenden Ruhezeit von sechs Stunden vor und legt fest, daß kein Besatzungsmitglied nach seinem Wachdienst an Bord zu bleiben hat, es sei denn, es handelt sich um einen Notfall.

In Japan wird zwischen Seeleuten, die auf unter das Seemannsgesetz fallenden Schiffen (im allgemeinen Hochsee-Fischereifahrzeuge von 30 BRT und mehr) arbeiten, und den Seeleuten unterschieden, die durch allgemeine Arbeitsnormen geschützt sind (im allgemeinen Fischereifahrzeuge von weniger als 30 BRT, die nicht für die Seefahrt bestimmt sind). Das Seemannsgesetz gilt generell für alle Seeleute und Fischer; es gibt jedoch spezielle Regelungen¹⁰⁸ für Seeleute auf Fischereifahrzeugen in bezug auf Arbeitszeit, Feiertage und Urlaub. Seeleute, die auf einem Hochsee-Fischereifahrzeug von weniger als 1.000 BRT arbeiten, das auch als Fabriksschiff Verwendung findet, haben Anspruch auf eine tägliche Ruhezeit von mindestens zehn Stunden, davon mindestens sechs Stunden ohne Unterbrechung. Allerdings kann ein Kapitän in außergewöhnlichen Fällen einen Seemann anweisen, während eines Zeitraums von zwei Tagen, 18 Stunden zu arbeiten, sofern zwei vierstündige kontinuierliche Ruhepausen

¹⁰⁸ Die Vorschrift Nr. 4, 1995, über Arbeitszeiten und Feiertage von Seeleuten, die ihren Dienst auf einem bestimmten Fischereifahrzeug aufnehmen, und die Vorschrift Nr. 49, 1968, über den bezahlten Urlaub von Seeleuten, die ihren Dienst auf einem bestimmten Fischereifahrzeug aufnehmen. In beiden Fällen handelt es sich um Vorschriften des Transportministeriums.

und später eine Ersatzruhezeit gewährt werden. Auf anderen Fischereifahrzeugen ist eine Ruhepause von mindestens acht Stunden pro Tag vorgeschrieben. In bestimmten Fällen kann der Kapitän eine Ruhepause von 16 Stunden innerhalb eines Zweitageszeitraums vorsehen. Es sind keine Höchst- oder Mindestruhezeiten für Fischer vorgeschrieben, die nicht unter das Seemannsgesetz fallen.

Offenbar gibt es in Indien und Malaysia keine Gesetze und Vorschriften über die Arbeitszeit in der Fischereiindustrie. Neuseeland hat zwar keine Vorschriften, die die Arbeitszeit der Fischer beschränken, aber Vorschriften für die Begrenzung der Arbeitszeit der Wachhabenden.

In Tunesien schreibt das Fischergesetz vor, daß der Kapitän pro 24-Stundenzeitraum eine Mindestruhezeit von zehn Stunden zu gewähren hat. Diese Ruhezeit kann sich auf eine Schicht beziehen oder aufgeteilt werden, so daß die Arbeit an Bord nicht unterbrochen wird.

Schlußfolgerungen

Offenbar gehen Gesetze und Vorschriften – und sogar Gesamtarbeitsverträge – beispielsweise über den 8-Studentag oder die 40-Stundenwoche nicht auf die Frage einer zu langen Arbeitszeit (und somit das Problem der Ermüdung) ein, sie unterscheiden aber zwischen der normal vergüteten Arbeitszeit und der Überstundenvergütung¹⁰⁹. Derartige Gesetze dürften nur im Fall von Fischereifahrzeugen von Bedeutung sein, bei denen Fischer ganz oder teilweise auf Stundenlohnbasis entlohnt werden. Diese Gesetze dürften fanganteilmäßig entlohnenden Fischern nicht viel Schutz bieten.

Gesetze und Vorschriften über Mindestruhezeiten bzw. Mindestruhetage finden offenbar trotz der damit verbundenen Schwierigkeiten bei Fangtätigkeiten in einigen Ländern Anwendung. Hier dürfte viel für eine internationale Norm sprechen.

JAHRESURLAUB, BEZAHLTER URLAUB

Beim Fischfang handelt es sich oft um Saisonarbeit, und die Fischer arbeiten intensiv während längerer Zeiträume, an die sich Landaufenthalte anschließen. In anderen Fällen wird das ganze Jahr gefischt. Je nach Jahreszeit können sich die Fangtätigkeiten auf verschiedene Fischarten beziehen, dies hängt von der Art des Fischfangs oder den Bestimmungen zur Bestandsbewirtschaftung ab. Der Jahresurlaub kann insbesondere im Fall von Fischern, die einen Heuerver-

¹⁰⁹ Hier kann natürlich der Standpunkt vertreten werden, daß die durch die Überstundenvergütung entstehende Mehrbelastung davon abhalten kann, zu lange Arbeitszeiten zu verlangen.

trag geschlossen haben und auf einem Hochseeschiff arbeiten, vertraglich geregelt sein. In einigen Ländern ist der Urlaub im allgemeinen Arbeitsrecht vorgeschrieben. Fanganteilmäßig entlohnte Fischer können jedoch von einigen dieser Gesetze ausgeschlossen sein.

IAO-Normen

Es gibt keine IAO-Übereinkommen, die sich ausdrücklich mit der Frage des Jahresurlaubs der Fischer befassen. Das Übereinkommen (Nr. 114) über den Heuervertrag der Fischer, 1959, enthält keinen Hinweis auf dieses Thema.

In Artikel 1 (3) b) des Übereinkommens (Nr. 91) über den bezahlten Urlaub der Schiffsleute (Neufassung), 1949, wird folgendes vorgesehen: „dieses Übereinkommen gilt nicht für ... b) Schiffe, die zur Fischerei oder damit unmittelbar zusammenhängenden Arbeiten oder zur Seehundjagd oder zu ähnlichen Zwecken verwendet werden“. Das Übereinkommen (Nr. 146) über den bezahlten Jahresurlaub der Seeleute, 1976, „gilt für alle als Seeleute beschäftigten Personen“ und definiert als Seeleute „Personen, die in irgendeiner Eigenschaft an Bord eines Seeschiffes beschäftigt sind, das in einem Gebiet eingetragen ist, für das das Übereinkommen in Kraft ist, ausgenommen hiervon sind ... b) Schiffe, die zu Fischerei oder zu damit unmittelbar zusammenhängenden Arbeiten oder zum Walfang oder zu ähnlichen Zwecken verwendet werden“.

Das Übereinkommen Nr. 146 ist die modernere Norm und sieht generell vor, daß alle Seeleute, für die dieses Übereinkommen gilt, Anspruch auf einen bezahlten Jahresurlaub von einer bestimmten Mindestdauer haben. Jedes Mitglied, das dieses Übereinkommen ratifiziert, hat in einer seiner Ratifikationsurkunde beigefügten Erklärung die Dauer des Jahresurlaubs anzugeben. Seeleute, deren Dienstzeit während eines bestimmten Jahres kürzer war als die zum Erwerb des vollen Anspruchs erforderliche Zeit, haben für dieses Jahr Anspruch auf bezahlten Jahresurlaub im Verhältnis zur Dauer ihrer Dienstzeit während dieses Jahres. Es gibt spezielle Bestimmungen über die Bemessung des Urlaubsanspruchs und den Zeitraum, in dem der Urlaub angetreten werden kann. Artikel 7 des Übereinkommens sieht u.a. vor, daß alle Seeleute für ihre ganze Urlaubsdauer mindestens ihr normales Entgelt erhalten müssen und daß dieses Entgelt vor Urlaubsantritt zu zahlen ist. Das Übereinkommen wurde von 13 Mitgliedstaaten ratifiziert. Bei seiner vor kurzem vorgenommenen Überprüfung dieser Norm vertrat der Verwaltungsrat die Auffassung, sie sei noch aktuell, und er forderte die Mitgliedstaaten auf, eine Ratifikation zu erwägen und das Amt über etwaige Hindernisse oder Schwierigkeiten zu informieren, die die Ratifizierung verhindern oder verzögern können ¹¹⁰.

¹¹⁰ D.A. Pentsov, a.a.O., S. 572, 580 und 581.

Auf seiner Tagung im Jahr 1978 nahm der Ausschuß für die Arbeitsbedingungen in der Fischerei eine EntschlieÙung über den bezahlten Urlaub der Fischer an, in der u.a. „der Verwaltungsrat des Internationalen Arbeitsamtes nachdrücklich aufgefordert wurde, die Regierungen aufzurufen, a) das Übereinkommen (Nr. 146) über den bezahlten Jahresurlaub der Seeleute, 1976, zu ratifizieren; und b) die Bestimmungen dieses Übereinkommens entsprechend Artikel 2 (4) auf Personen auszudehnen, die auf Fischereifahrzeugen arbeiten oder damit unmittelbar in Zusammenhang stehende Tätigkeiten durchführen“.

In der Empfehlung (Nr. 187) betreffend die Heuer und die Arbeitszeit der Seeleute und die Besatzungsstärke der Schiffe, 1996, die für die gewerbliche Seefischerei gelten kann, wird in bezug auf den bezahlten Jahresurlaub folgendes festgestellt: „Die innerstaatliche Gesetzgebung oder Gesamtarbeitsverträge können die Vergütung von Überstunden oder von am wöchentlichen Ruhetag oder an Feiertagen geleistete Arbeit durch mindestens entsprechende Freizeit außerhalb des Schiffes oder durch zusätzlichen Urlaub anstelle eines Entgelts oder jeder anderen gewährten Vergütung vorsehen.“

Innerstaatliche Gesetzgebung und Praxis

In der kanadischen Provinz British Columbia sind Fischer von den Bestimmungen des Beschäftigungsnormengesetzes über den Jahresurlaub ausgenommen. Fischer, die jedoch unter den von der Canadian Fishing Company und der Einheitsgewerkschaft der Fischer und verwandten Berufe (CFC-UFAWU) geschlossenen Gesamtarbeitsvertrag fallen, haben Anspruch auf einen Jahresurlaub entsprechend ihres Dienstalters.

In Japan wird zwischen Arbeitnehmern, die auf unter das Seemannsgesetz fallenden Schiffen (in der Regel Hochseefischereifahrzeuge von 30 BRT und mehr) tätig sind, und denjenigen unterschieden, die durch allgemeine Arbeitsnormen geschützt sind (im allgemeinen auf Fischereifahrzeugen unter 30 BRT, die nicht für die Seefahrt bestimmt sind). Im Fall der ersten Gruppe gibt es in bezug auf die Zahl der bezahlten Urlaubstage, die Seeleuten zu gewähren sind, die laufend auf einem Fischereifahrzeug desselben Betriebs beschäftigt werden, eine besondere Vorschrift, der zufolge 15 Tage bezahlter Urlaub für ein Jahr kontinuierlichen Dienstes und drei zusätzliche Urlaubstage für jeweils drei zusätzliche Dienstmonate zu gewähren sind. Seeleuten, die nicht unter das Seemannsgesetz fallen (im allgemeinen auf Schiffen unter 30 BRT oder auf Schiffen, die nicht für die Seefahrt bestimmt sind) und somit vom allgemeinen Recht, dem Arbeitsnormengesetz, geschützt sind, gibt es je nach Dienstalter eine bestimmte Anzahl von Arbeitstagen pro Jahr.

In einigen Ländern, beispielsweise in den Niederlanden und in Neuseeland, gelten die Gesetze über das Mindesturlaubsgeld für alle Arbeitnehmer, einschließlich der Arbeitnehmer in der Fischereiindustrie.

In Norwegen hat das Personal an Bord von Fischereifahrzeugen aufgrund eines speziellen Gesetzes für Fischer Anspruch auf 25 Werktage Urlaub pro Jahr. Darüber hinaus hat es in der Zeit vom 16. Mai bis 30. September Anspruch auf mindestens zwölf zusammenhängende Urlaubstage, es sei denn, besondere betriebliche Gründe erfordern eine Verschiebung des Urlaubs. In Panama sieht eine Verordnung vor, daß der Besatzung jährliche Urlaubszeiten zu gewähren sind.

In Polen haben Fischer auf Hochseeschiffen, die außerhalb der Ostsee Fangarbeiten durchführen, nach zwei Jahren Anspruch auf einen bezahlten Urlaub von 21 Werktagen und nach drei Jahren von 30 Werktagen. Auf Ostseeschiffen haben Fischer, die vertraglich für eine Fischfangsaison eingestellt werden, Anspruch auf zwei Werktage Urlaub pro Arbeitsmonat sowie auf einen Werktag als Ausgleich für jeden Sonntag und Feiertag, der auf See verbracht wird.

Schlußfolgerung

Beim Amt sind nur begrenzt Informationen zu diesem Thema eingegangen. Offenbar leiten sich die vorhandenen Gesetze und Vorschriften im allgemeinen von nationalen, für alle Arbeitnehmer geltenden Regelungen oder von Regelungen ab, die sich generell auf alle in der Seeschifffahrt beschäftigten Arbeitnehmer beziehen.

HEIMSCHAFFUNG

Die Frage der Heimschaffung stellt sich insbesondere im Fall von Fischern auf Fischereifahrzeugen, die nicht häufig zum Heimathafen zurückkehren. Zudem ist diese Frage auch für Arbeitsmigranten von Bedeutung, die auf Fischereifahrzeugen tätig sind, welche zwar an den Heimathafen, nicht aber in das Land zurückkehren, in dem der Fischer seinen Wohnsitz hat. Die Heimschaffung kann aus verschiedenen Gründen erfolgen: Beendigung eines Vertrags, regelmäßiger Urlaub, ärztliche oder sonstige Notfälle sowie auch Beschlagnahme oder Aufgabe eines Schiffes in einem ausländischen Hafen.

Die Verantwortung des Reeders des Fischereifahrzeugs für die Heimschaffung der Fischer kann in der innerstaatlichen Gesetzgebung oder in Gesamtarbeitsverträgen vorgeschrieben sein. Dort können die Bedingungen für die Heimschaffung eines Fischers festgelegt sein, die sich aus dem diesbezüglichen IAO-Übereinkommen für Seeleute ergeben.

Ein ernstes Problem vieler Fischer ist die Heimschaffung nach der Beschlagnahme bzw. Aufgabe eines Schiffes durch den Reeder. Dieser Fall tritt oft ein, wenn illegale Fangtätigkeiten entdeckt werden und das Schiff beschlagnahmt und die Besatzung in Haft genommen wird. Einige Fischer sind monatelang in Haft geblieben, und der Reeder des Fischereifahrzeugs war nicht in der

Lage oder willens, die Kosten für ihre Heimschaffung zu übernehmen. Wie unten festgestellt, wurde die Frage der finanziellen Verantwortung im Fall einer Zurücklassung von Seeleuten vor kurzem von einer Ad-hoc-Sachverständigen-Arbeitsgruppe der IMO und der IAO für Fragen der Haftung und Entschädigung bei Ansprüchen wegen Todes, Körperverletzungen und Zurücklassung von Seeleuten erörtert. Das Ergebnis könnte für die Ausarbeitung der vorgeschlagenen IAO-Norm über die Arbeit in der Fischereiindustrie von Interesse sein.

Internationale Normen

Das Übereinkommen (Nr. 166) über die Heimschaffung der Seeleute (Neufassung), 1987, gilt für alle Seeschiffe in öffentlichem oder privatem Eigentum, die im Hoheitsgebiet eines Mitglieds, für das das Übereinkommen in Kraft ist, eingetragen sind und die gewöhnlich in der gewerblichen Seeschifffahrt verwendet werden, sowie für die Reeder und die Seeleute solcher Schiffe. Die zuständige Stelle hat die Bestimmungen dieses Übereinkommens, soweit sie dies nach Beratung mit den repräsentativen Verbänden der Reeder von Fischereifahrzeugen und der Fischer als praktisch möglich erachtet, auf die gewerbliche Seefischerei anzuwenden. Das Übereinkommen legt die Bedingungen fest, unter denen ein Seemann (definitionsgemäß jede Person, die in irgendeiner Eigenschaft an Bord eines Seeschiffes beschäftigt ist, für das dieses Übereinkommen gilt) Anspruch auf Heimschaffung hat. Es befaßt sich mit Fragen wie: Höchstdauer der Dienstzeiten an Bord, nach denen ein Anspruch auf Heimschaffung besteht; Bestimmungsorte; die Verantwortung der Reeder für die Heimschaffung; die Verantwortung des Flaggenstaats zur Veranlassung der Heimschaffung und der entsprechenden Kostenübernahme für den Fall, daß der Reeder diese Vorkehrungen nicht trifft, und das Recht des Flaggenstaats, derartige Kosten vom Reeder erstatten zu lassen. Generell, d.h. mit Ausnahme des Falls, daß der Seemann gemäß der innerstaatlichen Gesetzgebung oder gemäß den Gesamtarbeitsverträgen einer schweren Verletzung seiner beruflichen Pflichten für schuldig befunden worden ist, sieht das Übereinkommen vor, daß die Kosten der Heimschaffung in keinem Fall zu Lasten des Seefahrers gehen dürfen. Bis zum 15. September 2002 ist das Übereinkommen von acht Staaten ratifiziert worden. Es stellt die Neufassung des Übereinkommens (Nr. 23) über die Heimschaffung der Schiffsleute, 1926, dar, das von 45 Staaten ratifiziert worden ist. Im Übereinkommen Nr. 23 wird jedoch ausdrücklich erklärt, daß es nicht für Fischereifahrzeuge gilt.

FAO

Absatz 8.2.9 des Verhaltenskodexes der FAO für verantwortungsvolle Fischerei lautet wie folgt: „Die Flaggenstaaten sollen sicherstellen, daß Besatzungsmitglieder Anspruch auf Rückführung in ihr Heimatland unter Berücksichtigung der Kosten der Rückführung haben.“

sichtigung der im Übereinkommen zur Repatriierung von Seefahrern von 1987 (Nr. 166) festgelegten Grundsätze haben.“

*Gemeinsame Tätigkeiten von IMO/IAO in bezug auf die
Zurücklassung von Seeleuten*

Vor kurzem fanden in einer Gemeinsamen Ad-hoc-Sachverständigen-Arbeitsgruppe der IMO und der IAO für Fragen der Haftung und Entschädigung bei Ansprüchen wegen Todes, Körperverletzungen und Zurücklassung von Seeleuten Diskussionen über die Frage der Zurücklassung statt. Die Arbeitsgruppe erstellte eine Entschließung über die Bereitstellung einer finanziellen Absicherung bei Zurücklassung von Seeleuten, die auch für Fischer auf Schiffen auf Fahrten im Ausland gilt. Die Entschließung wurde von der Vollversammlung der IMO und dem Verwaltungsrat des IAA angenommen und enthält Leitsätze mit Empfehlungen für von den Reedern durchzuführenden Maßnahmen zur Gewährleistung eines ausreichenden finanziellen Sicherungssystems für Seeleute im Fall einer Zurücklassung. In diesen Leitsätzen werden die Hauptmerkmale und der Deckungsbereich des finanziellen Sicherungssystems festgelegt und Empfehlungen zur Zertifizierung des Systems erteilt.

Innerstaatliche Gesetzgebung und Praxis

In der kanadischen Provinz Neufundland gibt es keine formellen Regelungen für die Heimschaffung von Besatzungen von Fischereifahrzeugen. Die Verantwortung trägt im allgemeinen der Reeder. Besorgte Bürger und Hilfsorganisationen unterstützen zurückgelassene Besatzungsmitglieder oft bei der Erfüllung der grundlegenden Bedürfnisse. Im Fall von Seeleuten, die auf Trawlern außerhalb der Küstengewässer arbeiten, wird diese Frage in Gesamtarbeitsverträgen geregelt.

Die im dänischen Seemannsgesetz enthaltenen Vorschriften über die Heimschaffung gelten auch für Fischer, finden aber aufgrund der besonderen Struktur der dänischen Fischereiflotte keine Anwendung. Die meisten dänischen Fischereischiffe sind in bestimmten Seegebieten tätig und kehren anschließend grundsätzlich in den Ausgangshafen zurück. Die Frage der Kosten, die durch die Fahrt von einem ausländischen Hafen zum Wohnsitz des Fischers (für ein Wochenende oder nach Beendigung des Heuervertrags mit dem Reeder) entstehen, wird in Einzelverträgen geregelt. Im Fall zurückgelassener Fischer deckt der Garantiefonds der dänischen Arbeitgeber (Lønmodtagernes Garantifond) ungelöste Probleme hinsichtlich Lohn und Beförderung zum Wohnsitz des Fischers.

In Japan wird unterschieden zwischen Arbeitnehmern, die auf unter das Seemannsgesetz fallenden Schiffen (im allgemeinen Hochseefischereifahrzeuge von 30 BRT und mehr) arbeiten, und denjenigen getroffen, die von allgemeinen Arbeitsnormen (im allgemeinen auf Fischereifahrzeugen unter 30 BRT, die nicht für die Seefahrt bestimmt sind) geschützt sind. Der Reeder ist für die Heimschaf-

fung der unter das Seemannsgesetz fallenden Seeleute verantwortlich. Es sind Sanktionen für Kapitäne vorgesehen, die Fischer in ausländischen Häfen zurücklassen.

Auf Mauritius sehen die Vorschriften (Entgeltordnung) von 1997 für die in flachen Gewässern tätigen Fischer und die im Tiefkühlbereich der Schiffe beschäftigten Arbeitnehmer folgendes vor: „Ist aufgrund einer Krankheit oder eines Unfalls des Arbeitnehmers eine Heimschaffung erforderlich, hat der Arbeitgeber die Kosten für die Heimschaffung zu tragen, den Transport des Arbeitnehmers zu einem Krankenhaus oder einer Klinik zu veranlassen und seine Familie über das Ankunftsdatum in Mauritius zu informieren.“ Auch in Mauretanien erfolgt die Heimschaffung auf Kosten des Reeders.

Das norwegische Seemannsgesetz enthält Abschnitte über die Heimschaffung von Seeleuten, die auch für Fischer auf Fischereifahrzeugen von 100 BRT und mehr gelten. Ferner gibt es Durchführungsvorschriften.

In den Niederlanden leben und arbeiten die Besatzungen von Küstenfischereifahrzeugen im Land selbst, so daß die Notwendigkeit einer Heimschaffung nicht gegeben ist. Was Hochseetrawler anbelangt, so haben alle Unternehmen ein freiwilliges Heimschaffungssystem (Versicherung) eingeführt.

In einigen Ländern¹¹¹ gelten die Gesetze über die Heimschaffung von Seeleuten auch für Fischer. Das Vereinigte Königreich teilte dem Amt mit, daß die Heimschaffungsvorschriften zwar auch für Fischereifahrzeuge gelten, die Verpflichtung zur Heimschaffung jedoch beim Arbeitgeber liegt. Sollte das Besatzungsmitglied in keinem Beschäftigungsverhältnis stehen, so könnte der Einwand gelten, daß keine Heimschaffungspflicht besteht. Somit ist die Frage des Status der „fanganteilmäßig entlohnten Fischer“ für die Frage der Heimschaffung relevant.

Schlußfolgerung

Das Amt hat nur beringe Informationen zu diesem Thema erhalten. Offenbar handelt es sich um eine Frage, die in erster Linie Fischer betrifft, die an Bord von Fischereifahrzeugen in ausländischen Fischgründen beschäftigt werden. In einigen Staaten wird dieses Problem dadurch gelöst, daß die für Seeleute geltenden Gesetze und Vorschriften über die Heimschaffung auch auf Fischer angewandt werden.

¹¹¹ Panama, Polen, Rumänien, Spanien, Tunesien und Vereinigtes Königreich.

KAPITEL V

ARBEITS- UND LEBENSBEDINGUNGEN AN BORD VON FISCHEREIFAHRZEUGEN

ARBEITSSCHUTZ

Die Dreigliedrige Tagung der IAO über den Arbeitsschutz in der Fischereiindustrie (Dezember 1999) gelangte u.a. zu folgender Schlußfolgerung:

Fischfang ist im Vergleich zu anderen Tätigkeiten eine gefährliche Tätigkeit. Auf allen Ebenen und seitens aller Beteiligten sind nachhaltige Bemühungen um eine Verbesserung des Arbeitsschutzes der Fischer erforderlich. Die Frage von Sicherheit und Gesundheit ist umfassend zu betrachten, um die Ursachen von Unfällen und Krankheiten in diesem Sektor feststellen und schrittweise abbauen – oder ganz beseitigen – zu können. Hierbei ist zu berücksichtigen, daß in diesem Sektor sehr große Unterschiede im Hinblick auf die Größe der Schiffe, die Art des Fischfangs und der Ausrüstung, das Einsatzgebiet usw. bestehen.

Von den im Jahr 2000 in Japan registrierten 88 tödlichen Unfällen von Arbeitnehmern, die unter das Seemannsrecht fallen, entfielen, entfielen 55 auf Fischer. Nach einer an der Universität Oxford durchgeführten Studie sind die Arbeitsplätze in der Fischerei bei weitem die gefährlichsten des Vereinigten Königreichs¹. In den Vereinigten Staaten lag die Quote tödlicher Unfälle in der Fischereiindustrie 1995 bei 160 je 100.000 Arbeitnehmern, 1996 bei 181 je 100.000, 1997 bei 134 je 100.000 und 1998 bei 179 je 100.000. 1996 war die Quote der Fischer sechzehn mal höher als bei Feuerwehrleuten, Polizisten und Detektiven und acht mal höher als bei Berufskraftfahrern². In den skandinavischen Ländern liegt die Quote tödlicher Unfälle bei 150 je 100.000. In Guinea wurde die Quote für die Jahre 1991-1994 auf 500 je 100.000 geschätzt. In Südafrika wurde die Quote jüngst auf 585 je 100.000 veranschlagt³. Die Unfall-

¹ E. Roberts, "Hazardous occupations in Great Britain", in *The Lancet*, Vol. 360, Nr. 9332, 17. Aug. 2002 unter www.thelancet.com (Seitenaufwurf am 20. Aug. 2002).

² *Dying to Fish: Living to Fish*, Report of the Fishing Vessel Casualty Task Force, US-Küstenwache (Washington D.C., 1999).

³ FAO: *Safety at sea as an integral part of fisheries management*, FAO Fisheries Circular Nr. 966 (Rom, 2001).

quoten sind auch deshalb hoch, weil auf hoher See gearbeitet wird und die Fischer der Witterung sowie der Ausrüstung für den Fang und der Verarbeitung von Fisch ausgesetzt sind. Das Europäische Parlament nahm im April 2001 eine Entschließung zu Sicherheit und Unfallursachen im Fischfang an, in der es auf das hohe Risiko von Verletzungen und tödlichen Unfällen in diesem Sektor hinwies und zu einer Reihe von Maßnahmen aufrief und Regelungen forderte, um die Sicherheitsbedingungen nicht nur in Europa, sondern weltweit zu verbessern⁴. (Auch andere Kapitel und Abschnitte des vorliegenden Berichts befassen sich mit Fragen des Arbeitsschutzes: ärztliche Untersuchung, Arbeitszeit, Unterkunft, Soziale Sicherheit).

Internationale Normen

Übereinkommen und Empfehlungen der IAO zum Arbeitsschutz

Die IAO hat rund 70 Übereinkommen und Empfehlungen zu Fragen des Arbeitsschutzes angenommen⁵.

Das Übereinkommen (Nr. 155) über den Arbeitsschutz, 1981⁶ und die dazugehörige Empfehlung (Nr. 164) schreiben die Annahme einer in sich geschlossenen innerstaatlichen Politik auf dem Gebiet des Arbeitsschutzes und der Arbeitsumwelt vor. Das Übereinkommen ruft zu Maßnahmen auf, die eine dreigliedrige Mitwirkung bei der Festlegung, Durchführung und Überprüfung der Politik und der praktischen Maßnahmen gewährleisten; es legt die Grundsätze fest, welche die Aufgaben der Arbeitgeber auf betrieblicher Ebene regeln (so etwa die Bereitstellung sicherer Arbeitsplätze, ausreichender Schutzkleidung und Schutzausrüstung sowie Maßnahmen für Notfälle und Unfälle einschließlich

⁴ Resolution des Europäischen Parlaments über *Fischfang: Sicherheit und Unfallursachen* (2000/2028 (INI) Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften, 24. Jan. 2002). Das Parlament forderte insbesondere die Internationale Seeschiffahrts-Organisation und die IAO nachdrücklich auf, einen „allgemeinen rechtlichen Rahmen für Schiffe mit Billigflaggen zu verabschieden, der u.a. die Nichteinhaltung der Sicherheitsvorschriften am Arbeitsplatz bekämpft“.

⁵ Auf seiner 279. Tagung beschloß der Verwaltungsrat, den Punkt „Normenbezogene Tätigkeiten der IAO im Bereich des Arbeitsschutzes: Eingehende Untersuchung zur Aussprache im Hinblick auf die Annahme eines Aktionsplans für solche Tätigkeiten (allgemeine Aussprache)“ auf die Tagesordnung der 91. Tagung (Juni 2003) der Internationalen Arbeitskonferenz zu setzen. Siehe GB.280/2, Abs. 11.

⁶ Ratifiziert von 38 Staaten (Stand: 1. Sept. 2002): Äthiopien, Antigua und Barbuda, Belarus, Belize, Bosnien und Herzegowina, Brasilien, Dänemark, die ehemalige jugoslawische Republik Mazedonien, El Salvador, Finnland, Irland, Island, Jugoslawien, Kap Verde, Kasachstan, Kroatien, Kuba, Lesotho, Lettland, Luxemburg Mexiko, Republik Moldau, Mongolei, Niederlande, Nigeria, Norwegen, Portugal, Russische Föderation, Schweden, Slowakei, Slowenien, Spanien, Tschechische Republik, Ungarn, Uruguay, Venezuela, Vietnam, Zypern.

angemessener Erste-Hilfe-Vorkehrungen), und es sieht vor, daß auf betrieblicher Ebene Vorkehrungen dafür getroffen werden, daß die Arbeitnehmer bestimmte Maßnahmen ergreifen (so etwa angemessene Sicherheitsvorkehrungen, Einhaltung der Vorschriften, Verwendung von Sicherheitsvorrichtungen und Schutzausrüstung, Meldung von Gefahren und Meldung von Unfällen und Verletzungen). Zwar gilt das Übereinkommen Nr. 155 für alle Wirtschaftszweige, doch die Mitgliedstaaten können nach ordnungsgemäßer Beratung einzelne Wirtschaftszweige einschließlich der Fischerei von seiner Anwendung ausnehmen⁷. Die Dreigliedrige Tagung der IAO über den Arbeitsschutz in der Fischereiindustrie (Dezember 1999) kam u.a. zu dem Schluß, daß die „Regierungen das Übereinkommen (Nr. 155) über den Arbeitsschutz, 1981, ratifizieren und seine Bestimmungen auf die Fischereiindustrie anwenden sollten“.

Eine weitere Gruppe von Normen befaßt sich mit Schutzmaßnahmen wie dem Maschinenschutz, der ärztlichen Untersuchung und der höchstzulässigen Traglast für einen Arbeitnehmer; als Beispiel sei hier das Übereinkommen (Nr. 119) über den Maschinenschutz, 1963, genannt. Andere Normen befassen sich mit dem Schutz vor bestimmten Gefahren wie etwa ionisierenden Strahlen, Benzol und Asbest, mit der Verhütung von Berufskrebs und von Luftverunreinigung, Lärm und Vibrationen in der Arbeitsumwelt, mit der Sicherheit bei der Verwendung chemischer Stoffe und mit der Verhütung von industriellen Störfällen; als Beispiel für diese Gruppe von Normen sei hier das Übereinkommen (Nr. 162) über Asbest, 1986, genannt.

Eine Reihe von Normen der IAO bieten Schutzbestimmungen für einzelne Wirtschaftszweige (z.B. Landwirtschaft, Bergbau, Schifffahrt, Häfen). Diese Normen befassen sich vorrangig mit sektorspezifischen Fragen, stützen sich jedoch auch auf allgemeine Prinzipien, die in den alle Arbeitnehmer betreffenden Normen enthalten sind, oder sie wiederholen diese Prinzipien. Die jüngste sektorale Norm zum Thema Arbeitsschutz ist das Übereinkommen (Nr. 184) über den Arbeitsschutz in der Landwirtschaft, 2001⁸.

⁷ Die Mitgliedstaaten haben diese Ausnahme zu begründen und über den Stand der Umsetzung des Übereinkommens Bericht zu erstatten. Ausnahmen sind selten. Dennoch hat die Vereinigte Republik Tansania z.B. die Fischerei vom Geltungsbereich ausgenommen.

⁸ Auf seiner 271. Tagung (März 1998) hatte der Verwaltungsrat der IAO beschlossen, den Punkt Arbeitsschutz in der Landwirtschaft auf die Tagesordnung der 88. Tagung (2000) der Internationalen Arbeitskonferenz zu setzen, weil die Landwirtschaft weltweit zu den gefährlichsten Sektoren gehört; weil sie sehr komplex und heterogen ist; weil sie – mit Ausnahme einiger weniger Länder, in denen für die Landwirtschaft spezielle Arbeitsschutzbestimmungen gelten – in vielen Ländern weitgehend von den Arbeitsschutzbestimmungen ausgenommen ist; weil es für diesen Sektor praktisch keine umfassende Arbeitsschutzgesetzgebung gibt, und weil landwirtschaftliche Arbeitskräfte keinen Zugang zu Sozialleistungen haben.

Es gibt keine IAO-Norm, die den Arbeitsschutz im Fischereisektor regelt. Es gibt jedoch das Übereinkommen (Nr. 134) über die Unfallverhütung (Seeleute), 1970, das Vorschriften im Hinblick auf Seeleute enthält. Das Übereinkommen sieht vor, daß

- alle Arbeitsunfälle gemeldet und untersucht werden;
- umfassende Statistiken über die Zahl, die Art, die Ursachen und die Folgen von Arbeitsunfällen geführt und ausgewertet sowie Untersuchungen über allgemeine Unfalltendenzen und die anhand der Statistiken erkennbaren Risiken durchgeführt werden;
- durch die Gesetzgebung, Sammlungen von Richtlinien für die Praxis oder andere geeignete Mittel Bestimmungen über die Verhütung von Arbeitsunfällen festgesetzt werden, die u.a. folgende Bereiche behandeln: bautechnische Merkmale des Schiffs; Maschinenanlagen; besondere Sicherheitsmaßnahmen an Deck und unter Deck; Lade- und Löschorrichtungen; Feuerchutz und Feuerbekämpfung; Anker, Ketten und Trossen; gefährliche Fracht und Ballast sowie persönliche Schutzausrüstung für die Seeleute;
- die Bestimmungen durch angemessene Aufsicht oder sonstige Mittel durchgeführt werden;
- Vorkehrungen getroffen werden, 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 zuständig sind;
- in Zusammenarbeit mit den Berufsverbänden der Reeder und der Seeleute Programme zur Verhütung von Arbeitsunfällen aufgestellt werden;
- Seeleute Unterricht in Arbeitsschutzfragen erhalten;
- die internationale Zusammenarbeit bei der Verhütung von Arbeitsunfällen gestärkt wird.

Bis zum 20. September 2002 wurde das Übereinkommen von 27 Staaten ratifiziert⁹. Es sieht in Artikel 1(1) vor, daß „als ‚Seemann‘ im Sinne dieses Übereinkommens jede Person (gilt), 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“. Es sieht des Weiteren in Artikel 1(2) vor, daß „im Zweifelsfall die zuständige Stelle jedes Landes nach Anhö-

⁹ Ägypten, Aserbaidschan, Brasilien, Costa Rica, Dänemark, Deutschland, Finnland, Frankreich, Griechenland, Guinea, Israel, Italien, Japan, Kenia, Kirgistan, Mexiko, Neuseeland, Nigeria, Norwegen, Polen, Rumänien, Russische Föderation, Schweden, Spanien, Tadschikistan, Vereinigte Republik Tansania, Uruguay.

rung der beteiligten Berufsverbände der Reeder und der Seeleute zu entscheiden (hat), ob bestimmte Personengruppen als Seeleute im Sinne dieses Übereinkommens anzusehen sind oder nicht“. Das Übereinkommen unterstreicht die Bedeutung der Verhütung von „Arbeitsunfällen“, die definiert werden als „Unfälle von Seeleuten, die sich infolge oder bei ihrer Beschäftigung ereignen“. Dem Amt ist nicht bekannt, in welchem Umfang dieses Übereinkommen im Fischereisektor und insbesondere auf die Tätigkeit von Kleinfischern angewandt wird.

Die Empfehlung (Nr. 142) betreffend den Schutz der Seeleute gegen Arbeitsunfälle, 1970, die das Übereinkommen Nr. 134 ergänzt, bietet Hinweise zur Umsetzung des Übereinkommens.

Richtliniensammlungen der IAO

Das IAA hat mehrere Richtliniensammlungen zu bestimmten Wirtschaftszweigen und zu bestimmten Ausrüstungen und Wirkstoffen veröffentlicht. Im folgenden einige Beispiele für Richtlinien, die für die Aussprache über Arbeitsschutz im Fischereisektor relevant sein könnten:

- Richtlinien für Arbeitsschutzmanagementsysteme;
- Aufzeichnung und Meldung von Arbeitsunfällen und Berufskrankheiten;
- Sicherheit bei der Verwendung chemischer Stoffe bei der Arbeit;
- Umgang mit Alkohol- und Drogenproblemen am Arbeitsplatz;
- Unfallverhütung an Bord von Schiffen auf See und im Hafen ¹⁰.

Andere internationale Instrumente zum Arbeitsschutz in der Fischerei

Unter den Sonderorganisationen des Systems der Vereinten Nationen hat insbesondere die Internationale Seeschiffahrts-Organisation (IMO) die Aufgabe, für die Sicherheit auf See und den Schutz der Meeresumwelt Sorge zu tragen. Im folgenden werden die wichtigsten Übereinkommen und andere Instrumente beschrieben, die für die Sicherheit von Schiffen und Fischern möglicherweise von Interesse sind.

Das wichtigste Instrument der IMO zur Sicherheit auf See, das Internationale Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS), 1974, enthält in Kapitel V allgemeine Sicherheitsvorschriften für alle Schiffe.

Das 1977 angenommene Internationale Übereinkommen von Torremolinos über die Sicherheit von Fischereifahrzeugen (Torremolinos-Übereinkommen)

¹⁰ Laut Empfehlung Nr. 142 „... sollten die Mitglieder die vom Internationalen Arbeitsamt veröffentlichten einschlägigen Mustersicherheitsvorschriften oder Sammlungen von Richtlinien für die Praxis und die entsprechenden Normen internationaler Normungsorganisationen berücksichtigen“. Das IAA veröffentlichte 1978 eine *Richtliniensammlung über Unfallverhütung an Bord von Schiffen auf See und im Hafen*. Eine überarbeitete Fassung erschien 1996.

legt Sicherheitsbestimmungen für Fischereifahrzeuge von 24 m Länge und mehr fest. Das Übereinkommen erhielt nicht genügend Ratifikationen, um in Kraft zu treten, da viele Staaten es für zu streng hielten. Daraufhin wurde 1993 ein Protokoll zum Torremolinos-Übereinkommen von 1977 angenommen. Das Torremolinos-Protokoll enthält Bestimmungen zu Bauart, Wasserdichtigkeit und Ausrüstung; Stabilität und Seetüchtigkeit; Maschinen und elektrischen Anlagen sowie zeitweise unbesetzten Maschinenräume; Brandschutz, Feueranzeige, Feuerlöschung und Brandbekämpfung; Schutz der Besatzung; Rettungsmittel und -vorrichtungen; Notfallmaßnahmen, Musterungen und Manöver; Funkverkehr; sowie zu Navigationsausrüstung und -einrichtungen an Bord. Die Vorschriften zum Schutz der Besatzung betreffen einzelne schiffbauliche Aspekte, die sich auf die Sicherheit auswirken – darunter Rettungsleinen, Decköffnungen, Schanzkleider, Reling, Schutzvorrichtungen, Treppen und Leitern. Das Protokoll beschränkt die bindenden Vorschriften des Übereinkommens auf Schiffe von 45 m Länge und mehr. Für Schiffe von einer Länge zwischen 24 und 45 m wird es den regionalen Stellen überlassen, die Anwendung der Sicherheitsvorschriften zu beschließen. Das Protokoll tritt ein Jahr, nachdem es mindestens 15 Staaten mit einer Flotte von insgesamt 14.000 Schiffen (rund 50 Prozent der weltweiten Flotte von Fischereischiffen von 24 m Länge und mehr) ratifiziert haben, in Kraft ¹¹.

Auch eine Reihe anderer IMO-Normen sind relevant, z.B. die Versammlungsresolution A.484 (XII) mit dem Titel: „Grundsätze, die bei der Brückenwache auf Fischereifahrzeugen zu beachten sind“ sowie die Versammlungsresolution A.884(21) mit dem Titel: „Abänderung der Richtlinien für die Untersuchung von Unfällen und Zwischenfällen auf See (einschließlich der unfallbedingten Verletzung einer Person, welche eine mehr als 72 Stunden andauernde Arbeitsunfähigkeit zur Folge hat, die innerhalb von sieben Tagen nach dem Zeitpunkt des Unfalls eintritt). Es gibt mehrere andere IMO-Übereinkommen, die sich mit Sicherheit und Gesundheit auf See im allgemeinen befassen, darunter folgende: das Internationale Übereinkommen über den Such- und Rettungsdienst auf See (SAR), 1979, die 1988 vorgenommenen Abänderungen (GMDSS) von SOLAS und das Übereinkommen über die Internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See (COLREG) von 1972 (in der abgeänderten Fassung). Das Internationale Luft- und Seefahrt-Handbuch für die Suche und Rettung, das den Staaten helfen soll, den Erfordernissen von Such- und

¹¹ Da Ausbildung ein wichtiges Element der Sicherheit darstellt, ist auch das Internationale Übereinkommen über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst des Personals auf Fischereifahrzeugen, 1995 (STCW-F), relevant. Erläuterungen zu diesem Übereinkommen finden sich in dem Abschnitt des vorliegenden Berichts, der sich mit Befähigungsnachweisen und Berufsbildung befaßt.

Rettungsaktionen gerecht zu werden, trägt erheblich zu einer Verbesserung der Rettung von Fischern bei.

Die Ernährungs- und Landwirtschaftsorganisation der Vereinten Nationen (FAO) bemüht sich um eine Verbesserung der Sicherheit in der Fischereindustrie, indem sie eigene Richtlinien annimmt, die sie gemeinsam mit der IAO und der IMO in Form von Verhaltenskodices und Leitlinien zu Sicherheit und Gesundheit zusammenstellt, sowie auch im Rahmen ihrer eigenen Programme für technische Zusammenarbeit. Der Verhaltenskodex für verantwortungsvolle Fischerei (siehe Kapitel 1), der nicht zwingend ist, enthält Bestimmungen, die deutlich machen, daß verantwortungsvolle Fischerei und Arbeitsschutz für Fischer einander bedingen¹².

Gemeinsame FAO/IAO/IMO-Richtliniensammlungen zu Sicherheit und Gesundheit im Fischereisektor

Die FAO, die IAO und die IMO haben gemeinsam vier Publikationen zur Sicherheit und Gesundheit von Fischern (d.h. der Besatzung von Fischereifahrzeugen) und zu Fischereifahrzeugen veröffentlicht:

- Der *FAO/IAO/IMO-Leitfaden zur Ausbildung der Besatzungen von Fischereifahrzeugen* und der Erteilung von Befähigungszeugnissen behandelt die

¹² In Art. 6, Allgemeine Grundsätze, Abs. 17 heißt es: „Die Staaten sollen sicherstellen, daß Fangeinrichtungen und -geräte sowie alle Fischereitätigkeiten sichere, gesunde und gerechte Arbeits- und Lebensbedingungen ermöglichen und den international vereinbarten und von den entsprechenden internationalen Organisationen festgelegten Normen entsprechen“; in Art. 8, Fischereitätigkeiten, Abs. 1, Pflichten der Staaten, heißt es in Unterabsatz 5: „Die Staaten sollen sicherstellen, daß Arbeitsschutznormen für alle in der Fischerei Tätigen verabschiedet werden. Diese Normen sollen Mindestanforderungen der maßgeblichen internationalen Übereinkünfte über Arbeits- und Dienstleistungsbedingungen nicht unterschreiten“; in Abs. 2, Pflichten des Flaggenstaats, Unterabsatz 5, heißt es: „Die Flaggenstaaten sollen die Einhaltung der einschlägigen Sicherheitsanforderungen für Fischereifahrzeuge und Fischer in Übereinstimmung mit den internationalen Übereinkommen, international vereinbarten Verhaltenskodices und freiwilligen Richtlinien sicherstellen. Die Staaten sollen geeignete Sicherheitsanforderungen für alle kleinen Schiffe beschließen, auf die sich diese internationalen Übereinkommen, Verhaltenskodices oder freiwilligen Richtlinien nicht erstrecken“, und Unterabsatz 10 sieht vor: „Sind ein Fischereifahrzeug oder Personen an Bord eines Fischereifahrzeuges in einen Unfall verwickelt, soll der Flaggenstaat des betroffenen Fischereifahrzeuges dem jeweiligen Staat der an Bord des Schiffes befindlichen und in den Unfall verwickelten ausländischen Staatsangehörigen Einzelheiten über den Unfall mitteilen. Diese Informationen sollen, soweit durchführbar, ebenfalls der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) übermittelt werden.“ Ausführliche Erläuterungen zu den umfangreichen Arbeiten der FAO über die Sicherheit von Fischereifahrzeugen und Fischern siehe: FAO: *Safety at Sea as an integral part of fisheries management*, FAO Fisheries Circular Nr. 966 (FAO, Rom, 2001) unter www.fao.org/DOCREP/003/X9656E/X9656E00.htm (Seitenaufwurf am 28. Nov. 2002).

Ausbildung und die Erteilung von Befähigungszeugnissen und wird in dem diesbezüglichen Abschnitt dieses Berichts erörtert.

- Der *FAO/IAO/IMO-Sicherheitskodex für Fischereifahrzeuge und ihre Besatzungen* (Teil B, Sicherheits- und Gesundheitsschutzvorschriften für den Bau und die Ausrüstung von Fischereifahrzeugen) sowie die von *FAO/IAO/IMO veröffentlichten Freiwilligen Richtlinien für die Planung, den Bau und die Ausrüstung kleiner Fischereifahrzeuge* behandeln den Bau von Schiffen und ihre Ausrüstung. Beide Publikationen werden derzeit überarbeitet, die Neufassung wird spätestens 2005 erscheinen.
- Auch der *FAO/IAO/IMO-Sicherheitskodex für Fischereifahrzeuge und ihre Besatzungen* (Teil B, Sicherheits- und Gesundheitsschutzpraxis für Kapitäne und Mannschaften) wird überarbeitet. Er ist unmittelbar relevant für Fragen des Arbeitsschutzes an Bord von Fischereifahrzeugen.

Regionale Normen

Sicherheit von Fischereifahrzeugen (Bau und Ausrüstung)

Es ist nicht möglich, sich mit dem Arbeitsschutz von Fischern zu befassen, ohne auch auf die Sicherheit des Fischereifahrzeugs und seiner Ausrüstung einzugehen. Diese Fragen sind Gegenstand der folgenden regionalen Normen.

In Asien gibt es die „Ost- und südostasiatischen Richtlinien für die Sicherheit von Fischereifahrzeugen von 24 bis 45 m Länge in der Region Ost- und Südostasien“¹³.

In Europa sieht die Richtlinie des Rates 97/70/EG vom 11. Dezember 1997, die die Sicherheitsregelungen für Fischereifahrzeuge von 24 m Länge und mehr¹⁴ harmonisiert und für Fischereifahrzeuge gilt, die die Flagge eines EU-Mitgliedstaats führen oder in den Binnengewässern oder im Küstenmeer eines Mitgliedstaats im Einsatz sind oder ihren Fang im Hafen eines Mitgliedstaats anlanden, generell vor, daß Fischereifahrzeuge die einschlägigen Bestimmungen des Anhangs zum Torremolinos-Protokoll einhalten und daß die Mitgliedstaaten sicherstellen sollten, daß die Vorschriften einiger Kapitel des Anhangs – die für Schiffe von 45 m Länge und mehr gelten – auch für neue Fischereifahrzeuge von 24 m Länge und mehr, welche ihre Flagge führen, gelten, sofern in Anhang II der Richtlinie nichts anderes vorgesehen ist. Anhang IV befaßt sich speziell mit

¹³ Die Informationen in diesem Abschnitt stützen sich auf IMO: *The report of the Conference on the Safety of Fishing Vessels Operating in the East and South-East Asia Region*, 68. Tagung des Schiffssicherheitsausschusses (London, Dok. MSC 68/INF.10, 28. Febr. 1997).

¹⁴ In seinem Bericht vom 12. März 2001 an das Europäische Parlament, *Fischfang: Sicherheit und Unfallursachen*, wies der Ausschuß für Fischerei darauf hin, daß diese Richtlinie lediglich 3 Prozent der EU-Flotte erfaßt.

Sicherheitsvorschriften. Seit Anfang 2002 erwägt die Europäische Kommission auch Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit und des Gesundheitsschutzes auf Fischereifahrzeugen von weniger als 24 m Länge ¹⁵.

Auch in anderen Regionen sind Vorkehrungen getroffen worden, um die Sicherheit auf See zu erhöhen, auch wenn es sich dabei nicht um Normen im engeren Sinn handelt. Diese Vorkehrungen gelten vorwiegend für kleinere Schiffe und beziehen sich nicht nur auf den Bau und die Ausrüstung, sondern auch auf andere Fragen im Zusammenhang mit dem Arbeitsschutz. So haben z.B. regionale Gremien oder Organisationen wie die Organisation ostkaribischer Staaten (OECS), die Subregionale Fischereikommission nordwestafrikanischer Staaten, die Südpazifikkommission (SPC) und das Programm für den Golf von Bengalen (BOBP) wichtige Arbeit in diesem Bereich geleistet ¹⁶.

Arbeitsschutz im Fischereisektor

Die Richtlinie 93/103/EG des Rates vom 23. November 1993 betrifft die Mindestvorschriften für die Sicherheit und den Gesundheitsschutz bei der Arbeit an Bord von Fischereifahrzeugen und gilt für alle Fahrzeuge mit einer Länge von über 18 m, für neue Schiffe mit einer Länge von über 15 m sowie für alle Personen, die an Bord dieser Schiffe tätig sind, einschließlich von Praktikanten und Lehrlingen. Neue Fischereifahrzeuge müssen die Bestimmungen seit dem 23. November 1995 einhalten, ältere Fahrzeuge seit dem 23. November 2002. Fischereifahrzeuge, die am oder nach dem 23. November 1995 gründlich überholt, repariert oder umgebaut wurden, haben die Bestimmungen ebenfalls einzuhalten ¹⁷.

Gemäß der Richtlinie sollen die EU-Mitgliedstaaten dafür Sorge tragen, daß die Reeder sicherstellen, daß die Tätigkeit auf ihren Schiffen „die Sicherheit und Gesundheit der Arbeitnehmer nicht gefährdet“. Vorgänge auf See, die die Sicherheit und Gesundheit der an Bord befindlichen Arbeitnehmer beeinträchtigen oder beeinträchtigen könnten, sind in einem detaillierten Bericht zu beschreiben, welcher den zuständigen Stellen zuzuleiten ist, und sind ferner sorgfältig und detailliert im Logbuch des Schiffes aufzuzeichnen. Die Staaten sollten des weiteren sicherstellen, daß die Schiffe regelmäßig von den dazu befugten Stellen im Hinblick auf die Einhaltung der Richtlinie kontrolliert werden.

Die EU-Mitgliedstaaten sollen sicherstellen, daß die Reeder

¹⁵ Ebd.

¹⁶ Siehe FAO Fisheries Circular Nr. 966, a.a.O., S. 12.

¹⁷ In seinem Bericht vom 12. März 2001, *Fischfang: Sicherheit und Unfallursachen*, wurde darauf hingewiesen, daß diese Richtlinie lediglich 8 Prozent der EU-Flotte erfaßt.

- dafür Sorge tragen, daß die Schiffe sowie ihre Ausstattung und ihre Ausrüstung technisch gewartet werden und daß festgestellte Mängel, die vermutlich die Sicherheit und Gesundheit der Arbeitnehmer beeinträchtigen, so bald wie möglich behoben werden;
- Maßnahmen ergreifen, um sicherzustellen, daß alle Schiffe und Ausrüstungen regelmäßig gesäubert werden, damit ein einwandfreier Hygienestandard gewährleistet ist;
- sicherstellen, daß an Bord ausreichend betriebsbereites Notfall- und Überlebensgerät vorhanden ist;
- bestimmte Mindestvorschriften für Sicherheit und Gesundheit einhalten (Liste im Anhang der Richtlinie);
- die Angaben zu persönlichen Schutzausrüstungen berücksichtigen (Liste im Anhang der Richtlinie);
- die Kapitäne in die Lage versetzen, die von der Richtlinie vorgeschriebenen Verpflichtungen zu erfüllen.

Die Arbeitnehmer und ihre Vertreter sind über alle Maßnahmen betreffend den Arbeitsschutz an Bord der Schiffe zu informieren, und diese Informationen sollen für die betreffenden Arbeitnehmer verständlich sein.

Die Arbeitnehmer sollen eine geeignete Schulung erhalten, insbesondere in Form präziser und verständlicher Anweisungen zum Thema Sicherheit und Gesundheit an Bord sowie zur Unfallverhütung. Gegenstand dieser Schulung sollen vor allem die Brandbekämpfung, der Einsatz von Rettungsgerät, der Umgang mit Fang- und Ladegeräten und die Verwendung der verschiedenen Signale einschließlich Winksignale sein. Die Schulung ist auf den neuesten Stand zu bringen, sobald sich die Tätigkeiten an Bord verändern. Personen, die voraussichtlich das Kommando über ein Schiff übernehmen, werden ausführlich über folgende Themen unterrichtet: Prävention von Berufskrankheiten und Unfallverhütung an Bord sowie die im Fall eines Unfalls zu unternehmenden Schritte; Stabilität und Instandhaltung eines Schiffes unter allen denkbaren Bedingungen während des Ladens und während des Fangs; sowie Funk- und Navigationsausrüstung und -verfahren.

Die Richtlinie fordert die Anhörung der Arbeitnehmer und/oder ihrer Vertreter sowie ihre Beteiligung in diesbezüglichen Angelegenheiten im Einklang mit Artikel 11 der Richtlinie 89/391/EWG¹⁸.

¹⁸ Die Richtlinie 89/391/EWG vom 12. Juni 1989 über die Einführung von Maßnahmen zur Förderung von Sicherheit und Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz ist eine „Rahmenrichtlinie“, die für Einzelrichtlinien als Grundlage dient. Sie soll durch Maßnahmen zur Verhütung von Unfällen und Berufskrankheiten sowie durch Information, Anhörung, ausgewogene Mitwirkung und die Fortbildung von Arbeitnehmern und Arbeitnehmervertretern den Schutz der Arbeitnehmer am

(Forts.)

Artikel 12 der Richtlinie, Anpassung der Anhänge¹⁹, sieht „rein technische“ Anpassungen der Anhänge vor, die durch die zur technischen Harmonisierung und Normung erlassenen Richtlinien über bestimmte Aspekte der Sicherheit und des Gesundheitsschutzes an Bord von Schiffen oder auch durch den technischen Fortschritt, die Entwicklung der internationalen Regelungen oder Spezifikationen, oder der Kenntnisse im Bereich der Sicherheit und des Gesundheitsschutzes an Bord von Schiffen notwendig werden könnten.

Innerstaatliche Gesetzgebung und Praxis

In den übrigen Abschnitten dieses Kapitels gibt das Amt zunächst einen allgemeinen Überblick über die wichtigsten Gesetze und Vorschriften und in manchen Fällen auch die Praxis im Hinblick auf den Arbeitsschutz der Fischer in mehreren Mitgliedstaaten. Im Anschluß daran folgen genauere Erläuterungen einiger der wichtigsten Elemente der Gesetzgebung und der Praxis.

Allgemeines

Die IAO-Mitgliedstaaten gehen die Frage der Sicherheit und Gesundheit der Fischer in ihren innerstaatlichen Gesetzgebungen unterschiedlich an.

In mehreren Ländern²⁰ finden die (für alle Arbeitnehmer geltenden) allgemeinen Arbeitsschutzgesetze auch im Fischereisektor Anwendung. In manchen dieser Länder enthält die Gesetzgebung keine besonderen Vorschriften für den Fischereisektor, während es in anderen spezielle Regelungen für Fischer gibt. In

Arbeitsplatz verbessern. Beispiele für weitere Richtlinien zu spezifischen Themen sind: Richtlinie 94/33/EWG des Rates über den Jugendarbeitsschutz, Richtlinie 90/269/EWG des Rates über die Mindestvorschriften bezüglich der Sicherheit und des Gesundheitsschutzes bei der manuellen Handhabung von Lasten, die für die Arbeitnehmer insbesondere eine Gefährdung der Lendenwirbelsäule mit sich bringt; Richtlinie 89/656/EWG des Rates über die Mindestvorschriften für Sicherheit und Gesundheitsschutz bei Benutzung persönlicher Schutzausrüstung durch Arbeitnehmer bei der Arbeit.

¹⁹ Anhang I enthält Mindestvorschriften in bezug auf Seetüchtigkeit und Stabilität; mechanische und elektrische Anlagen; Funkanlage; Fluchtwege und Notausgänge; Brandmeldung und -bekämpfung; Lüftung umschlossener Arbeitsstätten; Raumtemperatur; natürliche und künstliche Beleuchtung der Arbeitsstätten; Fußböden, Trennwände und Decken; Türen; Verkehrswege – Gefahrenbereiche; Ausstattung der Arbeitsstätten; Unterkunftsräume; Sanitäreinrichtungen, Erste Hilfe; Fallreeps und Landgangstege; Lärm. Anhang II enthält Vorschriften zu den gleichen Aspekten (mit Ausnahme von „Lärm“), die im allgemeinen jedoch weniger streng sind; Anhang III enthält u.a. Vorschriften in bezug auf das Mitführen von Ausrüstung, die Häufigkeit von Überprüfungen sowie die Häufigkeit und Art der Rettungsübungen; Anhang IV schreibt vor, daß die Arbeitnehmer mit persönlichen Schutzausrüstungen ausgestattet sein müssen, für die eine leuchtende, sich vom Meer abhebende und gut sichtbare Farbe zu wählen ist.

²⁰ Indonesien, Mauritius, Mosambik, Nigeria, Philippinen, Thailand und die meisten Mitgliedstaaten der Entwicklungsgemeinschaft des südlichen Afrika (SADC).

einigen Ländern²¹ gelten die gesetzlichen Vorschriften für Seeleute auch für die Fischer. Manchmal sind Bestimmungen zum Arbeitsschutz für Fischer in einem Fischereigesetz²² oder einem speziellen „Fischerei-Kodex“ enthalten (z.B. in Tunesien).

In Japan fallen Arbeitnehmer auf hochseetüchtigen Fischereifahrzeugen von 30 BRT und mehr unter das Seemannsgesetz, während Arbeitnehmer auf nicht hochseetüchtigen Schiffen von unter 30 BRT den allgemeinen Arbeitsschutzgesetzen und -bestimmungen unterliegen. In Australien gilt für Arbeitnehmer auf Fischereifahrzeugen in internationalen Gewässern das Navigationsgesetz, das auch Seeleute betrifft. Andere Schiffe unterliegen den Gesetzen einzelner Bundesstaaten. In Queensland beispielsweise regeln das Gesetz über Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz sowie die dazugehörigen Bestimmungen den Gesundheitsschutz und die Sicherheit am Arbeitsplatz. In Indien unterliegen Fischereifahrzeuge von mehr als 24 m Länge dem Handelsschiffahrtsgesetz. Arbeitsschutzfragen für Schiffe unter 24 m hingegen regeln Sonderprogramme, die von privaten Fischereigenossenschaften aufgestellt werden.

In Europa gibt es einen Trend zur Annahme spezieller Gesetze und Bestimmungen zum Arbeitsschutz für Fischer. Dies ist im wesentlichen auf die Annahme der (oben erläuterten) Richtlinie 93/103/EG des Rates zurückzuführen. Die EFTA-Staaten und die EU-Beitrittskandidaten orientieren sich im allgemeinen an der EU-Gesetzgebung. Auch andere EU-Richtlinien allgemeinerer Art (die ebenfalls erwähnt worden sind) beeinflussen die innerstaatliche Gesetzgebung. Dänemark hat im Rahmen der Umsetzung dieser Richtlinie einen Arbeitsschutzrat für den Fischereisektor (siehe Kapitel über die Rechtsdurchsetzung) eingerichtet. Das Vereinigte Königreich hat kürzlich einige der einschlägigen Vorschriften an diese Richtlinien angepaßt, darunter auch das Gesetz über Handelsschiffe und Fischereifahrzeuge (Gesundheit und Sicherheit bei der Arbeit), das im Sinne der EG-Richtlinie 89/391/EWG und der Richtlinien 91/383/EWG²³ und 92/85/EG²⁴ abgeändert worden ist. Wie bereits erwähnt, bezieht sich die Richtlinie 93/103/EG speziell auf den Fischereisektor, während andere Richtlinien häufig für alle Arbeitsstätten gelten. Das hat zur Folge, daß Schiffe von unter 15 m Länge gegebenenfalls nicht alle Vorschriften zu erfüllen haben,

²¹ Dänemark, Estland, Norwegen, Spanien (im Gegensatz zu den anderen SADC-Mitgliedern) und Südafrika.

²² Malaysia und Vietnam.

²³ Betreffend die Sicherheit und den Gesundheitsschutz von Arbeitnehmern mit befristetem Arbeitsverhältnis oder Leiharbeitsverhältnis.

²⁴ Betreffend die Sicherheit und den Gesundheitsschutz von schwangeren Arbeitnehmerinnen.

welche die für den Fischereisektor geltende Richtlinie vorsieht, daß sie aber beispielsweise verpflichtet sind, die in Richtlinie 89/391/EWG vorgesehene Evaluierung der Gefahren vorzunehmen. Zwar bemühen sich viele europäische Staaten, ihren Pflichten nachzukommen, doch ist nicht klar, ob solche Evaluierungen tatsächlich vorgenommen werden.

In der kanadischen Provinz British Columbia enthält die Arbeitsschutzregelung, die im Rahmen des Arbeitnehmerentschädigungsgesetzes angenommen wurde, spezielle Vorschriften für die Fischerei und insbesondere für bestimmte Fischfangmethoden (z.B. die Wandnetz-, Langleinen-, Ringwaden-, Schleppnetz- und Schleppleinenfischerei).

Förderprogramme und Verständigung mit Fischern

Die hohe Zahl von tödlichen Unfällen und Verletzungen im Fischereisektor hat die Entwicklung von Sicherheits- und Gesundheitsschutzprogrammen in vielen Ländern beschleunigt. Diese Programme zielen teils auf eine konsequentere Anwendung von Gesetzen und Vorschriften ab, teils auf eine Verbesserung der Sicherheit und Gesundheit ohne Rückgriff auf gesetzliche Vorschriften. Häufig stellen Verbände der Fischereiindustrie, z.B. die Arbeitgeberverbände, Sicherheits- und Gesundheitsschutzprogramme auf, um ihren Mitgliedern bei der Umsetzung der Vorschriften zu helfen, oder um Maßnahmen zu ergreifen, weil sie befürchten, andernfalls würden gesetzliche Vorschriften eingeführt, oder ganz einfach aus wirtschaftlichen oder moralischen Gründen.

In der kanadischen Provinz British Columbia z.B. ist die Förderung der Sicherheit Aufgabe des Arbeitnehmerentschädigungsrats. Alle einschlägigen Gesetze und Regelungen sind im Internet abzurufen. Außerdem gibt es eine Publikation mit dem Titel *Gearing up for safety: Safe work practices for commercial fishing in British Columbia* sowie Plakate, die Reeder und Besatzungen vor Gefahren und Unfällen warnen. In Neufundland spielt das Amt für die Zertifizierung der Berufsfischer eine wichtige Rolle bei der Information von Reedern und Fischern über Sicherheit und Gesundheit. Im Osten Kanadas wird zur Zeit ein Forschungsprojekt namens SafetyNet durchgeführt, das von den kanadischen Instituten für Gesundheitsforschung finanziert wird und an dem die Küstenwache, Gewerkschaften, Universitäten sowie die Kommission für Arbeitsschutz und Entschädigung und andere Gruppen teilnehmen und diejenigen Faktoren zu ermitteln suchen, die die Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz beeinflussen. Die Studie stützt sich auf mehrere Datenbanken staatlicher und nichtstaatlicher Organisationen ²⁵.

²⁵ Einzelheiten siehe <http://www.safetynet.mun.ca/content/ProjectProfiles.htm> (Seitenaufruf am 27. Nov. 2002).

Die Dänische Seeschiffahrtsbehörde hat einen Aktionsplan²⁶ veröffentlicht, der für Sicherheit und Gesundheitsschutz in der dänischen Handelsflotte und auf dänischen Fischereifahrzeugen einen neuen Kurs festlegt. Grundlage dieses Plans sind mehrjährige Bemühungen um eine Verbesserung des Arbeitsschutzes auf See, darunter der Ausbau arbeitsmedizinischer Dienste; die Entwicklung von Aufklärungsprogrammen für die Sicherheitsorganisationen des Fischerei- und des Schifffahrtssektors; neue arbeitsmedizinische Vorschriften; Behandlung von Krankheiten an Bord; Überwachung der gesundheitsrelevanten Bedingungen am Arbeitsplatz usw.

In Honduras wird ein Fischereiprogramm von einem Institut unterstützt, das sich mit den Problemen von Fischern befaßt und vom Staat finanziert wird. Im Mittelpunkt dieses Programms steht der Arbeitsschutz mit dem Schwerpunkt Prävention. An der Durchführung sind mehrere staatliche Stellen beteiligt.

In Italien hat das Nationale Institut für Sicherheit und Prävention am Arbeitsplatz (ISPESL) eine Studie eingeleitet, in deren Rahmen Arbeitsunfälle und Berufskrankheiten in der Handelsschifffahrt und der Fischerei untersucht und entsprechende statistische Daten analysiert werden, und zwar auf der Grundlage der Daten des Funkmedizinischen Zentrums (CIRM) sowie von Unterlagen, die das Institut für soziale Sicherheit im Schifffahrtssektor (IPSEMA), die Seeschiffahrtsgesundheitsämter und die örtlichen Gesundheitsämter sowie Reedereien und Fischfangfirmen zur Verfügung gestellt haben; außerdem stellt das Institut Informations- und Unterrichtsmaterial für Seeleute zusammen. Informationen werden auch von der staatlichen Versicherungsanstalt für Arbeitsunfälle (INAIL) bereitgestellt. In Zusammenarbeit mit den staatlichen und den regionalen Ministerien für Landwirtschaft und Fischerei sowie mit der Europäischen Kommission hat der Verband der Fischereireeder eine Reihe ausführlicher und gut illustrierter Publikationen über Gesetzgebung und Praxis des Arbeitsschutzes im Fischereisektor herausgegeben. Auch der Verband der Fischereireeder von Molfetta hat in Zusammenarbeit mit der EU, dem Landwirtschaftsministerium, der Generaldirektion für Fischerei und Aquakultur sowie dem Amt für Aquakultur und Fischerei von Apulien eine Reihe von Publikationen herausgegeben, darunter Modelle für die Gestaltung von Sicherheitsprogrammen, eine Beschreibung sicherer Arbeitsmethoden an Bord von Fischereifahrzeugen, einen Leitfaden zur ärztlichen Hilfe an Bord von Fischereifahrzeugen sowie Texte zu anderen Themen.

In Chile setzt die Asociación Chilena de Seguridad (ACHS) seit mehreren Jahren ein Sicherheitsprogramm für die gewerbliche Fischfangflotte um. In den Jahren 1992-1998 konnte durch Fortbildung in Bereichen wie Unfallverhütung

²⁶ Abzurufen unter http://soefart.inforce.dk/graphics/Synkron-Library/DMA/UK_PDF/Publications/PDF/AP2005.pdf (Seitenaufwurf am 27. Nov. 2002).

sowie durch Erfahrungsaustausch auf Landesebene die Unfallquote beständig gesenkt werden. Die ACHS hat verschiedene Methoden, die Firmen zu unterstützen; sie organisiert sowohl allgemeine Lehrgänge (einschließlich Erster Hilfe) als auch Lehrgänge für einzelne Fischfangmethoden. Des Weiteren hat sie eine Reihe von Handbüchern, Videos und Plakaten zu Themen wie Sicherheit auf See, Sicherheit beim Schleppnetzfang, Überleben auf See, Navigations-sicherheit, Sicherheit bei der Vorbereitung und Reparatur der Netze und anderen Fragen herausgegeben.

In Neuseeland wurde 2001 die Beratungsgruppe Sicherheit und Gesundheit in der Fischereiiindustrie eingerichtet, die von der Industrie geleitet und vom Amt für Sicherheit auf See koordiniert wird. Diese Gruppe prüft die Sicherheit und den Gesundheitsschutz in der gewerblichen Fischerei und wirkt bei der Planung, Umsetzung und Förderung von Unfallverhütungsprogrammen in diesem Sektor mit.

In den Vereinigten Staaten betreibt der Verband der Fischereireeder des Nordpazifik (NPFVOA) ein Aufklärungs- und Weiterbildungsprogramm für Sicherheitsfragen, das im wesentlichen durch Mitgliedsbeiträge, aber auch durch Unterrichtsgebühren und den Verkauf von Material finanziert wird. Mitglieder sind vor allem Besitzer von Fischereifahrzeugen und Firmen des Fischereisektors, von kleinen Lachsbooten, die von einem einzigen Fischer betrieben werden, bis zu großen Schiffen mit Verarbeitungsanlagen und 150köpfigen Besatzungen. Der Verband kooperiert auch mit Versicherungsgesellschaften und -maklern, Seerechtsanwälten und Firmen, die mit der Fischereiiindustrie zusammenarbeiten. Er arbeitet ferner eng mit der US-Küstenwache, der Arbeitsschutzbehörde des US-Arbeitsministeriums sowie vielen bundesstaatlichen Stellen zusammen. Das NPFVOA-Sicherheitsprogramm setzt sich aus drei Hauptkomponenten zusammen: ein umfassendes Sicherheitshandbuch, mehrere Videofilme über Sicherheit und Überleben auf See und ein Ausbildungsprogramm für Besatzungsmitglieder. Der NPFVOA veröffentlicht eine Vierteljahreszeitschrift, die über sein Sicherheitsprogramm, andere einschlägige Sicherheitsfragen und schwere Schiffsunfälle berichtet.

Pflichten der Arbeitgeber/Reeder und Rechte und Pflichten der Fischer

In vielen Ländern sind Pflichten der Arbeitgeber in den staatlichen und regionalen Arbeitsgesetzen festgelegt, die für alle Arbeitnehmer gelten (und häufig die Grundsätze des Übereinkommens Nr. 155 und anderer IAO-Normen spiegeln). Im allgemeinen scheinen die Reeder an diese Vorschriften gebunden zu sein. In manchen Ländern²⁷ sind entsprechende Bestimmungen auch im See-

²⁷ Estland, Mexiko, Neuseeland, Norwegen, Spanien.

mannsgesetz oder im Schiffsrecht enthalten. In einigen Ländern sind diese Angelegenheiten Gegenstand spezieller Regelungen für den Fischereisektor.

In Neuseeland z.B. sieht das auch für den Fischfang geltende Gesetz über die Beförderung zur See vor, daß die Arbeitgeber für die Sicherheit der Seeleute Sorge tragen. Sie haben alle durchführbaren Maßnahmen zu ergreifen, um den Seeleuten ein sicheres und seetüchtiges Schiff sowie einen sicheren Arbeitsplatz zur Verfügung zu stellen und dies aufrechtzuerhalten; um den Seeleuten an Bord Einrichtungen bereitzustellen, die ihrer Sicherheit und Gesundheit dienen; um sicherzustellen, daß die Seeleute während ihres Aufenthaltes an Bord nicht Gefahren ausgesetzt sind, die durch die Anordnung, Aufstellung, Handhabung, Lagerung oder Benutzung von Dingen auf dem Schiff oder in der Nähe des Schiffes entstehen; um Verfahren für das Verhalten in Notfällen zu entwickeln, die entstehen können, während sich die Seeleute auf dem Schiff befinden. Darüber hinaus sind die Arbeitgeber verpflichtet, die Seeleute zu informieren. Auch in Norwegen ist vorgesehen, daß – sofern dies nicht ausdrücklich anders geregelt ist – die Reederei und der Kapitän sicherstellen, daß die Arbeit an Bord im Einklang mit den einschlägigen Regelungen geplant, organisiert und durchgeführt wird. In allen Angelegenheiten im Zusammenhang mit der Arbeit und der dienstfreien Zeit an Bord ist die Sicherheit und Gesundheit der Arbeitnehmer zu gewährleisten. Den Arbeitnehmern dürfen durch die Sicherheits- und Gesundheitsschutzvorkehrungen an Bord unter keinen Umständen Kosten entstehen. Des weiteren haben die Pflichten der Arbeitnehmer und ihrer Vertreter keinen Einfluß auf die Verantwortung der Reederei. In der kanadischen Provinz British Columbia sind die Pflichten der Arbeitgeber im Arbeitnehmerentschädigungsgesetz generell festgelegt; die allgemeinen Aufgaben der Reeder und Kapitäne des Fischereisektors sind in den Arbeitsschutzbestimmungen unter „Fischfang: Allgemeine Vorschriften“ festgelegt.

Gleiches gilt für die Gesetze und Regelungen zu den Rechten der Fischer. Diese sind im allgemeinen Arbeitsrecht oder im Seemannsgesetz oder dem Schiffsrecht niedergelegt. In Kanada z.B. sind die Rechte und Pflichten der Arbeitnehmer in der Gesetzgebung der Provinzen allgemein festgelegt. In Neufundland werden diese Angelegenheiten für Schleppnetz Fischer auch in Kollektivvereinbarungen geregelt. In Estland muß der Kapitän in dem Fall, daß mehr als die Hälfte der Besatzung ihn auffordert, die Seetüchtigkeit des Schiffs zu prüfen, oder in dem Fall, daß der Obermaat oder der Obermaschinist dies für den Teil des Schiffs fordert, für den er verantwortlich ist, mit dem Amt in Verbindung treten, das die staatliche Aufsicht über die in Estland registrierten Schiffe ausübt, und es um die Prüfung der Seetüchtigkeit des Schiffs ersuchen. In Neuseeland muß jeder Arbeitgeber von Seeleuten auf neuseeländischen Schiffen (einschließlich Fischereifahrzeugen) sicherstellen, daß jeder Seemann alle Ergebnisse der Sicherheits- und Gesundheitskontrollen erhält; und alle Seeleute, die dies verlangen, erhalten die Ergebnisse der Kontrolle der Bedingungen auf ihrem Schiff.

Es gibt ferner einen Trend dahingehend, daß die Bestimmungen betreffend die Arbeitsschutzausschüsse so weit wie möglich auf den Fischereisektor ausgedehnt werden. In Norwegen z.B. gibt es detaillierte Regelungen für Arbeitsschutzausschüsse und Sicherheitsberater (Wahl, Schutz, Recht auf Einstellung der Arbeit, Aufzeichnung der Sitzungen usw.). Diese Regelungen sind weitgehend dem allgemeinen Arbeitsrecht entnommen. In Spanien ist ab einer Betriebsgröße von 50 Personen ein Arbeitsschutzausschuß vorgeschrieben. In der kanadischen Provinz British Columbia bieten die Richtlinien zu den im Fischereisektor geltenden Arbeitsschutzbestimmungen Flexibilität bei der Einrichtung eines förmlichen Sicherheits- und Gesundheitsprogramms, wenn es wenig wahrscheinlich ist, daß das Schiff genügend Beschäftigte für ein solches Programm hat.

Einige Länder legen nicht nur die Verpflichtungen der Reeder und/oder Kapitäne fest, sondern auch die der Fischer. So etwa in der kanadischen Provinz British Columbia, wo die „Besatzungsmitglieder alle sinnvollen Vorkehrungen treffen müssen, um ihre eigene Gesundheit und Sicherheit sowie die anderer Personen an Bord des Fischereifahrzeugs sicherzustellen“. In Norwegen ist jeder Arbeitnehmer verpflichtet, Befehle und Anordnungen zu befolgen; er hat Aufträge auszuführen, Vorsicht walten zu lassen und in jeglicher Hinsicht dazu beizutragen, daß das Leben, die Gesundheit und das Wohl vorschriftsgemäß geschützt werden. Die Arbeitnehmer müssen des weiteren die vorgeschriebene persönliche Schutzausrüstung benutzen und auf andere Art zur Verhütung von Unfällen und Gesundheitsschäden beitragen. Sie müssen der verantwortlichen Person oder dem Schutzbeauftragten Defekte und Mängel melden, die eine Gefahr für Leben und Gesundheit darstellen könnten.

Maßnahmen auf Arbeitsplatz-/Betriebsebene

Eine der wichtigsten Entwicklungen im Schiffahrtssektor in den letzten Jahren ist die Ausarbeitung des Internationalen Sicherheitsmanagement-Codes (ISM). Dieser Code, der ursprünglich freiwillig war, heute jedoch durch Aufnahme in das Kapitel V des SOLAS-Übereinkommens (siehe oben) für viele Schiffe bindend ist, schreibt ein Sicherheitsmanagementsystem an Bord vor²⁸. In Neuseeland z.B. gelten die Vorschriften für Sicherheitsmanagementsysteme auf Schiffen auch für den Fischereisektor. Die IAO hat kürzlich Richtlinien zu

²⁸ Die Dreigliedrige Tagung der IAO über den Arbeitsschutz in der Fischereiindustrie (Dez. 1999) kam u.a. zu dem Schluß, daß Sicherheit und Gesundheit nicht allein durch gesetzliche Vorschriften zu erreichen sind. In der Fischereiindustrie sollte eine Sicherheitskultur gefördert werden, darunter auch der Einsatz betriebsgerechter Sicherheitsmanagementsysteme und die Verbreitung von Sicherheitsinformationen. Regierungen, Arbeitgeber und Arbeitnehmer sollten bei der Entwicklung und Umsetzung solcher Systeme mitwirken.

Arbeitsschutzmanagementsystemen ausgearbeitet, die für Arbeitsschutzfragen auf Fischereifahrzeugen möglicherweise relevanter sind²⁹.

Risikobewertungen werden von vielen Mitgliedstaaten der Europäischen Union (wie auch den EFTA-Staaten und EU-Beitrittskandidaten) nach den Vorschriften der Richtlinie 89/391/EWG (siehe oben) durchgeführt. Zwar gelten die Vorschriften für Sicherheitsbewertungen für alle Schiffe, doch offenbar halten sich Besitzer kleiner Schiffe nicht daran. Bemerkenswert ist, daß in manchen Ländern viele Schiffe zu klein sind, um unter die Vorschriften der Richtlinie 93/103/EG zu fallen, welche ausschließlich Fischereifahrzeuge betrifft, sie jedoch die Richtlinie 89/391/EWG einhalten müssen. Im Vereinigten Königreich fördert die Hochseefischfangbehörde (siehe Kasten V.1) eine Risikobewertungsmethode. In Italien verpflichtet eine Verordnung den Reeder und den Kapitän, im Interesse der Sicherheit und Gesundheit an Bord Risikobewertungen (nach dem Vorbild des Systems im Vereinigten Königreich) durchzuführen. Auch Norwegen und Spanien haben solche Systeme eingeführt.

Spanien schreibt die Bewertung von Gesundheitsrisiken für Arbeitnehmer sowie Verfahren für die Organisation, den Betrieb und die Kontrolle der Präventionsdienste vor. Mit dieser Verfügung wird die Richtlinie 89/391/EWG umgesetzt.

Sicherheitsschulung an Bord

In einer Reihe von Ländern sieht die innerstaatliche Gesetzgebung vor, daß Arbeitgeber verpflichtet sind sicherzustellen, daß Fischer an einer Schulung an Bord teilnehmen (Erläuterungen zu Befähigungszeugnissen und Berufsausbildung sind den entsprechenden Abschnitten dieses Berichts zu entnehmen). Einige Länder gaben an, daß Seeleute besondere Voraussetzungen zu erfüllen haben, für Fischer ist dies nur in wenigen Ländern der Fall. Eine solche Schulung ist besonders wichtig um zu gewährleisten, daß die Besatzung mit dem Schiff und seiner Ausrüstung vertraut ist und weiß, wo sich die Rettungs- und die Brandbekämpfungsausrüstung befindet.

In der kanadischen Provinz British Columbia sehen die Arbeitsschutzbestimmungen im Kapitel „Fischereifahrzeuge: Allgemeine Vorschriften“ vor, daß der Kapitän vor Beginn einer jeden Saison sicherstellen muß, daß jedes Besatzungsmitglied die Betriebsmerkmale des Schiffs kennt (die einzelnen Bereiche

²⁹ Die Richtlinien bieten ein mit anderen Managementnormen und -leitfäden vereinbares Modell. Sie sind rechtlich nicht bindend und sollen innerstaatliche Gesetze und Vorschriften sowie angenommene Normen nicht ersetzen. Sie spiegeln die Werte der IAO – so etwa die Dreigliedrigkeit – sowie einschlägige Normen wie die Übereinkommen Nr. 155 und 161. Siehe IAA: *Guidelines on occupational safety and health management systems, ILO-OSH 2001* (Genf, 2001).

Kasten V.1**Risikobewertung im Vereinigten Königreich**

Laut der Verordnungen für Handelsschiffe und Fischereifahrzeuge (Arbeitsschutz) von 1997, die 1998 in Kraft traten, müssen die Betreiber von Schiffen eine schriftliche Erklärung über ihre Grundsätze im Hinblick auf den Arbeitsschutz vorlegen und diese so oft wie notwendig überarbeiten; ferner müssen sie Risikobewertungen vornehmen, um Risiken für die Gesundheit und Sicherheit der Arbeitnehmer bei der regulären Ausübung ihrer Tätigkeiten oder Pflichten zu ermitteln.

Die Hochseefischfangbehörde hat zusammen mit den Fischereiverbänden und dem See- und Küstenwachamt des Vereinigten Königreichs (MCA) für Fischereireeder eine Mappe zum Thema Sicherheit auf Fischereifahrzeugen zusammengestellt. Diese Mappe enthält eine Reihe von Formularen, die für die Ausarbeitung der in den Verordnungen vorgesehenen Grundsatzserklärung und Risikobewertungen verwendet werden. Die Grundsatzserklärung zur Sicherheit des Fischereifahrzeugs bietet Raum für Informationen über das Schiff, die Besatzungsstärke, die Namen des Eigentümers, des Kapitäns und der Person, die für Gesundheit und Sicherheit verantwortlich ist, sowie eine Erläuterung der verschiedenen Notfallmaßnahmen. Im Formular erläutert der Eigentümer, wie er das Schiff im Einklang mit der Verordnung von 1997 und anderen Gesundheits- und Sicherheitsvorschriften betreiben will, um das Unfall- und Krankheitsrisiko möglichst gering zu halten. Das Formular erfaßt die Sicherheitsausrüstung, Notfallmaßnahmen und Risikobewertungen für Tätigkeiten und Bereiche des Schiffs, welche alle zwölf Monate – oder bei erheblichen Veränderungen auch häufiger – durchgeführt werden. Persönliche Ausrüstung und Schutzausrüstung, Information, Weiterbildung und Instruktionen, die für die Sicherheit des Schiffs und der Besatzung erforderlich sind, werden im Einklang mit der Verordnung zur Verfügung gestellt. Das Formular enthält auch einen Abschnitt mit der Überschrift „Erklärung der Besatzung“; hier erklären die Besatzungsmitglieder, daß sie gültige, vom MCA anerkannte Befähigungszeugnisse für das Überleben auf hoher See, Brandbekämpfung und Erste Hilfe besitzen; daß sie eine Einführung in die Sicherheitsvorschriften für die Arbeit an Bord erhalten haben, daß ihnen die Sicherheitsausrüstung und die Verfahren erklärt worden sind; daß sie über die vorgenommenen Risikobewertungen informiert wurden; und daß sie alle Vorschriften zur Sicherheit und Gesundheit im Zusammenhang mit dem Schiff einhalten werden. Eine detaillierte Checkliste für die Sicherheitsausrüstung liegt bei. Außerdem werden Ratschläge und Beispiele für die Durchführung der Bewertung gegeben.

Quelle: *Fishing Vessel Safety Folder*, Sea Fish Industry Authority, Vereinigtes Königreich.

sind aufgelistet). Neue Besatzungsmitglieder nehmen ebenfalls an einer Schulung teil. Des weiteren muß der Kapitän für Notfälle Verfahren festlegen und Aufgaben verteilen und dafür sorgen, daß zu Beginn der Fangsaison sowie anschließend in regelmäßigen Abständen Übungen abgehalten werden. Die Arbeitgeber von Seeleuten (einschließlich Fischern) in Neuseeland müssen alle durchführbaren Maßnahmen ergreifen, um sicherzustellen, daß jeder Seemann, der auf dem Schiff eine Arbeit verrichtet oder eine Anlage benutzt oder einen Stoff handhabt, entweder selbst über genügend Wissen und Erfahrung auf See verfügt, daß es unwahrscheinlich ist, daß er sich oder einer anderen Person ein Leid zufügt, oder von einer Person mit diesem Wissen und dieser Erfahrung

beaufsichtigt wird; und daß jeder Seemann angemessen geschult ist im sicheren Umgang mit allen Anlagen, Objekten und Stoffen sowie mit der Schutzkleidung und -ausrüstung, die er möglicherweise benutzen oder handhaben muß.

EU, EFTA und EU-Beitrittskandidaten setzen die einschlägigen Vorschriften der Richtlinie 93/103/EG zu diesem Thema im allgemeinen um. In Italien sieht eine Verordnung vor, daß Reeder sicherstellen müssen, daß jeder Arbeitnehmer auf See ausreichend und angemessen in Gesundheits- und Sicherheitsfragen unter besonderer Berücksichtigung der Art des fraglichen Schiffs und der an Bord verrichteten Arbeiten geschult wird. Die Schulung findet statt bei der Einschiffung und wenn neue Arbeitsausrüstung, neue Technologien sowie gefährliche Materialien oder Stoffe eingeführt werden. In Norwegen muß jeder Arbeitnehmer die erforderliche Schulung erhalten, um in der Lage zu sein, die Arbeit sicher und zweckdienlich auszuführen; bevor er Zugang zu Bereichen erhält, in denen erhebliche oder besondere Gefahren auftreten können; wenn neue Technologien eingeführt werden. Des weiteren muß die Schulung regelmäßig wiederholt werden und ist zu dokumentieren. In Rumänien muß der Kapitän ausführlich über Arbeitsunfälle und Berufskrankheiten sowie über die im Fall eines Unfalls zu ergreifenden Maßnahmen und über Maßnahmen unterrichtet werden, wie die Stabilität unter allen Bedingungen sicherzustellen ist. In Spanien hat der Reeder zu gewährleisten, daß die Arbeitnehmer und ihre Vertreter angemessene Schulung und Information über Sicherheit und Gesundheit an Bord erhalten. Besondere Maßnahmen für den Fischfang sind in einer speziellen Verfügung festgelegt. In Estland muß die Schulung der Besatzungsmitglieder in Arbeitsschutzfragen vom Reeder organisiert werden (dies gilt für alle Schiffe, nicht allein für Fischereifahrzeuge).

Persönliche Schutzausrüstung, sichere und ergonomische Ausrüstung, manuelle Handhabung von Lasten

In einigen Ländern muß laut innerstaatlicher Gesetzgebung allen Arbeitnehmern persönliche Schutzausrüstung zur Verfügung gestellt werden. In Mexiko z.B. wird dies durch das Bundesarbeitsrecht geregelt. In anderen Ländern gibt es Gesetze und/oder Regelungen über die persönliche Schutzausrüstung von Seeleuten im allgemeinen. In einigen wenigen Ländern gibt es besondere Vorschriften für Fischereifahrzeuge. Ebenso wie in anderen Bereichen führen die EU, die EFTA-Staaten und die EU-Beitrittskandidaten die Vorschriften der Richtlinie 93/103/EG sowie andere EU-Vorschriften durch.

In der kanadischen Provinz British Columbia sehen die Arbeitsschutzvorschriften im Kapitel „Fischereifahrzeuge: Allgemeine Vorschriften“ im Hinblick auf Überlebensanzüge (die in den eisigen Gewässern von British Columbia unverzichtbar sind) vor, daß auf Fischereifahrzeugen ein Überlebensanzug für jedes Besatzungsmitglied vorhanden sein muß. Wer die Anzüge zur Verfügung stellt, ist allerdings nicht festgelegt. Dennoch trägt der Kapitän bei Nichteinhaltung die Verantwortung. In Neufundland sind Fragen der Schutzausrüstung

im Arbeitsschutzgesetz und seinen Durchführungsbestimmungen geregelt. In Estland hingegen schreibt das Seemannsgesetz vor, daß der Reeder auf seine Kosten den Besatzungsmitgliedern die Arbeitskleidung, Spezialbekleidung und Schutzausrüstung bereitstellen muß, die sie für ihre Arbeit benötigen.

In Norwegen muß persönliche Schutzausrüstung benutzt werden, wenn ein Risiko weder durch gewöhnliche technische Schutzvorkehrungen noch durch Maßnahmen, Methoden oder Verfahren im Zusammenhang mit der Arbeitsorganisation beseitigt oder hinreichend begrenzt werden kann. Es gibt spezifische Vorschriften zur persönlichen Schutzausrüstung. Es gibt ferner Vorschriften zur Verwendung, zur Beschaffung und zur Einübung des Gebrauchs persönlicher Schutzausrüstung. In Rumänien muß der Reeder sicherstellen, daß das Schiff vorschriftsgemäß mit dem technischen Material ausgestattet ist, das sichere Arbeit an Bord gewährleistet; er muß sicherstellen, daß die Besatzungsmitglieder mit persönlichem Arbeits- und Schutzgerät ausgerüstet sind (Schutzwerkzeug, Material und Sicherheitsvorrichtungen); er muß die Gewähr für die Arbeits- und Lebensbedingungen an Bord übernehmen. In der Republik Korea hat der Reeder laut Verordnung des Ministeriums für See und Fischerei die Aufgabe, das Arbeitsgerät zu warten, Medikamente zur Verfügung zu stellen, die Arbeitnehmer in Sicherheits- und Hygienefragen zu schulen und alles Notwendige zu tun, um Gefahren am Arbeitsplatz zu verhüten und gesunde Arbeitsbedingungen an Bord zu gewährleisten.

Sichere und ergonomische Ausrüstung

Die Sicherheit kann selbstverständlich dadurch erhöht werden, daß das Schiff nach einem Mindeststandard geplant und gebaut wird. Eine Reihe von Ländern haben Forschungen angestellt, um u.a. die Planung von Schiffen zu verbessern, damit die Ausrüstung ordnungsgemäß abgeschirmt und mit geeigneten Notstopps versehen ist und die Ausrüstung an Bord besser verstaut werden kann (z.B. um ausreichend Raum für sichere Arbeit zu schaffen). Die innerstaatliche Gesetzgebung mehrerer Länder betraut die Reeder mit der Verantwortung für die Sicherheit des Schiffs und seiner Ausrüstung (soweit dies möglich ist).

In der kanadischen Provinz British Columbia beispielsweise muß der Reeder sicherstellen, daß alle Maschinen und Ausrüstungsgegenstände an Bord ihre Funktion erfüllen und sicher sind. Der Reeder muß ferner dafür Sorge tragen, daß die beweglichen Teile elektrisch betriebener Maschinen soweit möglich mit Sicherungsvorrichtungen zu versehen sind, sofern sie eine Gefahr für die Besatzung darstellen. Des weiteren gibt es Vorschriften zum Ausrutschen und Stolpern, zur Reiseplanung (durch den Kapitän), Zugang und Zutritt, Schutz vor dem Fallen, Öffnungen an Deck, Geräte für die Kontrolle der Ausrüstung, Beleuchtung und andere Angelegenheiten im Zusammenhang mit der Ausstattung.

Im Hinblick auf die Arbeit an Bord gibt es in Norwegen einige Regelungen bezüglich dessen, wie die Ausrüstung gestaltet und aufgestellt wird und wie sie zu benutzen und zu kontrollieren ist; vorgeschrieben sind auch die Ausrüstung

für besondere Risiken. Die Arbeitnehmer werden entsprechend theoretisch und praktisch geschult und in die Benutzung der Ausrüstung eingewiesen. In Neuseeland sind die Arbeitgeber der Seeschifffahrt gesetzlich verpflichtet, alle möglichen Maßnahmen zu ergreifen, um sicherzustellen, daß Anlagen (Ausrüstung, Armaturen, Möbel, Arbeitsgerät, Maschinen, Maschinerie, Werkzeug und Fahrzeug), die von den Seeleuten an Bord benutzt werden, so aufgestellt, gestaltet, konstruiert und gewartet sind, daß sie ohne Gefahr benutzt werden können. In Rumänien gibt es ein besonderes Gesetz für die Schifffahrt, das vorschreibt, daß der Reeder die technische Wartung des Schiffs gewährleistet und alle Schäden, die die Sicherheit und Gesundheit an Bord beeinträchtigen könnten, so bald wie möglich beheben läßt; daß der Reeder Maßnahmen ergreift, um sicherzustellen, daß auf dem Schiff und in allen Einrichtungen an Bord ein einwandfreier Hygienestandard aufrechterhalten wird, und daß der Reeder gewährleistet, daß das Schiff mit den erforderlichen Rettungsmitteln ausgerüstet ist. In Spanien werden die europäischen Richtlinien 89/655/EG und 95/63/EG über die Mindestvorschriften zu Sicherheit und Gesundheitsschutz aller Arbeitnehmer durch eine Regierungsverordnung umgesetzt. Fischereifahrzeuge in Malaysia müssen mit einer elementaren Sicherheitsausrüstung wie etwa Schwimmwesten und Feuerlöschern ausgestattet sein.

In den EU-Mitgliedstaaten gilt die Richtlinie 90/269/EWG des Rates über die Mindestvorschriften bezüglich der Sicherheit und des Gesundheitsschutzes bei der manuellen Handhabung von Lasten, die für die Arbeitnehmer insbesondere eine Gefährdung der Lendenwirbelsäule mit sich bringt, auch für den Fischereisektor. In der kanadischen Provinz British Columbia hat der Kapitän sicherzustellen, daß die Besatzungsmitglieder die richtigen Hebetekniken beherrschen und einsetzen. In Neufundland sind diese Angelegenheiten durch die Arbeitsschutzbestimmungen im allgemeinen erfaßt. In Norwegen enthalten die Bestimmungen für die Arbeit auf Schiffen (einschließlich Fischereifahrzeugen) auch einen Abschnitt über die manuelle Handhabung von Gegenständen (der sich offenbar auf entsprechende Bestimmungen für alle Arbeitnehmer stützt). Diese Vorschriften gelten für die Arbeitsorganisation sowie die Information und Schulung der Arbeitnehmer.

Aufzeichnung und Meldung von tödlichen Unfällen, Verletzungen und Krankheiten

Die Dreigliedrige Tagung der IAO über den Arbeitsschutz in der Fischereiindustrie gelangte zu folgenden Schlußfolgerungen:

Notwendig sind verlässliche Daten und statistische Angaben, um die Sicherheits- und Gesundheitsprobleme von Fischern zu ermitteln und gezielt und effektiv darauf einzugehen. Ein gravierendes Problem ist die Tatsache, daß über Arbeitsunfälle und Berufskrankheiten von Fischern nicht regelmäßig Bericht erstattet wird. Regierungen, Arbeitgeberverbände und Arbeitnehmerverbände sollten die Entwicklung oder Verbesserung von Berichterstattungsverfahren unterstützen.

Regierungen sollten Versicherungsträger ersuchen, gegebenenfalls Informationen über Unfälle, Verletzungen und Krankheiten zur Verfügung zu stellen.

Wichtig ist eine Harmonisierung der Daten. Die Datensammlung zu Arbeitsunfällen und Berufskrankheiten in der Fischereiindustrie kann durch die Verwendung von Standardformularen verbessert werden. Statistische Daten sowie Schlußfolgerungen und Erkenntnisse sollten veröffentlicht und insbesondere Arbeitgebern und Fischern zugänglich gemacht werden. Um zu verhindern, daß statistische Daten über die Fischerei in der allgemeineren Kategorie „Land- und Forstwirtschaft, Jagd und Fischerei“ untergehen, sollten die Regierungen Klassifikationssysteme verwenden, die mit der Internationalen Systematik der Wirtschaftszweige (ISIC, Rev. 3) vereinbar sind, wie es von der IAO empfohlen wird.

Die Tatsache, daß über tödliche Unfälle, Verletzungen und Krankheiten von Fischern in vielen – aber nicht allen – Ländern der Welt nicht regelmäßig Bericht erstattet wird, ist ein ernstes Problem. Das Amt hat sich daher bemüht festzustellen, wo es Gesetze und Bestimmungen gibt, die die Aufzeichnung und Meldung solcher Informationen vorschreiben. Häufig sind solche Vorschriften in der für alle Arbeitnehmer geltenden Gesetzgebung zu finden³⁰. In vielen Ländern³¹ sind die Vorschriften zur Berichterstattung und Meldung der Unfälle von Fischern in den für alle Seeleute geltenden gesetzlichen Bestimmungen enthalten. In Kanada gibt es – zumindest in einigen Provinzen – besondere Bestimmungen für den Fischereisektor. In anderen Ländern (z.B. Malaysia) wird die Berichterstattung über Unfälle offenbar gefördert, aber nicht zwingend vorgeschrieben.

In vielen Ländern muß der Kapitän Unfälle und Krankheiten an Bord in das Logbuch eintragen. In anderen Fällen oder zusätzlich schreiben auch Arbeitgeber oder Reeder dies generell vor. Die Kriterien für die Berichterstattung sind zwar unterschiedlich, Todesfälle müssen jedoch generell gemeldet werden. In manchen Ländern³² müssen nicht nur Unfälle, sondern auch Krankheiten gemeldet werden. In Italien muß über Verletzungen Bericht erstattet werden. Einige Länder schreiben darüber hinaus vor, daß über „gefährliche Ereignisse“ (Neuseeland) oder „Zwischenfälle“ (Neuseeland) berichtet wird. Im Vereinigten Königreich gilt jeder Vorgang, bei dem eine an Bord befindliche Person schwer verletzt oder getötet wird, als Unfall (über den Bericht zu erstatten ist). Ein Beispiel für speziell für die Fischerei konzipierte Regelungen gibt es in der kanadischen Provinz British Columbia, wo die Besatzungsmitglieder dem Kapitän über alle Verletzungen Bericht zu erstatten haben, welcher unverzüglich den

³⁰ Queensland (Australien), Rumänien.

³¹ Italien, Mexiko, Neuseeland, Norwegen, Spanien.

³² Australien (Queensland), Spanien.

Reeder über alle Verletzungen unterrichten muß, die ärztlicher Versorgung bedürfen, und der alle Verletzungen im Logbuch aufzeichnen muß. Laut Arbeitsschutzbestimmungen muß der Arbeitgeber alle Verletzungen und Krankheiten, über die Bericht erstattet worden ist, aufzeichnen und diese Aufzeichnungen mindestens zehn Jahre lang aufbewahren. Die Aufzeichnungen über die Verletzungen eines Arbeitnehmers müssen diesem Arbeitnehmer auf dessen Ersuchen hin zugänglich gemacht werden. In Neufundland ist es Pflicht des Arbeitgebers, der Kommission von New Brunswick für Arbeitsschutz und Entschädigung (WHSCC), dem Arbeitsministerium der Provinz und dem betrieblichen Arbeitsschutzvertreter über Unfälle Bericht zu erstatten. Laut Arbeitsschutzgesetz müssen auch Ärzte der WHSCC und dem Arbeitsministerium die Diagnose von Berufskrankheiten melden. In ganz Kanada wird ein staatlicher Leitfaden für die statistische Erfassung von Arbeitsunfällen und Berufskrankheiten verwendet. Wenn Verletzungen nicht innerhalb einer bestimmten Frist gemeldet werden, kann eine Geldstrafe verhängt werden.

In Japan muß der Reeder dem Ministerium für Land, Infrastruktur und Transport Bericht erstatten über Unfälle und Krankheiten von Arbeitnehmern auf Schiffen, die vom Seemannsgesetz erfaßt werden. Der Minister legt jährlich einen Bericht über Arbeitsunfälle und Berufskrankheiten in diesem Sektor vor. Für Arbeitnehmer auf Schiffen, die nicht vom Seemannsgesetz erfaßt werden (d.h. in der Regel kleinere Schiffe) muß der Arbeitgeber im Einklang mit einer Verordnung über Arbeitsschutz, der das Betriebssicherheitsgesetz zugrunde liegt, einen Bericht über Unfälle, Todesfälle, Verletzungen und Krankheiten von Arbeitnehmern vorlegen.

In Malaysia werden die Fischer ermutigt, den Behörden, d.h. der Polizei und/oder dem Fischereiministerium, alle Unfälle auf See oder im Hafen zu melden, in die Fischer oder Fischereifahrzeuge verwickelt sind. In anderen Ländern muß der Seeschiffsbehörde, der Arbeitsbehörde, der Arbeitnehmerschadungskommission oder einer anderen Stelle Bericht erstattet werden.

In Mauretanien werden Arbeitsunfälle (nicht jedoch Berufskrankheiten) von überbetrieblichen Gesundheitsdiensten registriert. Im mexikanischen Arbeitsrecht gibt es besondere Bestimmungen für die Aufzeichnung und Meldung von Unfällen auf Schiffen. Der Arbeitgeber muß den zuständigen Hafenkaptän innerhalb von 24 Stunden über jeden Arbeitsunfall informieren, der in einem ausländischen Hafen geschehen ist; dieser Bericht wird dem mexikanischen Konsul oder, falls dies nicht möglich ist, dem Kapitän des ersten mexikanischen Hafens übergeben, in den das Schiff einläuft. Arbeitsunfälle werden der Arbeitsbehörde zur Kenntnis gebracht, welche das staatliche Register der Arbeitsunfälle und Berufskrankheiten laufend aktualisiert.

In den Vereinigten Staaten muß die Besatzung eines Fischereifahrzeugs dem Kapitän Bericht über Verletzungen, Krankheiten und sonstige Arten der Arbeitsunfähigkeit erstatten. Es ist gesetzlich vorgeschrieben, diese Bestimmung auf Fischereifahrzeugen auszuhängen. Die US-Küstenwache führt eine Statistik

über Unfälle, Todesfälle und Verluste auf Fischereifahrzeugen, um die Fortschritte der Behörde, der Reeder und der Fischer bei der Verbesserung der Sicherheitslage zu dokumentieren.

Die EU-Mitgliedstaaten, die EFTA-Staaten sowie die EU-Beitrittskandidaten setzen die Vorschriften der Richtlinie 93/103/EG um. In Spanien sieht das Arbeitsunfallverhütungsgesetz vor, daß der Arbeitgeber alle relevanten Informationen über Arbeitsunfälle und Berufskrankheiten (zusätzlich zu Informationen über andere Bereiche) aufbewahrt, durch die Arbeitnehmer mindestens einen Tag lang arbeitsunfähig gewesen sind. Des weiteren muß der Reeder laut Richtlinie 93/103/EG detailliert Vorkommnisse auf See aufzeichnen (im Logbuch oder einem speziell für diesen Zweck angelegten Dokument), die sich in irgendeiner Weise auf die Gesundheit der Arbeitnehmer an Bord ausgewirkt haben. Die Aufzeichnungen sind der Arbeitsbehörde zu übergeben. Im Vereinigten Königreich muß der Kapitän dem staatlichen Untersuchungsamt für Seeunfälle (MAIB) Bericht erstatten.

Norwegen verfügt über ein relativ vollständiges System für die Aufzeichnung von Todesfällen, Verletzungen und Krankheiten, die Zusammenstellung von Statistiken und die Bereitstellung von Informationen für Aufsichtsbehörden und Fischer, um zur Verhütung von Unfällen und Krankheiten beizutragen. Arbeitnehmer, die von der staatlichen norwegischen Versicherung gedeckt sind, melden berufsbedingte Verletzungen auf einem besonderen Formular. Beschäftigte, die von dieser Versicherung nicht gedeckt sind, melden solche Verletzungen auf einem Formular der norwegischen Seeschiffahrtsdirektion. Die Seeschiffahrtsdirektion nutzt die bei ihr eingehenden Informationen für ihre allgemeine Präventionsarbeit, für Sicherheitsberichte, statistische Zwecke und die Untersuchung schwerer Unfälle. Auf der Grundlage dieser und anderer Informationen wird beschlossen, welche Informationskampagnen für Reeder, Seeleute und Fischer durchgeführt und welche Themen in der Vierteljahresschrift der Direktion angesprochen werden. Über Berufskrankheiten wird der norwegischen Seeschiffahrtsdirektion nicht Bericht erstattet. Die Zeitschrift der Direktion veröffentlicht Statistiken.

Untersuchung von Seeunfällen

Die Dreigliedrige Tagung der IAO über den Arbeitsschutz in der Fischereindustrie kam u.a. zu dem Schluß, daß

die Untersuchungen und Ermittlungen im Zusammenhang mit allen Todesfällen auf See, in welche Fischereifahrzeuge verwickelt sind, in Übereinstimmung mit den internationalen Übereinkommen durchgeführt werden sollten.

In vielen Fällen werden die Untersuchungen im Zusammenhang mit Unfällen (oder zumindest schweren Unfällen) auf Fischereifahrzeugen von staatlichen Stellen durchgeführt. Nachstehend einige Beispiele für bestehende Systeme für die Untersuchung von Arbeitsunfällen, die Verletzungen zur Folge haben. Das

dänische Verfahren wird ausführlich beschrieben, weil es einen Überblick über das gesamte System gibt.

In Dänemark ist die Untersuchung von Seeunfällen und schweren Arbeitsunfällen Aufgabe der Abteilung für die Untersuchung von Seeunfällen, die eine unabhängige Abteilung innerhalb der Dänischen Schifffahrtsbehörde ist und deren Ermittlungen von den anderen Tätigkeiten der Behörde getrennt sind. Die Untersuchungen werden in Übereinstimmung mit einer Verordnung zur Untersuchung von Seeunfällen durchgeführt. Die Abteilung kann an der Untersuchung eines Seeunfalls auf einem ausländischen Schiff teilnehmen oder sie leiten, wenn dänische Interessen berührt sind. Wenn ein Unfall auf einem dänischen Schiff außerhalb der dänischen Hoheitsgewässer stattfindet, begibt sich ein Aufsichtsbeamter an den Ort des Zwischenfalls. Nach dänischem Recht muß die Abteilung unverzüglich informiert werden, wenn ein dänisches Handelsschiff oder Fischereifahrzeug in einen Zusammenstoß verwickelt ist, wenn es zu Auflaufen, Brand, Explosion, Leck, Schlagseite oder Kentern gekommen ist oder wenn ein Mensch stirbt oder schwerverletzt ist. Es ist Aufgabe des Kapitäns, den Unfall zu melden. Ist der Kapitän nicht dazu fähig, ist dies Aufgabe des Reeders. Hat die Abteilung ihre Untersuchungen abgeschlossen, wird ein Bericht über den Unfall verfaßt. Der Bericht muß eine Zusammenfassung der dem Unfall vorausgegangenen Ereignisse sowie, falls dies möglich ist, eine Schlußfolgerung enthalten. Darüber hinaus kann der Bericht Empfehlungen zu Maßnahmen enthalten, die solche oder ähnliche Unfälle künftig verhüten könnten. Der Bericht wird den unmittelbar beteiligten Personen unterbreitet und sodann im Internet veröffentlicht. Der Bericht wird ferner verschiedenen Organisationen einschließlich der dänischen Gewerkschaften zugeleitet. Der Bericht begründet keine rechtliche oder wirtschaftliche Haftung. Er wird dem Zentrum für Schifffahrtsordnung und Rechtsdienste zugeleitet, welches prüft, ob ein Verstoß gegen das Seerecht vorliegt. Abschließend erwägen die Ämter des dänischen Justizministeriums, das für die Frage strafrechtlicher Verfolgung zuständig ist, die Möglichkeit von Strafmaßnahmen.

Im Vereinigten Königreich ist das Untersuchungsamt für Seeunfälle (MAIB) befugt, die Untersuchung eines Unfalls zu beschließen. Die Untersuchungsberichte des MAIB werden veröffentlicht und einer breiten Öffentlichkeit zugänglich gemacht. Unfalldaten, die den ersten Berichten und Untersuchungen entnommen sind, werden zusammengestellt und gelegentlich vom MAIB daraufhin geprüft, ob bei Unfällen allgemeine Trends festzustellen sind.

Schlußfolgerungen

Die vorstehenden Ausführungen lassen einige allgemeine Schlußfolgerungen zu:

- in einer Reihe von Ländern sind die allgemeinen Arbeitsschutzgesetze und -vorschriften weitgehend auf den Fischereisektor anwendbar; allerdings ist

nicht sicher, ob diese Bestimmungen in allen Fällen für diesen Sektor geeignet sind und ob sie tatsächlich angewandt werden. Dies gilt insbesondere im Hinblick auf kleine Fischereifahrzeuge, da größere Schiffe gegebenenfalls von den gesetzlichen Vorschriften für Handelsschiffe erfaßt sind;

- Aufzeichnung, Berichterstattung und Meldung von tödlichen Unfällen, Verletzungen und Krankheiten – sowie die Verwendung dieser Informationen für die Zusammenstellung von Daten (z.B. Statistiken, Leitfäden usw.) für Fischer und Reeder – sind wichtige Elemente der Bemühungen, die Gesundheit und Sicherheit zu verbessern;
- Vorschriften sind ein wichtiges Instrument für die Verbesserung der Bedingungen, doch häufig ist bereits eine drohende Vorschrift ein gutes Mittel, um eine Verbesserung der Sicherheits- und Gesundheitsbedingungen zu bewirken;
- je kleiner das Schiff, desto weniger wahrscheinlich ist es, daß die Sicherheits- und Gesundheitsbedingungen vorschriftsmäßig sind, vor allem bei Schiffen von weniger als 15 m Länge, und zwar selbst in entwickelten Ländern;
- Vorschriften können sich – sofern es sie überhaupt gibt – ausschließlich oder vorwiegend mit dem Schiff und seiner Lebensrettungs- und Brandbekämpfungsausrüstung befassen, die Sicherheits- und Gesundheitsaspekte hierbei jedoch außer acht lassen;
- Sicherheits- und Gesundheitsprogramme sind tendenziell effektiver, wenn berufstätige Fischer stärker in die Diskussion und Gestaltung einbezogen werden; Vorschriften sind effektiver, wenn sie auf die Bedingungen des örtlichen Fischfangs zugeschnitten sind;
- Sensibilisierung für Risiken ist ein wichtiger Aspekt von Sicherheit und Gesundheit.

UNTERKUNFT AN BORD VON FISCHEREIFAHREUGEN

Die Zeit, die ein Fischereifahrzeug auf See verbringt, variiert zwischen einigen Stunden und mehreren Monaten. Die Unterkünfte können für Fischer, die an Bord essen und schlafen müssen, von erheblicher Bedeutung sein. Hierbei geht es nicht nur um Bequemlichkeit, sondern auch um Gesundheit. Zwar sind Fortschritte dahingehend festzustellen, daß relativ geräumige, saubere, ausreichend belüftete und verhältnismäßig schall- und vibrationsisolierte Unterkünfte zur Verfügung gestellt werden, doch es gibt nach wie vor zahlreiche Schiffe, deren Unterkünfte unbequem und ungesund sind. Mangelnder Komfort kann in hohem Maß ermüdend wirken. Zwar bewegen sich Schiffe im allgemeinen in einem Umfeld, das viele Menschen als weiträumig empfinden, doch die Innenräume eines Fischereifahrzeugs können extrem beengt sein, da aller verfügbare

Raum für den Fang, die Verarbeitung und die Lagerung von Fisch und anderen Meeresfrüchten benötigt wird. Werden hier keine Einschränkungen vorgenommen, dann kommt es zu einer Überbelegung der Unterkünfte. Beengte und unhygienische Unterkünfte sind Brutstätten für Krankheiten.

Die Frage der Unterkunft ist um so wichtiger, je länger der Aufenthalt auf See ist. Dies gilt selbst für Schiffe, die zwar häufig ein- und auslaufen, der Besatzung jedoch als zeitweiliges Zuhause dienen, vor allem dann, wenn alle oder einige der Besatzungsmitglieder an Land keinen Wohnsitz haben. Das Übereinkommen der IAO über die Quartierräume befaßt sich auch mit der Frage der medizinischen Versorgung an Bord, die angesichts der erwiesenermaßen hohen Unfall- und Verletzungsquote selbstverständlich von größter Bedeutung ist.

Internationale Normen

Normen der IAO

Das Übereinkommen (Nr. 126) über die Quartierräume auf Fischereifahrzeugen, 1966, setzt Normen für die Planung und Überwachung der Unterkünfte der Besatzung (einschließlich Genehmigung der Planung, Beschwerdeverfahren bei Nichtentsprechung sowie Besichtigungen), und es regelt die Unterbringung der Besatzung und die Anwendung der Bestimmungen auf schon bestehende sowie neue Fischereifahrzeuge. Die Bestimmungen zu den Unterkünften der Besatzung sind sehr detailliert und gehen u.a. ein auf Lage, Baustoffe, Wasserabfluß, Lüftung, Heizung, Beleuchtung, Größe der Schlafräume, Meßräume, sanitäre Einrichtungen, Krankenraum, Schiffsapotheke und Schiffsküche.

Das Übereinkommen gilt nicht für Schiffe mit weniger als 75 BRT, sofern nicht die zuständige Stelle in Übereinstimmung mit den Berufsverbänden der Reeder und der Fischer entscheidet, daß es vertretbar und durchführbar ist, die Bestimmungen auf Fischereifahrzeuge mit 25 bis 75 BRT anzuwenden. Eine weitere Bestimmung bietet die Möglichkeit, die Länge an Stelle des Raumgehalts als maßgebendes Merkmal zu verwenden; in diesem Fall gilt das Übereinkommen nicht für Schiffe und Boote von weniger als 24,4 m (80 Fuß) Länge, kann jedoch auf Fahrzeuge mit einer Länge von 13,7 bis 24,4 m (45 bis 80 Fuß) angewendet werden, wenn die zuständige Stelle nach Anhörung der zuständigen Berufsverbände entscheidet, daß dies tunlich und durchführbar ist. Unter bestimmten Voraussetzungen sind Ausnahmen für Fahrzeuge zulässig, die ihrem Heimathafen in der Regel weniger als 36 Stunden fernbleiben und deren Besatzung nicht ständig an Bord wohnt.

Bis zum 30. September 2002 ist das Übereinkommen von 22 Mitgliedstaaten ratifiziert worden³³.

Normen der IMO

Wie in diesem Kapitel bereits erwähnt, enthalten das Internationale Übereinkommen von Torremolinos über die Sicherheit von Fischereifahrzeugen von 1977 und das Torremolinos-Protokoll von 1993 mehrere Vorschriften zu Unterkünften auf Schiffen. Diese Instrumente befassen sich jedoch in erster Linie mit Fragen wie Schiffsstabilität und Brandbekämpfung und weniger mit Bequemlichkeit und Gesundheit.

Regionale Instrumente

Die Europäische Union hat sich in der Richtlinie 93/103/EG über die Mindestvorschriften für die Sicherheit und den Gesundheitsschutz bei der Arbeit an Bord von Fischereifahrzeugen (siehe den Abschnitt dieses Kapitels über Arbeitsschutzfragen) mit der Unterbringung der Besatzung befaßt. Die Artikel 4 und 5 beziehen sich auf Anhänge mit Vorschriften für „neue Fischereifahrzeuge“ (im allgemeinen ab 15 m Länge) bzw. für „vorhandene Fischereifahrzeuge“ (im allgemeinen ab 18 m, keine neuen Fischereifahrzeuge). Die für neue Schiffe geltenden Normen sind etwas anspruchsvoller als die für vorhandene Schiffe. Was die Unterkunft anbetrifft, so enthalten die Anhänge Bestimmungen zu Lüftung, Raumtemperatur, Aufenthalts- und Meßräumen, Schiffsküchen und sanitären Anlagen, wobei für neue Fischereifahrzeuge höhere Normen gelten. Die Bestimmungen dieser Richtlinie sind zwar nicht so detailliert wie die des Übereinkommens Nr. 126, doch sie erfassen einige Bereiche, die nicht vom Übereinkommen abgedeckt sind. Sie schreiben z.B. ausreichenden Schutz vor Vibrationen und Geräuschen vor, ferner den Schutz der Nichtraucher vor Belästigung durch Tabakrauch sowie eine schwächere Allgemeinbeleuchtung, um ruhende Arbeitnehmer nicht zu stören. Was die medizinische Versorgung anbetrifft, so wird auf die Richtlinie 92/29/EWG verwiesen.

Innerstaatliche Gesetzgebung und Praxis

Dieser Abschnitt stützt sich auf Berichte über die Anwendung des Übereinkommens Nr. 126, die der IAO von den ratifizierenden Staaten in Übereinstimmung mit Artikel 22 der Verfassung der IAO unterbreitet wurden, sowie

³³ Aserbaidshan, Belgien, Bosnien und Herzegowina, Brasilien, Dänemark, Deutschland, die ehemalige jugoslawische Republik Mazedonien, Dschibuti, Frankreich, Griechenland, Jugoslawien, Kirgistan, Niederlande, Norwegen, Panama, Russische Föderation, Sierra Leone, Slowenien, Spanien, Tadschikistan, Ukraine, Vereinigtes Königreich.

auf Informationen über andere Länder, die dem Amt zur Verfügung gestellt oder von ihm beschafft worden sind.

Geltungsbereich

In mehreren Ländern gibt es gesetzliche Vorschriften zur Unterkunft, welche ausschließlich für Fischereifahrzeuge bzw. für Fischer gelten³⁴. Im allgemeinen jedoch erfassen die einschlägigen Gesetze und Vorschriften alle Handelsschiffe bzw. alle Seeleute, ohne Fischereifahrzeuge oder Fischer auszuschließen³⁵. Einige Länder haben allgemeine Gesetze und Vorschriften zum Arbeitsplatz erlassen, die für Fischereifahrzeuge gelten³⁶.

Innerstaatliche gesetzliche Vorschriften zur Unterkunft enthalten häufig Ausnahmen von der Geltung:

- Zum Beispiel gelten die innerstaatlichen gesetzlichen Vorschriften oft nicht für Fischereifahrzeuge unter einer bestimmten Größe: z.B. weniger als 12 m³⁷; weniger als 25 bzw. 13,7 m³⁸; neue Fischereifahrzeuge von weniger als 15 m oder vorhandene Fischereifahrzeuge von weniger als 18 m (siehe EU-Richtlinie)³⁹, wodurch Fischereifahrzeuge von weniger als 24,4 m in manchen Fällen von den Bestimmungen ausgenommen sind, die über die EU-Richtlinie hinausgehen⁴⁰; weniger als 15 m (siehe EU-Richtlinie), wodurch bei Fischereifahrzeugen von weniger als 24 m Abweichungen zugelassen werden können und weniger strenge Bestimmungen festgesetzt werden⁴¹; weniger als 30 BRT⁴²; weniger als 37 T⁴³; weniger als

³⁴ Aserbaidshen, Belgien, Dänemark, Norwegen, Russische Föderation, Sierra Leone, Slowenien, Spanien, Ukraine, Vereinigtes Königreich (Ü.126 ratifiziert); Kanada (British Columbia), Litauen, Neuseeland, Rumänien und Tunesien.

³⁵ Aserbaidshen, Belgien, Brasilien, Deutschland, Frankreich, Griechenland, Niederlande, Norwegen, Panama, Russische Föderation, Slowenien, Spanien, Ukraine, Vereinigtes Königreich (Ü.126 ratifiziert); Australien, Estland, Indien, Indonesien, Japan, Republik Korea, Litauen, Mexiko, Polen, Rumänien, Tunesien, Vereinigte Staaten.

³⁶ Niederlande (Ü.126 ratifiziert); Australien, Indonesien, Kanada (Neufundland, Labrador) und Mexiko.

³⁷ Aserbaidshen, Frankreich, Russische Föderation und Ukraine (Ü.126 ratifiziert).

³⁸ Sierra Leone (Ü.126 ratifiziert).

³⁹ Belgien, Spanien und Vereinigtes Königreich (Ü.126 ratifiziert); Portugal.

⁴⁰ Spanien und Vereinigtes Königreich (Ü.126 ratifiziert).

⁴¹ Dänemark und Norwegen (Ü.126 ratifiziert).

⁴² Japan.

45 m im Hinblick auf das Torremolinos-Protokoll von 1993, und weniger als 24 m im Hinblick auf das Protokoll über Anforderungen im Hinblick auf Bau, Stabilität und Mannschaftsschutz⁴⁴; weniger als 24,4 m bzw. 75 T⁴⁵; und weniger als 100 T⁴⁶. Ein Land ist zu nennen, dessen innerstaatliche Gesetzgebung keine Ausnahme im Hinblick auf die Länge vorsieht⁴⁷.

- Darüber hinaus haben viele Länder bestimmte Arten von Fischereifahrzeugen ausgenommen, z.B. Schiffe für die Sport- oder Freizeitfischerei⁴⁸, Schiffe der Fischereiforschung und des Fischereischutzes⁴⁹, Schiffe, die sich vorwiegend durch Segel fortbewegen, jedoch über einen Hilfsmotor verfügen⁵⁰, im Walfang eingesetzte Schiffe und Boote⁵¹, Aalfischerboote⁵² sowie jedes Schiff, auf dem sich neuartige Einrichtungen befinden, sofern die Anwendung der Bestimmungen zur Folge hätte, daß die Entwicklung solcher Einrichtungen und ihr Einbau in Schiffe ernsthaft beeinträchtigt wäre⁵³.
- Andere Mitgliedstaaten nehmen bestimmte Navigationsgebiete vom Geltungsbereich aus, z.B. Fischereifahrzeuge, die nicht ins Ausland fahren⁵⁴ oder Schiffe, die im Küstenfischfang tätig sind, wenn die Anwendung angesichts des Arbeitsgebietes, der Art des Schiffs und der Tatsache, daß

⁴³ Deutschland (Ü.126 ratifiziert).

⁴⁴ Neuseeland.

⁴⁵ Panama (Ü.126 ratifiziert); Indien.

⁴⁶ Griechenland (Ü.126 ratifiziert); Vereinigte Staaten.

⁴⁷ Niederlande (Ü.126 ratifiziert).

⁴⁸ Aserbaidshjan, Belgien, Niederlande, Norwegen, Panama, Russische Föderation, Sierra Leone, Spanien, Ukraine und Vereinigtes Königreich (Ü.126 ratifiziert); Australien, Indien und Portugal.

⁴⁹ Belgien, Norwegen, Panama, Sierra Leone und Spanien (Ü.126 ratifiziert); Indien und Portugal.

⁵⁰ Belgien, Sierra Leone, Spanien und Vereinigtes Königreich (Ü.126 ratifiziert); Indien.

⁵¹ Sierra Leone, Spanien und Vereinigtes Königreich.

⁵² Neuseeland.

⁵³ Norwegen (Ü.126 ratifiziert).

⁵⁴ Panama (Ü.126 ratifiziert); Australien.

keine allgemeinen Navigationsrisiken bestehen, untunlich und undurchführbar wäre⁵⁵.

⁵⁵ Norwegen (Ü.126 ratifiziert).

Tabelle V.1 Innerstaatliche Gesetzgebung zu Unterkünften auf Fischereifahrzeugen

Artikel	Bestimmung	Australien	Aserbaidschan	Belgien	Bosnien und Herzegowina	Brasilien	Kanada	Dänemark	Dschibuti	Estland	Frankreich	Deutschland	Griechenland	Honduras	Indien	Indonesien	Italien	Japan	Rep. Korea	Kirgistan	Litauen	Die ehem. jug. Republik Mazedonien	Malaysia		
6.1	Lage/Struktur schützt vor Witterung, Lärm usw.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>					<input type="checkbox"/>							
6.2	Notausgänge			<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>													
6.3	Trennung bestimmter Orte von Schlaf-räumen		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>						<input type="checkbox"/>							
6.4	Isolierung von Außenschotten und hitze-exponierten Orten			<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>												
6.5	Innenschotten aus zugelassenen hygieni-schen Werkstoffen		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>							<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>												
6.6	Isolierung aller Unterkünfte		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>												
6.7	Keine Leitungen durch Unterkünfte, mit Ausnahme verschalter und isolierter Leitungen			<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>												
6.8	Hygienische Verkleidung der Innenräume		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>							<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>												
6.9	Brandschutzmaßnahmen			<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>												
6.10	Hygienischer Wand- und Deckenanstrich, helle Farben, keine Kalkfarbe			<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>												
6.11	Erneuerung des Wandanstrichs			<input type="checkbox"/>							<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>												
6.12	Decks aus zugelassenen Werkstoffen		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>												
6.13	Isolierung freier Decks			<input type="checkbox"/>							<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>												
6.14	Runde Fußbodenausfugung			<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>												

Artikel	Bestimmung	Australien	Aserbaidschan	Belgien	Bosnien und Herzegowina	Brasilien	Kanada	Dänemark	Dschibuti	Estland	Frankreich	Deutschland	Griechenland	Honduras	Indien	Indonesien	Italien	Japan	Rep. Korea	Kirgistan	Litauen	Die ehem. jug. Republik Mazedonien	Malaysia
6.15	Ausreichende Entwässerung		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>											
6.16	Insektenschutz		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>										
7.1	Belüftung – ausreichend		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>						<input type="checkbox"/>				
7.2	Standardleistung		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>										
7.3	Mechanisch und elektrisch in den Tropen			<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>										
7.4	Alternativen		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>						<input type="checkbox"/>				
7.5	Jederzeit in Betrieb			<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>										
8.1	Heizung – ausreichend		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>										
8.2	Jederzeit in Betrieb			<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>											
8.3	Offenes Feuer verboten							<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>										
8.4	Standardleistung		<input type="checkbox"/>					<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>											
8.5	Sichere Heizkörper		<input type="checkbox"/>					<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>										
9.1	Beleuchtung – Mindeststandard natürliches Licht		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>							
9.2	Elektrische Beleuchtung; 2 Quellen		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>											
9.3	Verfügbarkeit von künstlichem Licht		<input type="checkbox"/>									<input type="checkbox"/>											
9.4	Leselampe in der Koje		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>										

Artikel	Bestimmung	Mauritius	Mexiko	Niederlande	Neuseeland	Nigeria	Norwegen	Panama	Peru	Philippinen	Polen	Portugal	Rumänien	Russische Föderation	Sierra Leone	Slowenien	Spanien	Tadschikistan	Thailand	Tunesien	Ukraine	Vereinigtes Königreich	Jugoslawien
6.1	Lage/Struktur schützt vor Witterung, Lärm usw.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
6.2	Notausgänge		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>					<input type="checkbox"/>	
6.3	Trennung bestimmter Orte von Schlafräumen		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>						<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
6.4	Isolierung von Außenschotten und hitzeexponierten Orten		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>							<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>					<input type="checkbox"/>	
6.5	Innenschotten aus zugelassenen hygienischen Werkstoffen			<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>						<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
6.6	Isolierung aller Unterkünfte			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>						<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
6.7	Keine Leitungen durch Unterkünfte, mit Ausnahme verschalter und isolierter Leitungen			<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>									<input type="checkbox"/>					<input type="checkbox"/>	
6.8	Hygienische Verkleidung der Innenräume			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>						<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
6.9	Brandschutzmaßnahmen			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>					<input type="checkbox"/>					<input type="checkbox"/>	
6.10	Hygienischer Wand- und Deckenanstrich, helle Farben, keine Kalkfarbe			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>						<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>					<input type="checkbox"/>	
6.11	Erneuerung des Wandanstrichs			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>									<input type="checkbox"/>					<input type="checkbox"/>	
6.12	Decks aus zugelassenen Werkstoffen			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>						<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
6.13	Isolierung freier Decks			<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>									<input type="checkbox"/>					<input type="checkbox"/>	
6.14	Runde Fußbodenausfugung			<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>									<input type="checkbox"/>					<input type="checkbox"/>	
6.15	Ausreichende Entwässerung			<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
6.16	Insektenschutz			<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>						<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
7.1	Belüftung - ausreichend		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

Artikel	Bestimmung	Mauritius	Mexiko	Niederlande	Neuseeland	Nigeria	Norwegen	Panama	Peru	Philippinen	Polen	Portugal	Rumänien	Russische Föderation	Sierra Leone	Slowenien	Spanien	Tadschikistan	Thailand	Tunesien	Ukraine	Vereinigtes Königreich	Jugoslawien
7.2	Standardleistung			<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>						<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
7.3	Mechanisch und elektrisch in den Tropen			<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>							<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>					<input type="checkbox"/>	
7.4	Alternativen			<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>					<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
7.5	Jederzeit in Betrieb			<input type="checkbox"/>											<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>					<input type="checkbox"/>	
8.1	Heizung – ausreichend			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
8.2	Jederzeit in Betrieb			<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>					<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>					<input type="checkbox"/>	
8.3	Offenes Feuer verboten			<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>									<input type="checkbox"/>					<input type="checkbox"/>	
8.4	Standardleistung			<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>					<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>							<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
8.5	Sichere Heizkörper			<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>					<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
9.1	Beleuchtung – Mindeststandard natürliches Licht		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
9.2	Elektrische Beleuchtung; 2 Quellen			<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>					<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
9.3	Verfügbarkeit von künstlichem Licht			<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>						<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
9.4	Leselampe in der Kojе			<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

Artikel	Bestimmung	Australien	Aserbaidschan	Belgien	Bosnien und Herzegowina	Brasilien	Kanada	Dänemark	Dschibuti	Estland	Frankreich	Deutschland	Griechenland	Honduras	Indien	Indonesien	Italien	Japan	Rep. Korea	Kirgistan	Litauen	Die ehem. jug. Republik Mazedonien	Malaysia
9.5	Ständiges Blaufeuer			<input type="checkbox"/>								<input type="checkbox"/>											
10.1	Lage der Schlafräume			<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>										
10.2	Bodenfläche/Person		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>										
10.3																							
10.4	Genügend Raumhöhe		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>										
10.5	Separate/r Raum/Räume für jede Abteilung			<input type="checkbox"/>							<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>										
10.6	Anzahl der Offiziere je Raum		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>										
10.6	Anzahl der Matrosen je Raum		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>										
10.7																							
10.8	Zulässige Ausnahmen												<input type="checkbox"/>										
10.9	Angabe der Höchstzahl von Personen je Raum		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>										
10.10	Einzelkojen		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>										
10.11	Plazierung ermöglicht leichten Zugang		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>										
10.12	Höchstens zwei Kojen übereinander; Einzelkojen, wenn Wandlampe über Koje		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>											
10.13	Abstand zwischen Boden und unterer Koje sowie zwischen unterer und oberer Koje			<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>										
10.14	Mindestmaße innen			<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>										
10.15	Zugelassene hygienische Werkstoffe von Rahmen und Leebord			<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>										
10.16	Versiegelte Rohrgestelle		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>										

Artikel	Bestimmung	Australien	Aserbaidschan	Belgien	Bosnien und Herzegowina	Brasilien	Kanada	Dänemark	Dschibuti	Estland	Frankreich	Deutschland	Griechenland	Honduras	Indien	Indonesien	Italien	Japan	Rep. Korea	Kirgistan	Litauen	Die ehem. jug. Republik Mazedonien	Malaysia
10.17	Sprungfedermatratze/Sprungfederrahmen und Matratze; keine Strohsäcke		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>						<input type="checkbox"/>				
10.18	Staubundurchlässiger Boden aus geeignetem Material unter der oberen Koje		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>										
10.19	Komfortable Gestaltung und Einrichtung der Schlafräume			<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>										
10.2	Spinde mit Haken und Stange		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>						<input type="checkbox"/>				
10.21	Tisch/Schreibtisch und Sitzgelegenheit			<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>										
10.22	Möbel aus hartem, glattem, hygienischem Material		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>										
10.23	Schublade in erforderlicher Größe			<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>											
10.24	Vorhänge für Standlichter							<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>										
10.25	Spiegel, kleine Schränke für Toilettenartikel, Bücherregal, Kleiderhaken		<input type="checkbox"/>					<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>											
10.26	Trennung von Nichtwächgängern und Wächgängern		<input type="checkbox"/>					<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>										
11.1	Separater Messeraum auf allen Schiffen mit mehr als 10 Besatzungsmitgliedern		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>							
11.2	Separater Messeraum für Offiziere auf Schiffen mit mehr als 20 Besatzungsmitgliedern		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>											
11.3	Maße und Einrichtung ausreichend für Anzahl der Nutzer		<input type="checkbox"/>									<input type="checkbox"/>											

Artikel	Bestimmung	Mauritius	Mexiko	Niederlande	Neuseeland	Nigeria	Norwegen	Panama	Peru	Philippinen	Polen	Portugal	Rumänien	Russische Föderation	Sierra Leone	Slowenien	Spanien	Tadschikistan	Thailand	Tunesien	Ukraine	Vereinigtes Königreich	Jugoslawien
9.5	Ständiges Blaufeuer			<input type="checkbox"/>											<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>					<input type="checkbox"/>	
10.1	Lage der Schlafräume			<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>							<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>					<input type="checkbox"/>	
10.2	Bodenfläche/Person		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>						<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
10.3																							
10.4	Genügend Raumhöhe			<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>						<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
10.5	Separate/r Raum/Räume für jede Abteilung			<input type="checkbox"/>													<input type="checkbox"/>					<input type="checkbox"/>	
10.6	Anzahl der Offiziere je Raum			<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>						<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
10.6	Anzahl der Matrosen je Raum			<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>						<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
10.7																							
10.8	Zulässige Ausnahmen			<input type="checkbox"/>																			
10.9	Angabe der Höchstzahl von Personen je Raum			<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>						<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
10.10	Einzelkojen			<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
10.11	Plazierung ermöglicht leichten Zugang			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>						<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
10.12	Höchstens zwei Kojen übereinander; Einzelkojen, wenn Wandlampe über Koje			<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>						<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
10.13	Abstand zwischen Boden und unterer Koje sowie zwischen unterer und oberer Koje			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>							<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>					<input type="checkbox"/>	
10.14	Mindestmaße innen			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>							<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>					<input type="checkbox"/>	
10.15	Zugelassene hygienische Werkstoffe von Rahmen und Leeboard			<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>							<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>					<input type="checkbox"/>	
10.16	Versiegelte Rohrgestelle			<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>							<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>					<input type="checkbox"/>	

Artikel	Bestimmung	Mauritius	Mexiko	Niederlande	Neuseeland	Nigeria	Norwegen	Panama	Peru	Philippinen	Polen	Portugal	Rumänien	Russische Föderation	Sierra Leone	Slowenien	Spanien	Tadschikistan	Thailand	Tunesien	Ukraine	Vereinigtes Königreich	Jugoslawien
10.17	Sprungfedermatratze/Sprungfederrahmen und Matratze; keine Strohsäcke		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>							<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>					<input type="checkbox"/>	
10.18	Staubundurchlässiger Boden aus geeignetem Material unter der oberen Koje		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>							<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>					<input type="checkbox"/>	
10.19	Komfortable Gestaltung und Einrichtung der Schlafräume			<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>						<input type="checkbox"/>					<input type="checkbox"/>	
10.2	Spinde mit Haken und Stange		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>					<input type="checkbox"/>	
10.21	Tisch/Schreibtisch und Sitzgelegenheit			<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>							<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>					<input type="checkbox"/>	
10.22	Möbel aus hartem, glattem, hygienischem Material			<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>									<input type="checkbox"/>					<input type="checkbox"/>	
10.23	Schublade in erforderlicher Größe			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>							<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>					<input type="checkbox"/>	
10.24	Vorhänge für Standlichter			<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>							<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>					<input type="checkbox"/>	
10.25	Spiegel, kleine Schränke für Toilettenartikel, Bücherregal, Kleiderhaken			<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>							<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>					<input type="checkbox"/>	
10.26	Trennung von Nichtwachgängern und Wachgängern			<input type="checkbox"/>													<input type="checkbox"/>					<input type="checkbox"/>	
11.1	Separater Messeraum auf allen Schiffen mit mehr als 10 Besatzungsmitgliedern			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
11.2	Separater Messeraum für Offiziere auf Schiffen mit mehr als 20 Besatzungsmitgliedern			<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>						<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>		
11.3	Maße und Einrichtung ausreichend für Anzahl der Nutzer			<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>						<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

Artikel	Bestimmung	Australien	Aserbaidschan	Belgien	Bosnien und Herzegowina	Brasilien	Kanada	Dänemark	Dschibuti	Estland	Frankreich	Deutschland	Griechenland	Honduras	Indien	Indonesien	Italien	Japan	Rep. Korea	Kirgistan	Litauen	Die ehem. jug. Republik Mazedonien	Malaysia
11.4	Tische und Stühle ausreichend für Anzahl der Nutzer		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>										
11.5	Nähe zur Schiffsküche		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>										
11.6	Spinde für Tischgerät und Geschirrwashbecken		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>										
11.7	Stuhlbezüge und Tischoberflächen aus hygienischem Material			<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>										
11.8	Freizeitangebot			<input type="checkbox"/>							<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>										
12.1	Sanitäre Anlagen		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>										
12.2	Erforderliche Anzahl Badewannen, Duschen, Toiletten, Waschbecken			<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>										
12.3	Bereitstellung von kaltem/warmem Wasser; Festsetzung einer Mindestmenge		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>										
12.4	Waschbecken und Badewannen in angemessener Größe und aus zugelassenen hygienischen Werkstoffen		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>										
12.5	Separate Belüftung der Toilette mit Außenluft		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>										
12.6	Vorschriftgemäße sanitäre Einrichtung der Toiletten; Spülung immer verfügbar und unabhängig kontrollierbar		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>										
12.7	Angemessene Größe und sichere Konstruktion der Fußböden und Abflurohre; kein Durchgang durch Meß- und Schlafräume, Wasserspeicher		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>											

Artikel	Bestimmung	Australien	Aserbaidschan	Belgien	Bosnien und Herzegowina	Brasilien	Kanada	Dänemark	Dschibuti	Estland	Frankreich	Deutschland	Griechenland	Honduras	Indien	Indonesien	Italien	Japan	Rep. Korea	Kirgistan	Litauen	Die ehem. jug. Republik Mazedonien	Malaysia
12.8	Entwässerungsböden aus zugelassenen hygienischen Werkstoffen; teilweise wasserdichte Schotten aus zugelassenen Werkstoffen; Beleuchtung, Heizung und Belüftung; separate Toiletten in der Nähe der Schlafräume; abgeschirmte Toiletten		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>										
12.9	Geeignete Wasch- und Trockenanlagen für Kleidung		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>										
12.10	Becken für Kleiderwäsche mit Abfluß und ausreichend Kalt- und Warmwasser		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>										
12.11	Separate geheizte und belüftete Räume zum Wäschetrocknen mit Wäscheleinen		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>										
13.1	Isolierte Kabine/ Krankenraum		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>										
13.2	Schiffsapotheke mit Gebrauchsanweisung	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>
15	Reinigung		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>							<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>							
16	Keine Lagerung von Gütern			<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>											
16.1	Wenn möglich, separater Krankenraum	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>							
16.2	Ausreichende Größe, Licht, Wärme		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>										
16.3	Kochgeräte, Schränke, Spülbecken mit Abfluß, Trinkwasserleitung		<input type="checkbox"/>					<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>										
16.4	Gerät für Zubereitung von heißen Getränken		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>											
16.5	Speisekammer/Kühlschrank		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>										
16.6	Gascontainer auf offenem Deck						<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>										

Artikel	Bestimmung	Mauritius	Mexiko	Niederlande	Neuseeland	Nigeria	Norwegen	Panama	Peru	Philippinen	Polen	Portugal	Rumänien	Russische Föderation	Sierra Leone	Slowenien	Spanien	Tadschikistan	Thailand	Tunesien	Ukraine	Vereinigtes Königreich	Jugoslawien
11.4	Tische und Stühle ausreichend für Anzahl der Nutzer			<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>						<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
11.5	Nähe zur Schiffsküche			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
11.6	Spinde für Tischgerät und Geschirrwashbecken			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>						<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
11.7	Stuhlbezüge und Tischoberflächen aus hygienischem Material			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>							<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>					<input type="checkbox"/>	
11.8	Freizeitangebot			<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>							<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>					<input type="checkbox"/>	
12.1	Sanitäre Anlagen			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>						<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
12.2	Erforderliche Anzahl Badewannen, Duschen, Toiletten, Waschbecken			<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>									<input type="checkbox"/>					<input type="checkbox"/>	
12.3	Bereitstellung von kaltem/warmem Wasser; Festsetzung einer Mindestmenge			<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
12.4	Waschbecken und Badewannen in angemessener Größe und aus zugelassenen hygienischen Werkstoffen			<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>						<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
12.5	Separate Belüftung der Toilette mit Außenluft			<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>						<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
12.6	Vorschriftgemäße sanitäre Einrichtung der Toiletten; Spülung immer verfügbar und unabhängig kontrollierbar			<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>						<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
12.7	Angemessene Größe und sichere Konstruktion der Fußböden und Abflußrohre; kein Durchgang durch Meß- und Schlafräume, Wasserspeicher							<input type="checkbox"/>						<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

Artikel	Bestimmung	Mauritius	Mexiko	Niederlande	Neuseeland	Nigeria	Norwegen	Panama	Peru	Philippinen	Polen	Portugal	Rumänien	Russische Föderation	Sierra Leone	Slowenien	Spanien	Tadschikistan	Thailand	Tunesien	Ukraine	Vereinigtes Königreich	Jugoslawien
12.8	Entwässerungsböden aus zugelassenen hygienischen Werkstoffen; teilweise wasserdichte Schotten aus zugelassenen Werkstoffen; Beleuchtung, Heizung und Belüftung; separate Toiletten in der Nähe der Schlafräume; abgeschirmte Toiletten			<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>						<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
12.9	Geeignete Wasch- und Trockenanlagen für Kleidung			<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>						<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
12.10	Becken für Kleiderwäsche mit Abfluß und ausreichend Kalt- und Warmwasser			<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>						<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
12.11	Separate geheizte und belüftete Räume zum Wäschetrocknen mit Wäscheleinen			<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>						<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
13.1	Isolierte Kabine/ Krankenraum			<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>					<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
13.2	Schiffsapotheke mit Gebrauchsanweisung		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	
15	Reinigung		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
16	Keine Lagerung von Gütern			<input type="checkbox"/>											<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>					<input type="checkbox"/>	
16.1	Wenn möglich, separater Krankenraum			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
16.2	Ausreichende Größe, Licht, Wärme			<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
16.3	Kochgeräte, Schränke, Spülbecken mit Abfluß, Trinkwasserleitung			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>						<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
16.4	Gerät für Zubereitung von heißen Getränken			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>						<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
16.5	Speisekammer/Kühlschrank			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>						<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
16.6	Gascontainer auf offenem Deck							<input type="checkbox"/>							<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>					<input type="checkbox"/>	

Anmerkung: In der vor der Veröffentlichung des Berichts zur Verfügung stehenden Zeit war das Amt nicht in der Lage, alle verfügbaren Informationen zu überprüfen. Die Abwesenheit einer Markierung in einer Spalte bedeutet daher nicht, daß in diesem Bereich keine gesetzlichen Bestimmungen existieren.

- Schließlich werden in manchen Ländern Schiffe ausgenommen, die sich nur für kurze Zeiträume auf See befinden, z.B. Schiffe, die nie mehr als 36 Stunden auf See sind und deren Besatzung nicht an Bord wohnt¹, Schiffe, die nie mehr als 24 Stunden auf See sind², Schiffe, deren Besatzung nicht an Bord wohnt³, wodurch Schiffe, die drei Tage oder weniger unterwegs sind, weniger als 500 T haben und deren Besatzung weniger als 15 Personen beträgt, von der Vorschrift eines Krankenzimmers ausgenommen sind⁴.

Vorschriften zur Unterkunft

Tabelle V.1 faßt Informationen aus mehreren Ratifikations- und Nicht-ratifikationsländern im Hinblick auf die Bestimmungen zu Unterkünften zusammen, die in Übereinkommen Nr. 126 festgesetzt sind. Das Amt war bislang noch nicht in der Lage, die Informationen aus allen Mitgliedstaaten, die das Übereinkommen ratifiziert haben, auszuwerten, und es hat noch nicht von allen Mitgliedstaaten, die möglicherweise gesetzliche Vorschriften zu diesen Fragen haben, Informationen erhalten. Dennoch vermittelt die Tabelle eine Vorstellung vom Umfang der gesetzlichen Vorschriften zu Unterkünften (auf Schiffen im Geltungsbereich des Übereinkommens Nr. 126) in mehreren Mitgliedstaaten. Die Tabelle zeigt, daß erwartungsgemäß in fast allen Mitgliedstaaten, die das Übereinkommen ratifiziert haben (durch Fettdruck hervorgehoben) und deren Informationen ausgewertet wurden, Gesetze und Vorschriften in Kraft sind, die alle Bestimmungen des Übereinkommens abdecken. Was die anderen aufgelisteten Mitgliedstaaten anbetrifft (welche das Übereinkommen nicht ratifiziert haben, die dem Amt jedoch Informationen zugeleitet haben oder über die das Amt sich Informationen beschaffen konnte), so sind viele der wichtigsten Bereiche – allerdings nicht immer in detaillierter Form – abgedeckt. So haben etwa 19 Staaten (14 Ratifikations- und fünf Nichtratifikationsstaaten) Vorschriften zum Schutz gegen Witterung, Lärm usw.; 22 Staaten (14 Ratifikations- und acht Nichtratifikationsstaaten) haben zumindest elementare Vorschriften zur Belüftung; 20 Staaten (14 Ratifikations- und sechs Nichtratifikationsstaaten) schreiben eine separate Schiffsküche vor.

¹ Spanien und Vereinigtes Königreich (Ü.126 ratifiziert).

² Griechenland (Ü.126 ratifiziert).

³ Griechenland (Ü.126 ratifiziert).

⁴ Rumänien.

Schlußfolgerungen

Die dem Amt vorliegenden Informationen lassen erkennen, daß zahlreiche Mitgliedstaaten (mindestens 38) die Frage der Unterkunft auf Fischereifahrzeugen gesetzlich geregelt haben (obgleich es sich in manchen Staaten um Regelungen für Schiffe im allgemeinen handelt, welche Fischereifahrzeuge nicht ausschließen), darunter auch die 22 Staaten, die das Übereinkommen Nr. 126 ratifiziert haben, und mindestens 16 andere Staaten. In mehreren der Staaten, die das Übereinkommen nicht ratifiziert haben, gelten Vorschriften, die nicht so detailliert sind wie die des Übereinkommens. In einigen Staaten gibt es – unabhängig davon, ob sie das Übereinkommen ratifiziert haben oder nicht – Vorschriften, die im Übereinkommen nicht enthalten sind (z.B. Schutz vor Lärm und Vibrationen).

Kleinere Schiffe sind häufig von der innerstaatlichen Gesetzgebung für Unterkünfte ausgeschlossen. Einerseits verbringen kleine Schiffe weniger Zeit auf See, weshalb Vorschriften für Unterkünfte hier nicht so wichtig sind wie auf Schiffen, die wochen- oder monatelang unterwegs sind; andererseits müssen kleinere Schiffe heute öfter für längere Zeit auf See sein und aus verschiedenen wirtschaftlichen, fischereiwirtschaftlichen und betrieblichen Gründen in größerer Entfernung von der Küste fischen. Daher erscheint es als wünschenswert und möglich, bindende oder empfehlende Normen aufzustellen, zumindest in Form von Förderungsgrundsätzen für solche Schiffe innerhalb eines internationalen Instruments (in Europa sind solche Vorschriften auf Schiffe von 15 m Länge und mehr ausgedehnt worden). Darüber hinaus könnte eine Verbindung zu den nicht bindenden Bestimmungen der von FAO/IAO/IMO veröffentlichten Freiwilligen Richtlinien für die Gestaltung, den Bau und die Ausrüstung kleiner Fischereifahrzeuge hergestellt werden.

NAHRUNGSMITTEL- UND WASSERVERSORGUNG

Wie im vorstehenden Abschnitt erläutert, enthält Artikel 16 des Übereinkommens Nr. 126 Vorschriften für die Einrichtung der Schiffsküche und die Lagerung der Nahrungsmittel. Es enthält jedoch keine Vorschriften zur Qualität oder Quantität der Nahrungsmittel.

Mit diesen Fragen befaßt sich das Übereinkommen (Nr. 68) über Verproviantierung und Verköstigung der Besatzungen an Bord von Schiffen, 1946, in dessen Artikel 1 es heißt:

1. Jedes Mitglied der Internationalen Arbeitsorganisation, für das dieses Übereinkommen in Kraft ist, trägt die Verantwortung für die Herbeiführung eines angemessenen Standes der Verproviantierung und Verköstigung der Besatzungen seiner Seeschiffe, gleichviel ob in öffentlichem oder privatem Besitz, die der gewerbsmäßigen Beförderung von Fracht oder von Fahrgästen dienen und in einem Gebiet eingetragen sind, für das dieses Übereinkommen in Kraft ist.

2. Die Schiffe oder die Schiffsgattungen, die im Sinne dieses Übereinkommens als Seeschiffe zu gelten haben, werden durch die innerstaatliche Gesetzgebung oder, in deren Ermangelung, durch Gesamtarbeitsverträge zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern bestimmt.

Das Übereinkommen Nr. 68 enthält Bestimmungen zur Verproviantierung und Verköstigung, der Überprüfung der Nahrungsmittel und Wasservorräte, die für die Lagerung und Verarbeitung benutzten Räume, die Einrichtung der Küche, die Fähigkeiten der Mitglieder des allgemeinen Dienstes und andere damit zusammenhängende Fragen. Zu diesem Übereinkommen gehört die Empfehlung (Nr. 78) betreffend die Lieferung von Bettzeug, Tischgerät und verschiedenen Gegenständen (Schiffsbesatzungen), 1946. Ein weiteres einschlägiges Instrument ist das Übereinkommen (Nr. 69) über den Befähigungsausweis für Schiffsköche, 1946, welches den gleichen Geltungsbereich hat, den Artikel 1 des Übereinkommens Nr. 68 vorsieht⁶⁰.

Das Amt konnte nicht feststellen, ob Mitgliedstaaten Gesetze erlassen haben, die nicht nur hochseetüchtige Schiffe erfassen, welche „der gewerbsmäßigen Beförderung von Fracht oder von Fahrgästen dienen“, sondern auch Fischereifahrzeuge.

Die Bereitstellung zumindest von ausreichend Nahrungsmitteln und Wasser für die Besatzung von Fischereifahrzeugen ist jedoch ein wesentliches Element der Lebensbedingungen auf See. Das Amt ist sich zwar durchaus der Tatsache bewußt, daß viele Fischereifahrzeuge relativ klein sind im Vergleich zu „Schiffen, die der gewerbsmäßigen Beförderung dienen“, und daß die Anforderungen an solche Schiffe kaum zu vergleichen sind mit denen an größere Schiffe, die länger unterwegs sind, doch es hat sich bemüht, zumindest einige Informationen über die innerstaatliche Gesetzgebung und Praxis in diesem Bereich zu sammeln.

Innerstaatliche Gesetzgebung

Nachstehend einige Beispiele für die Art und Weise, wie die Gesetzgebung einiger Länder auf Fragen der Nahrungsmittel- und Wasserversorgung eingeht.

In Mauritius müssen die Arbeitgeber der Sandbankfischer diese täglich kostenlos mit Frühstück, Mittag- und Abendessen sowie mindestens drei Flaschen Wasser versorgen. In Malaysia führen Fischfangschiffe in der Regel Kochgerät und genügend Lebensmittel für die ganze Dauer der Fahrt mit, und in Kanada (Neufundland und Labrador) und Nigeria wird immer, wenn die

⁶⁰ Der Verwaltungsrat hat eine Neufassung dieser beiden Übereinkommen beschlossen. Zur Vorbereitung eines konsolidierten Rahmeninstruments für Seeleute ist daher mit ihrer Überarbeitung begonnen worden.

Besatzung an Bord ist, kostenlos Essen ausgegeben, wobei allerdings unklar bleibt, ob eine Küche zur Verfügung steht. Mexiko verpflichtet die Arbeitgeber, die Arbeitnehmer zu verköstigen, wenn das Schiff sechs Stunden und mehr unterwegs ist oder wenn es zwar kürzer unterwegs ist, die Fahrt jedoch an einer unbesiedelten Küste entlangführt, wo sich die Arbeitnehmer keine Lebensmittel beschaffen können. In Panama muß das Essen kostenlos ausgegeben werden, abwechslungsreich, gesund und ausreichend sowie für die Art der Fahrt und für die Route geeignet sein. In Peru sieht ein Erlaß über Normen für Nahrungsmittel und Trinkwasser vor, daß jeder Seemann täglich 3.600 Kalorien erhalten muß. In Japan und Tunesien haben Fischer an Bord Anspruch auf Verköstigung während der ganzen Dauer der Fahrt; das Essen muß gesund, von guter Qualität und für alle Besatzungsmitglieder ausreichend sein; es kann von der zuständigen Behörde kontrolliert werden. In Norwegen muß das Essen an Bord sogar den Gesundheits- und Ernährungsnormen des Staatlichen Ernährungsrates genügen; des weiteren müssen geeignete Handbücher, Broschüren und Plakate zu Fragen der Ernährung und des Erwerbs sowie der Lagerung, Zubereitung und Ausgabe von Essen an Bord zugänglich sein; und schließlich muß die Zubereitung des Essens in hygienischer Weise erfolgen. In Australien, Indonesien und dem Vereinigten Königreich haben der Arbeitgeber und der Kapitän die Pflicht sicherzustellen, daß die Lebensmittelvorräte und das Wasser an Bord im Hinblick auf Menge, Nährwert, Qualität und Ausgewogenheit den Gesundheitsnormen entsprechen. Im Vereinigten Königreich und Rumänien muß der Kapitän einmal wöchentlich die Lebensmittel- und Wasservorräte diesbezüglich kontrollieren (im Vereinigten Königreich stützen sich die einschlägigen Vorschriften auf das Übereinkommen Nr. 68, erfassen jedoch nur Schiffe von einer Länge von 24 m und mehr; die rumänischen Vorschriften stützen sich ebenfalls auf das Übereinkommen Nr. 68, scheinen allerdings nur den Hochseefischfang zu betreffen). In Estland sieht das für Fischer geltende Seemannsgesetz neben anderen Vorschriften zum Umgang mit Nahrungsmitteln und Wasser an Bord vor, daß die Besatzungsmitglieder für einen Mangel an Essen und Wasser zu entschädigen sind, wenn der Kapitän während einer Fahrt die Essensrationen kürzen muß.

Schlußfolgerungen

Das Amt hat bislang nur wenige Informationen über Gesetze und Bestimmungen zur Frage der Nahrungsmittel und des Wassers an Bord von Fischereifahrzeugen erhalten. Es gibt jedoch offenbar in mehreren Ländern – sowohl entwickelten wie Entwicklungsländern – solche Vorschriften. Diese orientieren sich häufig am IAO-Übereinkommen Nr. 68. Angesichts der großen Bedeutung von Trinkwasser und Nahrung wäre es sinnvoll, diesbezügliche Vorschriften in die neue Fischereinorm der IAO aufzunehmen.

MEDIZINISCHE VERSORGUNG AUF SEE

Wie im vorstehenden Abschnitt erläutert, weist der Fischereisektor im Vergleich zu anderen Sektoren hohe Quoten von tödlichen Unfällen und Verletzungen auf. Darüber hinaus ist bei Fischereifahrzeugen die Entfernung zu Krankenhäusern an Land im Vergleich zu anderen Arbeitsplätzen sehr groß. Daher muß Erste Hilfe und in manchen Fällen auch komplexere medizinische Behandlung an Bord und in der Regel von Besatzungsmitgliedern geboten werden. Allerdings hat, wie nachstehend vermerkt, der Einsatz von funkkärztlichen Diensten, Hubschraubern für die Evakuierung sowie Schiffsambulanzen die Gesundheitsversorgung für viele – aber nicht alle – Fischer verbessert.

Internationale Normen

Das Übereinkommen (Nr. 126) über Quartierräume auf Fischereifahrzeugen, 1966 (das in einem der vorstehenden Kapitel eingehender beschrieben wurde), enthält Bestimmungen zu Krankenzimmern und Schiffsapotheken. Bis zum 30. September 2002 ist das Übereinkommen Nr. 126 von 22 Ländern ratifiziert worden⁶¹.

Das Übereinkommen (Nr. 164) über den Gesundheitsschutz und die medizinische Betreuung der Seeleute, 1987, stellt im Hinblick auf das medizinische Material und die medizinischen Einrichtungen an Bord höhere Anforderungen. Es enthält auch Bestimmungen zur ärztlichen Beratung auf See und zu einheitlichen ärztlichen Berichtsformularen für Seeleute. Dieses Übereinkommen, das bis zum 30. September 2002 von elf Ländern ratifiziert worden ist⁶², sieht ebenso wie die meisten 1987 und 1996 angenommenen Seeschiffahrtsnormen vor, daß „die zuständige Stelle die Bestimmungen dieses Übereinkommens, soweit sie dies nach Beratung mit den repräsentativen Verbänden der Reeder von Fischereifahrzeugen und der Fischer als praktisch möglich erachtet, auf die gewerbliche Seefischerei anzuwenden (hat)“.

Abschließend seien die zwei Empfehlungen genannt, die für ärztliche Betreuung auf See relevant sind, nämlich die Empfehlung (Nr. 105) betreffend Schiffsapotheken, 1958 (die eine lange Liste von Medikamenten und ärztlicher Ausrüstung enthält), und die Empfehlung (Nr. 106) betreffend die funkkärztliche

⁶¹ Aserbaidschan, Belgien, Bosnien und Herzegowina, Brasilien, Dänemark, Deutschland, die ehemalige jugoslawische Republik Mazedonien, Dschibuti, Frankreich, Griechenland, Jugoslawien, Kirgistan, Niederlande, Norwegen, Panama, Russische Föderation, Sierra Leone, Slowenien, Spanien, Tadschikistan, Ukraine, Vereinigtes Königreich.

⁶² Brasilien, Deutschland, Finnland, Italien, Mexiko, Norwegen, Schweden, Slowakei, Spanien, Tschechische Republik, Ungarn.

Beratung der Schiffe auf See, 1958, die gegenüber dem Übereinkommen Nr. 164 inzwischen weitgehend überholt ist.

Regionale Vorschriften

Die Richtlinie 92/29/EWG des Rates vom 31. März 1992 über Mindestvorschriften für die Sicherheit und den Gesundheitsschutz zum Zweck einer besseren medizinischen Versorgung auf Schiffen gilt für zur Seeschifffahrt zugelassene und in Mündungsgewässern eingesetzte Fischereifahrzeuge und erfaßt alle Arbeitnehmer an Bord. Die Richtlinie enthält Vorschriften zu Medikamenten und medizinischem Material (einschließlich des Raums für medizinische Versorgung und des Arztes); Antidoten für gefährliche Stoffe; Verantwortlichkeiten für die Beschaffung, Erneuerung und Verwaltung der medizinischen Ausstattung; Information und Ausbildung in bezug auf medizinische Hilfsmaßnahmen; funkärztliche Beratung; Kontrolle der medizinischen Ausstattung sowie zu andere Fragen. Sie unterscheidet zwischen drei Kategorien von Schiffen: a) Seeschifffahrts- oder Seefischereifahrzeuge, für die keine Beschränkung des Fahrtgebietes besteht; b) Seeschifffahrts- oder Seefischereifahrzeuge mit einem Fahrtgebiet in einer Entfernung von weniger als 150 Seemeilen bis zum nächsten Hafen mit angemessenen medizinischen Versorgungseinrichtungen, und c) im Hafen eingesetzte Schiffe; Schiffe und Boote, die sich in Küstennähe aufhalten oder nur mit einem Ruderhaus ausgestattet sind. Die Anhänge enthalten eine lange, aber nicht erschöpfende Liste der mitzuführenden medizinischen Ausstattung, des medizinischen Materials und der Antidote, Rahmenbestimmungen für ihre Kontrolle und Hinweise für die Ausbildung des Kapitäns und der benannten Arbeitnehmer.

Innerstaatliche Gesetzgebung

Tabelle V.1 zur innerstaatlichen Gesetzgebung zu Unterkünften auf Fischereifahrzeugen (siehe oben die Spalten zu Artikel 13.1 betreffend Krankenräume und Artikel 13.2 betreffend Schiffsapothek mit Gebrauchsanweisung) zeigt, daß die Mehrheit der Staaten, über die Informationen vorliegen, eine Schiffsapothek mit Gebrauchsanweisung vorschreiben, weniger als die Hälfte jedoch einen Krankenraum. Letzteres mag in manchen Fällen daran liegen, daß die Flotten in der Nähe der Heimathäfen tätig sind oder daß es sich um kleine Schiffe handelt.

Mehrere Länder haben Gesetze oder Bestimmungen, die ausdrücklich die Bereitstellung ärztlicher Betreuung für erkrankte Besatzungsmitglieder oder Personen, die sich auf See verletzen, sowie eine Behandlung auf dem Schiff oder an Land vorschreiben. In Estland sieht das Seemannsgesetz vor, daß in dem Fall, in dem die Krankheit oder Verletzung eines Besatzungsmitglieds nicht auf dem Schiff behandelt werden kann oder die Krankheit eines Besatzungsmitglieds sein Leben oder das Leben oder die Gesundheit anderer Personen gefährdet, oder es

nicht möglich ist, Maßnahmen zu ergreifen, die die Ausbreitung einer Krankheit verhindern, der Kapitän das Besatzungsmitglied in ein Krankenhaus bringen lassen muß. In der kanadischen Provinz British Columbia verpflichtet das Arbeitsschutzgesetz Fischereifahrzeuge zur Rückkehr an Land, wenn ein verletztes Besatzungsmitglied von der an Bord für die Erste Hilfe verantwortlichen Person nicht sachgemäß behandelt werden kann.

In einigen Ländern (z.B. Italien und Spanien) gibt es funkärztliche Dienste, doch für das Amt ist nicht ersichtlich, ob die Inanspruchnahme solcher Dienste gesetzlich vorgeschrieben ist, wenn ein Fischer verletzt oder erkrankt ist. In Spanien ist die Frage der funkärztlichen Beratung vom Festland Gegenstand einer Regierungsverordnung, deren Artikel 16 die Funkärztliche Zentrale Spaniens errichtet, die vom Staatlichen Meeresinstitut finanziert wird und ihre Dienste kostenlos zur Verfügung stellt. Das Institut sorgt dafür, daß die für die Zentrale tätigen Ärzte Spezialisten für die an Bord häufigen Beschwerden sind und sich ständig weiterbilden. Die Beratung ist vertraulich. Das Institut unterhält ferner ein Krankenhausschiff, die *Esperanza del Mar*, die die spanische Fischfangflotte auf den Weltmeeren medizinisch betreut. In Estland haben Seeleute laut Seemannsgesetz die Möglichkeit, sich rund um die Uhr über Funk von einer Gesundheitseinrichtung ärztlich beraten zu lassen. Für welche Art von Schiff dies gilt, ist nicht festgelegt.

Schlußfolgerungen

Die vorstehenden Ausführungen sowie weitere Informationen lassen die folgenden Schlußfolgerungen zu:

- die Vorschrift, daß Fischereifahrzeuge eine Schiffsapotheke mit Gebrauchsanweisung mitführen müssen, ist weit verbreitet, und zwar selbst in Ländern, die die einschlägigen IAO-Übereinkommen nicht ratifiziert haben;
- die Inanspruchnahme der funkärztlichen Unterstützung breitet sich aufgrund der technischen Fortschritte und der besseren Ausstattung der Fischereifahrzeuge ebenfalls aus;
- in manchen Ländern bietet die Evakuierung per Hubschrauber die Möglichkeit, ärztliche Hilfe zu leisten.

KAPITEL VI

SOZIALE SICHERHEIT EINSCHLIESSLICH DER HAFTUNG DER REEDER FÜR ERKRANKTE UND VERLETZTE FISCHER

Die in der Anlage der IAO-Verfassung enthaltene Erklärung von Philadelphia anerkennt die Verpflichtung der IAO, „den Ausbau von Maßnahmen der sozialen Sicherheit (zu fördern), um allen, die eines solchen Schutzes bedürfen, ein Mindesteinkommen zu sichern, und um umfassende ärztliche Betreuung zu gewährleisten“. Dennoch sind viele – und möglicherweise sogar die meisten – Fischer sozial nicht abgesichert. Das hat verschiedene Gründe. Erstens ist es bei der Mehrheit der Fischer nicht anders als bei der Mehrheit der Weltbevölkerung, die ebenfalls keinen sozialen Schutz genießt. Daher sind die Bemühungen um Soziale Sicherheit in diesem Sektor im Kontext des für einen Großteil der Arbeitnehmer bestehenden allgemeinen Mangels an Schutz zu sehen. Zweitens können Fischer nach innerstaatlicher Gesetzgebung als selbständig Erwerbstätige betrachtet werden und als solche von bestimmten Formen des Schutzes ausgeschlossen sein. Des weiteren können Fischer, die Sozialabgaben zahlen, aufgrund ihrer unregelmäßigen Beschäftigung und ihres unregelmäßigen Einkommens in Zahlungsschwierigkeiten kommen. Und schließlich können Fischer, die als Wanderarbeitnehmer tätig sind, einschließlich derer, die auf Schiffen arbeiten, welche unter ausländischer Flagge fahren, besondere Probleme haben, da sie ihren Lebensunterhalt außerhalb des Landes verdienen, dessen Staatsangehörigkeit sie besitzen oder in dem sie ihren Wohnsitz haben.

Fischer benötigen jedoch aus mehreren Gründen sozialen Schutz.

Wie in diesem Bericht bereits erwähnt, ist der Fischfang eine besonders gefährliche Tätigkeit mit einer relativ hohen Quote von Verletzungen und tödlichen Unfällen. Daher brauchen Fischer und ihre Angehörigen einen gewissen Schutz für den Fall einer Verletzung, eines tödlichen Unfalls oder einer Erkrankung.

Des weiteren gibt es seit einigen Jahren Bestrebungen, den Fischfang zu reduzieren, um die Fischbestände zu erhalten. Dies führt dazu, daß in vielen Regionen Druck dahingehend ausgeübt wird, die Anzahl der Fischer zu senken. Diese Bestrebungen werden möglicherweise keinen Erfolg haben – oder sie könnten für die Fischer, ihre Angehörigen und ihre Gemeinschaften gravierende Probleme aufwerfen – wenn die betroffenen Fischer keine Arbeitslosenunterstützung erhalten oder sich nicht für eine andere Tätigkeit umschulen lassen können. Dieses Problem ist anerkannt worden von der Organisation für wirt-

schaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD), die die sozialen Auswirkungen eines verantwortungsbewußten Fischfangs untersucht hat, und von der Europäischen Union, die versucht, die sozialen Folgen der Reform der Gemeinsamen Fischereipolitik aufzufangen¹. 1999 nahm die Dreigliedrige Tagung der IAO über den Arbeitsschutz in der Fischereiindustrie eine EntschlieÙung an, in der sie das Internationale Arbeitsamt u.a. dazu aufrief,

... zu untersuchen, inwieweit soziale Anpassungsstrategien (wie Umschulung, Schaffung von Arbeitsplätzen, Vorruhestand und Einkommensbeihilfen) zu Beschäftigungsalternativen für Personen führen, die von der Industrie nicht mehr beschäftigt werden.

Eine künftige IAO-Norm, die auf eine Verbesserung der Lebens- und Arbeitsbedingungen in diesem Sektor abzielt, müÙte Fragen wie Arbeitskräfteplanung und Umschulung für Fischer aufgreifen.

Allgemeine Beschreibung von Normen der Sozialen Sicherheit

Seit ihrer Gründung hat die IAO 31 Übereinkommen und 16 Empfehlungen zu Fragen der Sozialen Sicherheit angenommen. In vielen dieser Instrumente werden Fischer möglicherweise nicht erfaÙt, weil sie ausdrücklich ausgenommen sind, weil sie aufgrund der Tatsache, daß sie nicht als „abhängig Beschäftigte“ betrachtet werden, ausgenommen sind, oder weil der Staat nicht verpflichtet ist, alle Arbeitnehmer zu erfassen. Das Übereinkommen (Nr. 102) über Soziale Sicherheit (Mindestnormen), 1952, behandelt und definiert in einem einzigen Instrument die neun Zweige der Sozialen Sicherheit: ärztliche Betreuung, Krankengeld, Leistungen bei Arbeitslosigkeit, Alter und Arbeitsunfällen, Familienleistungen, Mutterschaftsleistungen, Leistungen bei Invalidität und an Hinterbliebene². Das Übereinkommen gilt allerdings nicht für Seeleute und Seefischer, da ihr Schutz im Übereinkommen (Nr. 70) über die Soziale Sicherheit

¹ F. Fischler: „Die dringend notwendige Reform der Gemeinsamen Fischereipolitik“, *Fischerei in Europa*, Nr. 12-13, (Brüssel, Juli 2002).

² Seit 1952 hat die IAO mehrere andere Instrumente angenommen, die einen besseren Schutz vorsehen als im Übereinkommen Nr. 102. Dazu gehören das Übereinkommen (Nr. 121) über Leistungen bei Arbeitsunfällen und Berufskrankheiten, 1964; das Übereinkommen (Nr. 128) über Leistungen bei Invalidität und Alter und an Hinterbliebene, 1967; und das Übereinkommen (Nr. 130) über ärztliche Betreuung und Krankengeld, 1969.

der Schiffsleute, 1946³, und im Übereinkommen (Nr. 71) über Altersrenten der Schiffsleute, 1946⁴, geregelt wird.

*Normen betreffend die Soziale Sicherheit für Seeleute
(und teilweise auch Seefischer)*

Das Übereinkommen (Nr. 8) über die Arbeitslosenentschädigung (Schiffbruch), 1920, sieht u.a. folgendes vor: „Bei Verlust eines Schiffes durch Schiffbruch hat der Reeder oder derjenige, mit dem der Schiffsmann einen Vertrag über seine Beschäftigung an Bord des Schiffes abgeschlossen hat, jedem auf diesem Schiffe beschäftigten Schiffsmann eine Entschädigung für die Arbeitslosigkeit zu gewähren, die infolge des Verlustes des Schiffes durch Schiffbruch entsteht.“ Der Begriff „Schiffsmann“ umfaßt „alle Personen, die an Bord eines in der Seeschifffahrt verwendeten Schiffes beschäftigt sind“. Der Begriff „Schiff“ umfaßt „Schiffe und Boote aller Art, die in der Seeschifffahrt verwendet werden, gleichviel ob sie in öffentlichem oder privatem Eigentum stehen“ (Kriegsschiffe sind ausgeschlossen). In Anbetracht der Art vieler Beschäftigungsformen in der Fischerei (etwa Bezahlung nach Anteil am Fang statt einer Entlohnung) kann dies bedeuten, daß das Übereinkommen manche Fischer von seinem Geltungsbereich ausnimmt.

Das Übereinkommen (Nr. 55) über die Verpflichtungen des Reeders bei Krankheit oder Unfall der Schiffsleute, 1936, sieht u.a. vor, daß der Reeder dem kranken oder verletzten Seemann ärztliche Betreuung sowie Verpflegung und Unterkunft zur Verfügung stellt, und zwar bis zur Heilung des Kranken oder des Verletzten oder bis festgestellt worden ist, daß die Krankheit oder Erwerbsunfähigkeit von Dauer ist. Das Übereinkommen gilt für „alle Personen, die an Bord eines gewöhnlich der Seeschifffahrt dienenden Schiffes beschäftigt sind, sofern dieses in einem Gebiet, für das dieses Übereinkommen gilt, eingetragen und kein Kriegsschiff ist“ (Artikel 1 (1)). Das Übereinkommen sieht jedoch auch vor, daß „jedes Mitglied der Internationalen Arbeitsorganisation in seiner innerstaatlichen Gesetzgebung die ihm etwa erforderlich erscheinenden Ausnahmen für a) Personen, die beschäftigt sind an Bord von ... ii) Fahrzeugen der Küstenfischerei ... vorsehen kann“ (Artikel 1 (2) a) ii)). Bis zum 20. September 2002 ist das Über-

³ Dieses Übereinkommen wurde durch das Übereinkommen Nr. 165 neugefaßt (siehe nachstehend).

⁴ Dieses Übereinkommen sieht vor, daß die Mitgliedstaaten ein System von Altersrenten für Schiffsleute, die sich vom Dienst auf See zurückziehen, einrichten oder die Einrichtung eines solchen Systems gewährleisten, es sieht jedoch auch vor, daß das System die dem Mitglied erforderlich scheinenden Ausnahmen u.a. für Personen vorsieht, die an Bord oder im Dienst von Fischereifahrzeugen beschäftigt sind.

einkommen von 16 Staaten ratifiziert worden⁵. Es wurde ersetzt durch eine Neufassung, das Übereinkommen Nr. 165 (siehe nachstehend).

Das Übereinkommen (Nr. 56) über die Krankenversicherung der Schiffsleute, 1936, sieht u.a. vor, daß alle diejenigen Personen versicherungspflichtig sind, die an Bord eines der Seeschiffahrt oder der Seefischerei dienenden Schiffes als Schiffsführer oder als Mitglied der Besatzung oder in anderer Weise im Dienste des Schiffes beschäftigt sind, sofern dieses in einem Gebiet, für welches das Übereinkommen gilt, eingetragen und kein Kriegsschiff ist. Bis zum 20. September 2002 ist das Übereinkommen von 19 Staaten ratifiziert worden⁶.

*Aussprache über Soziale Sicherheit für Fischer im Ausschuß
für die Arbeitsbedingungen in der Fischerei (November 1978)*⁷

Die Frage der Sozialen Sicherheit für Fischer war in der IAO 1978 Gegenstand einer Aussprache des Ausschusses für die Arbeitsbedingungen in der Fischerei, bei der u.a. der Punkt „Altersversorgung und Krankenversicherung“ auf der Tagesordnung stand. Als Diskussionsgrundlage diente dem Ausschuß eine Analyse der einschlägigen Gesetzgebung und Praxis der Mitgliedstaaten.

Der Ausschuß wies darauf hin, daß zwei Übereinkommen zur Sozialen Sicherheit, die Übereinkommen Nr. 128 und 130, den Staaten erlauben, Seeleute, einschließlich der Fischer, auszunehmen, wenn diese durch besondere Sozialsysteme gedeckt sind, die einen gleichwertigen Schutz bieten. Der Ausschuß merkte an, daß die bestehenden IAO-Instrumente zum sozialen Schutz der Seeleute Bestimmungen enthalten, die den Ausschluß von Fischern ohne bestimmte Bedingungen erlauben. Was die im allgemeinen relativ begrenzte soziale Absicherung von Fischern betrifft, so wies der Ausschuß auf die technischen, administrativen und finanziellen Probleme hin, die mit einer Ausdehnung des Schutzes im Fall von Krankheit, Invalidität, Alter und Tod verbunden sind, und er unterstrich, das Ziel sei letztlich die volle Deckung aller Kategorien von Beschäftigten der Fischereiindustrie.

Nach weiteren Beratungen nahm der Ausschuß Schlußfolgerungen zum sozialen Schutz von Fischern im Fall von Krankheit, Invalidität, Alter und Tod an, in denen es u.a. heißt:

⁵ Ägypten, Belgien, Bulgarien, Dschibuti, Frankreich, Griechenland, Italien, Liberia, Luxemburg, Marokko, Mexiko, Panama, Peru, Spanien, Tunesien und Vereinigte Staaten.

⁶ Ägypten, Algerien, Belgien, Bosnien und Herzegowina, Bulgarien, Deutschland, die ehemalige jugoslawische Republik Mazedonien, Dschibuti, Frankreich, Jugoslawien, Kroatien, Luxemburg, Mexiko, Norwegen, Panama, Peru, Slowenien, Spanien und Vereinigtes Königreich.

⁷ IAA: Bericht des Ausschusses für die Arbeitsbedingungen in der Fischerei, 1978, a.a.O.

Im Hinblick auf die innerstaatliche Gesetzgebung und Praxis bezüglich des sozialen Schutzes von Fischern und ihren Angehörigen im Fall von Krankheit, Invalidität, Alter und Tod

- a) ist es notwendig, den vom staatlichen System der Sozialen Sicherheit gedeckten Personenkreis so weit wie möglich auszudehnen, um alle Fischer einschließlich der selbständig Erwerbstätigen und ihrer Angehörigen zu erfassen, damit mehr soziale Gerechtigkeit gewährleistet wird, die ihren Ausdruck findet in gleichen Bedingungen für alle;
- b) sollte ständig versucht werden, sowohl den Umfang als auch die Qualität der Leistungen für Arbeitnehmer in der Fischereiindustrie zu erhöhen; diese Bemühungen sollten durch solide finanzielle Vorkehrungen abgestützt werden, die dem Entwicklungsstand eines jeden Landes entsprechen;
- c) in Fällen, in denen Fischer unregelmäßig oder saisonal beschäftigt werden und die Leistungen der Sozialen Sicherheit von der Dauer der Beschäftigung abhängen, erscheint es angeraten, die Anspruchsvoraussetzungen den besonderen Umständen anzupassen, unter denen Fischer beschäftigt sind;
- d) in Fällen, in denen Fischer anteilmäßig am Gewinn entlohnt werden oder selbständig erwerbstätig sind, sollte bei der Berechnung ihrer Beiträge und der Leistungen, auf die sie im Rahmen eines beitragsgebundenen Systems der Sozialen Sicherheit Anspruch haben, berücksichtigt werden, daß ihr Einkommen unregelmäßig ist und sein Umfang variiert;
- e) für selbständig erwerbstätige Fischer, die mit Familienmitgliedern oder in sehr kleinem Umfang tätig sind, sollte versucht werden, die vorhandenen Leistungsstrukturen zu verbessern, um umfassende medizinische Betreuung sicherzustellen; im Fall von krankheitsbedingter Arbeitsunfähigkeit, die einen Ausfall oder eine erhebliche Senkung des Einkommens zur Folge hat, eine angemessene Vergütung zu zahlen; eine angemessene Invaliditäts-, Alters- und Hinterbliebenenrente zu Anspruchsbedingungen zu gewährleisten, die denjenigen der abhängig beschäftigten Fischer entsprechen, und durch die Bereitstellung von Rehabilitationsmaßnahmen den effektiven Schutz gegen Invalidität auszudehnen;
- f) angesichts der Gefährlichkeit der Arbeit in der Fischereiindustrie und der damit verbundenen außergewöhnlichen Belastungen sollte die Möglichkeit erwogen werden, die Altersgrenze für Fischer, die seit vielen Jahren in dieser Industrie tätig sind, zu senken, damit sie früher Anspruch auf Ruhestandsgeld haben.

Ende der achtziger Jahre: Aussprache über Soziale Sicherheit im Rahmen der Vorbereitungen für das Übereinkommen (Nr. 165) über die Soziale Sicherheit der Seeleute, 1987

Die Frage der Sozialen Sicherheit der Seeleute stand Ende der 80er Jahre im Zusammenhang mit einer Aussprache über eine neue Norm zur Sozialen Sicherheit der Seeleute wieder zur Debatte. 1977 wurde auf der 74. Tagung

(Schifffahrt) der Konferenz in einem später angenommenen Änderungsantrag angeregt, im Entwurf der Urkunde einen Absatz einzufügen, der vorschreibt, daß „die zuständige Stelle die Bestimmungen dieses Übereinkommens, soweit sie dies nach Beratung mit den repräsentativen Verbänden der Reeder von Fischerfahrzeugen und der Fischer als praktisch möglich erachtet, auf die gewerbliche Seefischerei anzuwenden (hat)“. Die schließlich angenommene Norm, das Übereinkommen (Nr. 165) über die Soziale Sicherheit der Seeleute (Neufassung), 1987, faßt alle Risiken, denen Seeleute hinsichtlich der Sozialen Sicherheit ausgesetzt sein könnten, in einer einzigen Urkunde zusammen. Staaten, die das Übereinkommen ratifiziert haben, sind verpflichtet, seine Bestimmungen für mindestens drei der in Artikel 3 genannten neun Zweige der Sozialen Sicherheit zu erfüllen, die den neun Zweigen entsprechen, die vom Übereinkommen (Nr. 102) über Soziale Sicherheit (Mindestnormen), 1952, erfaßt werden, d.h.: ärztliche Betreuung, Krankengeld, Leistungen bei Arbeitslosigkeit, Alter und Arbeitsunfällen, Familienleistungen, Mutterschaftsleistungen, Leistungen bei Invalidität und an Hinterbliebene. Das Übereinkommen Nr. 165 trat am 2. Juli 1992 in Kraft und ist von nur zwei Ländern ratifiziert worden ⁸.

Ausschuß für die Arbeitsbedingungen in der Fischerei (1988)

Auf seiner Tagung 1988 hat der Ausschuß für die Arbeitsbedingungen in der Fischerei die Frage der Sozialen Sicherheit nicht ausführlich erörtert. Er nahm jedoch eine EntschlieÙung über Arbeits- und Lebensbedingungen in der Fischereiindustrie an, in der u.a. erklärt wird, daß „in Anbetracht dessen, daß Fischer nicht von Bestimmungen zur Sozialen Sicherheit ausgenommen sein sollten, ... (der Ausschuß) den Verwaltungsrat des Internationalen Arbeitsamtes ersucht, die Regierungen und die einschlägigen Verbände der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer eindringlich zu bitten, geeignete Mechanismen auf nationaler Ebene einzurichten, um die Bestimmungen der genannten Übereinkommen [darunter Übereinkommen Nr. 165] im Hinblick auf die Möglichkeit ihrer Anwendung in der Fischereiindustrie zu prüfen“ ⁹.

⁸ Spanien und Ungarn.

⁹ IAA: *Bericht des Ausschusses für die Arbeitsbedingungen in der Fischerei, 1988, a.a.O.*

*Dreigliedrige Tagung über den Arbeitsschutz in der
Fischereiindustrie (1999)*

Die Dreigliedrige Tagung ging nicht im einzelnen auf die Frage der Sozialen Sicherheit der Fischer ein, kam jedoch u.a. zu dem Schluß¹⁰, daß

Fischer ebenso wie Arbeitnehmer anderer Sektoren Zugang zu sozialem Schutz haben sollten; dieser sollte Bereiche wie Krankheit, Erwerbsunfähigkeit, Arbeitsunfälle, Krankengeld, Tod und Rente abdecken.

Sieht die Gesetzgebung des Flaggenstaats keine Versicherung vor, dann sollten die Eigentümer von Fischereifahrzeugen ungeachtet der Größe ihres Fahrzeugs gegen Arbeitsunfälle und Berufskrankheiten der Fischer versichert sein oder eine andere geeignete Form der Sozialen Sicherheit bieten. Die Versicherung sollte ärztliche Behandlung, Entschädigung und Leistungen an Hinterbliebene decken.

Die Dreigliedrige Tagung nahm ferner eine EntschlieÙung über künftige Tätigkeiten der IAO im Fischereisektor und Sozialdialog an, auf die bereits am Anfang dieses Kapitels hingewiesen wurde.

*Allgemeine Aussprache über Soziale Sicherheit: Fragen,
Herausforderungen und Aussichten auf der 89. Tagung (2001)
der Internationalen Arbeitskonferenz*

Die Frage der Sozialen Sicherheit für Fischer sollte im Zusammenhang mit der allgemeineren Frage des sozialen Schutzes aller Menschen gesehen werden. Diesbezüglich vollzogen sich in jüngster Zeit in der IAO einige Entwicklungen für die Soziale Sicherheit von Kleinfischern, die besonders relevant sind.

Auf der 89. Tagung der Internationalen Arbeitskonferenz fand eine allgemeine Aussprache über Soziale Sicherheit statt¹¹. Ferner nahm die Konferenz eine EntschlieÙung und Schlußfolgerungen zur Sozialen Sicherheit an. In den Schlußfolgerungen wurde folgendes erklärt:

Höchste Priorität muß Politiken und Initiativen eingeräumt werden, mit denen Menschen in die Soziale Sicherheit einbezogen werden können, die von den vorhandenen Systemen noch nicht erfaßt werden. In vielen Ländern gehören dazu die Beschäftigten von Kleinbetrieben, selbständig Erwerbstätige, Wanderarbeitnehmer und die Erwerbstätigen in der informellen Wirtschaft, darunter viele Frauen. Wenn es nicht möglich ist, diese Gruppen sofort in die Deckung einzubeziehen, könnten Versicherungen – gegebenenfalls auf freiwilliger Grundlage – oder andere Mecha-

¹⁰ IAA: *Note on the Proceedings*, Dreigliedrige Tagung über den Arbeitsschutz in der Fischereiindustrie, Genf, 13.-17. Dez. 1999) (Genf, 1999), S. 33.

¹¹ IAA: *Soziale Sicherheit: Fragen, Herausforderungen und Aussichten*, Bericht VI, Internationale Arbeitskonferenz, 89. Tagung, Genf, 2001.

nismen wie Sozialhilfe eingeführt werden, die später, wenn sich der Nutzen der Leistungen erwiesen hat und es wirtschaftlich möglich ist, erweitert und in das System der Sozialen Sicherheit integriert werden könnten. Unterschiedliche Gruppen haben unterschiedliche Bedürfnisse, und manche haben nur eine sehr geringe Beitragskapazität. Eine erfolgreiche Ausweitung der Sozialen Sicherheit setzt voraus, daß diese Unterschiede berücksichtigt werden. Das Potential von Mikroversicherungen sollte ebenfalls eingehend untersucht werden: selbst wenn sie nicht Grundlage eines umfassenden System der Sozialen Sicherheit sein können, könnten sie einen nützlichen ersten Schritt darstellen, insbesondere um dem dringlichen Bedarf nach einem verbesserten Zugang zur Gesundheitsversorgung zu entsprechen. Politiken und Initiativen zur Ausweitung des Erfassungsbereichs sollten Teil einer integrierten nationalen Strategie der Sozialen Sicherheit sein.

In den Schlußfolgerungen hieß es ferner:

Die Soziale Sicherheit umfaßt die Gesundheitsversorgung und Familienleistungen, und sie gewährt Einkommenssicherheit bei Risiken wie Krankheit, Arbeitslosigkeit, Alter, Invalidität, Arbeitsunfällen und Berufskrankheiten, Mutterschaft oder Verlust eines Ernährers. Es ist nicht immer notwendig – in einigen Fällen auch nicht möglich –, daß sämtlichen Bevölkerungskategorien dieselben sozialen Leistungen gewährt werden. Systeme der Sozialen Sicherheit entwickeln sich jedoch im Lauf der Zeit und können, soweit es die innerstaatlichen Bedingungen zulassen, hinsichtlich der erfaßten Bevölkerungskategorien und des Leistungsspektrums umfassender werden. Wenn die Möglichkeiten zur Finanzierung der Sozialen Sicherheit – aus dem allgemeinen Steueraufkommen oder durch Beiträge – begrenzt sind und insbesondere wenn kein Arbeitgeber vorhanden ist, der einen Beitragsanteil übernimmt, sollte den Bedürfnissen Vorrang eingeräumt werden, die nach Ansicht der betroffenen Gruppen am dringlichsten sind.

Innerstaatliche Gesetzgebung und Praxis

Dieser Abschnitt stützt sich auf Informationen über Soziale Sicherheit, einige damit zusammenhängende Versicherungsvorschriften, die dem Amt zur Verfügung gestellt wurden oder die es beschafft hat. Diese Informationen waren zwar nicht sehr umfassend, sie vermitteln jedoch eine Vorstellung, wie verschiedene Mitgliedstaaten auf diese Fragen eingehen.

Allgemeines

In einigen Mitgliedstaaten¹² sind Fischer in der Regel durch das staatliche System der Sozialen Sicherheit gedeckt. Offenbar haben alle der durch das Übereinkommen Nr. 165 erfaßten Kategorien Anspruch auf Leistungen (nachstehend detaillierte Informationen zu einigen dieser Länder). Zu den sozialen Leistungen in Nigeria gehören „Sondervergütungen, Entschädigung bei Arbeits-

¹² Dänemark, Litauen, Mauretanien, Mexiko, Neuseeland und Niederlande.

unfällen, Gruppenversicherung, kostenlose ärztliche Behandlung, sechs Wochen Mutterschaftsurlaub nach der Entbindung“. Im Vereinigten Königreich haben Beschäftigte des Fischereisektors Anspruch auf die gleichen Sozialleistungen wie andere Arbeitnehmer, sofern sie die Beitragsvorschriften erfüllt haben. In Indonesien gibt es keine speziellen gesetzlichen Vorschriften im Hinblick auf Sozialleistungen für Fischer. Die Fischer werden jedoch ermutigt, sich einer Gruppenversicherung oder der Organisation für Soziale Sicherheit (SOCSO) anzuschließen. In Südafrika fallen Fischer unter das Gesetz über die Entschädigung für Arbeitsunfälle und Berufskrankheiten von 1993 (in der abgeänderten Fassung)¹³.

Australische Fischer fallen auf internationalen Routen im Hinblick auf die Haftung des Reeders bei Krankheit und Unfall offenbar unter das Schifffahrtsgesetz, während für Fischer auf anderen Schiffen die gesetzlichen Vorschriften der australischen Bundesstaaten gelten. Auch Japan unterscheidet zwischen Arbeitnehmern auf Schiffen, die vom Seemannsgesetz erfaßt sind (in der Regel hochseetüchtige Fischereifahrzeuge von 30 BRT und mehr), und Arbeitnehmern, für die das allgemeine Arbeitsrecht gilt (in der Regel auf Schiffen unter 30 BRT, die nicht hochseetüchtig sind). Arbeitnehmer auf Schiffen, für die das Seemannsgesetz gilt, sind im Hinblick auf ärztliche Versorgung, Krankheit, Unfall, Arbeitslosigkeit, Mutterschaft und Invalidität sowie Leistungen an Hinterbliebene gedeckt. Die nicht vom Seemannsgesetz erfaßten Personen sind in der Regel von dem für alle Arbeitnehmer geltenden System gedeckt.

In der kanadischen Provinz British Columbia erhalten anspruchsberechtigte Fischer Arbeitslosenleistungen von Human Resources Development Canada und gemäß den speziellen Bestimmungen der Arbeitslosenversicherung (Fischerei)¹⁴. Gewerkschaftlich organisierte Fischer erhalten nach Maßgabe der Kollektivvereinbarungen eine Rente sowie Leistungen im Krankheits- und Todesfall. In Neufundland und Labrador sind Fischer (und in der Fischverarbeitung Beschäftigte) bei Arbeitsunfällen und Berufskrankheiten durch das Gesetz über Arbeits-

¹³ J. Dahl und A. Masarakufa, a.a.O.

¹⁴ Diesen Bestimmungen zufolge bezeichnet der Begriff „Fischer“ eine selbständig erwerbstätige Person, die Fischfang betreibt, und umfaßt – mit Ausnahme von Personen, die in einem Dienstvertrag stehen oder im eigenen Interesse oder im Interesse anderer Sportfischerei betreiben – jede Person, die a) einen Fang macht; b) irgendeine Arbeit ausführt, die zu einem Fang oder seiner Behandlung beiträgt, darunter das Laden, Löschen, Befördern oder Haltbarmachen des Fangs durch die Besatzung, deren Mitglied diese Person ist, oder das Vorbereiten, Reparieren, Abwracken oder Aufbocken des Fischereifahrzeugs oder des Fanggeräts, das von der Besatzung benutzt wird, um den Fang zu erzielen oder damit umzugehen, wobei die Person, die solche Zuarbeiten leistet, ebenfalls am Fang beteiligt ist; oder c) am Bau eines Fischereifahrzeugs beteiligt ist, das sie selbst oder die Besatzung, deren Mitglied sie ist, zum Fischfang benutzen wird.

schutz und Entschädigung¹⁵ gedeckt. Dieses Gesetz deckt alle Arbeitnehmer bei Verdienstausschlag, Arbeitsunfall und Berufskrankheit. Bei einem tödlichen Unfall sind auch Leistungen an Hinterbliebene vorgesehen.

In Indien sind Leistungen der Sozialen Sicherheit der Fischer Aufgabe des staatlichen Fürsorgesystems für Fischer, das bei der Zentralregierung angesiedelt ist. Es fördert die Entwicklung von Modell-Fischerdörfern sowie Spar- und Hilfsprogrammen, in deren Rahmen sowohl die Fischer als auch die Regierung die Fonds finanzieren, aus denen Fischer in wirtschaftlich schwierigen Zeiten Unterstützung erhalten, Information über Programme der Sozialen Sicherheit im Fischereisektor im Bundesstaat Kerala siehe Kasten VI.1.

Die Beschäftigten des Fischereisektors in Norwegen sind in der staatlichen Sozialversicherung. Da ihr Lohn ganz oder teilweise nach ihrem Anteil am Fang berechnet wird, werden sie sowohl steuerlich als auch im Hinblick auf die Sozialversicherung als selbständige Erwerbstätige betrachtet, selbst wenn sie Mitglied einer Besatzung sind und folglich unter anderen Umständen als abhängig Beschäftigte angesehen werden. Eine Person, deren Hauptbeschäftigung das Fischen ist und die in einem besonderen Teil des Fischer-Registers aufgeführt ist, hat Anspruch auf die gleichen Leistungen wie andere Arbeitnehmer. Die Beiträge der Fischer beruhen auf den „Produktgebühren“. Bei Krankheit, Erwerbsunfähigkeit durch Berufskrankheit sowie Arbeitslosigkeit haben Fischer Anspruch auf Leistungen der staatlichen Sozialversicherung.

In Spanien gibt es ein spezielles Gesetz für Soziale Sicherheit, das alle Seeleute und Fischer erfaßt. Der Vorteil eines solchen Systems ist es, daß alle – auch handwerklich arbeitende – Fischer im System der Sozialen Sicherheit registriert sind, und dies macht es einfacher, Arbeitsschutzprogramme auf den Fischereisektor zuzuschneiden.

Kürzlich führte das Internationale Arbeitsamt eine Studie durch, um u.a. die Ausdehnung der Sozialen Sicherheit auf Fischer in Tunesien zu prüfen, was mit Hilfe eines Programms geschah, das im Einvernehmen mit dem tunesischen Landwirtschafts- und Fischereiverband konzipiert worden war. Auf der Grund-

¹⁵ Das Gesetz sieht jedoch vor, daß „... durch Vorschriften im Hinblick auf ... Fischer, die innerhalb oder außerhalb der Provinz tätig sind, auf den Gewässern der Provinz oder in ihrer Nähe, oder die in der Provinz wohnhaft sind, ... die Bestimmungen dieses Gesetzes gelten in dem Umfang, wie in den Vorschriften vorgesehen ist“, und daß „in dem Fall, daß sich dieses Gesetz oder eine Vorschrift für Fischer, die Fischereiindustrie oder gewerbliche Ankäufer oder andere gewerbliche Abnehmer von Fisch als ungeeignet oder nicht anwendbar erweist, die Kommission durch Vorschriften oder in anderer Weise Regeln aufstellt und Beschlüsse faßt, die sie für gerecht und angemessen hält angesichts der Absicht, daß Fischer wo immer möglich in den Genuß dieses Gesetzes kommen und von ihm erfaßt werden“.

Kasten VI.1**Programme der Sozialen Sicherheit im Fischereisektor im Bundesstaat Kerala, Indien**

Der genossenschaftliche Verband für Fischereientwicklung (Matsyaboard) im indischen Bundesstaat Kerala unterhält Projekte für Versicherungsleistungen, Kranken- und Mutterschaftsversicherung, Gesundheitsversorgung, Renten usw., die für die Bevölkerung der Fischerdörfer von außerordentlich großer Bedeutung sind. Ein Beispiel hierfür ist das Gruppenversicherungsprojekt. Da die Fischerei eine der gefährlichsten Tätigkeiten ist, sind Versicherungen für Personen und Gerät sehr wichtig. Von 1986 bis 1998 wurden Versicherungsleistungen für 1.096 Todesfälle gezahlt. In Kerala stirbt mithin alle vier Tage ein Fischer. Keine andere Arbeit ist so gefährlich. Erstaunlicherweise gibt es erst seit wenigen Jahren eine Versicherungsdeckung für diese gefährliche Beschäftigung – und dies auch erst, nachdem die Fischer wiederholt darauf gedrängt hatten. Die Altersrente ist unter den meisten Versicherungsnehmern das populärste Projekt von Matsyaboard. Fischer ab 60 Jahren können die Rente unter bestimmten Bedingungen in Anspruch nehmen. Die Projekte von Matsyaboard entsprechen den verschiedenen Phasen im Leben eines Fischers. Sie werden finanziert von der Regierung des Bundesstaats, Fischern, Händlern, Exporteuren und Schiffseignern; es gibt allerdings Schwierigkeiten beim Einziehen der Beiträge der Exporteure.

Auszug aus J. Kurien und A. Paul: Nets for social safety: An analysis of the growth and changing composition of social security programmes in the fisheries sector of Kerala State, India (International Collective in Support of Fishworkers, Chennai, Indien, 2000).

lage dieser Studie wurden zwei Ansätze der Sozialen Sicherheit für Fischer vorgeschlagen. Der erste sieht die Zahlung einer Pauschale je Fahrzeug nach dem Muster der Versicherung gegen Arbeitsunfall und Berufskrankheit vor. Der zweite Ansatz bietet dem Arbeitgeber die Möglichkeit, seine Beiträge nach dem Verkauf der Meeresfrüchte auf dem Großmarkt von der Steuer abzusetzen. Diese Gelder würden in den staatlichen Fonds für Soziale Sicherheit eingezahlt. In beiden Fällen würde der Arbeitnehmerbeitrag von den Fischern nach einem vereinfachten Verfahren (z.B. Marken in ein Heft kleben) eingezahlt. Auf der Grundlage dieser Informationen würden sodann die Ansprüche des Fischers auf Leistungen berechnet¹⁶.

Ausländische oder ortsansässige Fischer

In Dänemark werden nichtdänische Fischer, die auf dänischen Fischereifahrzeugen anheuern, als in Dänemark wohnhaft betrachtet, somit sind sie in der Regel sozialversichert. In Neuseeland hingegen hängt der Zugang zu Leistungen der sozialen Sicherheit vom Wohnsitz des Seemanns ab. Nach neuseeländischem Recht haben nur Personen, die ihren gewöhnlichen Wohnsitz in Neuseeland

¹⁶ IAA: M. Chaabane, *Towards the universalization of social security: The experience of Tunisia*, ESS (Extension of Social Security) Paper No. 4, Abteilung Grundsatzpolitik und Entwicklung der Sozialen Sicherheit (Genf, 2002), S. 21-22.

haben, Anspruch auf Leistungen der Sozialen Sicherheit. Wanderarbeitnehmer, die sich nur zeitweilig in Neuseeland aufhalten, haben keinen Anspruch auf Leistungen der Sozialen Sicherheit.

Beispiele für spezielle Leistungen für Fischer

Ärztliche Betreuung, Krankengeld, Leistungen bei Arbeitsunfällen und Berufskrankheiten sowie bei Invalidität

In Japan sind die vom Seemannsgesetz erfaßten Arbeitnehmer von der Krankenversicherung für Seeleute gedeckt, welche das Gesetz über die Krankenversicherung von Seeleuten vorsieht. Die nicht vom Seemannsgesetz erfaßten Arbeitnehmer werden vom allgemeinen Recht, dem Krankenversicherungsgesetz oder – wenn sie selbständig erwerbstätig sind – vom Gesetz über die staatliche Krankenversicherung erfaßt. Nach diesen beiden Gesetzen haben Arbeitnehmer Anspruch auf ärztliche Untersuchung, Medikamente, medizinisches Material, Erste-Hilfe-Behandlung und ärztliche Betreuung zu Hause. Zwar erfaßt das Arbeitnehmerentschädigungssystem in der Regel alle Arbeitnehmer (wobei u.a. Seeleute ausgenommen sind, die aber vom Seemannsgesetz erfaßt werden), doch in Fischereibetrieben, die vom Besitzer geleitet werden, fünf Arbeitnehmer beschäftigen, mit einem Fahrzeug von weniger als 5 Tonnen oder in bestimmten Gebieten mit niedrigen Unfallquoten tätig sind, können der Arbeitgeber oder die Mehrheit der Arbeitnehmer entscheiden, ob sie dieser Versicherung beitreten.

In Mauritius sieht die 1997 erlassene Verordnung über die Entlohnung der Sandbankfischer und des Kühlanlagenpersonals vor, daß „der Arbeitgeber für jeden Arbeitnehmer eine beitragsunabhängige Versicherung in Höhe von mindestens 50.000 MR abschließt, die durch Arbeit verursachte und während der Arbeitszeit auftretende Verletzungen und Todesfälle deckt“. Sie sieht ferner vor, daß „in dem Fall, daß ein Arbeitnehmer arbeitsunfähig ist und vom Schiffsarzt oder in dessen Abwesenheit vom Kapitän krankgeschrieben wurde, der Arbeitgeber dem Arbeitnehmer zusätzlich zu dessen Lohn eine Zuwendung von 70 MR für gesetzliche Feiertage zahlt“.

In Norwegen haben im Fischereiregister eingetragene Fischer im Krankheitsfall, bei Arbeitsunfähigkeit aufgrund einer Berufskrankheit und bei Arbeitslosigkeit Anspruch auf Leistungen der staatlichen Sozialversicherung.

Die Republik Korea zahlt bei berufs- und nicht berufsbedingten Krankheiten ärztliche Behandlung sowie eine Rente bei Erwerbsunfähigkeit durch Arbeitsunfall oder Berufskrankheit. Alle Besatzungsmitglieder auf Fischereifahrzeugen haben Anspruch auf Krankenversicherungsleistungen wie ärztliche Betreuung, Krankengeld, Vorsorgebehandlung, Rehabilitation, Gesundheitserziehung und Gesundheitsförderung.

Altersversorgung/Renten

In Norwegen gibt es zusätzlich zur staatlichen Sozialversicherung ein besonderes Rentensystem für Fischer, das eine Rente für Fischer vorsieht. Voraussetzung ist eine sozialversicherungspflichtige Tätigkeit von mindestens 750 Wochen. Die Rente wird von der Fischer-Garantiekasse des Fischereiministeriums ausgezahlt. Die Fischerrente soll das reguläre Einkommen der Fischer im Alter von 60 bis 67 Jahren ergänzen, denn ab dem Alter von 67 Jahren erhalten sie wie alle anderen Arbeitnehmer die reguläre Rente. Ein Fischer muß mindestens 750 Wochen (ca. 15 Jahre) seine Prämien bezahlt haben. Die Höchstreute wird nach 1.560 Wochen (30 Jahren) gezahlt. Die Höhe der Rente ist abhängig von der Dauer der Erwerbstätigkeit.

In Peru gibt es einen besonderen Pensionsfonds für Fischer, der es Fischern erlaubt, bereits mit 55 Jahren in den Ruhestand zu gehen, wenn sie 25 Jahre im Sektor tätig waren und Mindestbeiträge geleistet haben. Sind die Voraussetzungen nicht erfüllt, werden niedrigere Leistungen gewährt. Witwen erhalten 50 Prozent, und Kinder unter 18 Jahren haben Anspruch auf 20 Prozent, wenn die Voraussetzungen erfüllt worden sind. Witwen verstorbener Fischer und deren Kinder erhalten drei Jahre lang andere Leistungen, wenn die Voraussetzungen für eine volle Rente zwar nicht erfüllt worden sind, jedoch Beiträge eingezahlt wurden.

In Portugal wird die Rente im Rahmen der allgemeinen Rentenversicherung frühestens im Alter von 65 Jahren ausgezahlt. Eine Verordnung sieht besondere Regelungen für Invaliditätsrenten und Altersversorgung vor, welche amtlich zugelassenen Berufsfischern gewährt werden, die bestimmte Anspruchsvoraussetzungen erfüllen. Fischer haben ab dem Alter von 55 Jahren Anspruch auf Rente, sofern sie 30 Jahre Erwerbstätigkeit nachweisen können (im Unterschied zu 30 Kalenderjahren sozialversicherungspflichtiger Tätigkeit bei der allgemeinen Rentenversicherung), und hiervon müssen sie mindestens 15 Jahre auf Fischereifahrzeugen tätig gewesen sein. Fischereiarbeitnehmer ab 50 Jahren haben auch Anspruch auf eine Invalidenrente, wenn sie 40 Jahre Erwerbstätigkeit nachweisen können. Diese gesetzlichen Vorschriften gelten auch für abhängig Beschäftigte, Nebenerwerbstätige und selbständig Erwerbstätige. Eine weitere Verordnung sieht vor, daß ein Arbeitnehmer, der 40 Jahre Erwerbstätigkeit nachweist, ab dem Alter von 50 Jahren in den Ruhestand gehen kann¹⁷.

Die Besatzungen der in der Republik Korea registrierten Fischereifahrzeuge werden von den Reedern versichert. Koreaner, die auf Schiffen mit ausländischer Flagge fahren, haben eine eigene Versicherung in der Provinz, in

¹⁷ OECD: *Transition to responsible fisheries: Economic and policy implications*, (Paris, 2000), Anh. 1, S. 71.

der sie wohnhaft sind. Somit haben alle Arbeitnehmer auf Fischereifahrzeugen Anspruch auf eine Altersversorgung in Form von Rente, Invaliditäts- und Hinterbliebenenrente usw. entsprechend den jeweiligen Bestimmungen des staatlichen Rentengesetzes.

Die Kleinfischergemeinschaften mancher Entwicklungsländer kümmern sich auf ihre Weise um das Wohlergehen der alten Fischer. So sind etwa in manchen Gegenden die näher an der Küste gelegenen und weniger der Witterung ausgesetzten Fischgründe den älteren Fischern vorbehalten.

Arbeitslosigkeit

In Kanada schreibt die Bundesgesetzgebung Arbeitslosenversicherung und Rentenprogramme für Fischer vor. Auch einige Provinzen sehen Leistungen für Rentner vor. Ein selbständig erwerbstätiger Fischer muß ein Mindesteinkommen aus seiner Tätigkeit nachweisen, um Anspruch auf Leistungen zu haben, ebenso wie andere Arbeitnehmer eine Mindestzahl von Stunden brauchen. Es gibt verschiedene Leistungszeiträume, um sowohl der Sommer- als auch der Winterfischerei Rechnung zu tragen¹⁸.

In Irland haben Fischer ebenso Zugang zu Versicherungsleistungen wie alle anderen Beitragszahler, wenn sowohl Arbeitgeber wie auch Arbeitnehmer in die Sozialversicherung eingezahlt haben. Anteilig entlohnte Fischer können jedoch Beiträge in eine besondere Versicherung einzahlen, um Anspruch auf Arbeitslosengeld zu haben. Mit einem 1999 verabschiedeten Gesetz ist eine Arbeitslosenunterstützung für Fischer mit niedrigem Einkommen eingeführt worden¹⁹.

In Norwegen zahlt die Fischer-Garantiekasse Arbeitslosenunterstützung für Fischer. Ein Fischer hat ab dem vierten Tag der Arbeitslosigkeit Anspruch auf Arbeitslosenunterstützung. Im Jahr 2002 erhält er pro Tag 315 Nkr, wenn er bei einem Schiff unter Vertrag ist. Der Reeder oder der Kapitän hat die Arbeitslosenunterstützung zu beantragen, wenn das Schiff aus folgenden Gründen nicht auslaufen kann: Maschinenschaden, Schiffbruch, Krankheit der Besatzung, außergewöhnliche Eisblockade, unzureichende Besatzung; außerdem im Fall, daß der Fang aufgrund eines Streiks oder einer Aussperrung nicht gelöscht werden kann oder wenn die norwegische Seeschiffahrtsdirektion oder die Fischereidirektion unerwartet den Betrieb des Schiffs einstellt. Fischer, die nicht unter Vertrag mit einem Schiff stehen, beantragen Arbeitslosenunterstützung, nachdem sie ihre Kündigung eingereicht haben; wenn das Arbeitsverhältnis beendet wurde, weil der Fischfang aufgrund von Vorschriften oder wegen des Endes der Fangsaison, Lieferschwierigkeiten oder Rentabilitätsproblemen eingestellt

¹⁸ Ebd., S. 73.

¹⁹ Ebd., S. 70.

wurde; wenn sie nach dem Militärdienst oder nach einer Krankheit arbeitslos sind, und wenn sie aufgrund des Verkaufs oder der Unbrauchbarerklärung des Schiffs arbeitslos sind.

Andere Formen des Schutzes

In manchen Ländern werden Vorkehrungen gegen Tod, Unfall oder Krankheit dadurch gewährleistet, daß der Reeder bestimmte Versicherungen abschließt, oder aber durch Arbeitnehmerentschädigungsprogramme oder umfassendere Systeme²⁰. Häufig richten Reeder Seeversicherungsvereine auf Gegenseitigkeit ein, deren Mitglieder zusammenarbeiten, um die Kosten der Deckung relativ gering zu halten. Die Beiträge werden anfangs auf der Grundlage von Erfahrungen festgelegt, doch später können angesichts unerwarteter Kosten (d.h. umfangreicherer Schadensfälle als vorausgesehen) Anpassungen vorgenommen werden. Solche Vereine auf Gegenseitigkeit verbessern im allgemeinen das Sicherheitsverhalten der Mitglieder (oder begrenzen die Mitgliedschaft), um die Kosten niedrig zu halten.

Umschulung von Fischern

Eine Reihe von Ländern haben Umschulungsprogramme für Fischer eingerichtet. In Japan wurde ein Sondergesetz verabschiedet, das Arbeitnehmern auf Fischereifahrzeugen, die aufgrund des Abschlusses internationaler Übereinkommen ihre Arbeit verloren haben, Unterstützung gewährt. Das entsprechende Programm bietet eine Ausbildungsbeihilfe, um den Übergang zu einer neuen Beschäftigung zu erleichtern. In Spanien sind durch Regierungsverordnung mehrere Umschulungsprogramme für Arbeitnehmer aufgestellt worden. Nachdem es aufgrund eines nicht zustande gekommenen Fischereiabkommens zwischen der Europäischen Union und Marokko zu Arbeitsplatzverlusten gekommen war, führte das Staatliche Meeresinstitut Einzelgespräche mit Fischern, um ein Umschulungs- und Wiedereingliederungsprogramm zu entwickeln.

Fischer verfügen oft über Qualifikationen (Navigation, Technik usw.), die auch für eine Beschäftigung in der Handelsschifffahrt oder bei der Bohrinselforsung nützlich sein können. Im Vereinigten Königreich sind die Lehrpläne für die Fischerei- und die Handelsschifffahrt Ausbildung verglichen worden, und die Routen sind kartiert, so daß ein Fischer die den beiden Sektoren gemeinsamen Teile der Ausbildung nicht wiederholen muß. Neue „modulare“ Ansätze bei der

²⁰ Im FAO-Verhaltenskodex für verantwortungsvolle Fischerei heißt es in Artikel 8.2.8: „Die Flaggenstaaten sollen den Zugang zu Versicherungsschutz für Eigentümer und Befrachter von Fischereifahrzeugen fördern. Eigentümer oder Befrachter von Fischereifahrzeugen sollen einen ausreichenden Versicherungsschutz haben, um die Besatzung dieser Schiffe und ihre Interessen zu schützen, dritten Parteien für Verluste und Schäden Schadensersatz zu leisten und ihre eigenen Interessen zu schützen.“

Ausbildung und der Zertifizierung erleichtern die Übertragbarkeit von Befähigungsnachweisen nicht nur auf die Handelsschifffahrt, sondern auch auf andere Sektoren.

Schlußfolgerungen

Die dem Amt vorliegenden Informationen lassen erkennen:

- Die meisten Kleinfischer sind sozial nicht abgesichert, weil sie in Ländern leben, in denen der Großteil der Arbeitnehmer keinen sozialen Schutz genießt.
- Fischer und vor allem fanganteilmäßig entlohnte Fischer genießen in vielen Ländern nicht den gleichen sozialen Schutz wie Arbeitnehmer im allgemeinen, und zwar meist aufgrund ihres besonderen Beschäftigungsstatus („selbständig erwerbstätig“).
- Da der Fischfang sehr gefährlich ist, sind Leistungen an Hinterbliebene sowie Krankengeld und Leistungen bei Arbeitsunfällen und Berufskrankheiten für Fischer und ihre Angehörigen besonders wichtig.
- Der geplante Abbau der Fischfangkapazitäten könnte bessere Arbeitslosenversicherungs- und Umschulungsprogramme für Fischer erforderlich machen.
- In verschiedenen Mitgliedstaaten gibt es Beispiele für Programme, die den sozialen Schutz speziell im Fischereisektor fördern, doch sie sind nicht sehr verbreitet.

KAPITEL VII

VERWALTUNG, RECHTSDURCHSETZUNG, KONSULTATION UND KOORDINATION

FLAGGENSTAATKONTROLLE

Internationale Übereinkünfte

Im Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen heißt es in Teil VII „Hohe See“, Abschnitt 1 „Allgemeine Bestimmungen“, Artikel 94 „Pflichten des Flaggenstaats“, Absatz 1¹: „Jeder Staat übt seine Hoheitsgewalt und Kontrolle in verwaltungsmäßigen, technischen und sozialen Angelegenheiten über die seine Flagge führenden Schiffe wirksam aus.“ Ferner heißt es in Absatz 3: „Jeder Staat ergreift für die seine Flagge führenden Schiffe die Maßnahmen, die zur Gewährleistung der Sicherheit auf See erforderlich sind, u.a. in bezug auf: a) den Bau, die Ausrüstung und die Seetüchtigkeit der Schiffe; b) die Bemannung der Schiffe, die Arbeitsbedingungen und die Ausbildung der Besatzungen, unter Berücksichtigung der anwendbaren internationalen Übereinkünfte; c) die Verwendung von Signalen, die Aufrechterhaltung von Nachrichtenverbindungen und die Verhütung von Zusammenstößen.“

Zwei Urkunden befassen sich mit der Arbeitsaufsicht im Seeschiffahrtsektor, das Übereinkommen (Nr. 178) über die Arbeitsaufsicht (Seeleute), 1996, und die dazugehörige Empfehlung Nr. 185¹. Im Übereinkommen heißt es: „Jedes Mitglied, für das das Übereinkommen in Kraft ist, hat eine Aufsicht über die Lebensbedingungen der Seeleute zu unterhalten². Es verlangt von den

¹ Das Übereinkommen (Nr. 81) über die Arbeitsaufsicht, 1947, sieht ein System der Arbeitsaufsicht vor, um in gewerblichen Betrieben und Handelsbetrieben, sofern die ratifizierenden Staaten diese Ausweitung akzeptieren, die Durchführung der gesetzlichen Vorschriften über die Arbeitsbedingungen und den Schutz der Arbeitnehmer zu gewährleisten.

² Im Übereinkommen Nr. 178 bedeutet der Ausdruck Arbeits- und Lebensbedingungen der Seeleute „die Bedingungen wie diejenigen, die sich auf die Normen der Instandhaltung und Sauberkeit der Aufenthalts- und Arbeitsbereiche an Bord, das Mindestalter, den Heuervertrag, die Verproviantierung und Verköstigung, die Quartierräume der Schiffsbesatzungen, die Anwerbung, die Besatzungsstärke, die Qualifikationen, die Arbeitszeit, die ärztlichen Untersuchungen, die Verhütung von Arbeitsunfällen, die medizinische Betreuung, Krankengeld und Leistungen bei Arbeitsunfällen und Berufskrankheiten, die soziale Betreuung und andere damit zusammen-

(Forts.)

Staaten, „eine zentrale Koordinierungsstelle“ zu unterhalten, deren Aufgabe es ist, „die Besichtigungen, die ausschließlich oder teilweise die Arbeits- und Lebensbedingungen der Seeleute betreffen, zu koordinieren und die zu beachtenden Grundsätze festzulegen“. Außerdem enthält sie Bestimmungen über die Häufigkeit von Besichtigungen, Besichtigungen nach Beschwerden oder erheblichen Änderungen der Bauausführung oder der Unterkunftsbedingungen, die Qualifikation der Inspektoren, Verfahren für das Festhalten von Schiffen, Zwangsmaßnahmen und andere Fragen. Das Übereinkommen betrifft Seeschiffe und gilt nicht für Fahrzeuge mit einem Brutto-Raumgehalt von weniger als 500 Tonnen. Weiter heißt es dort: „Soweit die zentrale Koordinierungsstelle es nach Anhörung der repräsentativen Verbände der Reeder von Fischereifahrzeugen und der Fischer als praktisch möglich erachtet, sind die Bestimmungen dieses Übereinkommens auf Fahrzeuge der gewerblichen Seefischerei anzuwenden.“

Die Verwaltungs- und Durchsetzungsbestimmungen fallen in den fünf IAO-Übereinkommen, die sich speziell mit dem Fischereisektor befassen, unterschiedlich aus. Das Übereinkommen (Nr. 112) über das Mindestalter (Fischer), 1959, das Übereinkommen (Nr. 113) über die ärztliche Untersuchung (Fischer), 1959, und das Übereinkommen (Nr. 114) über den Heuervertrag der Fischer, 1959, enthalten keine Absätze, die sich speziell mit der Durchsetzung befassen. Andererseits enthält das Übereinkommen (Nr. 125) über die Befähigungsnachweise der Fischer, 1966, spezielle Bestimmungen zu Durchsetzungsmaßnahmen (Artikel 14 und 15), und das Übereinkommen (Nr. 126) über die Quartierräume auf Fischereifahrzeugen, 1966, behandelt ebenfalls die Frage der Durchsetzung (Artikel 3, 4 und 5).

Das Protokoll des Torremolinos-Übereinkommens von 1993 sieht in den Regeln für den Bau und die Ausstattung von Fischereifahrzeugen Besichtigungen vor (Regel 6), die zur Ausstellung oder Bestätigung von Zeugnissen führen (Regel 7 et al.), um sicherzustellen, daß die entsprechenden Bestimmungen eingehalten werden.

Das Internationale Übereinkommen über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst des Personals auf Fischereifahrzeugen von 1995 (STCW-F-Übereinkommen) enthält die Durchsetzung betreffende Bestimmungen in Artikel 1, *Allgemeine Verpflichtungen*, und Artikel 7, *Innerstaatliche Bestimmungen*. In Artikel 7 sind Straf- und Disziplinarmaßnahmen vorgesehen.

hängende Angelegenheiten, die Heimschaffung, die Beschäftigungsbedingungen, die der innerstaatlichen Gesetzgebung unterliegen, und die Vereinigungsfreiheit im Sinne des Übereinkommens der Internationalen Arbeitsorganisation über die Vereinigungsfreiheit und den Schutz des Vereinigungsrechtes, 1948, beziehen“.

Der FAO-Verhaltenskodex für verantwortungsvolle Fischerei bestimmt in Absatz 8.2.5 folgendes:

Die Flaggenstaaten sollen die Einhaltung der einschlägigen Sicherheitsanforderungen für Fischereifahrzeuge und Fischer in Übereinstimmung mit den internationalen Übereinkommen, international vereinbarten Verhaltenskodices und freiwilligen Richtlinien sicherstellen. Die Staaten sollen geeignete Sicherheitsanforderungen für alle kleinen Schiffe beschließen, auf die sich diese internationalen Übereinkommen, Verhaltenskodices oder freiwilligen Richtlinien nicht erstrecken.

Regionale Instrumente

Die Richtlinie 93/103/EG des Rates vom 23. November 1993 über Mindestvorschriften für Sicherheit und Gesundheitsschutz bei der Arbeit an Bord von Fischereifahrzeugen sieht Artikel 3, *Allgemeine Bestimmungen*, Absatz 1 u.a. folgendes vor: „Die Mitgliedstaaten ergreifen alle erforderlichen Maßnahmen, damit a) die Reeder sich vergewissern, daß ihre Fahrzeuge insbesondere bei vorhersehbaren Witterungsverhältnissen unbeschadet der Verantwortung des Schiffsführers so eingesetzt werden, daß die Sicherheit und die Gesundheit der Arbeitnehmer nicht gefährdet sind.“ Ferner heißt es in Absatz 2: „Die Mitgliedstaaten ergreifen alle erforderlichen Maßnahmen, damit die Fahrzeuge von eigens mit dieser Aufgabe betrauten Behörden regelmäßigen Kontrollen in bezug auf die Einhaltung dieser Richtlinie unterzogen werden. Bestimmte Kontrollen in bezug auf die Einhaltung dieser Richtlinie können auf See durchgeführt werden.“ Artikel 7 (2) bestimmt: „Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, damit der Reeder dem Schiffsführer im Hinblick auf die Sicherheit und den Gesundheitsschutz der Arbeitnehmer alle Mittel zur Verfügung stellt, die er zur Erfüllung der ihm nach dieser Richtlinie auferlegten Verpflichtungen benötigt.“ In Artikel 13 der Schlußbestimmungen heißt es: „Die Mitgliedstaaten erlassen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie spätestens am 23. November 1995 nachzukommen.“

INNERSTAATLICHE GESETZGEBUNG UND PRAXIS

Die effektive Einhaltung der innerstaatlichen Gesetzgebung wird gewährleistet, indem:

- die zuständige Stelle benannt wird, die für die Umsetzung der einschlägigen Gesetzesvorschriften verantwortlich ist;
- ein effizientes Aufsichtssystem vorgesehen wird;
- angemessene Straf- oder Disziplinarmaßnahmen für Fälle vorgesehen werden, in denen diese Gesetze oder Rechtsvorschriften nicht beachtet werden.

Zuständige Stellen

An der Durchführung der die Lebens- und Arbeitsbedingungen im Fischereisektor betreffenden innerstaatlichen Gesetzesvorschriften und Programme sind oft das Arbeitsministerium, das Schifffahrtsministerium, das Fischerei zuständige Ministerium, die Gesundheitsbehörden und andere beteiligt, bzw. sollten beteiligt sein. Da die Regulierung der Fischerei oft auf örtlicher Ebene erfolgt, muß es auch auf dieser Ebene eine Koordination geben, allerdings im Verein mit Bundesbehörden.

Fragen, die in den bestehenden fünf IAO-Übereinkommen zum Fischereisektor behandelt werden

Im Bereich des Schutzes junger Fischer ist die für die Durchsetzung zuständige Stelle in der Regel die für Arbeitsfragen zuständige Behörde, gelegentlich in Zusammenarbeit mit dem Jugendgericht³ oder mit den Schifffahrts-, Hafen- oder Verkehrsbehörden⁴.

Was die ärztliche Untersuchung der Fischer betrifft, so sind in einigen Ländern ebenfalls die Schifffahrts-, Hafen- oder Verkehrsbehörden für die Durchsetzung rechtlicher Bestimmungen zuständig⁵. In anderen Ländern⁶ wurde festgelegt, daß die für Gesundheit (einschließlich Hafengesundheit) und Soziale Sicherheit zuständigen Behörden für die Durchführung der einschlägigen Bestimmungen zuständig sind. In einigen Ländern (z.B. in Deutschland) liegt die gesamte Verantwortung bei den Berufsgenossenschaften.

In verschiedenen Mitgliedstaaten⁷ ist die für die Durchführung der einschlägigen Gesetzesvorschriften über den Heuervertrag der Fischer allein die Schifffahrts-, Hafen- oder Verkehrsbehörde zuständig. Manche Länder (z.B. Costa Rica) sehen eine Zusammenarbeit zwischen Arbeits- und Schifffahrts- oder Hafenbehörden vor. Einige Länder (z.B. Ecuador und Tunesien) haben festgelegt, daß die Landwirtschafts- oder Fischereibehörde allein für die Durchführung der einschlägigen Gesetzesvorschriften zuständig ist.

In vielen Ländern befassen sich allein die Schifffahrts-, Hafen- oder Verkehrsbehörden mit den rechtlichen Vorschriften zu Befähigungsnachweisen für

³ Ecuador (Ü.138 und Ü.112 ratifiziert).

⁴ Mexiko (Ü.112 ratifiziert).

⁵ Australien, Dänemark, Republik Korea, Neuseeland und Norwegen.

⁶ Ecuador, Guatemala, Litauen, Mauritius, Nigeria und Rumänien.

⁷ Australien, Dänemark, Republik Korea, Neuseeland, Norwegen, Panama, Spanien und Rumänien.

Fischer⁸. In einigen Ländern (z.B. Polen) sind die Arbeitsbehörden für die Durchführung der Rechtsvorschriften zuständig. Darum gibt es Länder (z.B. Mexiko), in denen eine Zusammenarbeit zwischen den Landwirtschafts- oder Fischereibehörden und den Schifffahrts- oder Hafenbehörden vorgesehen ist. In einem Land (Deutschland) liegt die gesamte Verantwortung für die Durchführung von Rechtsvorschriften bei den Berufsgenossenschaften.

Was die Mannschaftsunterkünfte betrifft, so ist in verschiedenen Mitgliedsstaaten⁹ die Schifffahrts-, Hafen- oder Verkehrsbehörde allein für die Durchführung der einschlägigen Gesetzesvorschriften zuständig. In einigen anderen Ländern¹⁰ ist eine Zusammenarbeit der Arbeits-, Schifffahrts- und Hafenbehörden vorgesehen. In weiteren Ländern¹¹ sind die Landwirtschafts- oder Fischereibehörden sowie die Schifffahrts- oder Hafenbehörden beteiligt. In einem Land (Sierra Leone) ist die Landwirtschafts- und Fischereibehörde allein für die Durchführung der einschlägigen Gesetzesvorschriften zuständig. In einigen Ländern liegt die Verantwortung für die Durchführung allein bei den Berufsgenossenschaften (Deutschland) bzw. teilweise bei Gewerkschaften (Aserbaidschan).

Arbeitsschutzfragen

Für arbeitsschutzrechtliche Vorschriften sind oft Schiffssicherheitsbehörden¹², Entschädigungsräte (in Kanada), Arbeitsbehörden oder Fischereiministerien zuständig. In einigen Fällen haben sich auch Gewerkschaftsfunktionäre um die Einhaltung von Bestimmungen von Gesamtarbeitsverträgen bemüht, die auf der Grundlage von Gesetzesvorschriften erstellt werden. Oft sind mehrere staatliche Stellen beteiligt. In Mexiko unterliegen diese Fragen gemäß dem Schifffahrtsgesetz der Verantwortung der Schiffskapitäne und des im Ausland zuständigen mexikanischen Konsulats. Die Schifffahrtsaufsicht ist für die Inspektion von Schiffen zuständig. In Neuseeland ist die Schiffssicherheitsbehörde dafür zuständig, den Arbeitsschutz der Seeleute zu gewährleisten, die Sicherheit der Seeschifffahrt zu überwachen und zu überprüfen und die Einhaltung von Sicherheitsvorschriften zu fördern. Im Vereinigten Königreich verlangt die

⁸ Belgien, Chile, Dänemark, Litauen, Neuseeland, Norwegen, Panama, Rumänien, Senegal und Arabische Republik Syrien.

⁹ Belgien, Dänemark, Frankreich, Griechenland, Japan, Mexiko, Niederlande, Norwegen, Panama und Vereinigtes Königreich.

¹⁰ Aserbaidschan, Brasilien und Spanien.

¹¹ Russische Föderation, Slowenien und Ukraine.

¹² Dänemark, Republik Korea, Mexiko, Mosambik, Neuseeland und das Vereinigte Königreich.

Maritime and Coast Guard Agency (MCA) Schiffsuntersuchungen, und sie nimmt unangemeldete Inspektionen vor. In Spanien gewährleistet das Aufsichtsamtsamt für Arbeit und Soziale Sicherheit die Einhaltung von Arbeitsschutzvorschriften; es wird dabei vom Nationalen Institut für Arbeitssicherheit und -hygiene unterstützt. In Chile ist die zur Marine gehörende Dirección General del Territorio Marítimo y Marina Mercante für die Durchführung von Gesetzen und internationalen Übereinkünften zur maritimen Sicherheit und Verhütung von Umweltverschmutzung zuständig; die genossenschaftlichen Versicherungsorganisationen der Arbeitgeber sind hingegen für die Versicherungsdeckung von Unfällen und Berufserkrankungen zuständig, während das Gesundheitsministerium die Gesundheitsbedingungen kontrolliert; das Arbeitsministerium überwacht und kontrolliert die Normen im Bereich des Arbeitsschutzes. Die Dänische Schiffsbehörde ist für die Regulierung des Arbeitsschutzes der Seeleute und Fischer in Dänemark verantwortlich. Dabei wird sie von den dänischen Arbeitsschutzdiensten unterstützt (siehe auch Kasten VII.2 zum Arbeitsschutzrat für die Fischerei). In Italien beteiligen sich das Verkehrs- und Schiffsverkehrsministerium, örtliche Gesundheitsbehörden und maritime Gesundheitsämter an der Überwachung gesetzlicher Vorschriften zum Arbeitsschutz auf Fischereifahrzeugen.

Koordination von Ministerien und Behörden

Sind verschiedene Ministerien und Behörden an der Durchführung von Vorschriften beteiligt, die die Lebens- und Arbeitsbedingungen der Fischer, insbesondere im Bereich des Arbeitsschutzes, betreffen, dann ist eine sorgfältige Koordination dieser Stellen erforderlich. Dieses Problem war Gegenstand der Dreigliedrigen Tagung der IAO über den Arbeitsschutz in der Fischereiindustrie, die u.a. zu folgender Schlußfolgerung gelangte:

Die Regierungen sollten eine Koordination aller Ministerien und Behörden (auf nationaler, regionaler und örtlicher Ebene) gewährleisten, die mit dem Arbeitsschutz der Fischer befaßt sind, und sie sollten Doppelarbeit vermeiden. Die für Arbeitsschutzfragen zuständigen Beamten sollten gründliche Kenntnisse der Fischereiindustrie und ihrer besonderen Arbeitsschutzprobleme besitzen.

In verschiedenen Ländern wurden Koordinationsmechanismen eingerichtet.

Im australischen Bundesstaat Queensland gibt es eine Vereinbarung zwischen der Arbeitsschutzbehörde und der Australischen Schiffsverkehrsbehörde. Die von den Leitern beider Behörden unterzeichnete Vereinbarung klärt rechtliche Anforderungen in Zusammenhang mit Schiffen (auch Fischereifahrzeugen) in Häfen in Queensland.

In Kanada hat der Kanadische Schiffsverkehrsrat (CMAC) 2001 einen Ständigen Ausschuß für die Sicherheit von Fischereifahrzeugen eingerichtet (vorher hatte der Rat Fischereifragen im selben Forum behandelt wie Fragen der

Kasten VII.1**Kanadische Konsultation und Koordination**

In Neufundland wurde mit dem Gesetz über die Berufsfischer ein Rat für die Zertifizierung von Berufsfischern eingerichtet. Die Ziele des Rates sind:

- die Interessen der Fischer als Berufsgruppe zu fördern;
- Verantwortung für die Festlegung beruflicher Normen zu übernehmen;
- gegenüber der Regierung auf Bundes- und Provinzebene eine beratende Rolle bei der Ausarbeitung einer Fischereipolitik zu übernehmen, die im Einklang mit den gemeinsamen Interessen der Fischer steht, insbesondere im Hinblick auf Ressourcenschonung, Fischqualitätsverbesserungen, angemessene Erträge für Marktteilnehmer, Optimierung des Produktwerts und Sicherheit der Fischer und der Öffentlichkeit;
- ein Fischer-Registrierungssystem einzurichten und zu unterhalten;
- im Rahmen des Programms der beruflichen Weiterbildung Lehrgänge zu entwickeln, zu evaluieren und zu empfehlen;
- Fischern, die Qualifikationskriterien erfüllen, Zulassungszertifikate auszustellen;
- einen Ethik-Kodex für Fischer auszuarbeiten und zu unterhalten und seine Einhaltung zu überwachen;
- Strafmaßnahmen gegen Fischer zu ergreifen, die den Ethik-Kodex des Rates verletzen; und
- ein unabhängiges Beschwerdeverfahren für Fischer einzurichten.

Der Rat setzt sich aus folgenden 15 Mitgliedern zusammen, die vom Minister von Neufundland und Labrador für Fischerei und Aquakultur ernannt worden sind: sieben Vertreter des Verbands, der vom Arbeitsbeziehungsrat als Vertreter des Fischereisektors bei Kollektivverhandlungen anerkannt worden ist; ein Vertreter der Vereinigung der Fischereieigenenschaften von Neufundland und Labrador; ein Vertreter des Ministeriums für Fischerei und Aquakultur; ein Vertreter des Bildungsministeriums; zwei Vertreter des Ministeriums für Fischerei und Ozeane (Kanada); ein Vertreter von Human Resources Development (Kanada); ein Vertreter einer postsekundären Ausbildungseinrichtung, und ein vom Minister gewählter freier Vertreter.

<http://www.pfhcb.com/> (20. September 2002)

Schifffahrt und des Segelsports). In British Columbia besteht auf der Provinzebene eine umfangreiche laufende Zusammenarbeit zwischen dem Entschädigungsrat, der kanadischen Küstenwache und anderen an der Regulierung des Arbeitsschutzes in der Fischereiindustrie beteiligten Behörden. In Neufundland gibt es einen aus Vertretern örtlicher Interessengruppen zusammengesetzten Provinzausschuß, der dem CMAC Empfehlungen vorlegt. Außerdem gibt es eine Arbeitsgruppe, der Vertreter des Ministeriums für Fischerei und Ozeane, der kanadischen Küstenwache, der Gewerkschaft der Arbeitnehmer in der Fischerei, Nahrungsmittelerzeugung und verwandten Bereichen (FFAW), von Human

Resource Development Canada, Transport Canada und dem WHSCC angehören. Das Amt für die Zertifizierung der Berufsfischer arbeitet eng mit Transport Canada, der Küstenwache und der FFAW in Arbeitsschutzfragen zusammen, die Arbeitnehmer auf Fischereifahrzeugen betreffen (in Kasten VII.1 sind Ziele und Zusammensetzung dieses Gremiums dargestellt). Bundesbehörden, Transport Canada und das Ministerium für Fischerei und Ozeane verfügen über Protokolle für die Meldung von Unfällen, Vorfällen und Beschwerden in bezug auf Arbeitsbereiche.

In Mexiko organisiert der Minister für Landwirtschaft, Viehzucht, ländliche Entwicklung, Fischerei und Ernährung Treffen, bei denen die Probleme der Beschäftigten in der Fischerei behandelt werden. Fischereigenossenschaften beteiligen sich an diesen Treffen ebenso wie die Besitzer von Fischereifahrzeugen. Im Bereich Sicherheit richtet jeder Bundesstaat einen Beratenden Ausschuß für Arbeitshygiene und Arbeitsschutz ein, der Präventivmaßnahmen zur Verringerung von Gefahren an Arbeitsstätten in seinem Zuständigkeitsbereich untersucht und ihre Annahme vorschlägt.

Eine Vereinbarung zwischen der für die Schifffahrt und die Küstenwache zuständigen Behörde und dem Verband der Hafengesundheitsämter sieht im Vereinigten Königreich ein koordiniertes Vorgehen vor, um auf allen Schiffen ein effektives System von Gesundheits- und Sauberkeitsnormen zu gewährleisten.

In den Vereinigten Staaten ist die Arbeitsschutzbehörde (OSHA) zuständig für die Arbeitsbedingungen an Bord gewerblicher „nichtinspizierter“ Fischereifahrzeuge, die nicht den Regelungen der Küstenwache unterliegen. In Gesetzesvorschriften und einer diesbezüglichen Vereinbarung werden die Zuständigkeiten dieser beiden Behörden geklärt.

In Vietnam forderte der Premierminister 1997 die Ministerien für Fischerei, für Verkehr und Telekommunikation, für Verteidigung, für Finanzen und für Planung und Investitionen, den Zentralen Lenkungsrat für Sturm- und Überschwemmungsverhütung, den Ausschuß für Vermißte auf See, das Allgemeine Direktorium für Post- und Telekommunikationsdienste und die Volksausschüsse der zentral verwalteten Städte und Provinzen zu sofortiger Zusammenarbeit auf, um Regelungen in folgenden Bereichen zu überprüfen und abzuändern: Sicherheit und Rettung; Ausbildung und Sicherheitsqualifikationen; Bereitstellung von Schutz- und Rettungsausrüstung; Gewährleistung von Klima- und Wetterinformationen und maritimer Sicherheit; Bereitstellung von Finanzmitteln, Gewährleistung Erster Hilfe usw. Die Gruppe für Sicherheit in der Fischereiindustrie führt regelmäßig Tagungen durch (zweimal jährlich).

Aufsichtssystem

Allgemeines

Die Aufsicht über die Arbeitsbedingungen der Fischer stellt in vielen Ländern eine große Herausforderung dar. Oft gibt es keine gesetzlichen Bestimmungen zur Besichtigung von Fahrzeugen, insbesondere von Kleinfahrzeugen. Doch selbst dort, wo solche Besichtigungen vorgesehen sind, können Länder bzw. örtliche Behörden aufgrund begrenzter Ressourcen und der großen Entfernung vieler Fischereigemeinschaften nur einen sehr geringen Teil der Fischereiflotte in Augenschein nehmen.

Die Dreigliedrige Tagung der IAO über den Arbeitsschutz in der Fischereiindustrie erörtert dieses Problem und gelangte zu folgenden Schlußfolgerungen:

Gesetzliche Vorschriften, unerlässlich für die Förderung des Arbeitsschutzes in der Fischereiindustrie, sind nur sinnvoll, wenn sie durchgesetzt werden. Die dafür zuständigen Behörden müssen über ausreichende Ressourcen verfügen, damit sie die Erfüllung von Arbeitsschutzanforderungen überwachen und insbesondere gewährleisten können, daß die Schiffsaufsichtsdienste ausreichend ausgestattet sind.

Ferner heißt es:

Die Flaggenstaaten sollten die Einhaltung innerstaatlicher Anforderungen und internationaler Mindestanforderungen in bezug auf die sozialen Bedingungen sowie die Arbeitsschutz- und Umweltbedingungen an Bord von Fischereifahrzeugen sicherstellen, die ihre Flagge führen.

Die Aufsicht über die Arbeitsbedingungen an Bord von Fischereifahrzeugen ist gelegentlich Teil der allgemeinen Arbeitsschutzgesetzgebung.

So sieht beispielsweise in Australien das Gesetz über die Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz aus dem Jahr 1995 die Ernennung von Inspektoren vor. Im australischen Bundesstaat Queensland werden Inspektoren eingestellt, die auf Grundlage der Commonwealth-Gesetzgebung (Bundesgesetzgebung) und auf vertraglicher Grundlage Inspektionen von Arbeitsstätten durchführen. Arbeitsplätze werden inspiziert nach Beschwerden oder Vorfällen und im Rahmen von zufälligen, überraschenden oder gezielten Überprüfungen. Außerdem gibt es spezielle zielgerichtete Programme für Branchen mit besonderen Risiken.

In der kanadischen Provinz British Columbia werden die Inspektionen von Inspektoren des Entschädigungsrats durchgeführt.

In Japan wird unterschieden zwischen Arbeitnehmern auf Fahrzeugen, die unter das Seemannsrecht fallen, und Arbeitnehmern, für die allgemeine Arbeitsnormen gelten. Inspektionen werden von Schiffsverkehrs-Inspektoren durchgeführt, die den Distrikt-Verkehrsbüros, Verkehrszweigämtern und Schiffsverkehrsämtern zugeordnet sind. Nach dem Seemannsrecht können diese Aufsichtsbeamten jedes Fischereifahrzeug und jedes Büro jederzeit inspizieren. Nach der Besich-

tigung wird ein Bericht angefertigt. Inspektoren können Hinweise geben oder, gestützt auf polizeiliche Befugnisse, Rechtsvorschriften durchsetzen. Für die Durchführung von gesetzlichen Bestimmungen, die für Fischer gelten, aber nicht dem Seemannsrecht, sondern dem Gesetz über Arbeitsnormen, dem Arbeitsschutzgesetz und dem Gesetz über Mindestlöhne unterliegen, sind das Amt für Arbeitsnormen, die Präfekturarbeitsämter und die Aufsichtsämter für Arbeitsnormen zuständig. Inspektoren für Arbeitsnormen sind befugt, Arbeitsstätten und Büros zu inspizieren, Arbeitgeber und Arbeitnehmer zu befragen und gestützt auf polizeiliche Befugnisse, Rechtsvorschriften durchzusetzen.

In einigen Ländern, beispielsweise in Mauritius, werden erst dann Inspektionen von der Inspektions- und Rechtsdurchsetzungsstelle des Arbeitsministeriums durchgeführt, wenn Beschwerden wegen angeblicher Nichteinhaltung der geltenden Bestimmungen für Fischer und die in der Fischverarbeitung beschäftigten Arbeitnehmer vorgelegt worden sind.

Polen verfügt über ein relativ fortschrittliches Inspektionssystem für Fischereifahrzeuge. Inspektionen werden von der Abteilung für Seewirtschaft des Arbeitsaufsichtsamts in Gdansk durchgeführt. Sie führt Inspektionen zu allen Aspekten der Arbeitsbedingungen durch, auch im Hinblick auf die Anforderungen des Arbeitsschutzes. Die Inspektionen betreffen Hochseeschiffe (die in weit entfernt gelegenen Fanggründen fischen), einschließlich Fabriksschiffe, ebenso wie Fischereifahrzeuge in der Ostsee.

In einigen Ländern werden bestimmte Aspekte der Lebens- und Arbeitsbedingungen (z.B. der Lärmpegel) im Rahmen von Schiffsüberprüfungen untersucht. In Norwegen führt die Schifffahrtsbehörde bei Erst- und Anschlußuntersuchungen Inspektionen von Fahrzeugen mit einer Länge von 15 m und mehr durch. In Tunesien werden Fischereifahrzeuge aufgrund seepolizeilicher Vorschriften periodischen Sonderuntersuchungen unterzogen, um die Sicherheitsausrüstung an Bord zu überprüfen. Im Vereinigten Königreich werden Fahrzeuge alle vier Jahre untersucht; außerdem sind sie Gegenstand zufälliger Untersuchungen, die sich im allgemeinen auf Sicherheitsaspekte konzentrieren. Gegenwärtig (Stand vom 15. Oktober 2002) finden in der Fischereiiindustrie Konsultationen über die Ratifizierung des IAO-Übereinkommens Nr. 178 und seiner mögliche Anwendung auf Fischereifahrzeuge statt.

*Aufsicht über Aspekte, die von bestehenden IAO-Übereinkommen
für den Fischereisektor abgedeckt werden*

Was die Frage des Schutzes junger Fischer betrifft, so führen einige Länder¹³ Inspektionen durch, um das Verbot der Ausführung bestimmter Arbeiten durch Arbeitskräfte, die noch nicht 18 Jahre alt sind, zu kontrollieren.

In einer Reihe von Ländern¹⁴ ist das häufigste Mittel zur Kontrolle der Einhaltung von Anforderungen im Bereich von Befähigungsausweisen die Inspektion.

In vielen Ländern werden die Mannschaftsunterkünfte durch Besichtigungen kontrolliert¹⁵. Einige Länder¹⁶ gestatten es staatlich zugelassenen Klassifikationsgesellschaften, Inspektionen durchzuführen, und andere Länder¹⁷ haben ein System der Selbstinspektion eingerichtet, wobei diese vom Kapitän oder von einem von ihm benannten Schiffsoffizier durchgeführt wird. Die meisten Länder¹⁸ sehen obligatorische Inspektionen der Mannschaftsunterkünfte vor, wenn ein Fischereifahrzeug registriert oder erneut registriert wird. Außerdem verlangen viele Mitgliedstaaten eine obligatorische Inspektion der Mannschaftsunterkünfte bei einem Neubau oder einer erheblichen Änderung der Bauausführung¹⁹. Ferner sieht die innerstaatliche Gesetzgebung oft eine Inspektion nach Erhalt einer Beschwerde eines Mannschaftsmitglieds oder eines Fischerverbands vor, der zufolge die Mannschaftsunterkunft nicht den gesetzlichen Bestimmungen entspricht²⁰. Die große Mehrheit der Länder²¹ sieht periodische Inspektionen

¹³ Ecuador (Ü.138 und Ü.112 ratifiziert); Mexiko (Ü.112 ratifiziert).

¹⁴ Belgien, Deutschland, Panama; Senegal und Arabische Republik Syrien (Ü.125 ratifiziert); Dänemark, Neuseeland und Polen.

¹⁵ Aserbaidschan, Belgien, Brasilien, Dänemark, Deutschland, Frankreich, Griechenland, Niederlande, Norwegen, Panama, Russische Föderation, Sierra Leone, Slowenien, Spanien, Ukraine und Vereinigtes Königreich (Ü.126 ratifiziert); Australien, Japan und Mexiko.

¹⁶ Belgien, Brasilien, Dänemark, Russische Föderation und Ukraine (Ü.126 ratifiziert).

¹⁷ Niederlande und Vereinigtes Königreich (Ü.126 ratifiziert).

¹⁸ Belgien, Brasilien, Deutschland, Frankreich, Griechenland (im Fall der Registrierung nur bei Schiffen über 500 Tonnen), Niederlande, Norwegen, Panama, Russische Föderation, Sierra Leone, Slowenien, Spanien und Ukraine (Ü.126 ratifiziert); Mexiko.

¹⁹ Belgien, Brasilien, Deutschland, Griechenland (für Schiffe über 500 Tonnen), Niederlande, Norwegen, Panama, Sierra Leone, Slowenien, Spanien und Ukraine (Ü.126 ratifiziert); Mexiko.

²⁰ Belgien, Brasilien, Deutschland, Frankreich, Griechenland, Panama, Sierra Leone, Slowenien und Spanien (Ü.126 ratifiziert); Australien – in bezug auf Proviant, Japan und Mexiko.

vor. Außerdem sieht die Gesetzgebung zahlreicher Länder²² vor, daß vor dem Bau eines neuen Fischereifahrzeugs und vor dem Neubau oder einer wesentlichen Änderung der Mannschaftsunterkünfte eines vorhandenen Fahrzeugs detaillierte diesbezügliche Pläne und Informationen der zuständigen Stelle zur Genehmigung vorzulegen sind.

Arbeitsschutzinspektionen

Bezüglich der Frage des Arbeitsschutzes hat sich das Amt bemüht, Informationen darüber zu erhalten, ob und wie in den Mitgliedstaaten Arbeitsschutzinspektionen im Fischereisektor durchgeführt werden (im Gegensatz zu Sicherheitsinspektionen, bei denen es allein um das Fahrzeug und die Lebensrettungsausrüstung geht). Dabei war nicht immer klar, ob die zur Durchführung von Inspektionen befugten Stellen diese tatsächlich durchführen. Und selbst wenn sie durchgeführt werden, ist nicht immer klar, ob sie in bezug auf Kleinfahrzeuge periodisch (oder auch nur gelegentlich) erfolgen. So können beispielsweise in Malaysia und Namibia Beamte des Fischereiministeriums Inspektionen durchführen. In Vietnam können Dienststellen des Ministeriums für Fischerei Fahrzeuge inspizieren und nach Vorgaben des Ministeriums für Arbeit, Kriegsinvaliden und soziale Angelegenheiten Berichte anfertigen²³. In der kanadischen Provinz British Columbia überprüfen Aufsichtsbeamte des Entschädigungsrats Arbeits- und Lebensbedingungen an Bord von Schiffen. In einigen Ländern gibt es außerdem die Anforderung einer Selbstinspektion durch den Kapitän. Die Küstenwache der Vereinigten Staaten bemüht sich um die Einhaltung von Mindestanforderungen in bezug auf die Sicherheitsausrüstung, indem sie Fischereifahrzeuge auf See überprüft; außerdem inspiziert die Arbeitsschutzverwaltung Fischereifahrzeuge und -installationen nach Beschwerden und Unfallberichten sowie nach Hinweisen zusätzlich zu planmäßigen Inspektionen, und sie führt Anschlußinspektionen durch, wenn dies erforderlich erscheint. In Rumänien soll beispielsweise mindestens einmal im Monat eine allgemeine Kontrolle sämtlicher Ausrüstungsgegenstände, der Arbeitsstätten und der Schutzausrüstung erfolgen. Außerdem können Gesamtarbeitsverträge Bestimmungen zu Inspektio-

²¹ Belgien – jährlich, Brasilien, Frankreich, Niederlande – alle sieben Tage, Norwegen, Panama, Sierra Leone, Slowenien – jährlich, Spanien, Ukraine und Vereinigtes Königreich – alle sieben Tage (Ü.126 ratifiziert); Australien, Indien – alle zehn Tage in bezug auf Proviant und Wasser und Japan.

²² Aserbaidshan, Belgien, Brasilien, Deutschland, Griechenland, Niederlande, Norwegen, Panama, Russische Föderation, Sierra Leone, Spanien, Ukraine und Vereinigtes Königreich (Ü.126 ratifiziert).

²³ National Information Subnetwork on Occupational Safety and Health of Vietnam, www.oshn.net/en/indexeng.htm (20. Sept. 2002), Seitenaufruf am 2. Dez. 2002.

nen enthalten. In der kanadischen Provinz Neufundland werden solche Inspektionen von Schleppnetzfishern von einem im Hafen eingerichteten Arbeitsschutzausschuß durchgeführt. Diese Ausschüsse sind gehalten, vierteljährlich Inspektionen der Fischereifahrzeuge vorzunehmen und dem Unternehmen und der Gewerkschaft einen schriftlichen Bericht vorlegen.

Sanktionen

In zahlreichen Ländern²⁴ schreibt die innerstaatliche Gesetzgebung bei Verletzung der gesetzlichen Vorschriften zur Beschäftigung Jugendlicher Sanktionen (in der Regel Geldstrafen) vor. Zahlreiche Länder²⁵ sehen bei einer Verletzung der Rechtsvorschriften zu Befähigungsnachweisen und insbesondere für den Fall, daß der Besitzer eines Fischereifahrzeugs, sein Agent oder ein Schiffsführer eine Person beschäftigt, die nicht über die erforderlichen Befähigungsnachweise verfügt, oder daß eine Person aufgrund gefälschter oder durch Betrug erhaltener Dokumente für eine Tätigkeit eingestellt wird, die einen Befähigungsausweis verlangt, Strafen vor, beispielsweise das Festhalten des Fischereifahrzeugs oder Geld- oder Gefängnisstrafen. Was Mannschaftsunterkünfte betrifft, so stellen zahlreiche Länder²⁶ die Verletzung der einschlägigen Bestimmungen oder die Behinderung von Inspektionen unter Strafe. Dabei kann es sich um das Festhalten des Schiffs, Geld- oder Gefängnisstrafen, Strafarbeit oder um die Streichung aus dem Schiffsregister handeln.

Anhörung des Fischereisektors

Die Dreigliedrige Tagung der IAO über Arbeitsschutz in der Fischereiindustrie gelangte u.a. zu folgender Schlußfolgerung:

Der soziale Dialog ist von grundlegender Bedeutung, um den Arbeitsschutz der Fischer zu verbessern, und daher sollte er auf betrieblicher, örtlicher, nationaler, regionaler und internationaler Ebene und in allen Foren, die sich mit Fischereifragen befassen, diskutiert werden. Dies sollte Maßnahmen zur Stärkung der Kapazität von Arbeitgeber- und Arbeitnehmerverbänden und Hilfen bei ihrer Gründung, wo sie nicht existieren, umfassen.

²⁴ Chile (Ü.138 ratifiziert), Ecuador (Ü.138 und Ü.112 ratifiziert), Australien – Northern Territory (Ü.112 ratifiziert).

²⁵ Belgien, Deutschland, Panama, Senegal, Arabische Republik Syrien und Trinidad und Tobago (Ü.125 ratifiziert); Australien, Dänemark, Indien, Norwegen und Vereinigtes Königreich.

²⁶ Belgien, Dänemark, Deutschland, Frankreich, Griechenland, Niederlande, Panama, Russische Föderation, Sierra Leone, Ukraine und Vereinigtes Königreich (Ü.126 ratifiziert); Australien, Indien und Mexiko.

Arbeitgeber- und Arbeitnehmerverbände sollten bei der Konzeption, Überwachung und Neufassung gesetzlicher Vorschriften zum Arbeitsschutz der Fischer angehört werden. Die Sozialpartner sollten auch im Zusammenhang mit anderen nichtgesetzgeberischen Bemühungen zur Behandlung dieser Fragen konsultiert werden. Außerdem sollten ständige Konsultativgremien, die die vielfältigen Interessen der Fischereiindustrie repräsentieren, eingerichtet werden, um Arbeitsschutzfragen zu diskutieren.

Offensichtlich haben viele Staaten Mechanismen für Konsultationen mit dem Fischereisektor zur Entwicklung und Durchführung von Gesetzen und Programmen zur Verbesserung der Lebens- und Arbeitsbedingungen eingerichtet. Dabei treten jedoch Schwierigkeiten auf. Klassische dreigliedrige Konsultationen erweisen sich angesichts des geringen gewerkschaftlichen Organisationsgrads im Fischereisektor oft als schwierig. Im Fall von kleineren Fischereifahrzeugen sind Besitzer und Fischer oft ein und dieselbe Person, Arbeitgeber und Arbeitnehmer zugleich. In einigen Ländern gibt es eine große Anzahl von Verbänden der Fischer, einschließlich lokaler Verbände, die unterschiedliche Probleme und Interessen haben. Auch ist möglich, daß diese Verbände nicht über eine Organisation verfügen, die ihre Interessen auf nationaler Ebene vertritt, was den Prozeß der Konsultation erschwert. Es gibt aber auch Beispiele für starke Konsultativgremien auf nationaler Ebene. Ein praktisches Problem kann darin bestehen, daß es sich aufgrund der langen Zeit auf See als schwierig erweisen kann, Fischer zusammenzubringen. In einigen Ländern wurden von Frauen von Fischern starke Verbände gegründet, die eine ständige Vertretung der Interessen der Fischer und ihrer Familien an Land gewährleisten. Für den Konsultationsprozeß sind außerdem Fischergenossenschaften und traditionelle Gemeinschaftsstrukturen noch immer von Bedeutung.

In Japan gibt für Arbeitgeber und Arbeitnehmer von Schiffen, die dem Seemannsrecht unterliegen, eine Zentrale Arbeitskommission für Seeleute. Der Kommission gehören Regierungsvertreter und Vertreter der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer an, einschließlich eines Vertreters der Reeder und der Fischer. Für alle, die nicht dem Seemannsrecht unterstehen, erfolgen Konsultationen über die Abteilung für Arbeitsbedingungen der Kommission für Arbeitspolitik. Der Kommission gehören Vertreter der Arbeitnehmer, der Arbeitgeber und der Regierung an, es gibt jedoch keine spezielle Anforderung, daß ihr auch Reeder oder Fischer angehören müssen.

In Mauritius finden Treffen statt, an denen alle Interessengruppen teilnehmen. Dabei handelt es sich um das Ministerium für Arbeit und Arbeitsbeziehungen, das Ministerium für Gesundheit und Lebensqualität, das Ministerium für öffentliche Infrastruktur, Landtransport und Schifffahrt, die Schifffahrtsbehörde von Mauritius, die Nationale Küstenwache, das Ministerium für Fischerei, die Handelsmarine und die Gewerkschaft der Beschäftigten auf Fischereifahrzeugen und der Bund der Fortschrittunion, die Gewerkschaft der Hafen- und

Seetransportarbeiter, Apostolat de la Mer und die Vereinigung der Seeleute und Fischer der Hohen See.

Die Hauptabteilung Fischereifahrzeuge des Norwegischen Seeschiffahrtsdirektoriums verfügt über einen Beirat für Fischereifahrzeuge, dem (zusätzlich zum Norwegischen Seeschiffahrtsdirektorium) fünf Mitglieder angehören, die die Gewerkschaften und Eigner von Fischereifahrzeugen repräsentieren, wobei es sich insbesondere um die Norwegische Seeleutegewerkschaft, die Norwegische Gewerkschaft der Schiffahrtsingenieure, den Norwegischen Verband der Schiffsoffiziere und die Norwegische Vereinigung der Fischer handelt, in der Reeder und Beschäftigte auf Fischereifahrzeugen vertreten sind. Die letztgenannte Vereinigung ist durch zwei Mitglieder vertreten, von denen jeweils eines größere und ein anderes kleinere Schiffe vertritt. Dieses Beratungsgremium trifft einmal jährlich zusammen, um alle Aspekte der Sicherheit von Fischereifahrzeugen und des Schutzes der maritimen Umwelt zu erörtern. Anträge auf Abweichungen von den Bestimmungen des Gesetzes über die Arbeitszeit auf Schiffen müssen dem Beratungsgremium ebenso vorgelegt werden wie andere mannschaftsrelevante Fragen, zu denen das Norwegische Schiffahrtsdirektorium Rat benötigt. Versuchsweise wurde ein Regionalausschuß eingesetzt, der sich mit Arbeitsschutzfragen von kleinen Schiffen mit weniger als acht Besatzungsmitgliedern befaßt. Gremien, die sich um die Förderung der Sicherheit auf Fischereifahrzeugen bemühen, sind der Rat für Arbeitsaufsicht auf norwegischen Schiffen und der Rat für die Sicherheitsausbildung der Fischer.

Auf der Grundlage der innerstaatlichen Gesetzgebung hat Dänemark ein System dreigliedriger Konsultationen eingerichtet, das auf nationaler und örtlicher Ebene operiert. Siehe Kasten VII.2.

HAFENSTAATKONTROLLE

Die IAO verfügt über kein Instrument, in dem die Hafenstaatkontrolle von Fischereifahrzeugen verlangt wird. Das Übereinkommen (Nr. 147) über die Handelsschifffahrt (Mindestnormen), 1976, sieht eine solche Kontrolle zwar für Seeschiffe vor²⁷, nimmt jedoch „Schiffe, die zur Fischerei, zum Walfang oder zu

²⁷ Artikel 4 lautet wie folgt: „1. Erhält ein Mitglied, das dieses Übereinkommen ratifiziert hat und dessen Hafen von einem Schiff auf seinem planmäßigen Kurs oder aus betriebstechnischen Gründen angelaufen wird, eine Beschwerde oder Beweismaterial, daß dieses Schiff nach Inkrafttreten des Übereinkommens nicht dessen Normen entspricht, so kann es der Regierung des Landes, in dem das Schiff eingetragen ist, einen Bericht mit einer Abschrift an den Generaldirektor des Internationalen Arbeitsamtes übermitteln und die notwendigen Maßnahmen zur Beseitigung aller Bedingungen an Bord treffen, die eindeutig eine Gefahr für die Sicherheit oder Gesundheit darstellen. 2. Werden solche Maßnahmen getroffen, so hat das Mitglied hiervon unverzüglich den

(Forts.)

Kasten VII.2**Arbeitsschutzrat für Fischerei und Hafensicherheitsräte in Dänemark**

In Dänemark bieten der Arbeitsschutzrat für Fischerei und die Hafensicherheitsräte die Möglichkeit zu Konsultationen über Arbeitsschutzfragen. Dem Arbeitsschutzrat gehören acht Mitglieder an: vier von der Fischergewerkschaft oder der Arbeitgeberseite und vier von dem Dänischen Fischerverband oder den Reedern und der Arbeitnehmerseite. Er legt Richtlinien für den Fischereiarbeitsschutzdienst fest, der für den Arbeitsschutzrat für Fischerei und die acht Hafensicherheitsräte als Sekretariat fungiert. Die Hafensicherheitsräte sind regionale Gremien, denen sechs bis zehn Mitglieder angehören; die Anzahl der Mannschaftsmitglieder und Schiffsführer oder Reeder ist gleich, und die Fischer wählen ihre Vertreter unter den gewerkschaftlich organisierten Fischern in ihrem Gebiet; die Schiffseigner, in Dänemark oft auch Schiffsführer, wählen ihre Vertreter aus Reihen ihrer Mitglieder. Ein Mitglied muß einen 32stündigen Lehrgang über die Arbeitsumgebung und allgemeine Arbeitsschutzfragen absolvieren. Abgesehen von der Funktion des Sekretariats des Arbeitsschutzrats für Fischerei nimmt eine der vier im Fischereiarbeitsschutzdienst beschäftigten Personen darüber hinaus an den Tagungen des Hafensicherheitsrats teil, die vierteljährlich oder immer dann stattfinden, wenn sich an Bord eines Fischereifahrzeugs in dem Gebiet, für das der Hafensicherheitsrat zuständig ist, ein ernster Unfall ereignet hat. Jede Tagung hat zwei obligatorische Tagesordnungspunkte: Informationen des Arbeitsschutzrats über aktuelle Entwicklungen und eine allgemeine Diskussion sämtlicher Unfälle, die sich im Zuständigkeitsbereich seit der letzten Tagung ereignet haben. In Dänemark müssen alle Unfälle, die mehr als einen Tag Arbeitsunfähigkeit nach sich ziehen, der Dänischen Schifffahrtsbehörde gemeldet werden, die wiederum alle Berichte an den Arbeitsschutzdienst weiterleitet, der sie dem zuständigen Hafensicherheitsrat übermittelt. Im Zusammenhang mit jedem gemeldeten Unfall empfiehlt der örtliche Hafensicherheitsrat Maßnahmen, um eine Wiederholung zu vermeiden. Anschließend kontaktiert der Fischereiarbeitsschutzdienst den Schiffsführer und erklärt, welche Maßnahmen er treffen kann, um Unfälle dieser Art künftig zu verhüten. Ist die Lösung von allgemeinem öffentlichen Interesse, wird in einer Fachzeitschrift für Fischerei ein Artikel veröffentlicht. Seit 1997 wurden vom Fischereiarbeitsschutzdienst alle gemeldeten Unfälle in einer Datenbank aufgenommen. Der Eigner eines Fischereifahrzeugs zahlt für jeden Beschäftigten an Bord jährlich eine Abgabe an den Fischereiarbeitsschutzdienst. Der Dienst nimmt kostenlos Lärmmessungen an Bord vor, führt individuelle Risikoevaluierungen durch und bemüht sich durch zahlreiche andere Aktivitäten, die Sicherheit und die Arbeitsumgebung an Bord dänischer Fischereifahrzeuge zu verbessern.

Quelle: *Dänische Schifffahrtsbehörde*.

ähnlichen Zwecken verwendet werden“, aus. Artikel 4 des Protokolls von 1993 des Übereinkommens von Torremolinos sieht die Zertifizierung und Hafens-

nächsterreichbaren konsularischen, diplomatischen oder für Seeschifffahrtsfragen zuständigen Vertreter des Flaggenstaates zu benachrichtigen und ihn zu ersuchen, wenn möglich persönlich anwesend zu sein. Das Mitglied darf das Schiff nicht über Gebühr festhalten oder seine Weiterfahrt verzögern. 3. Im Sinne dieses Artikels gilt als „Beschwerde“ jede Mitteilung, die von einem Mitglied der Besatzung, einer Berufsvereinigung, einem Verband, einer Gewerkschaft oder allgemein jeder Person gemacht wird, die ein Interesse an der Sicherheit des Schiffes hat, insbesondere im Zusammenhang mit etwaigen Gefahren für die Sicherheit oder Gesundheit seiner Besatzung.“

staatkontrolle von Fischereifahrzeugen vor. Das STCW-F-Übereinkommen enthält Bestimmungen zur Hafenstaatkontrolle in Artikel 8, *Kontrolle*.

Die IAO hat die Staaten im Rahmen ihrer Erhebung nicht ausdrücklich um Informationen über die Hafenstaatkontrolle ersucht. Sie geht jedoch davon aus, daß die folgenden Länder eine zumindest begrenzte Form der Hafenstaatkontrolle ausländischer Fischereifahrzeuge durchführen, die ihre Häfen anlaufen:

DIE ROLLE DES KÜSTENSTAATS

Das Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen sieht in Teil V, Ausschließliche Wirtschaftszone, Artikel 62, Nutzung der lebenden Ressourcen, in Absatz 4 folgendes vor: „Angehörige anderer Staaten, die in der ausschließlichen Wirtschaftszone fischen, haben die Erhaltungsmaßnahmen und die anderen Bedingungen einzuhalten, die in den Gesetzen und sonstigen Vorschriften des Küstenstaats festgelegt sind. Diese Gesetze und sonstigen Vorschriften müssen mit diesem Übereinkommen vereinbar sein; sie können sich insbesondere auf folgendes beziehen: ...“ Anschließend werden verschiedene Bereiche im Zusammenhang mit der Fischereiwirtschaft, gemeinschaftliche Unternehmungen und andere Fragen aufgeführt. **Nicht** vorgesehen ist eine Regulierung der Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord von in anderen Staaten registrierten Fischereifahrzeugen, wenn sie in der ausschließlichen Wirtschaftszone eines anderen Staates fischen.

Die Dreigliedrige Tagung der IAO über die Fischereiindustrie kam u.a. zu folgender Schlußfolgerung:

Die Küstenstaaten sollten die Gewährleistung menschenwürdiger Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord von Fischereifahrzeugen zu einer Bedingung machen, die erfüllt werden muß, um die Genehmigung zur Fischerei in der ausschließlichen Wirtschaftszone des Küstenstaats zu erlangen und zu behalten.

Das Amt hat sich bei den Mitgliedstaaten um Informationen bemüht, ob sie für Lebens- und Arbeitsbedingungen auf ausländischen Schiffen, die in ihren ausschließlichen Wirtschaftszonen fischen, Anforderungen festlegen. Bisher hat es derartige Anforderungen nur in Fischereiverträgen gefunden, wobei Staatsangehörige des Küstenstaats an Bord ausländischer Schiffe arbeiten, denen die Genehmigung zur Fischerei in der ausschließlichen Wirtschaftszone erteilt worden ist.

Schlußfolgerungen

- Es ist offensichtlich, daß gesetzliche Bestimmungen nicht effektiv sind, wenn sie nicht durchgesetzt werden können;

- für die Durchsetzung müssen angemessene Ressourcen bereitgestellt werden; offenbar werden in zahlreichen Ländern unzureichende Ressourcen für die Durchsetzung von Arbeitsnormen im Fischereisektor bereitgestellt;
- angesichts der Schwierigkeiten, die für die Inspektion aller Fischereifahrzeuge erforderlichen Ressourcen zu erhalten, kann es notwendig sein, anstelle einer Inspektion sämtlicher Schiffe, insbesondere kleiner Schiffe, alternative Mittel zur Inspektion oder zur Gewährleistung der Einhaltung von Rechtsvorschriften vorzusehen;
- Konsultationen sollten nicht nur mit den traditionellen dreigliedrigen Mitgliedsgruppen, sondern auch mit anderen repräsentativen Verbänden der Fischer gefördert werden;
- eine Koordination sämtlicher staatlicher Ministerien und Stellen, auch auf nationaler und örtlicher Ebene, ist wichtig und sollte gefördert werden;
- es gibt Präzedenzfälle für die Ausübung der Hafenstaatkontrolle von Fischereifahrzeugen; es sollte erwogen werden, die Hafenstaatkontrolle auf die Arbeitsbedingungen auf ausländischen Fischereifahrzeugen auszudehnen;
- Küstenstaaten sind möglicherweise in der Lage, bessere Arbeitsbedingungen an Bord von Schiffen zu verlangen, die in ihren ausschließlichen Wirtschaftszonen fischen; ist dies der Fall, könnte es sinnvoll sein, internationale Mindestnormen für diese Bedingungen festzulegen.

KAPITEL VIII

ZUSAMMENFASSUNG

Allgemeines

Die besondere Natur des Fischfangs erfordert internationale Arbeitsnormen für den Fischereisektor. Die Gesetze und Bestimmungen, die alle Arbeitnehmer und insbesondere auch Arbeitnehmer auf See erfassen, gelten zwar häufig auch für Fischer, doch sie tragen der Natur des Fischfangs, der Arbeitsverhältnisse und anderer Probleme in diesem Sektor nicht Rechnung. Dies bedeutet nicht, daß eine neue IAO-Norm für den Fischereisektor die Bestimmungen anderer Normen wiederholen sollte, vielmehr sollten sie gewährleisten, daß Fischer nicht aufgrund ihrer Arbeit durch das „Netz“ des sozialen Schutzes fallen, der anderen Arbeitnehmern geboten wird.

Was den Geltungsbereich und die Anwendung der innerstaatlichen Gesetzgebung und folglich einer neuen IAO-Norm anbetrifft, so ist festzuhalten, daß

- im Hinblick auf die erfaßten Schiffe die meisten Staaten sich eher auf die Länge als auf die Tonnage der Schiffe beziehen, um zu entscheiden, welche Schiffe durch die gesetzlichen Vorschriften gedeckt sind oder welche Vorschriften für welche Schiffe gelten (d.h. für größere oder kleinere Schiffe);
- die meisten Staaten den Freizeitfischfang von den gesetzlichen Vorschriften für die Arbeit im Fischereisektor ausnehmen;
- die Wahrscheinlichkeit, daß ein Fischer arbeitsrechtlich geschützt ist, mit der Größe des Schiffs, auf dem er arbeitet, abnimmt.

Neufassung der sieben IAO-Normen, die speziell den Fischereisektor betreffen

Mindestalter und Schutz junger Fischer

Der Verwaltungsrat hat die Vertragsstaaten des Übereinkommens (Nr. 112) über das Mindestalter (Fischer), 1959, ersucht, eine Ratifikation des Übereinkommens (Nr. 138) über das Mindestalter, 1973, zu erwägen. Die Ratifikation würde *ipso jure* die umgehende Kündigung des Übereinkommens Nr. 112 bedeuten. Die Entwicklung geht damit hin zu einem Mindestalter, das für alle Arbeitnehmer und nicht für bestimmte Sektoren gilt. Die Mehrzahl der Mitgliedstaaten, die das Übereinkommen Nr. 112 ratifiziert hatten, scheinen sich in diese Richtung zu bewegen. Außerdem ratifizieren immer mehr Staaten das Überein-

kommen (Nr. 182) über die schlimmsten Formen der Kinderarbeit, 1999, und infolgedessen intensivieren sich die Bemühungen, Kinder aus gefährlichen Arbeiten zu entfernen.

Die neue IAO-Norm für die Fischerei kann diese Bemühungen fördern, indem sie den Staaten Hinweise gibt, wie sie die Frage der im Fischereisektor tätigen jungen Menschen in ihrer innerstaatlichen Gesetzgebung und Praxis regeln sollten. Sie könnte z.B. Kriterien bieten, anhand derer festgestellt werden kann, ob die gesamte Arbeit auf einem Fischereifahrzeug oder nur bestimmte Fischfangtätigkeiten und bestimmte Aufgaben an Bord als gefährlich einzustufen und daher für junge Menschen zu verbieten sind.

Ärztliche Untersuchung

Der Verwaltungsrat hat empfohlen, das Übereinkommen (Nr. 113) über die ärztliche Untersuchung (Fischer), 1959, neuzufassen, um es den heutigen Erfordernissen des Fischereisektors anzupassen, indem u.a. die Richtlinien der IAO und der WHO für die Durchführung von erstmaligen und periodischen Seediensstauglichkeitsuntersuchungen von Seeleuten berücksichtigt werden. Neben den 29 Staaten, die das Übereinkommen ratifiziert haben, gibt es eine Reihe weiterer Staaten, die ärztliche Atteste vorschreiben, obgleich sie das Übereinkommen nicht ratifiziert haben. Offenbar haben manche Staaten das Übereinkommen wegen bestimmter Einzelvorschriften (z.B. Dauer der Geltung) nicht ratifiziert. Folglich wären bei einer neuen Norm für die Fischerei mehr Ratifikationen zu erwarten, wenn diese flexibler und weniger detailliert wäre.

Allerdings sind die zahlreichen Kleinfischer nicht zu einer ärztlichen Untersuchung verpflichtet. Die neue Norm könnte daher anstreben, die Ausdehnung von Gesundheits- und Arbeitsschutzkontrollen auf diesem Sektor zu fördern, um solche Arbeitnehmer auf diese Weise zu erreichen.

Heuervertrag/Arbeitsvertrag

Der Verwaltungsrat hatte eine teilweise Neufassung des Übereinkommens (Nr. 114) über den Heuervertrag der Fischer, 1959, empfohlen. Das Amt hat die Gesetzgebung von Staaten überprüft, die das Übereinkommen ratifiziert oder nicht ratifiziert haben, und stellte fest, daß die Vorschrift, nach der jeder Fischer einen Heuervertrag haben sollte, weit verbreitet ist. Dieser Schutz steht vielen Kleinfischern jedoch nicht zu Verfügung. Die Gründe hierfür sind noch nicht klar. Es könnte jedoch sinnvoll sein, in die neue Norm eine Bestimmung aufzunehmen, der zufolge alle Fischer, die auf Schiffen arbeiten, deren Eigentümer andere sind, Heuerverträge erhalten sollten, und der zufolge es eine Instanz für die Beilegung von Streitigkeiten geben sollte. Sinnvoll erscheint des weiteren eine Bestimmung im Hinblick auf größere Transparenz bei Fangbeilegungssystemen, um Fischer vor Unterbezahlung zu schützen.

Der Hauptgrund, den der Verwaltungsrat für eine Neufassung des Übereinkommens Nr. 114 nannte, ist die Notwendigkeit, die Frage eines Personalaus-

weises für Fischer zu prüfen. Nach den dem Amt vorliegenden Informationen gibt es Gründe für eine Bestimmung, die die Staaten auffordert, den Fischern, die internationale Routen befahren, einen Personalausweis für Seeleute auszustellen. Diese Frage wird nach der für die 91. Tagung der Internationalen Arbeitskonferenz 2003 geplanten Aussprache über die Verbesserung der Sicherheit der Personalausweise für Seeleute erneut zu prüfen sein.

Unterkunft

Der Verwaltungsrat hat die Mitgliedstaaten ersucht, das Amt über gegebenenfalls vorhandene Hindernisse und Schwierigkeiten zu informieren, die die Ratifikation des Übereinkommens (Nr. 126) über die Quartierräume auf Fischereifahrzeugen, 1966, verhindern oder verzögern oder die Notwendigkeit einer Neufassung deutlich machen. Die dem Amt bisher vorliegenden Informationen lassen erkennen, daß ein Großteil der Staaten über Gesetze und Bestimmungen betreffend die Unterkunft auf Fischfahrzeugen verfügt. In vielen Staaten, in denen es solche Gesetze und Bestimmungen gibt, die das Übereinkommen aber nicht ratifiziert haben, gelten Vorschriften, die unter den Anforderungen des Übereinkommens liegen. Im übrigen geht das Übereinkommen Nr. 126 auf einige wichtige Probleme (z.B. Vibrationen) nicht angemessen ein.

Angesichts dessen wäre es sinnvoll, umfassendere, aber weniger detaillierte Bestimmungen zur Unterkunft in die neue Norm aufzunehmen, um eine breitere Ratifikation zu ermöglichen und einen größeren Prozentsatz der weltweiten Fischfangflotte (und damit der Fischer) zu erreichen. Dies würde bedeuten, daß auch kleinere Fischfangfahrzeuge als die gegenwärtig von Übereinkommen Nr. 126 erfaßten einbezogen würden. Auch eine Verbindung zu den bestehenden Kodices und Richtlinien der FAO, IAO und IMO zu Fragen der Unterbringung könnte notwendig sein. Darüber hinaus sollte die neue Norm der Frage der Ausstattung mit medizinischem Gerät und der ärztlichen Betreuung auf See mehr Bedeutung beimessen.

Befähigungsnachweise und Berufsausbildung

Der Verwaltungsrat ist der Auffassung, daß das Übereinkommen (Nr. 125) über die Befähigungsnachweise der Fischer, 1966, unter Berücksichtigung der Entwicklungen in der Fischereiindustrie neugefaßt und aktualisiert werden sollte. Unter Bezugnahme auf das Internationale Übereinkommen über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Personal auf Fischereifahrzeugen (STCW-F) kam der Verwaltungsrat ferner überein, daß angesichts der verschiedenen Überwachungsmechanismen für IMO- und IAO-Übereinkommen, der Annahmeverfahren von IAO-Instrumenten und der Notwendigkeit einer umfassenden Geltung eine Neufassung des Übereinkommens Nr. 125 angezeigt ist.

Die Überprüfung der Bestimmungen des Übereinkommens Nr. 125 und des STCW-F-Übereinkommens zeigt, daß das STCW-F-Übereinkommen nicht nur

alle im Übereinkommen Nr. 125 behandelten Fragen abdeckt, und zwar in detaillierterer Form, sondern auch im Gegensatz zu Übereinkommen Nr. 125 eine Sicherheitsausbildung aller Fischer zwingend vorschreibt. Daher könnte die neue IAO-Norm für die Fischerei allgemeine Grundsätze zu Befähigungsnachweisen enthalten, sollte aber die einschlägigen IMO-Bestimmungen sinnvollerweise nicht wiederholen. Vielmehr sollte sie das IMO-Instrument fördern und stärken.

Der Verwaltungsrat kam überein, die Empfehlung (Nr. 126) betreffend die berufliche Ausbildung der Fischer, 1966, solle neugefaßt werden, um es den neuen Technologien und den Fortschritten bei Navigationsgeräten und Fischfangausstattungen anzupassen, und um zu berücksichtigen, daß andere internationale Instrumente nicht angemessen auf die Frage der Berufsbildung eingehen. Das Amt wird sich bemühen, sich einen besseren Überblick über die hierfür erforderlichen Änderungen zu verschaffen.

Arbeitszeit/Pausen

Der Verwaltungsrat kam überein, im Hinblick auf die Empfehlung (Nr. 7) betreffend die Arbeitszeit (Fischerei), 1920, den Status quo beizubehalten, bis das Amt eine Studie über Arbeitszeitregelungen und Ruhezeiten im Fischereisektor abgeschlossen hat. Das Amt hat daher umfangreiche Informationen über die diesbezügliche Gesetzgebung und Praxis zusammengestellt. Diese Informationen zeigen, daß es sinnvoll wäre, in die neue Norm über die Fischerei eine Bestimmung zu Mindestruhezeiten aufzunehmen.

Neue Themen, auf die die Norm über die Fischerei eingehen sollte

Arbeitsschutz

Angesichts der gut dokumentierten Gefahren des Fischfangs hat sich das Amt bemüht, ausführliche Informationen über den Umgang der Mitgliedstaaten mit diesem Problem vorzulegen, um feststellen zu können, ob die Voraussetzungen für eine Behandlung dieses Themas in der neuen Norm gegeben sind. Die vorliegenden Informationen lassen erkennen, daß diesbezügliche Bestimmungen nützlich und wünschenswert wären, insbesondere dann, wenn sie den Staaten helfen könnten, das Ziel einer Senkung der Quote der tödlichen Unfälle, Arbeitsunfälle und Berufskrankheiten von Fischern zu setzen und zu erreichen. Mit der neuen Norm könnte versucht werden sicherzustellen, daß Arbeitsschutzgesetze und -vorschriften für den Fischereisektor gelten und auf die besondere Art der Fischfangtätigkeiten zugeschnitten werden. Sie könnte zu einer besseren Koordination der zahlreichen Ministerien und Stellen beitragen, die für diese Bereiche zuständig sind oder sie beeinflussen können. Ferner sollte mit der Norm angestrebt werden, die Zusammenstellung und Verbreitung von statistischen Daten und anderen Informationen über Sicherheit und Gesundheit zu fördern. Und sie könnte – was möglicherweise am wichtigsten ist – ein Vorgehen fördern, das

Fischer und ihre Verbände sowie Reeder und andere Akteure, die an der Entwicklung und Umsetzung von Arbeitsschutzgesetzen und -bestimmungen sowie Aufklärungsprogrammen beteiligt sind, einbezieht. Die neuen Normen sollten insbesondere abzielen auf die zahlreichen Kleinfischer, die weder theoretisch noch praktisch von der bestehenden Arbeitsschutzgesetzgebung geschützt werden.

Soziale Sicherheit

Die dem Amt vorliegenden Informationen lassen erkennen, daß Fischer und insbesondere anteilmäßig entlohnte Fischer in vielen Ländern nicht den gleichen sozialen Schutz genießen wie Arbeitnehmer generell, und zwar aufgrund der Natur ihres Arbeitsverhältnisses (selbständige Erwerbstätige). Da der Fischfang jedoch höchst gefährlich ist, sind gerade Fischer und ihre Familien auf Leistungen im Fall von Tod, Krankheit und Unfall angewiesen. Darüber hinaus könnte der geplante Abbau der Fischfangkapazitäten dazu führen, daß bessere Arbeitslosenversicherungen und Umschulungsprogramme für Fischer notwendig werden.

Mehrere Mitgliedstaaten haben speziell für den Fischereisektor Sozialschutzprogramme eingerichtet. Andere haben Fischer in die für alle Arbeitnehmer geltenden Systeme der Sozialen Sicherheit eingegliedert. Es scheinen die Voraussetzungen für eine Bestimmung gegeben zu sein, die die Ausdehnung des sozialen Schutzes auf alle Fischer nahelegt.

Andere Themen

Internationale gewerbliche Fischerei

Viele Fischer, die auf internationalen Routen oder auf ausländischen Schiffen fahren, haben die gleichen Probleme wie andere Seeleute auch: lange Seereisen, Verlassenheit, Fehlen sozialer Dienste usw. Das Amt hat sich bemüht, im vorliegenden Bericht über diese Themen zu informieren. Die neue Norm sollte nach Möglichkeit sicherstellen, daß diese Fischer in solchen Angelegenheiten den gleichen Schutz genießen wie Seeleute.

Kleinfischer

Die bestehenden IAO-Normen stellen im allgemeinen hochseetüchtige Schiffe in den Mittelpunkt, wobei sie in manchen Fällen Küstenschiffe sowie Schiffe, die in Hafen- und Mündungsgebieten fischen, ausnehmen oder ihren Ausschluß vorsehen. Angesichts der Verteilung der Fischer nach der Größe der Schiffe (siehe Kapitel I) führt dies zum Ausschluß der überwiegenden Mehrheit der Fischer aus dem Schutz, den die internationalen Arbeitsnormen bieten.

Um sicherzustellen, daß sich die Bestimmungen zu den obengenannten Themen auch auf Fischer beziehen, wird vorgeschlagen, nicht Details in den Vordergrund zu stellen, sondern Prinzipien. Die Bestimmungen sollten nicht so

sehr vorschreibend als vielmehr zielorientiert sein; d.h., sie sollten den Staaten Ziele setzen und sie anhalten, diese Ziele auch zu verwirklichen, doch sie sollten ihnen mehr Spielraum bei der Verwirklichung gewähren.

Das Amt weist darauf hin, daß die einschlägige Gesetzgebung der meisten Länder die Begriffe „Kleinfischer“ oder „handwerklich arbeitende Fischer“, mit denen die Aufmerksamkeit auf die Arbeitnehmer auf kleinen Schiffen der Mitgliedsländer – vorwiegend in Entwicklungsländer – gelenkt werden soll, nicht kennt.

Fischereibeobachter

Das Amt wird mehr Information über die Anzahl der auf Fischereifahrzeugen tätigen Fischereibeobachter (die immer zahlreicher werden) beschaffen; es wird versuchen festzustellen, ob diese Arbeitnehmer durch innerstaatliche Gesetze und Vorschriften geschützt sind und ob sie von der neuen Fischereinorm der IAO erfaßt werden sollten.

Einhaltung

Die dem Amt vorliegenden Informationen lassen erkennen, daß selbst dort, wo die Arbeitsbedingungen im Fischereisektor gesetzlich geregelt sind, der Staat nicht immer über genügend Mittel verfügt, die Einhaltung dieser Vorschriften sicherzustellen. Die neue Norm sollte sich mit dieser Frage befassen und dabei auch auf die Notwendigkeit von Inspektionsdiensten oder anderen Möglichkeiten eingehen, die Einhaltung zu gewährleisten.

FRAGEBOGEN

Wie in der Einleitung zu dem Bericht über Gesetzgebung und Praxis festgestellt, hat der Verwaltungsrat die Frage einer umfassenden Norm (ein Übereinkommen und eine ergänzende Empfehlung) über die Arbeit im Fischereisektor in die Tagesordnung der 92. Tagung (Juni 2004) der Internationalen Arbeitskonferenz aufgenommen. Es wird vorgeschlagen, daß diese neuen Normen die sieben vorhandenen IAO-Urkunden über Personen, die auf Fischereifahrzeugen arbeiten, ersetzen sollen – fünf Übereinkommen (über das Mindestalter, die ärztliche Untersuchung, den Heuervertrag, die Quartierräume und die Befähigungsnachweise) und zwei Empfehlungen (betreffend die berufliche Ausbildung und die Arbeitszeit). Als umfassende Norm wird sie andere Fragen behandeln, beispielsweise den Arbeitsschutz und die Soziale Sicherheit. Sie soll auf großen wie auf kleinen Fischereifahrzeugen tätigen Personen Schutz bieten.

Zweck dieses Fragebogens ist es, Auffassungen zum Inhalt einer umfassenden Norm einzuholen. Die geäußerten Auffassungen und die vorgeschlagenen Schlußfolgerungen zum Aufbau und zum Inhalt des Übereinkommens und der Empfehlung werden in einem zweiten Bericht dargelegt werden. Der Bericht über Gesetzgebung und Praxis und der zweite Bericht werden die Grundlage für die Beratungen über die Frage einer Norm für den Fischereisektor durch die Internationale Arbeitskonferenz im Jahr 2004 bilden (die erste Beratung). Die zweite Beratung würde auf der 93. Tagung (Juni 2005) der Internationalen Arbeitskonferenz im Hinblick auf die Annahme der neugefaßten Normen stattfinden.

Nach Auffassung des Amtes sollten die neuen Urkunden zum Ziel haben, den Erfassungsbereich auszudehnen, um möglichst viele auf Fischereifahrzeugen arbeitende Personen zu erreichen, die Ratifikationshindernisse auf ein Mindestmaß zu beschränken, bessere Möglichkeiten für eine umfassende Ratifizierung zu bieten, die praktische Umsetzung der Bestimmungen zu ermöglichen und das Risiko, daß das Übereinkommen in kurzer Zeit veraltet, so gering wie möglich zu halten.

Um ein Übereinkommen zu erarbeiten, das möglichst viele auf Fischereifahrzeugen tätige Personen erfaßt, hat das Amt den Fragebogen so konzipiert, daß zuerst Fragen zu den allgemeinen Bestimmungen – die somit für alle oder fast alle Personen auf Fischereifahrzeugen gelten würden – und dann gezieltere Fragen gestellt werden, die in einen Teil des Übereinkommens aufgenommen werden könnten, der nur für bestimmte Kategorien von Fahrzeugen gelten würde. Fragen zu detaillierten Bestimmungen sind auch in dem Teil enthalten, der die Empfehlung betrifft, die das Übereinkommen begleiten soll. Die Fragen

spiegeln bis zu einem gewissen Grad die Vorstellung des Amtes wider, ob eine Bestimmung in das Übereinkommen (das für die Mitglieder, die es ratifizieren, bindend wäre) oder in die Empfehlung (die nicht verbindlich wäre, sondern Leitlinien vorsehen würde) aufgenommen werden sollte. Falls die Regierungen jedoch der Auffassung sind, daß eine Bestimmung nicht in das Übereinkommen, sondern in die Empfehlung gehört oder umgekehrt, sollten sie dies in ihren Antworten deutlich zum Ausdruck bringen.

Bei der Ausarbeitung dieses Fragebogens hat das Amt nicht nur die Bestimmungen vorhandener IAO-Normen, sondern auch die von anderen internationalen Organisationen wie der Ernährungs- und Landwirtschaftsorganisation der Vereinten Nationen (FAO) und der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) angenommenen Normen berücksichtigt. So hat das Amt die Bestimmungen des Verhaltenskodexes der FAO für verantwortungsvolle Fischerei berücksichtigt¹. Damit wird bezweckt, die Arbeit der IAO soweit wie möglich mit derjenigen anderer internationaler Organisationen, die mit der Fischerei und dem Betrieb von Fischereifahrzeugen befaßt sind, zu integrieren. Es wird erwartet, daß dies zur Entwicklung einer neuen IAO-Norm für den Fischereisektor führen wird, die klar verstanden wird und die nicht nur für die für Arbeitsfragen zuständigen Ministerien, sondern auch für die für die Fischereibewirtschaftung und die Sicherheit von Fischereifahrzeugen Verantwortlichen sowie für die Eigner von Fischereifahrzeugen und die auf Fischereifahrzeugen arbeitenden Personen akzeptabel sein dürfte. Aus diesem Grund stützt sich der Fragebogen auch auf die international akzeptierte Fischerei-Terminologie.

Gemäß Artikel 38 Absatz 1 der Geschäftsordnung der Konferenz werden die Regierungen ersucht, vor der endgültigen Fertigstellung ihrer Antworten auf diesen Fragebogen die maßgebenden Verbände der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer zu befragen, ihre Antworten zu begründen und anzugeben, welche Verbände befragt worden sind. Die Regierungen werden auch daran erinnert, wie wichtig es ist sicherzustellen, daß alle in Frage kommenden Regierungsstellen am gegenwärtigen Konsultationsprozeß beteiligt werden, einschließlich der für Arbeit und Soziales, Fischerei, Sicherheit der Seeschifffahrt, Gesundheit und die Umwelt verantwortlichen Stellen. Die Erfahrung, die das Amt im Zuge der Beschaffung der Informationen erworben hat, die in dem Bericht über Gesetzgebung und Praxis enthalten sind, läßt es auch als nützlich erscheinen, die regionalen und kommunalen Verwaltungen in den Mitgliedstaaten zu konsultieren. **Damit das Amt die Antworten auf diesen Fragebogen berücksich-**

¹ Der Weltgipfel über nachhaltige Entwicklung kam u.a. überein, daß die Staaten im Hinblick auf eine nachhaltige Fischerei den Kodex umsetzen und dabei den speziellen Erfordernissen der Entwicklungsländer ... und den einschlägigen internationalen Aktionsplänen und technischen Richtlinien der FAO Rechnung tragen sollten.

tigen kann, werden die Regierungen gebeten, ihre Antworten so zu übermitteln, daß sie spätestens am 1. August 2003 beim Amt eingehen.

Bei der Beantwortung des Fragebogens werden die Regierungen sowie die repräsentativen Verbände der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer gebeten, ihre Antworten zu begründen und alle zusätzlichen Bemerkungen oder Informationen zu übermitteln, die ihres Erachtens zu einem internationalen Einvernehmen darüber beitragen werden, was in dem neuen Übereinkommen und der neuen Empfehlung behandelt werden sollte oder nicht. Dies ist besonders wichtig, wenn die Antwort des Mitgliedstaats nicht in das vom Amt vorgegebene Schema paßt („ja“ oder „nein“). Die Mitgliedsgruppen werden auch ausdrücklich gebeten, das Amt auf Fragen aufmerksam zu machen, die es nicht behandelt hat oder die weiter ausgeführt werden müßten.

Das Amt hat sich zwar bemüht, einen Fragebogen abzufassen, dessen Beantwortung nicht zu beschwerlich oder zeitaufwendig ist, es ist sich jedoch darüber im klaren, daß die Ausarbeitung der Antworten einen gewissen Arbeitsaufwand erfordert und möchte im voraus all jenen danken, die diese wichtige Aufgabe übernehmen.

A. FORM DER URKUNDE(N)

Frage A1 – *Sollte die Internationale Arbeitskonferenz eine oder mehrere Urkunden über die Arbeit im Fischereisektor annehmen?*

Ja Nein

Frage A2 – *Wenn ja, sollte(n) die Urkunde(n) die Form a) eines Übereinkommens, b) einer Empfehlung, c) eines Übereinkommens und einer ergänzenden Empfehlung erhalten?*

Bemerkungen: _____

Anmerkung: Aus praktischen Gründen führt das Amt die nachstehenden Fragen unter den Überschriften „Inhalt des vorgeschlagenen Übereinkommens“ und „Inhalt der vorgeschlagenen Empfehlung“ auf. Damit wird einer Entscheidung über die endgültige Form der Urkunde(n) oder die Anzahl der Urkunden, die angenommen werden könnten, nicht vorgegriffen.

B. INHALT DES VORGESCHLAGENEN ÜBEREINKOMMENS

B1. Geltungsbereich

Kommentar

In den sieben vorhandenen IAO-Urkunden über die Arbeit auf Fischereifahrzeugen ist der Geltungsbereich unterschiedlich geregelt. Im allgemeinen sehen sie vor, daß sie für Fahrzeuge gelten, die „bei der Seefischerei im Salzwasser“ verwendet werden. Mehrere sehen Ausnahmen für bestimmte Gruppen von Fischereifahrzeugen (solche, die zur Walfischjagd oder zum Fischen zum Vergnügen verwendet werden, oder Segelschiffe) oder für Fischereifahrzeuge vor, die in bestimmten Gebieten eingesetzt werden (Häfen, Flußmündungen). Einige sehen vor, daß die Urkunde ganz oder teilweise für Fischereifahrzeuge einer bestimmten Größe (Fahrzeuglänge in Fuß und Metern oder Raumgehalt) oder mit einer bestimmten Antriebsleistung gilt.

Im Sinne des Übereinkommens sollte der Ausdruck „Fischereifahrzeug“ alle Fahrzeuge bedeuten, die für Zwecke der kommerziellen Ausbeutung lebender Meeresressourcen verwendet werden oder verwendet werden sollen, einschließlich Mutterschiffen und anderer unmittelbar bei Fischereitätigkeiten verwendeter Fahrzeuge².

Bei der Ausarbeitung des Berichts über Gesetzgebung und Praxis stellte das Amt fest, daß viele Staaten manche Aspekte der Arbeitsbedingungen an Bord von Fischereifahrzeugen nach dem Einsatzgebiet des Fahrzeugs regeln. Zur Abgrenzung des Geltungsbereichs der Vorschriften verwenden diese Staaten oft Ausdrücke wie „Küsten-“, „küstennah“, „Offshore-“, „klein“ und „handwerklich“ im Zusammenhang mit der Fischerei. Diese Ausdrücke werden von den Staaten häufig nicht definiert oder sie schwanken von Staat zu Staat, selbst wenn sie definiert werden. Um bei der Verwendung von Begriffen im Zusammenhang mit dem Einsatzgebiet für größere Klarheit zu sorgen, hat das Amt für die Zwecke dieses Fragebogens fünf Einsatzgebiete bestimmt. Dabei ist es sich allerdings darüber im klaren, daß viele Staaten die Arbeitsbedingungen auf Fischereifahrzeugen nicht unbedingt nach diesen fünf Einsatzgebieten regeln. Antworten, die von diesen fünf Einsatzgebieten ausgehen, werden dem Amt jedoch helfen, sich Klarheit über den bevorzugten Geltungsbereich der Urkunden zu verschaffen. Für den Fall, daß ein solcher Ansatz als unzweckmäßig erachtet wird, sieht der Fragebogen auch die Möglichkeit vor, Präferenzen für andere Methoden zur Abgrenzung des Geltungsbereichs anzugeben (z.B. nach Fahrzeuglänge, Raumgehalt, Dauer der Zeit auf See).

² Auszug aus dem FAO-Übereinkommen zur Förderung der Einhaltung internationaler Erhaltungs- und Bewirtschaftungsmaßnahmen durch Fischereifahrzeuge auf Hoher See, Art. I(a).

Der Fragebogen unterscheidet zwischen den folgenden Einsatzgebieten: ³

- Fahrzeuge, die bei Fischereitätigkeiten auf hoher See und in anderen Gewässern als denen des Flaggenstaats eingesetzt werden (nachstehend als „A“ bezeichnet) ⁴;
- Fahrzeuge, die bei Fischereitätigkeiten bis zu den Grenzen der ausschließlichen Wirtschaftszone des Flaggenstaats eingesetzt werden (nachstehend als „B“ bezeichnet);
- Fahrzeuge, die bei Fischereitätigkeiten bis zu den Grenzen der Hoheitsgewässer des Flaggenstaats eingesetzt werden (nachstehend als „C“ bezeichnet);
- Fahrzeuge, die bei Fischereitätigkeiten bis zu drei Meilen von der Basislinie eingesetzt werden (nachstehend als „D“ bezeichnet) ⁵;
- Fahrzeuge, die bei Fischereitätigkeiten in Flüssen und Binnengewässern eingesetzt werden (nachstehend als „E“ bezeichnet).

Frage B1 a) – *Sollte das Übereinkommen für Fischereifahrzeuge in allen oben erwähnten Einsatzgebieten gelten?*

Ja Nein

Frage B1 b) – *Sollte das Übereinkommen die Möglichkeit vorsehen, bestimmte Fischereifahrzeuge in den folgenden Einsatzgebieten auszunehmen:*

- Fahrzeuge, die bei Fischereitätigkeiten bis zu den Grenzen der Hoheitsgewässer des Flaggenstaats eingesetzt werden („C“)?*
- Fahrzeuge, die bei Fischereitätigkeiten bis zu drei Meilen von der Basislinie („D“) eingesetzt werden?*
- Fahrzeuge, die bei Fischereitätigkeiten in Flüssen und Binnengewässern eingesetzt werden („E“)?*

³ Um die Beantwortung der Fragen zu erleichtern, sind den Kategorien Buchstaben (A, B, C, D, E) zugeordnet worden.

⁴ Beruht auf dem FAO-Übereinkommen zur Förderung der Einhaltung internationaler Erhaltungs- und Bewirtschaftungsmaßnahmen durch Fischereifahrzeuge auf Hoher See und auf den in den FAO-Standardspezifikationen für die Kennzeichnung und Identifikation von Fischereifahrzeugen verwendeten Begriffen.

⁵ Artikel 5 des Seerechtsübereinkommens (UNCLOS) der Vereinten Nationen bestimmt, daß „... die normale Basislinie für die Messung der Breite des Kustenmeers die Niedrigwasserlinie entlang der Küste [ist], wie sie in den vom Küstenstaat amtlich anerkannten Seekarten großen Maßstabs eingetragen ist“.

Frage B1 c) – Sollte das Übereinkommen weitere Ausnahmen vorsehen?

Ja Nein

Bemerkungen: _____

Frage B1 d) – Falls Sie die „Einsatzgebiete“ nicht als eine zweckmäßige Methode zur Abgrenzung des Geltungsbereichs des Übereinkommens ansehen, welche andere Methode sollte dann für diesen Zweck verwendet werden:

- die Länge des Fischereifahrzeugs?
- der Raumgehalt?
- die Zeit, die das Fischereifahrzeug auf See verbringt?
- sonstige Kriterien? Bitte angeben: _____

Bemerkungen: _____

Frage B1 e) – Sollte das Übereinkommen für alle Personen ungeachtet der Staatsangehörigkeit gelten, die an Bord von Fischereifahrzeugen arbeiten?

Ja Nein

Bemerkungen: _____

B2. Mindestalter

Frage B2 a) – Sollte das Übereinkommen Bestimmungen über das Mindestalter für die Arbeit an Bord von Fischereifahrzeugen enthalten?

Ja Nein

Frage B2 b) – Wenn ja, sollte das Mindestalter 15 Jahre ⁶? 16 Jahre ⁷? 18 Jahre?

betragen?

Bemerkungen: _____

_____**Frage B2 c)** – Sollte das Übereinkommen Ausnahmen vorsehen?Ja Nein **Frage B2 d)** – Wenn ja, bitte angeben: _____**Frage B2 e)** – Sollte das Übereinkommen vorsehen, daß die Arbeit auf bestimmten Fischereifahrzeugen für Personen unter 18 Jahren verboten sein sollte?Ja Nein Bemerkungen: _____

_____**Frage B2 f)** – Sollte das Übereinkommen vorsehen, daß bestimmte Arbeitsarten und Arbeitsbedingungen auf Fischereifahrzeugen für Personen unter 18 Jahren verboten sein sollten?Ja Nein Bemerkungen: _____

⁶ Artikel 2 Absatz 1 des Übereinkommens Nr. 112, das von 29 Staaten ratifiziert wurde, aber seitdem von 20 Staaten nach Ratifizierung des Übereinkommens Nr. 138 und Annahme eines Mindestalters von mindestens 15 Jahren gekündigt worden ist.

⁷ Die Dreigliedrige Tagung über den Arbeitsschutz in der Fischereiindustrie (Genf, 1999) empfahl den Vertragsstaaten des Übereinkommens Nr. 112, die Ratifizierung des Übereinkommens Nr. 138 in Erwägung zu ziehen und, soweit das Mindestalter für die Zulassung zur Arbeit unter 16 Jahren liegt, anzugeben, daß Artikel 3 des Übereinkommens Nr. 138 für die Beschäftigung in der Seefischerei gilt.

B3. Ärztliche Untersuchung

Frage B3 a) – Sollte das Übereinkommen vorsehen, daß Personen, die an Bord von Fischereifahrzeugen arbeiten, sich einer ärztlichen Erstuntersuchung und anschließend regelmäßigen Untersuchungen unterziehen sollten?

Ja Nein

Bemerkungen: _____

Frage B3 b) – Sollte das Übereinkommen Ausnahmen von diesem Erfordernis vorsehen?

Ja Nein

Frage B3 c) – Wenn ja, geben Sie bitte an, um welche Ausnahmen es sich handeln sollte?

Bemerkungen: _____

Frage B3 d) – Sollte das Übereinkommen vorsehen, daß eine Person, die an Bord eines Fischereifahrzeugs arbeitet und für die eine ärztliche Untersuchung vorgeschrieben ist, im Besitz eines ärztlichen Zeugnisses sein sollte, das ihre Tauglichkeit für die Arbeit bescheinigt, für die sie auf See beschäftigt werden soll?

Ja Nein

Bemerkungen: _____

B4. Medizinische Betreuung auf See

Frage B4 a) – Sollte das Übereinkommen vorsehen, daß Fischereifahrzeuge verpflichtet sein sollten, eine geeignete medizinische Ausstattung mitzuführen?

Ja Nein

Bemerkungen: _____

Frage B4 b) – Sollte das Übereinkommen vorsehen, daß Fischereifahrzeuge normalerweise eine Person an Bord haben sollten (z.B. der Kapitän oder ein Besatzungsmitglied), die in Erster Hilfe oder anderen Formen der medizinischen Betreuung ausgebildet oder unterwiesen worden ist?

Ja Nein

Bemerkungen: _____

Frage B4 c) – Sollte das Übereinkommen vorsehen, daß bestimmte Fischereifahrzeuge von diesem Erfordernis ausgenommen werden sollten?

Ja Nein

Frage B4 d) – Wenn ja, bitte angeben: _____

B5. Arbeitsverträge

Frage B5 a) – Sollte das Übereinkommen vorsehen, daß jede Person, die an Bord eines Fischereifahrzeugs arbeitet, im Besitz eines schriftlichen Arbeits- oder Heuervertrags sein sollte, vorbehaltlich der in der innerstaatlichen Gesetzgebung gegebenenfalls vorgesehenen Bedingungen?

Ja Nein

Bemerkungen: _____

Frage B5 b) – Sollte das Übereinkommen mögliche Ausnahmen von diesem Erfordernis vorsehen?

Ja Nein

Frage B5 c) – Wenn ja, welche Gruppen von Personen, die an Bord von Fischereifahrzeugen arbeiten, könnten von den Bestimmungen über die schriftlichen Arbeits- oder Heuerverträge ausgenommen werden?

Bemerkungen: _____

Frage B5 d) – Sollte das Übereinkommen vorsehen, daß Personen, die an Bord eines Fischereifahrzeugs arbeiten, Zugang zu geeigneten Mechanismen für die Beilegung von Streitigkeiten im Zusammenhang mit ihrem Arbeits- oder Heuervertrag haben sollten?

Ja Nein

Bemerkungen: _____

B6. Unterkunft und Proviant an Bord von Fischereifahrzeugen

Frage B6 a) – Sollte das Übereinkommen vorsehen, daß alle Fischereifahrzeuge über geeignete Unterkünfte und genügend Nahrungsmittel und Trinkwasser für den Einsatz des Fischereifahrzeugs verfügen sollten?

Ja Nein

Frage B6 b) – Wenn ja, sollte es die Möglichkeit vorsehen, bestimmte Kategorien von Fischereifahrzeugen von dem die Unterkunft betreffenden Erfordernis auszunehmen?

Ja Nein

Frage B6 c) – Wenn ja, geben Sie bitte an, welche Fischereifahrzeuge ausgenommen werden könnten.

Bemerkungen: _____

B7. Besatzung von Fischereifahrzeugen

Frage B7 a) – Sollte das Übereinkommen vorsehen, daß die Staaten Maßnahmen treffen sollten, um sicherzustellen, daß Fischereifahrzeuge über eine ausreichende und fähige Besatzung in Übereinstimmung mit internationalen Normen verfügen sollten, damit die Sicherheit der Navigation und der Fischereitätigkeit gewährleistet ist?

Ja Nein

Frage B7 b) – Wenn ja, geben Sie bitte an, welche Fischereifahrzeuge ausgenommen werden könnten.

Bemerkungen: _____

B8. Ruhezeiten

Frage B8 a) – Sollte das Übereinkommen vorsehen, daß Personen, die an Bord von Fischereifahrzeugen arbeiten, Mindestruhezeiten, die in Übereinstimmung mit der innerstaatlichen Gesetzgebung festgesetzt werden, gewährt werden sollten?

Ja Nein

Bemerkungen: _____

B9. Arbeitsschutz

Frage B9 a) – Sollte das Übereinkommen vorsehen, daß für Personen, die an Bord von Fischereifahrzeugen arbeiten, die Arbeitsschutzbestimmungen gelten sollten?

Ja Nein

Bemerkungen: _____

Frage B9 b) – Falls die geltenden Bestimmungen zur Zeit nicht auf die Arbeit an Bord von Fischereifahrzeugen anwendbar sind, sollte dieser Schutz dann durch eines der folgenden Mittel gewährleistet werden:

- Ausdehnung der allgemeinen Arbeitsschutzbestimmungen?
- Ausdehnung der für Seeleute geltenden Arbeitsschutzbestimmungen?
- Spezielle Bestimmungen für die Arbeit an Bord von Fischereifahrzeugen?
- Eine Verbindung dieser Mittel?

Ja Nein

Bemerkungen: _____

B10. Soziale Sicherheit

Frage B10 a) – Sollte das Übereinkommen vorsehen, daß Personen, die an Bord von Fischereifahrzeugen arbeiten, Anspruch auf die für andere Arbeitnehmer geltenden Leistungen der Sozialen Sicherheit haben sollten?

Ja Nein

Bemerkungen: _____

Frage B10 b) – Sollte das Übereinkommen vorsehen, daß solche Leistungen schrittweise ausgedehnt werden könnten?

Ja Nein

Bemerkungen: _____

Frage B10 c) – Sollte das Übereinkommen vorsehen, daß bestimmte Gruppen von Personen, die an Bord von Fischereifahrzeugen arbeiten, ausgenommen werden können?

Ja Nein

Frage B10 d) – Wenn ja, welche Personengruppen könnten ausgenommen werden?

Bemerkungen: _____

**B11. Ausdehnung des Schutzes für Seeleute auf Personen,
die an Bord von Fischereifahrzeugen arbeiten**

Frage B11 a) – Sollte das Übereinkommen vorsehen, daß Personen, die an Bord von in einem Staat eingetragenen Fischereifahrzeugen arbeiten, die bei Fischereitätigkeiten auf hoher See und in anderen Gewässern als denen des Flaggenstaats eingesetzt werden, im allgemeinen Arbeitsbedingungen haben sollten, die nicht ungünstiger sind als die, die Seeleuten gewährt werden, die an Bord von in diesem Staat eingetragenen Schiffen arbeiten, die im kommerziellen Seetransport eingesetzt werden?

Ja Nein

Frage B11 b) – Wenn ja, sollte eine solche Bestimmung für Personen gelten, die an Bord anderer Fischereifahrzeuge arbeiten?

Ja Nein

Frage B11 c) – Wenn ja, geben Sie bitte die an Bord anderer Fischereifahrzeuge arbeitenden Personen an, für die diese Bestimmung gelten sollte (beispielsweise Personen, die auf Fahrzeugen einer bestimmten Länge arbeiten, auf Fahrzeugen, die für die Fischerei in einem bestimmten Einsatzgebiet bestimmt sind, auf Fahrzeugen, die während eines bestimmten Zeitraums auf See bleiben).

Bemerkungen: _____

Frage B11 d) – Sollte das Übereinkommen Bestimmungen über die folgenden Fragen enthalten:

- Anwerbung und Arbeitsvermittlung?
- Ausweise?
- Heimschaffung?
- Sonstige Fragen? Bitte angeben: _____

Bemerkungen: _____

B12. Durchsetzung

Frage B12 a) – Sollte das Übereinkommen vorsehen, daß die Staaten Maßnahmen annehmen sollten, um die Einhaltung der Bestimmungen des Übereinkommens zu kontrollieren?

Ja Nein

Bemerkungen: _____

Frage B12 b) – Wenn ja, sollte das Übereinkommen die Möglichkeit vorsehen, bestimmte Fischereifahrzeuge von diesem Erfordernis auszunehmen?

Ja Nein

Frage B12 c) – Wenn ja, geben Sie bitte an, welche Fischereifahrzeuge:

Frage B12 d) – Sollte das Übereinkommen eine Bestimmung über die Hafensaatkontrolle enthalten?⁸

Ja Nein

Bemerkungen: _____

B13. Anhörung

Frage B13 a) – Sollte das Übereinkommen eine Bestimmung über die Anhörung repräsentativer Arbeitgeber- und Arbeitnehmerverbände sowie repräsentativer Verbände von Personen, die an Bord von Fischereifahrzeugen arbeiten, bei der Ausarbeitung und Durchführung der innerstaatlichen Gesetzgebung über die Arbeitsbedingungen an Bord von Fischereifahrzeugen enthalten?

Ja Nein

Bemerkungen: _____

B14. Sonstige Fragen

Frage B14 a) – Geben Sie bitte alle anderen Fragen an, die in dem Übereinkommen behandelt werden sollten.

C. INHALT DER VORGESCHLAGENEN EMPFEHLUNG

C1. Mindestalter und Arbeit von Jugendlichen

Frage C1 a) – Sollte die Empfehlung Leitlinien über die Arten von Arbeit (beispielsweise Nacharbeit oder gefährliche Arbeit) oder die Arten von Fischereifahrzeugen enthalten, die für Personen unter 18 Jahren verboten sein sollten?

Ja Nein

⁸ Hafensaatkontrolle bedeutet, daß der Staat, dessen Hafen ein Fischereifahrzeug anläuft, die Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen eines von diesem Staat ratifizierten internationalen Instruments durch das betreffende Fischereifahrzeug kontrolliert.

Frage C1 b) – Wenn ja, was sollte Gegenstand dieser Leitlinien sein?

Bemerkungen: _____

C2. Ärztliche Untersuchung

Frage C2 a) – Sollte die Empfehlung Leitlinien über den Inhalt des ärztlichen Zeugnisses und über die bei der Ausstellung des ärztlichen Zeugnisses zu befolgenden Verfahren enthalten?

Ja Nein

Bemerkungen: _____

Frage c2 b) – Sollte die Empfehlung vorsehen, daß die Personen, die ein solches Zeugnis ausstellen, von der zuständigen Stelle zugelassen sein sollten?

Ja Nein

Bemerkungen: _____

C3. Medizinische Betreuung auf See

Frage C3 a) – Sollte die Empfehlung Leitlinien über den Inhalt der Schiffsapotheke und über die Art der medizinischen Ausrüstung⁹ enthalten, die an Bord von Fischereifahrzeugen mitgeführt werden müssen?

Ja Nein

Bemerkungen: _____

⁹ Oder die Erste-Hilfe-Ausrüstung für bestimmte kleinere Fischereifahrzeuge.

Frage C3 b) – Sollte die Empfehlung Leitlinien über die Verfügbarkeit funktärztlicher Beratungs- und ähnlicher Dienste an Bord von Fischereifahrzeugen und über die Anweisungen hinsichtlich ihrer Verwendung enthalten?

Ja Nein

Bemerkungen: _____

C4. Qualifikationen von Personen, die an Bord von Fischereifahrzeugen arbeiten

Frage C4 a) – Sollte die Empfehlung über die in internationalen Normen¹⁰ vorgesehenen Leitlinien hinaus zusätzliche Leitlinien über die Ausbildung von Personen enthalten, die an Bord von Fischereifahrzeugen arbeiten?

Ja Nein

Frage C4 b) – Wenn ja, welche Fragen sollten Gegenstand dieser Leitlinien sein?

Bemerkungen: _____

C5. Vertragliche Vereinbarungen über die Arbeit an Bord von Fischereifahrzeugen

Frage C5 a) – Sollte die Empfehlung auf der Grundlage der im Übereinkommen Nr. 114¹¹ enthaltenen Elemente Leitlinien über den Inhalt der Arbeits- oder Heuerverträge für die Arbeit an Bord von Fischereifahrzeugen vorsehen?

Ja Nein

Frage C5 b) i) – Wenn ja, sollten die in der Empfehlung enthaltenen Leitlinien auch Elemente umfassen, die im Übereinkommen Nr. 114 nicht vorgesehen sind?

Ja Nein

¹⁰ Beispielsweise das Internationale Übereinkommen von 1995 über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Personal auf Fischereifahrzeugen (STCW-F-Übereinkommen) (siehe Kap. III des Berichts).

¹¹ Siehe insbesondere Art. 6 des Übereinkommens.

Frage C5 b) ii) – Wenn ja, sollte eines dieser Elemente vorsehen, daß im Arbeits- oder Heuervertrag ein Versicherungsschutz für Personen, die an Bord von Fischereifahrzeugen arbeiten, bei Unfall, Krankheit oder im Todesfall¹² erwähnt werden sollte?

Ja Nein

Bemerkungen: _____

Frage C5 c) – Sollte die Empfehlung Leitlinien über die Arbeits- oder Heuerverträge (was beispielsweise die Prüfung vor der Unterzeichnung, die Unterzeichnung und Beendigung der Verträge, den Beschäftigungsnachweis, die Umstände, die eine Entlassung rechtfertigen, angeht) für die Arbeit an Bord von Fischereifahrzeugen enthalten?¹³

Ja Nein

Bemerkungen: _____

Frage C5 d) – Sollte die Empfehlung Leitlinien über die Entgeltsysteme und gegebenenfalls über die Fangbeteiligungssysteme enthalten?

Ja Nein

Frage C5 e) – Wenn ja, geben Sie bitte die Fragen an, die aufgenommen werden sollten: _____

Bemerkungen: _____

¹² Abs. 8.2.8 des FAO-Verhaltenskodexes für verantwortungsvolle Fischerei sieht folgendes vor: „Die Flaggenstaaten sollen den Zugang zu Versicherungsschutz für Eigentümer und Befrachter von Fischereifahrzeugen fördern. Eigentümer oder Befrachter von Fischereifahrzeugen sollen einen ausreichenden Versicherungsschutz haben, um die Besatzungen dieser Schiffe und ihre Interessen zu schützen, dritten Parteien für Verluste und Schäden Schadensersatz zu leisten und ihre eigenen Interessen zu schützen.“

¹³ Siehe Übereinkommen Nr. 114.

C6. Unterkunft und Proviant an Bord von Fischereifahrzeugen

Frage C6 a) – Sollte die Empfehlung vorsehen, daß die Staaten eine Gesetzgebung über die Planung und Kontrolle der Unterkünfte der Besatzungen an Bord von Fischereifahrzeugen haben sollten?

Ja Nein

Bemerkungen: _____

Frage C6 b) – Sollte die Empfehlung Leitlinien über die Anforderungen an die Unterkünfte, die Lebensmittel und das Trinkwasser enthalten?

Ja Nein

Frage C6 c) – Wenn ja, sollten diese sich auf folgendes erstrecken:

- Bauausführung und Standort?
- Belüftung?
- Heizung?
- Beleuchtung?
- Schlafräume?
- Sanitäre Anlagen?
- Lärm und Vibrationen?
- Trinkwasser?
- Nahrungsmittel?
- Sonstige Fragen?

Bemerkungen: _____

Frage C6 d) – Sollten die genannten Leitlinien über die Unterkünfte und den Proviant an Bord von Fischereifahrzeugen Unterscheidungen treffen nach:

- der Länge des Fischereifahrzeugs?
- dem Einsatzgebiet?
- dem Raumgehalt?
- der Zeit, die ein Fischereifahrzeug normalerweise auf See verbringt?
- sonstigen Kriterien?

Bemerkungen: _____

C7. Arbeits- und Ruhezeiten

Frage C7 a) – Sollte die Empfehlung Leitlinien über die Arbeits- oder Ruhezeiten enthalten?

Ja Nein

Frage C7 b) – Wenn ja, geben Sie bitte an, welche Höchstarbeitszeit oder welche Mindestruhezeiten gelten sollten.

Bemerkungen: _____

C8. Arbeitsschutz

Frage C8 a) – Sollte die Empfehlung die folgenden Fragen behandeln:

- die Einbeziehung von Arbeitsschutzfragen im Bereich der Fischerei in eine integrierte innerstaatliche Arbeitsschutzpolitik?
- die Rechte und Pflichten der Eigner von Fischereifahrzeugen und von Personen, die an Bord von Fischereifahrzeugen arbeiten, im Bereich des Arbeitsschutzes?
- gegebenenfalls Sicherheitsmanagementsysteme?
- persönliche Schutzausrüstung?
- Maschinenschutz?
- die Aufzeichnung und Meldung von Unfällen, Verletzungen und Todesfällen?
- die Untersuchung von Arbeitsunfällen?
- sonstige Fragen? Bitte angeben: _____

Bemerkungen: _____

C9. Soziale Sicherheit

Frage C9 a) – Sollte die Empfehlung Leitlinien über die Soziale Sicherheit für Personen enthalten, die an Bord von Fischereifahrzeugen arbeiten?

Ja Nein

Bemerkungen: _____

Frage C9 b) – Sollten sich die Leitlinien auf die folgenden Leistungen erstrecken? (Geben Sie bitte die Gründe für Ihre Wahl an):

- ärztliche Betreuung?
- Leistungen bei Krankheit?
- Leistungen bei Alter?
- Leistungen bei Arbeitsunfällen und Berufskrankheiten?
- Mutterschaftsleistungen?
- Leistungen bei Invalidität?
- Leistungen an Hinterbliebene?
- Leistungen bei Arbeitslosigkeit?
- Familienleistungen?

Bemerkungen: _____

C10. Verzeichnis von Personen, die an Bord von Fischereifahrzeugen arbeiten

Frage C10 a) – Sollte die Empfehlung Bestimmungen über die Führung eines Verzeichnisses von Personen, die an Bord von Fischereifahrzeugen arbeiten, durch die zuständige Stelle enthalten?

Ja Nein

Bemerkungen: _____

C11. Fischerei-Beobachter

Frage C11 a) – Sollte die Empfehlung Leitlinien über die Arbeitsbedingungen von Fischerei-Beobachtern ¹⁴ an Bord von Fischereifahrzeugen enthalten?

Ja Nein

Frage C11 b) – Wenn ja, was sollte in diesen Leitlinien enthalten sein?

Bemerkungen: _____

C12. Anwendung innerhalb der ausschließlichen Wirtschaftszone

Frage C12 a) – Sollte die Empfehlung vorsehen, daß die Küstenstaaten von den Fischereifahrzeugen, denen sie Lizenzen für das Fischen in ihren ausschließlichen Wirtschaftszonen erteilen, verlangen sollten, daß sie die Normen dieses Übereinkommens einhalten?

Ja Nein

Bemerkungen: _____

C13. Sonstige Fragen

Frage C13 a) – Geben Sie bitte an, welche sonstigen Fragen in der Empfehlung behandelt werden sollten.

Bemerkungen: _____

¹⁴ Art. 62 (Nutzung der lebenden Ressourcen) des UNCLOS-Übereinkommens bestimmt folgendes: „Angehörige anderer Staaten, die in der ausschließlichen Wirtschaftszone fischen, haben die Erhaltungsmaßnahmen und die anderen Bedingungen einzuhalten, die in den Gesetzen und sonstigen Vorschriften des Küstenstaats festgelegt sind. Diese Gesetze und sonstigen Vorschriften müssen mit diesem Übereinkommen vereinbar sein; sie können sich insbesondere auf folgendes beziehen: ... g) die Entsendung von Beobachtern ... an Bord dieser Schiffe durch den Küstenstaat“.

ANHANG

TEXTE DER IAO-ÜBEREINKOMMEN UND -EMPFEHLUNGEN, DIE SICH SPEZIELL MIT DEM FISCHEREISEKTOR BEFASSEN

Empfehlung (Nr. 7) betreffend die Begrenzung der Arbeitszeit in der Fischerei, 1920

Die Allgemeine Konferenz der Internationalen Arbeitsorganisation, die vom Verwaltungsrat des Internationalen Arbeitsamtes auf den 15. Juni 1920 nach Genua einberufen wurde,

hat beschlossen, verschiedene Anträge anzunehmen betreffend die Anwendung auf Schiffsleute des im November des Vorjahres in Washington aufgestellten Übereinkommens über die Begrenzung der Arbeitszeit auf acht Stunden täglich und achtundvierzig Stunden wöchentlich in allen gewerblichen Betrieben, einschließlich der Beförderung zur See und, vorbehaltlich näherer Regelung, auch der Beförderung auf Binnengewässern, unter Berücksichtigung der Rückwirkungen auf die Stärke und Unterbringung der Besatzung und die Gesundheitsverhältnisse an Bord, eine Frage, die den ersten Gegenstand der Tagesordnung der Konferenz von Genua bildet, und

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

Die Konferenz nimmt die folgende Empfehlung an, die als Empfehlung betreffend die Arbeitszeit (Fischerei), 1920, bezeichnet wird und den Mitgliedern der Internationalen Arbeitsorganisation nach den Bestimmungen der Verfassung der Organisation zur Prüfung vorzulegen ist, ob sie sich durch die innerstaatliche Gesetzgebung oder in anderer Weise verwirklichen läßt:

Im Hinblick auf die Erklärung in der Verfassung der Internationalen Arbeitsorganisation, daß alle wirtschaftlichen Gemeinschaften, soweit ihre besonderen Verhältnisse dies gestatten, sich um „die Annahme des Achtstundentages oder der Achtundvierzigstundenwoche als zu erstrebendes Ziel überall da, wo es noch nicht erreicht ist“, bemühen sollten, empfiehlt die Internationale Arbeitskonferenz, jedes Mitglied der Internationalen Arbeitsorganisation möge eine gesetzliche Regelung treffen, welche die Arbeitszeit aller in der Fischerei beschäftigten Personen in diesem Sinne begrenzt und die Sondervorschriften enthält, die erforderlich sind, um den besonderen Verhältnissen der Fischerei in den einzelnen Ländern Rechnung zu tragen. Zur Vorbereitung dieser Gesetzgebungsarbeiten mögen die Regierungen die beteiligten Berufsverbände der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer anhören.

Übereinkommen (Nr. 112) über das Mindestalter für die Zulassung zur Arbeit in der Fischerei, 1959*Artikel 1*

1. Der Ausdruck „Fischereifahrzeug“ im Sinne dieses Übereinkommens umfaßt Schiffe und Boote aller Art, gleichviel ob sie in öffentlichem oder privatem Eigentum stehen, die bei der Seefischerei im Salzwasser verwendet werden.

2. Dieses Übereinkommen gilt nicht für die Fischerei in Hafengewässern oder Flußmündungen oder für Personen, welche die Fischerei als Sport oder zum Vergnügen betreiben.

Artikel 2

1. Kinder und Jugendliche unter fünfzehn Jahren dürfen an Bord von Fischereifahrzeugen nicht beschäftigt werden oder arbeiten.

2. Sie können jedoch gelegentlich an schulfreien Tagen an den Tätigkeiten an Bord von Fischereifahrzeugen teilnehmen, vorausgesetzt, daß die von ihnen verrichtete Tätigkeit

- a) ihrer Gesundheit oder ihrer normalen Entwicklung nicht schadet,
- b) ihrem Schulbesuch nicht abträglich ist und
- c) nicht Gewinnzwecken dient.

3. Ferner kann die innerstaatliche Gesetzgebung die Ausstellung von Zeugnissen zulassen, welche die Beschäftigung Jugendlicher von mindestens vierzehn Jahren erlauben, falls eine Schulbehörde oder eine andere von der innerstaatlichen Gesetzgebung bezeichnete geeignete Stelle nach gebührender Berücksichtigung der Gesundheit und körperlichen Verfassung des Jugendlichen sowie der späteren und unmittelbaren Vorteile der vorgesehenen Beschäftigung festgestellt hat, daß diese im Interesse des Jugendlichen liegt.

Artikel 3

Jugendliche unter achtzehn Jahren dürfen an Bord von Fischereifahrzeugen mit Kohlenfeuerung nicht als Kohlenzieher (Trimmer) oder Heizer beschäftigt werden oder arbeiten.

Artikel 4

Die Bestimmungen der Artikel 2 und 3 finden keine Anwendung auf die Arbeit von Kindern und Jugendlichen auf Schulschiffen, sofern diese Arbeit behördlich zugelassen und überwacht wird.

Artikel 5

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

Artikel 6

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 7

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.

Übereinkommen (Nr. 113) über die ärztliche Untersuchung der Fischer, 1959*Artikel 1*

1. Der Ausdruck „Fischereifahrzeug“ im Sinne dieses Übereinkommens umfaßt Schiffe und Boote aller Art, gleichviel ob sie in öffentlichem oder privatem Eigentum stehen, die bei der Seefischerei im Salzwasser verwendet werden.

2. Die zuständige Stelle kann nach Anhörung der beteiligten Berufsverbände der Eigentümer von Fischereifahrzeugen und der Fischer, soweit solche bestehen, Ausnahmen von den Bestimmungen dieses Übereinkommens für Fahrzeuge zulassen, die in der Regel nicht längere als dreitägige Reisen auf See unternehmen.

3. Dieses Übereinkommen gilt nicht für die Fischerei in Hafengewässern oder Flußmündungen oder für Personen, welche die Fischerei als Sport oder zum Vergnügen betreiben.

Artikel 2

Eine Person darf zur Beschäftigung auf einem Fischereifahrzeug in irgendeiner Eigenschaft nur angeheuert werden, wenn sie ein Zeugnis vorlegt, das ihre Tauglichkeit für die vorgesehene Beschäftigung auf See bescheinigt und das von einem von der zuständigen Stelle anerkannten Arzt unterzeichnet ist.

Artikel 3

1. Die zuständige Stelle bestimmt nach Anhörung der beteiligten Berufsverbände der Eigentümer von Fischereifahrzeugen und der Fischer, soweit solche bestehen, die

Art der ärztlichen Untersuchung, die durchzuführen ist, und die Angaben, die das ärztliche Zeugnis zu enthalten hat.

2. Bei der Festsetzung der Art der Untersuchung sind das Alter der zu untersuchenden Person und die Natur der zu leistenden Arbeit zu berücksichtigen.

3. In dem ärztlichen Zeugnis ist insbesondere zu bescheinigen, daß der Inhaber nicht an einer Krankheit leidet, die sich durch den Seedienst verschlimmern oder ihn hierfür untauglich machen oder die Gesundheit anderer Personen an Bord gefährden könnte.

Artikel 4

1. Die Gültigkeitsdauer des ärztlichen Zeugnisses beträgt bei Personen unter einundzwanzig Jahren höchstens ein Jahr, gerechnet vom Zeitpunkt der Ausstellung.

2. Bei Personen, die das einundzwanzigste Lebensjahr vollendet haben, bestimmt die zuständige Stelle die Gültigkeitsdauer des ärztlichen Zeugnisses.

3. Läuft die Gültigkeitsdauer eines Zeugnisses während einer Reise ab, so bleibt es bis zum Ende der Reise in Kraft.

Artikel 5

Personen, denen nach der Untersuchung ein Zeugnis verweigert wird, ist durch entsprechende Maßnahmen die Möglichkeit zu geben, eine neue Untersuchung durch einen oder mehrere ärztliche Obergutachter zu beantragen, die in keinem Abhängigkeitsverhältnis zu einem Eigentümer oder zu einem Berufsverband der Eigentümer von Fischereifahrzeugen oder der Fischer stehen dürfen.

Übereinkommen (Nr. 114) über den Heuervertrag der Fischer, 1959

Artikel 1

1. Der Ausdruck „Fischereifahrzeug“ im Sinne dieses Übereinkommens umfaßt eingetragene oder mit Schiffszertifikaten versehene Schiffe und Boote aller Art, gleichviel ob sie in öffentlichem oder privatem Eigentum stehen, die bei der Seefischerei im Salzwasser verwendet werden.

2. Die zuständige Stelle kann bestimmte Fischereifahrzeuge, deren Art und Raumgehalt sie nach Anhörung der beteiligten Berufsverbände der Eigentümer von Fischereifahrzeugen und der Fischer, soweit solche bestehen, festlegt, von der Anwendung der Bestimmungen dieses Übereinkommens ausnehmen.

3. Stellt die zuständige Stelle fest, daß die in diesem Übereinkommen behandelten Fragen bereits in Gesamtarbeitsverträgen zwischen Eigentümern von Fischereifahrzeugen oder deren Berufsverbänden und Berufsverbänden der Fischer in angemessener Weise geregelt sind, so kann sie die an diese Gesamtarbeitsverträge gebundenen Eigentümer und Fischer von den die Einzelheuerverträge betreffenden Bestimmungen dieses Übereinkommens ausnehmen.

Artikel 2

Der Ausdruck „Fischer“ im Sinne dieses Übereinkommens umfaßt jede Person, die in irgendeiner Eigenschaft an Bord eines Fischereifahrzeugs beschäftigt oder angestellt und in die Musterrolle eingetragen ist. Ausgenommen sind Lotsen, Schulschiffszöglinge und durch besonderen Lehrvertrag verpflichtete Lehrlinge, Angehörige der Kriegsmarine und andere Personen im ständigen Staatsdienst.

Artikel 3

1. Der Heuervertrag wird vom Eigentümer des Fischereifahrzeugs oder seinem bevollmächtigten Vertreter und vom Fischer unterzeichnet. Dem Fischer und gegebenenfalls seinem Beistand ist ausreichende Gelegenheit zu geben, den Heuervertrag vor der Unterzeichnung zu prüfen.

2. Die innerstaatliche Gesetzgebung hat die Umstände, unter denen der Fischer den Vertrag unterzeichnet, so zu bestimmen, daß eine angemessene Überwachung durch die zuständige Stelle gewährleistet ist.

3. Die vorstehenden Bestimmungen über die Unterzeichnung des Vertrages gelten als erfüllt, wenn die zuständige Stelle bestätigt, daß der Vertrag ihr schriftlich vorgelegt und sowohl vom Eigentümer des Fischereifahrzeugs oder seinem bevollmächtigten Vertreter als auch vom Fischer gutgeheißen worden ist.

4. Die innerstaatliche Gesetzgebung hat durch geeignete Vorschriften dafür Sorge zu tragen, daß der Fischer den Vertrag versteht.

5. Der Vertrag darf keine der innerstaatlichen Gesetzgebung zuwiderlaufende Bestimmung enthalten.

6. Die innerstaatliche Gesetzgebung hat alle sonstigen Förmlichkeiten und Sicherheiten für den Abschluß des Vertrages vorzusehen, die zum Schutz der Interessen des Eigentümers des Fischereifahrzeugs und des Fischers für notwendig erachtet werden.

Artikel 4

1. Durch geeignete Maßnahmen ist in Übereinstimmung mit der innerstaatlichen Gesetzgebung die Gewähr dafür zu schaffen, daß der Heuervertrag keine Bestimmung enthält, nach der die Parteien im voraus übereinkommen, von den ordentlichen Regeln über die Zuständigkeit in der Rechtsprechung in Sachen des Heuervertrages abzuweichen.

2. Diese Bestimmung darf nicht dahin ausgelegt werden, daß sie die Anrufung eines Schiedsgerichtes ausschließt.

Artikel 5

Für jeden Fischer ist von der zuständigen Stelle oder in einer von ihr bestimmten Form ein Dienstnachweis zu führen. Am Ende jeder Reise oder Ausfahrt ist dem beteiligten Fischer eine Dienstbescheinigung über diese Reise oder Ausfahrt auszustellen oder eine entsprechende Eintragung in seinem Arbeitsbuch vorzunehmen.

Artikel 6

1. Der Heuervertrag kann auf bestimmte Zeit, für eine Reise oder, wenn es die innerstaatliche Gesetzgebung zuläßt, auf unbestimmte Zeit abgeschlossen werden.

2. Der Heuervertrag hat die Rechte und Pflichten jeder der Parteien klar anzugeben.

3. Er hat die folgenden Angaben zu enthalten, soweit sich nicht die Aufnahme einer oder mehrerer dieser Angaben deshalb erübrigt, weil der Gegenstand bereits in anderer Weise durch die innerstaatliche Gesetzgebung geregelt ist:

- a) Namen und Vornamen des Fischers, sein Geburtsdatum oder sein Alter und den Geburtsort;
- b) Ort und Tag des Vertragsabschlusses;
- c) die Bezeichnung des Fischereifahrzeugs oder der Fahrzeuge, für die sich der Fischer zum Dienst verpflichtet;
- d) die Reise oder die Reisen, die unternommen werden sollen, wenn sie im Zeitpunkt der Anheuerung angegeben werden können;
- e) den Dienst, für den der Fischer verwendet werden soll;
- f) wenn möglich, Ort und Tag, an denen sich der Fischer zum Dienstantritt an Bord einzufinden hat;
- g) die dem Fischer zustehende Beköstigung, es sei denn, daß die innerstaatliche Gesetzgebung eine andere Regelung vorsieht;
- h) den Betrag der Heuer des Fischers oder die Höhe des Anteils und dessen Berechnungsart, wenn das Entgelt in einer Beteiligung besteht, oder den Betrag der Heuer und die Höhe des Anteils sowie dessen Berechnungsart, wenn beide Formen des Entgelts miteinander verbunden werden, und die gegebenenfalls vereinbarte Mindestheuer;
- i) die Beendigung des Vertrages, und zwar
 - i) wenn der Vertrag auf bestimmte Zeit abgeschlossen ist, den Tag des Ablaufs des Vertrages;
 - ii) wenn der Vertrag für eine Reise abgeschlossen ist, den Bestimmungshafen und die Frist nach der Ankunft, nach deren Ablauf der Fischer ausscheiden darf;
 - iii) wenn der Vertrag auf unbestimmte Zeit abgeschlossen ist, die Voraussetzungen, die jede Partei zur Kündigung berechtigen, sowie die Kündigungsfrist, wobei die Frist bei Kündigung durch den Eigentümer des Fischereifahrzeugs nicht kürzer sein darf als die bei Kündigung durch den Fischer;
- j) alle sonstigen Einzelheiten, welche die innerstaatliche Gesetzgebung etwa vorschreibt.

Artikel 7

Schreibt die innerstaatliche Gesetzgebung vor, daß an Bord eine Musterrolle zu führen ist, so ist der Heuervertrag in die Musterrolle einzutragen oder ihr beizufügen.

Artikel 8

Um dem Fischer zu ermöglichen, sich seiner Rechte und Pflichten nach Art und Umfang zu vergewissern, hat die zuständige Stelle die erforderlichen Maßnahmen vorzuschreiben, die zu treffen sind, damit sich der Fischer an Bord über die Beschäftigungsbedingungen genau erkundigen kann.

Artikel 9

Der für eine Reise oder auf bestimmte oder auf unbestimmte Zeit geschlossene Heuervertrag wird rechtsgültig beendet

- a) durch Einverständnis der Parteien;
- b) durch den Tod des Fischers;
- c) durch Verlust oder völlige Seeuntüchtigkeit des Fischereifahrzeugs;
- d) aus sonstigen Gründen, welche die innerstaatliche Gesetzgebung vorsieht.

Artikel 10

Die innerstaatliche Gesetzgebung, die Gesamtarbeitsverträge oder die Einzelheuerverträge haben die Voraussetzungen zu bestimmen, unter denen der Eigentümer des Fischereifahrzeugs oder der Schiffsführer den Fischer fristlos entlassen kann.

Artikel 11

Die innerstaatliche Gesetzgebung, die Gesamtarbeitsverträge oder die Einzelheuerverträge haben auch die Voraussetzungen zu bestimmen, unter denen der Fischer seine sofortige Entlassung verlangen kann.

Artikel 12

Die Bestimmungen dieses Übereinkommens können, soweit darin nichts anderes vorgesehen ist, durch die innerstaatliche Gesetzgebung oder durch Gesamtarbeitsverträge durchgeführt werden.

Übereinkommen (Nr. 125) über die Befähigungsnachweise der Fischer, 1966

TEIL I. GELTUNGSBEREICH UND BEGRIFFSBESTIMMUNGEN

Artikel 1

Der Ausdruck „Fischereifahrzeug“ im Sinne dieses Übereinkommens umfaßt Schiffe und Boote aller Art, gleichviel ob sie in öffentlichem oder privatem Eigentum stehen, die bei der Seefischerei im Salzwasser verwendet werden und in einem Gebiet eingetragen sind, für das dieses Übereinkommen in Kraft ist, mit Ausnahme von

- a) Schiffen und Booten unter 25 Bruttoregistertonnen;
- b) Schiffen und Booten, die zur Walfischjagd oder zu ähnlichen Zwecken verwendet werden;

- c) Schiffen und Booten, die zum Fischen als Sport oder zum Vergnügen verwendet werden;
- d) Fischereiforschungsschiffen und Fischereischutzschiffen.

Artikel 2

Die zuständige Stelle kann nach Anhörung der Berufsverbände der Eigentümer von Fischereifahrzeugen und der Fischer, soweit solche bestehen, Fahrzeuge, die zur Küstenfischerei im Sinne der innerstaatlichen Gesetzgebung verwendet werden, von der Anwendung dieses Übereinkommens ausnehmen.

Artikel 3

Im Sinne dieses Übereinkommens bedeuten die Ausdrücke

- a) „Schiffsführer“ jede Person, der die Befehlsgewalt über ein Fischereifahrzeug übertragen ist;
- b) „Steuermann“ jede Person, die nachgeordnete Befehlsgewalt über ein Fischereifahrzeug ausübt, einschließlich jeder Person, mit Ausnahme des Lotsen, der jederzeit die Navigation eines solchen Fahrzeugs übertragen werden kann;
- c) „Maschinist“ jede Person, der die ständige Verantwortung für die Antriebsmaschinen eines Fischereifahrzeugs übertragen ist.

TEIL II. AUSSTELLUNG VON BEFÄHIGUNGSNACHWEISEN

Artikel 4

Jedes Mitglied, das dieses Übereinkommen ratifiziert, hat Normen für den Erwerb von Befähigungsnachweisen aufzustellen, die den Inhaber berechtigen, die Aufgaben eines Schiffsführers, Steuermanns oder Maschinisten an Bord eines Fischereifahrzeugs auszuüben.

Artikel 5

1. Alle Fischereifahrzeuge, für die dieses Übereinkommen gilt, müssen einen Schiffsführer an Bord haben, der einen Befähigungsnachweis besitzt.

2. Alle Fischereifahrzeuge über 100 Bruttoregistertonnen, die für Tätigkeiten oder in Zonen verwendet werden, die von der innerstaatlichen Gesetzgebung festzulegen sind, müssen einen Steuermann an Bord haben, der einen Befähigungsnachweis besitzt.

3. Alle Fischereifahrzeuge, deren Motorleistung einen von der zuständigen Stelle nach Anhörung der Berufsverbände der Eigentümer von Fischereifahrzeugen und der Fischer, soweit solche bestehen, festzulegenden Grenzwert überschreitet, müssen einen Maschinisten an Bord haben, der einen Befähigungsnachweis besitzt. In geeigneten Fällen kann jedoch der Schiffsführer oder Steuermann eines Fischereifahrzeugs auch die Aufgaben des Maschinisten wahrnehmen, wenn er einen Befähigungsnachweis für Maschinisten besitzt.

4. Die Befähigungsnachweise für Schiffsführer, Steuerleute und Maschinisten können entsprechend der innerstaatlichen Gesetzgebung je nach Größe und Typ des

Fischereifahrzeugs sowie der Art der ausgeübten Fangtätigkeit und der Fangzone mit unbeschränkter oder mit beschränkter Gültigkeit ausgestellt werden.

5. Die zuständige Stelle kann in Einzelfällen einem Fischereifahrzeug gestatten, ohne die volle Anzahl von Inhabern von Befähigungsnachweisen auszulaufen, wenn sie sich vergewissert hat, daß keine geeigneten Ersatzkräfte verfügbar sind und daß unter Berücksichtigung aller Umstände des betreffenden Falls keine Sicherheitserwägungen dagegen sprechen, das Schiff auslaufen zu lassen.

Artikel 6

1. Das von der innerstaatlichen Gesetzgebung für die Ausstellung eines Befähigungsnachweises vorgeschriebene Mindestalter darf nicht niedriger sein als

- a) zwanzig Jahre für einen Schiffsführer;
- b) neunzehn Jahre für einen Steuermann;
- c) zwanzig Jahre für einen Maschinisten.

2. Für den Dienst als Schiffsführer oder Steuermann eines in der Küstenfischerei verwendeten Fischereifahrzeugs und für den Dienst als Maschinist auf einem kleinen Fischereifahrzeug, dessen Motorleistung unter einem Grenzwert liegt, der von der zuständigen Stelle nach Anhörung der Berufsverbände der Eigentümer von Fischereifahrzeugen und der Fischer, soweit solche bestehen, festzulegen ist, kann das Mindestalter auf achtzehn Jahre festgesetzt werden.

Artikel 7

Die von der innerstaatlichen Gesetzgebung für die Ausstellung eines Befähigungsnachweises für Steuerleute vorgeschriebene Mindestberufserfahrung hat mindestens drei Jahre Seefahrtzeit im Decksdienst zu betragen.

Artikel 8

1. Die von der innerstaatlichen Gesetzgebung für die Ausstellung eines Befähigungsnachweises für Schiffsführer vorgeschriebene Mindestberufserfahrung hat mindestens vier Jahre Seefahrtzeit im Decksdienst zu betragen.

2. Die zuständige Stelle kann nach Anhörung der Berufsverbände der Eigentümer von Fischereifahrzeugen und der Fischer, soweit solche bestehen, verlangen, daß ein Teil dieser Seefahrtzeit als Steuermann mit Befähigungsnachweis zurückzulegen ist. Wenn die innerstaatliche Gesetzgebung die Ausstellung von Befähigungsnachweisen verschiedener Grade mit unbeschränkter oder beschränkter Gültigkeit für Schiffsführer von Fischereifahrzeugen vorsieht, kann die Art der erforderlichen Seefahrtzeit als Steuermann mit Befähigungsnachweis oder die Art des während dieser Seefahrtzeit innegehabten Befähigungsnachweises entsprechend unterschiedlich sein.

Artikel 9

1. Die von der innerstaatlichen Gesetzgebung für die Ausstellung eines Befähigungsnachweises für Maschinisten vorgeschriebene Mindestberufserfahrung hat mindestens drei Jahre Seefahrtzeit im Maschinendienst zu betragen.

2. Für Schiffsführer oder Steuerleute mit Befähigungsnachweis kann eine kürzere Seefahrtzeit vorgeschrieben werden.

3. Für die in Artikel 6 Absatz 2 dieses Übereinkommens erwähnten kleinen Fischereifahrzeuge kann die zuständige Stelle nach Anhörung der Berufsverbände der Eigentümer von Fischereifahrzeugen und der Fischer, soweit solche bestehen, eine Seefahrtzeit von zwölf Monaten vorschreiben.

4. Die Arbeit in einer Massenwerkstatt kann zum Teil auf die in den Absätzen 1 bis 3 dieses Artikels geforderte Seefahrtzeit angerechnet werden.

Artikel 10

Den Personen, die einen anerkannten Ausbildungslehrgang mit Erfolg abgeschlossen haben, kann die Ausbildungszeit auf die nach Artikel 7, 8 und 9 dieses Übereinkommens geforderte Seefahrtzeit angerechnet werden, jedoch nur bis zu einem Höchstmaß von zwölf Monaten.

TEIL III. PRÜFUNGEN

Artikel 11

Bei den Prüfungen, die von der zuständigen Stelle veranstaltet und beaufsichtigt werden, um festzustellen, ob die Bewerber um Befähigungsnachweise die notwendige Eignung für die entsprechenden Dienste besitzen, haben diese je nach Art und Grad des Befähigungsnachweises genügende Kenntnisse auf Gebieten wie den folgenden nachzuweisen:

- a) Schiffsführer und Steuerleute:
 - i) allgemeine nautische Fächer, einschließlich Seemannschaft, Handhabung des Schiffes und Schutz des menschlichen Lebens auf See sowie eine angemessene Beherrschung der Internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See;
 - ii) praktische Navigation, einschließlich der Verwendung elektronischer oder mechanischer Navigationshilfen;
 - iii) sichere Arbeitsmethoden, einschließlich der sicheren Handhabung der Fanggeräte;
- b) Maschinisten:
 - i) Theorie, Bedienung, Instandhaltung und Instandsetzung von Dampfmaschinen oder Verbrennungsmotoren und deren Zubehör;
 - ii) Bedienung, Instandhaltung und Instandsetzung von Kühlanlagen, Pumpen, Deckwinden und der sonstigen mechanischen Ausrüstung von Fischereifahrzeugen einschließlich der Auswirkung auf die Stabilität;
 - iii) Grundkenntnisse bezüglich der elektrischen Anlagen an Bord sowie Instandhaltung und Instandsetzung der elektrischen Maschinen und Ausrüstung auf Fischereifahrzeugen;
 - iv) technische Sicherheitsvorkehrungen und Notmaßnahmen, einschließlich der Verwendung von Rettungs- und Feuerlöschgeräten.

Artikel 12

Die in Artikel 11 Buchstabe a) erwähnten Prüfungen zur Erlangung von Befähigungsnachweisen für Schiffsführer und Steuerleute können ferner die folgenden Gebiete umfassen:

- a) Fangtechnik, gegebenenfalls einschließlich der Bedienung elektronischer Fischortungsgeräte und der Bedienung, Instandhaltung und Instandsetzung von Fanggeräten;
- b) Lagerung, Säuberung und Verarbeitung der Fische an Bord.

Artikel 13

Während eines Zeitraums von drei Jahren, gerechnet vom Tag des Inkrafttretens der innerstaatlichen Gesetzgebung zur Durchführung der Bestimmungen dieses Übereinkommens, können Befähigungsnachweise an Personen ausgestellt werden, die keine Prüfung gemäß Artikel 11 und 12 dieses Übereinkommens abgelegt haben, aber tatsächlich eine ausreichende praktische Erfahrung besitzen, die für die Ausübung der dem betreffenden Befähigungsnachweis entsprechenden Aufgaben genügt, und denen kein schwerer technischer Fehler zur Last zu legen ist.

TEIL IV. DURCHFÜHRUNGSMASSNAHMEN

Artikel 14

1. Jedes Mitglied hat die Einhaltung der innerstaatlichen Gesetzgebung zur Durchführung der Bestimmungen dieses Übereinkommens durch eine wirksame Aufsicht sicherzustellen.

2. Die innerstaatliche Gesetzgebung zur Durchführung der Bestimmungen dieses Übereinkommens hat die Fälle zu bestimmen, in denen die Behörden eines Mitglieds Fahrzeuge, die in seinem Gebiet eingetragen sind, wegen einer Übertretung der Bestimmungen dieser Gesetzgebung zurückhalten können.

Artikel 15

1. Die innerstaatliche Gesetzgebung zur Durchführung der Bestimmungen dieses Übereinkommens hat Strafen oder Dienststrafmaßnahmen für die Fälle festzusetzen, in denen die Bestimmungen dieser Gesetzgebung nicht eingehalten worden sind.

2. Insbesondere sind solche Strafen oder Dienststrafmaßnahmen vorzusehen gegen

- a) den Eigentümer eines Fischereifahrzeugs oder seinen Vertreter oder den Schiffsführer, die eine Person ohne den geforderten Befähigungsnachweis anheuern;
- b) Personen, die in betrügerischer Weise oder durch Gebrauch gefälschter Papiere eine Anstellung erlangen, die einen Befähigungsnachweis erfordert, ohne den entsprechenden Befähigungsnachweis zu besitzen.

Übereinkommen (Nr. 126) über die Quartiere an Bord von Fischereifahrzeugen, 1966

TEIL I. ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

Artikel 1

1. Dieses Übereinkommen gilt für alle Seeschiffe und -boote jeder Art mit Kraftantrieb, gleichviel ob sie in öffentlichem oder privatem Eigentum stehen, die bei der Seefischerei im Salzwasser verwendet werden und in einem Gebiet eingetragen sind, für das dieses Übereinkommen in Kraft ist.

2. Die innerstaatliche Gesetzgebung hat die Voraussetzungen zu bestimmen, unter denen Schiffe und Boote als Seeschiffe und -boote im Sinne dieses Übereinkommens zu gelten haben.

3. Dieses Übereinkommen gilt nicht für Schiffe und Boote mit weniger als 75 Tonnen; jedoch ist das Übereinkommen auf Schiffe und Boote mit 25 bis 75 Tonnen anzuwenden, wenn die zuständige Stelle nach Anhörung der Berufsverbände der Eigentümer von Fischereifahrzeugen und der Fischer, soweit solche bestehen, entscheidet, daß dies tunlich und durchführbar ist.

4. Die zuständige Stelle kann nach Anhörung der Berufsverbände der Eigentümer von Fischereifahrzeugen und der Fischer, soweit solche bestehen, für die Zwecke dieses Übereinkommens die Länge an Stelle des Raumgehalts als maßgebendes Merkmal verwenden; in diesem Fall gilt das Übereinkommen nicht für Schiffe und Boote von weniger als 24,4 m (80 Fuß) Länge. Das Übereinkommen ist jedoch auf Schiffe und Boote mit einer Länge von 13,7 bis 24,4 m (45 bis 80 Fuß) anzuwenden, wenn die zuständige Stelle nach Anhörung der Berufsverbände der Eigentümer von Fischereifahrzeugen und der Fischer, soweit solche bestehen, entscheidet, daß dies tunlich und durchführbar ist.

5. Dieses Übereinkommen gilt nicht für

- a) Schiffe und Boote, die in der Regel zum Fischen als Sport oder zum Vergnügen verwendet werden;
- b) Segelschiffe und -boote mit Hilfsmotoren;
- c) Schiffe und Boote, die zur Walfischjagd oder zu ähnlichen Zwecken verwendet werden;
- d) Fischereiforschungsschiffe und Fischereischutzschiffe.

6. Die folgenden Bestimmungen dieses Übereinkommens gelten nicht für Fahrzeuge, die in der Regel weniger als 36 Stunden ihrem Heimathafen fernbleiben und deren Besatzung während des Hafenaufenthaltes nicht ständig an Bord wohnt:

- a) Artikel 9 Absatz 4;
- b) Artikel 10;
- c) Artikel 11;
- d) Artikel 12;
- e) Artikel 13 Absatz 1;
- f) Artikel 14;

g) Artikel 16.

Jedoch sind auch solche Fahrzeuge mit angemessenen sanitären Einrichtungen sowie mit Meßräumen, Kochgelegenheiten und Ruheräumen auszustatten.

7. Von den Bestimmungen des Teiles III dieses Übereinkommens kann in bezug auf jedes Fahrzeug abgewichen werden, falls die zuständige Stelle nach Anhörung der Berufsverbände der Eigentümer von Fischereifahrzeugen und der Fischer, soweit solche bestehen, 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 Mitglied hat eingehende Auskünfte über alle Abweichungen dieser Art dem Generaldirektor des Internationalen Arbeitsamtes zu übermitteln, der hiervon die Mitglieder der Internationalen Arbeitsorganisation verständigt.

Artikel 2

In diesem Übereinkommen bedeuten die Ausdrücke

- a) „Fischereifahrzeug“ oder „Fahrzeug“ jedes Schiff oder Boot, auf das dieses Übereinkommen Anwendung findet;
- b) „Tonnen“ den Raumgehalt an Bruttoregistertonnen;
- c) „Länge“ die Schiffslänge, gemessen von der Vorderkante des Vorstevens auf der Höhe des Backdecks bis zur Hinterkante des Hinterstevens oder, falls kein Hinterstevens vorhanden ist, bis zur Vorderseite des Ruderschaftes;
- d) „Offizier“ jede Person mit Ausnahme des Schiffsführers, 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) „Quartierräume der Besatzung“ die zur Verwendung durch die Besatzung bestimmten Schlaf- und Meßräume sowie die zugehörigen sanitären Einrichtungen;
- g) „vorgeschrieben“ durch die innerstaatliche Gesetzgebung oder durch die zuständige Stelle vorgeschrieben;
- h) „genehmigt“ durch die zuständige Stelle genehmigt;
- i) „neu eingetragen“ bei gleichzeitigem Wechsel der Flagge und des Eigentümers neu eingetragen.

Artikel 3

1. Jedes Mitglied, für das dieses Übereinkommen in Kraft ist, verpflichtet sich, gesetzliche Vorschriften in Kraft zu belassen, welche die Durchführung der Bestimmungen der Teile II, III und IV dieses Übereinkommens gewährleisten.

2. Die gesetzlichen Vorschriften haben

- a) die zuständige Stelle zu verpflichten, sie allen Beteiligten zur Kenntnis zu bringen;
- b) die für ihre Durchführung verantwortlichen Personen zu bezeichnen;

- c) die Einrichtung und Aufrechterhaltung einer die wirksame Durchführung ausreichend gewährleistenden Aufsicht vorzusehen;
- d) angemessene Zwangsmaßnahmen gegen jede Übertretung vorzuschreiben;
- e) die zuständige Stelle zu verpflichten, die Berufsverbände der Eigentümer von Fischereifahrzeugen und der Fischer, soweit solche bestehen, bei der Ausarbeitung von Vorschriften in regelmäßigen Zeitabständen anzuhören und, soweit möglich, bei deren Durchführung mit den Beteiligten zusammenzuarbeiten.

TEIL II. PLANUNG UND ÜBERWACHUNG DER QUARTIERRÄUME DER BESATZUNG

Artikel 4

Bevor der Bau eines Fischereifahrzeuges beginnt oder die Quartierräume auf einem bereits bestehenden Fahrzeug wesentlich geändert oder umgebaut werden, sind der zuständigen Stelle eingehende Pläne der Quartierräume und Angaben darüber zur Genehmigung vorzulegen.

Artikel 5

1. Die zuständige Stelle hat eine Besichtigung des Fahrzeugs vorzunehmen und sich zu vergewissern, daß die Quartierräume der Besatzung den gesetzlichen Erfordernissen entsprechen, wenn

- a) ein Fischereifahrzeug eingetragen oder neu eingetragen wird;
- b) die Quartierräume der Besatzung wesentlich geändert oder umgebaut worden sind;
- c) ein anerkannter Berufsverband von Fischern, der die Besatzung ganz oder zum Teil vertritt, oder eine vorgeschriebene Zahl von Besatzungsmitgliedern oder ein vorgeschriebener Bruchteil der Besatzung sich bei der zuständigen Stelle in der vorgeschriebenen Form und zeitig genug, um das Auslaufen des Fahrzeugs nicht zu verzögern, darüber beschwert hat, daß die Quartierräume der Besatzung den Bestimmungen dieses Übereinkommens nicht entsprechen.

2. Die zuständige Stelle kann nach ihrem Ermessen in regelmäßigen Zeitabständen Besichtigungen vornehmen.

TEIL III. BESTIMMUNGEN ÜBER DIE QUARTIERRÄUME DER BESATZUNG

Artikel 6

1. Verteilung, Zugänge, Bau und Anordnung der Quartierräume der Besatzung im Verhältnis zu den anderen Schiffsteilen haben angemessene Sicherheit, Schutz gegen Witterung und die See sowie Isolierung gegen Hitze, Kälte, übermäßige Geräusche und Gerüche oder Ausdünstungen aus anderen Schiffsteilen zu gewährleisten.

2. Erforderlichenfalls sind alle Quartierräume der Besatzung mit Notausgängen zu versehen.

3. Direkte Öffnungen aus den Fischlagerräumen und Fischmehlräumen, Maschinen- und Kesselräumen, Küchen, Lampen- und Farbenkammern, Maschinen-, Deck- und

anderen Lagerräumen, Trockenräumen, gemeinsamen Waschräumen oder aus den Wasserklosetten in die Schlafräume sind, soweit irgend möglich, zu vermeiden. Die Schottenteile zwischen solchen Räumen und den Schlafräumen und die Außenschotten der Schlafräume haben angemessen aus Stahl oder einem anderen genehmigten Stoff hergestellt und wasser- und gasdicht zu sein.

4. Die Außenschotten von Schlaf- und Meßräumen haben angemessen isoliert zu sein. Alle Maschinenkästen und alle Schottwände von Küchen und anderen Räumen mit Wärmeausstrahlung haben angemessen isoliert zu sein, wenn die Hitze in den anstoßenden Räumen oder Gängen belästigen könnte. Vorzusehen sind auch Maßnahmen zum Schutz gegen Hitzeausstrahlung der Dampf- und Heißwasserrohre.

5. Die Innenschotten haben aus einem genehmigten Stoff hergestellt zu sein, in dem sich Ungeziefer nicht leicht einnisten kann.

6. Schlaf-, Meß- und Erholungsräume sowie Gänge in dem der Unterbringung der Besatzung dienenden Teil des Fahrzeugs sind angemessen zu isolieren, um Feuchtigkeitsniederschlag oder Überhitzung zu verhüten.

7. Hauptdampf- und Abdampfrohre von Winden und ähnlichen Geräten dürfen, soweit technisch irgend möglich, weder durch Quartierräume noch durch die zu Quartierräumen führenden Gänge verlaufen; sind sie durch solche Quartierräume oder Gänge gelegt, so haben sie angemessen isoliert und verkleidet zu sein.

8. Innenfüllungen oder -wegerungen sind aus Stoffen herzustellen, deren Oberfläche leicht gereinigt werden kann. Die Verwendung von Brettern mit Spund und Nut sowie jede andere Bauart, die das Einnisten von Ungeziefer begünstigt, ist zu untersagen.

9. Die zuständige Stelle hat zu entscheiden, wie weit Maßnahmen zur Verhütung oder Eindämmung von Bränden beim Bau von Quartierräumen zu treffen sind.

10. Die Wände und Decken von Schlaf- und Meßräumen müssen leicht reinzuhalten sein; für den etwaigen Anstrich sind helle Farben zu verwenden; Kalktünche ist zu untersagen.

11. Der Anstrich der Innenwände ist nach Bedarf zu erneuern oder auszubessern.

12. Baustoff und -art der Deckbekleidung aller Quartierräume der Besatzung bedürfen der Genehmigung; die Deckbekleidung muß feuchtigkeitsdicht und leicht reinzuhalten sein.

13. Offene Decks über den Quartierräumen der Besatzung sind mit einer Isolierung aus Holz oder einem gleichwertigen Stoff zu verkleiden.

14. Bei Verwendung eines zusammengesetzten Deckbelages sind die Übergänge zu den Wänden zur Vermeidung von Fugenbildung abzurunden.

15. Ausreichender Wasserabfluß ist vorzusehen.

16. Alle durchführbaren Maßnahmen sind zu treffen, um die Quartierräume der Besatzung gegen das Eindringen von Fliegen und anderen Insekten abzusichern.

Artikel 7

1. Schlaf- und Meßräume sind mit angemessener Lüftung zu versehen.

2. Die Lüftungsanlage muß so einstellbar sein, daß die Luftbeschaffenheit bei jedem Wetter und Klima befriedigend bleibt und ausreichende Lüfterneuerung gewährleistet ist.

3. Fahrzeuge, die regelmäßig zu Fahrten in den Tropen und anderen Gegenden mit ähnlichen klimatischen Verhältnissen verwendet werden, sind, soweit diese Verhältnisse es erfordern, sowohl mit einer mechanischen Lüftung als auch mit elektrischen Ventilatoren auszurüsten; jedoch ist nur eine der beiden Anlagen in solchen Schiffsteilen erforderlich, in denen dadurch eine ausreichende Lüftung gewährleistet wird.

4. Außerhalb dieser Gegenden verwendete Fahrzeuge sind entweder mit einer mechanischen Lüftung oder mit elektrischen Ventilatoren auszurüsten. Die zuständige Stelle kann Fahrzeuge, die gewöhnlich in den kalten Gewässern der nördlichen und südlichen Halbkugel verkehren, von dieser Bestimmung ausnehmen.

5. Die Triebkraft zur Bedienung der in den Absätzen 3 und 4 dieses Artikels vorgesehenen Lüftung hat, soweit tunlich, stets verfügbar zu sein, wenn die Besatzung an Bord wohnt oder arbeitet und die Umstände es erfordern.

Artikel 8

1. Für die Quartierräume der Besatzung ist, entsprechend den klimatischen Verhältnissen, eine angemessene Heizanlage vorzusehen.

2. Die Heizanlage ist, soweit tunlich, stets in Betrieb zu halten, wenn die Besatzung an Bord wohnt oder arbeitet und die Umstände es erfordern.

3. Heizung mittels offenen Feuers ist zu untersagen.

4. Die Heizanlage muß imstande sein, die Temperatur in den Quartierräumen der Besatzung unter den gewöhnlich herrschenden Wetter- und Klimabedingungen, denen das Fahrzeug auf der Fahrt wahrscheinlich ausgesetzt ist, auf einem befriedigenden Stand zu halten; die zuständige Stelle hat die bezüglichen Normen festzusetzen.

5. Heizkörper und sonstige Heizgeräte sind so aufzustellen und, soweit erforderlich, abzuschirmen und mit Sicherheitsvorrichtungen zu versehen, daß Brandgefahr und Gefährdung oder Belästigung der Bewohner der Räume vermieden werden.

Artikel 9

1. Alle Besatzungsräume sind angemessen zu beleuchten. Als Mindestnorm für die natürliche Beleuchtung von Aufenthaltsräumen ist festzusetzen, daß eine Person mit normaler Sehschärfe in der Lage sein muß, an einem klaren Tag eine normal gedruckte Zeitung an jeder frei zugänglichen Stelle zu lesen. Soweit angemessene natürliche Beleuchtung nicht vorgesehen werden kann, ist für künstliche Beleuchtung zu sorgen, die der genannten Mindestnorm entspricht.

2. Auf allen Fahrzeugen sind, soweit dies durchführbar ist, die Quartierräume 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.

3. Die künstliche Beleuchtung ist so anzubringen, daß den Bewohnern des Raumes die größtmögliche Lichtwirkung zugute kommt.

4. Neben der normalen Kabinenbeleuchtung hat jede Koje eine zum Lesen ausreichende Beleuchtung aufzuweisen.

5. In den Schlafräumen ist außerdem während der Nacht eine ständige blaue Beleuchtung vorzusehen.

Artikel 10

1. Die Schlafräume sind mittschiffs oder achtern unterzubringen; wenn die Größe, Art oder beabsichtigte Verwendung des Fahrzeugs jede andere Anordnung untunlich oder undurchführbar erscheinen läßt, kann die zuständige Stelle in besonderen Fällen gestatten, daß die Schlafräume im Vorschiff, keinesfalls aber vor dem Kollisionsschott, untergebracht werden.

2. In Schlafräumen darf die Bodenfläche je Person, ausschließlich der von Kojen und Spinden eingenommenen Fläche, nicht geringer sein als

- a) 0,5 m² (5,4 Quadratfuß) auf Fahrzeugen von 25 Tonnen oder mehr, aber unter 50 Tonnen;
- b) 0,75 m² (8,1 Quadratfuß) auf Fahrzeugen von 50 Tonnen oder mehr, aber unter 100 Tonnen;
- c) 0,9 m² (9,7 Quadratfuß) auf Fahrzeugen von 100 Tonnen oder mehr, aber unter 250 Tonnen;
- d) 1,0 m² (10,8 Quadratfuß) auf Fahrzeugen von 250 Tonnen oder mehr.

3. Beschließt die zuständige Stelle gemäß Artikel 1 Absatz 4 dieses Übereinkommens, die Länge als maßgebendes Merkmal für die Zwecke des Übereinkommens zu verwenden, so darf in Schlafräumen die Bodenfläche je Person, ausschließlich der von Kojen und Spinden eingenommenen Fläche, nicht geringer sein als

- a) 0,5 m² (5,4 Quadratfuß) auf Fahrzeugen mit einer Länge von 13,7 m (45 Fuß) oder mehr, aber unter 19,8 m (65 Fuß);
- b) 0,75 m² (8,1 Quadratfuß) auf Fahrzeugen mit einer Länge von 19,8 m (65 Fuß) oder mehr, aber unter 26,8 m (88 Fuß);
- c) 0,9 m² (9,7 Quadratfuß) auf Fahrzeugen mit einer Länge von 26,8 m (88 Fuß) oder mehr, aber unter 35,1 m (115 Fuß);
- d) 1,0 m² (10,8 Quadratfuß) auf Fahrzeugen mit einer Länge von 35,1 m (115 Fuß) oder mehr.

4. Die freie Höhe der Schlafräume der Besatzung hat nach Möglichkeit mindestens 1,90 m (6 Fuß 3 Zoll) zu betragen.

5. Die Zahl der Schlafräume muß ausreichen, um einen oder mehrere gesonderte Schlafräume für jeden Dienst vorsehen zu können. Doch kann die zuständige Stelle für kleine Fahrzeuge Erleichterungen von dieser Bestimmung gewähren.

6. Die Belegschaft eines Schlafraums darf die folgenden Höchstzahlen nicht überschreiten:

- a) Offiziere: soweit möglich, eine Person, keinesfalls aber mehr als zwei Personen je Raum;
- b) Mannschaftsmitglieder: soweit möglich, zwei oder drei Personen je Raum, keinesfalls aber mehr als
 - i) vier Personen je Raum auf Fahrzeugen von 250 Tonnen oder mehr;
 - ii) sechs Personen je Raum auf Fahrzeugen unter 250 Tonnen.

7. Beschließt die zuständige Stelle gemäß Artikel 1 Absatz 4 dieses Übereinkommens, die Länge als maßgebendes Merkmal für die Zwecke des Übereinkommens zu

verwenden, so darf die Belegschaft eines Schlafraumes keinesfalls die folgenden Höchstzahlen an Mannschaftsmitgliedern überschreiten:

- a) vier Personen je Raum auf Fahrzeugen mit einer Länge von 35,1 m (115 Fuß) oder mehr;
- b) sechs Personen je Raum auf Fahrzeugen mit einer Länge von weniger als 35,1 m (115 Fuß).

8. Die zuständige Stelle kann in besonderen Fällen Ausnahmen von den Erfordernissen der Absätze 6 und 7 dieses Artikels zulassen, wenn die Größe, die Art oder die beabsichtigte Verwendung des Fahrzeugs diese Erfordernisse als unzumutbar oder undurchführbar erscheinen lassen.

9. In jedem Schlafraum ist die Höchstzahl der Personen, die darin untergebracht werden dürfen, an leicht sichtbarer Stelle leserlich und unlöslich anzugeben.

10. Für die Mitglieder der Besatzung sind Einzelkojen vorzusehen.

11. Kojen dürfen nicht derart nebeneinander aufgestellt sein, daß eine Koje überstiegen werden muß, um zur Nachbarkoje zu gelangen.

12. Übereinander dürfen nicht mehr als zwei Kojen aufgestellt sein. Wo sich über einer Koje eine Luke befindet, dürfen Kojen der Schiffswand entlang nicht übereinander aufgestellt sein.

13. Die untere von zwei übereinanderliegenden Kojen ist mindestens 0,30 m (12 Zoll) über dem Boden und die obere annähernd in der Mitte zwischen dem Boden der unteren Koje und der Unterseite der Deckbalken anzubringen.

14. Die Mindestinnenmaße einer Koje haben, soweit möglich, 1,90 m zu 0,68 m (6 Fuß 3 Zoll zu 2 Fuß 3 Zoll) zu betragen.

15. Der Rahmen und, soweit vorhanden, die Schlingerleiste der Koje sind aus einem genehmigten harten, glatten und rostfreien Stoff herzustellen, in dem sich Ungeziefer nicht leicht einnisten kann.

16. Werden für die Kojenherstellung Rohrahmen verwendet, so müssen diese völlig geschlossen sein und dürfen keine Öffnungen aufweisen, durch die Ungeziefer eindringen könnte.

17. Jede Koje ist mit einer Sprungfedermatratze aus einem genehmigten Stoff oder mit einem Sprungfederboden und einer Matratze aus einem genehmigten Stoff auszustatten. Füllungen aus Stroh oder anderen Stoffen, in denen sich Ungeziefer leicht einnisten kann, sind nicht zu verwenden.

18. Bei übereinanderliegenden Kojen ist unter der oberen Koje ein staubdichter Schirm aus Holz, Leinwand oder einem anderen geeigneten Stoff anzubringen.

19. Die Schlafräume sind so anzulegen und auszustatten, daß sie den Bewohnern angemessene Bequemlichkeit bieten und leicht in Ordnung gehalten werden können.

20. Die Ausstattung muß für jeden Bewohner ein Kleiderspind umfassen, das mit einer Verschlussvorrichtung mittels Vorlegeschloß und einer Schiene zum Hängen der Kleider auf Kleiderbügeln zu versehen ist. Die zuständige Stelle hat dafür zu sorgen, daß die Spinde möglichst geräumig sind.

21. Jeder Schlafraum ist mit einem festangebrachten, aufklappbaren oder ausziehbaren Tisch oder Pult und, nach Erfordernis, mit bequemen Sitzgelegenheiten auszustatten.

22. Die Möbel haben aus einem glatten, harten Stoff zu bestehen, der sich nicht wirft oder rostet und in dem sich Ungeziefer nicht leicht einnisten kann.

23. Die Ausstattung muß für jede Person eine Lade oder einen entsprechenden Raum umfassen, der, wenn immer möglich, mindestens 0,056 m³ (2 Kubikfuß) zu betragen hat.

24. Die Schlafräumluken sind mit Vorhängen auszustatten.

25. Jeder Schlafräum ist mit einem Spiegel, kleinen Spinden für Toilettenbedarf, einem Bücherbrett und einer ausreichenden Zahl von Kleiderhaken auszustatten.

26. Soweit tunlich, sind die Besatzungsmitglieder so auf die Schlafräume aufzuteilen, daß die Wachen getrennt sind und daß die im Tagelohn stehenden Personen nicht einen Schlafräum mit wachehenden Besatzungsmitgliedern teilen.

Artikel 11

1. Auf allen Fahrzeugen mit einer Besatzung von mehr als zehn Personen sind von den Schlafräumen getrennte Meßräume vorzusehen. Wenn immer möglich, sind solche Meßräume auch auf Fahrzeugen mit einer zahlenmäßig geringeren Besatzung vorzusehen; ist dies jedoch nicht durchführbar, so dürfen die Meßräume mit den Schlafräumen kombiniert werden.

2. Auf Fahrzeugen, die in der Hochseefischerei verwendet werden und deren Besatzung mehr als 20 Personen umfaßt, kann ein eigener Meßraum für den Schiffsführer und die Offiziere vorgesehen werden.

3. Ausmaße und Einrichtung jedes Meßraums haben für die Zahl von Personen auszureichen, die ihn wahrscheinlich gleichzeitig benutzen.

4. Die Meßräume sind mit ausreichenden Tischen und genehmigten Sitzgelegenheiten für die Zahl von Personen auszustatten, die sie wahrscheinlich gleichzeitig benutzen.

5. Die Meßräume sind in möglicher Nähe der Küche unterzubringen.

6. Wo die Räume zur Reinigung und Aufbewahrung des Tischgerätes keine unmittelbaren Zugänge von den Meßräumen besitzen, sind geeignete Spinde für das Tischgerät und geeignete Wascheinrichtungen vorzusehen.

7. Die Oberflächen der Tische und Sitzgelegenheiten müssen aus feuchtigkeitsfestem Stoff, frei von Sprüngen und leicht zu reinigen sein.

8. Wenn immer möglich, sind die Meßräume so zu planen, zu möblieren und auszustatten, daß sie Erholungsgelegenheiten bieten.

Artikel 12

1. Auf allen Fahrzeugen sind ausreichende sanitäre Einrichtungen vorzusehen, einschließlich Waschbecken und Badewannen oder Brausen.

2. Für alle Besatzungsmitglieder, die nicht Räume mit eigenen sanitären Einrichtungen innehaben, sind, wenn immer möglich, für jede Dienstgruppe die folgenden sanitären Einrichtungen vorzusehen:

- a) eine Badewanne oder eine Brause für je acht oder weniger Personen;
- b) ein Wasserklosett für je acht oder weniger Personen;
- c) ein Waschbecken für je sechs oder weniger Personen.

Überschreitet die Zahl der Mitglieder einer Dienstgruppe ein gerades Vielfaches der festgesetzten Zahl um weniger als die Hälfte dieser Zahl, so darf dieser Überschuß für die Zwecke dieses Absatzes unberücksichtigt bleiben.

3. In allen gemeinsamen Waschräumen sind kaltes und warmes Süßwasser oder Vorrichtungen zur Wassererwärmung vorzusehen. Die zuständige Stelle kann nach Anhörung der Berufsverbände der Eigentümer von Fischereifahrzeugen und der Fischer, soweit solche bestehen, die Mindestmenge an Süßwasser festsetzen, die je Person und Tag zur Verfügung zu stellen ist.

4. Waschbecken und Badewannen haben angemessen groß und aus einem genehmigten glatten Stoff hergestellt zu sein, der nicht springt, splittert oder rostet.

5. Alle Wasserklosette haben einen eigenen Lüftungsabzug zu besitzen, der, von den anderen Teilen der Quartiere unabhängig, direkt ins Freie mündet.

6. Die sanitäre Ausstattung der Wasserklosette hat einem genehmigten Muster zu entsprechen und mit einer starken und jederzeit verwendungsbereiten Einzelwasserspülung versehen zu sein.

7. Die Abfluß- und Auslaßrohre haben angemessene Ausmaße aufzuweisen und so gebaut zu sein, daß die Verstopfungsgefahr möglichst gering ist und sie leicht gereinigt werden können. Sie dürfen weder durch Süßwasser- oder Trinkwasserbehälter geleitet werden, noch dürfen sie, wenn durchführbar, entlang der Decke von Meß- oder Schlafräumen verlaufen.

8. Für mehr als eine Person bestimmte sanitäre Einrichtungen haben folgenden Erfordernissen zu entsprechen:

- a) die Böden haben aus einem genehmigten dauerhaften Stoff zu bestehen und müssen leicht zu reinigen, feuchtigkeitsfest und mit einem angemessenen Abfluß versehen sein;
- b) die Schotten haben aus Stahl oder einem anderen genehmigten Stoff hergestellt und bis zur Höhe von mindestens 0,23 m (9 Zoll) über dem Deckboden wasserdicht zu sein;
- c) die Räume haben ausreichend beleuchtet, geheizt und gelüftet zu sein;
- d) die Wasserklosette sind in bequemer Nähe von Schlaf- oder Waschräumen, aber getrennt von ihnen anzubringen; sie dürfen keinen direkten Zugang von den Schlafräumen oder einem Gang besitzen, der ausschließlich eine Verbindung zwischen Schlafraum und Wasserklosett bildet; doch gilt diese Bestimmung nicht für ein zwischen zwei Schlafräumen mit einer Gesamtbelegschaft von höchstens vier Personen untergebrachtes Wasserklosett;
- e) sind mehrere Wasserklosette im gleichen Raum untergebracht, so sind sie durch Wände ausreichend zu isolieren.

9. Es sind Vorrichtungen zum Waschen und Trocknen von Kleidung in einem der Besatzungsstärke und der gewöhnlichen Fahrtdauer entsprechenden Umfang vorzusehen.

10. Die Vorrichtungen zum Waschen von Kleidung sind mit geeigneten Becken mit Abfluß zu versehen, die in den Waschräumen aufgestellt werden können, falls die Einrichtung einer gesonderten Waschküche nicht tunlich ist. Für die Becken sind kaltes Süßwasser und warmes Süßwasser in ausreichender Menge oder Wasserwärmer bereitzustellen.

11. Für das Trocknen von Kleidungsstücken ist ein von den Schlaf- und Meßräumen sowie den Wasserklosetten gesonderter Raum mit angemessener Lüftung und Heizung und mit Leinen oder anderen Aufhängevorrichtungen vorzusehen.

Artikel 13

1. Soweit irgend möglich, ist eine gesonderte Kabine für erkrankte oder verletzte Besatzungsmitglieder vorzusehen. Auf Fahrzeugen von 500 Tonnen oder mehr ist ein Krankenraum einzurichten. Beschließt die zuständige Stelle gemäß Artikel 1 Absatz 4 dieses Übereinkommens, die Länge als maßgebendes Merkmal für die Zwecke des Übereinkommens zu verwenden, so ist ein Krankenraum auf Fahrzeugen mit einer Länge von 45,7 m (150 Fuß) oder mehr einzurichten.

2. Auf jedem Fahrzeug, das keinen Arzt an Bord führt, ist ein genehmigter Arzneikasten mit leicht verständlichen Anweisungen vorzusehen. In diesem Zusammenhang hat die zuständige Stelle die Empfehlung betreffend Schiffsapotheken, 1958, und die Empfehlung betreffend die ärztliche Beratung auf See, 1958, zu berücksichtigen.

Artikel 14

Für das Aufhängen von Öltuchkleidung sind ausreichende und angemessen gelüftete Räume außerhalb der Schlafräume, aber in bequemer Nähe vorzusehen.

Artikel 15

Die Quartierräume der Besatzung sind rein, angemessen wohnlich und frei von Gütern und Vorräten zu halten, die nicht persönliches Eigentum der Bewohner der Räume sind.

Artikel 16

1. An Bord haben sich angemessene Kocheinrichtungen zu befinden, die, wenn immer möglich, in einer gesonderten Schiffsküche unterzubringen sind.

2. Die Schiffsküche hat zweckentsprechende Größenmaße aufzuweisen und gut beleuchtet und gelüftet zu sein.

3. Die Schiffsküche hat mit Kochgerät, der erforderlichen Zahl von Schränken und Regalen sowie mit Ausgüssen und Geschirrgestellen aus einem rostfreien Stoff und einwandfreien Abflußleitungen versehen zu sein. Trinkwasser ist der Küche mittels Rohrleitungen zuzuführen; im Falle von Druckleitungen sind Vorrichtungen zur Verhinderung des Rückfließens vorzusehen. Steht in der Küche kein heißes Wasser zur Verfügung, so ist eine Anlage zum Erwärmen des Wassers vorzusehen.

4. Die Schiffsküche hat so eingerichtet zu sein, daß für die Besatzung jederzeit heiße Getränke zubereitet werden können.

5. Ein ausreichend großer Vorratsraum ist einzurichten, der trocken und kühl gehalten und gut gelüftet werden kann, damit die Vorräte nicht verderben. Wenn notwendig, sind Kühlschränke oder andere kühle Aufbewahrungsräume vorzusehen.

6. Wird in der Küche Butan- oder Propangas zu Kochzwecken verwendet, so sind die Gasbehälter auf dem offenen Deck aufzubewahren.

TEIL IV. ANWENDUNG DES ÜBEREINKOMMENS AUF SCHON BESTEHENDE FISCHEREI-
FAHRZEUGE*Artikel 17*

1. Vorbehaltlich der Bestimmungen der Absätze 2, 3 und 4 dieses Artikels gilt dieses Übereinkommen für die Fahrzeuge, die nach Inkrafttreten des Übereinkommens für das Eintragungsgebiet auf Kiel gelegt werden.

2. Für ein Fahrzeug, das bei Inkrafttreten dieses Übereinkommens für das Eintragungsgebiet völlig fertiggestellt ist und hinter den Normen des Teiles III dieses Übereinkommens zurückbleibt, kann die zuständige Stelle nach Anhörung der Berufsverbände der Eigentümer von Fischereifahrzeugen und der Fischer, soweit solche bestehen, unter Würdigung der in Betracht kommenden praktischen Fragen die ihr möglich erscheinenden Änderungen zur Anpassung des Fahrzeugs an die Bestimmungen des Übereinkommens anordnen, wenn

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

3. Für ein Fahrzeug, das sich bei Inkrafttreten dieses Übereinkommens für das Eintragungsgebiet im Bau oder Umbau befindet, kann die zuständige Stelle nach Anhörung der Berufsverbände der Eigentümer von Fischereifahrzeugen und der Fischer, soweit solche bestehen, unter Würdigung der in Betracht kommenden praktischen Fragen die ihr möglich erscheinenden Änderungen zur Anpassung des Fahrzeugs an die Bestimmungen des Übereinkommens anordnen; solche Änderungen gelten bis zu einer neuen Eintragung des Fahrzeugs als endgültige Durchführung der Bestimmungen des Übereinkommens.

4. Wird ein Fahrzeug – außer es handelt sich um ein Fahrzeug, das in den Absätzen 2 und 3 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 Eigentümer von Fischereifahrzeugen und der Fischer, soweit solche bestehen, unter Würdigung der in Betracht kommenden praktischen Fragen die ihr möglich erscheinenden Änderungen zur Anpassung des Fahrzeugs an die Bestimmungen des Übereinkommens anordnen; solche Änderungen gelten bis zu einer neuen Eintragung des Fahrzeugs als endgültige Durchführung der Bestimmungen des Übereinkommens.

TEIL V. SCHLUSSBESTIMMUNGEN

Artikel 18

Soweit auf Grund von Gesetz, Rechtsspruch, Gewohnheitsrecht oder Vertrag zwischen Eigentümern von Fischereifahrzeugen und Fischern günstigere Bedingungen gelten, als in diesem Übereinkommen vorgesehen sind, werden diese durch die Bestimmungen dieses Übereinkommens nicht berührt.

Empfehlung (Nr. 126) betreffend die berufliche Ausbildung der Fischer, 1966

I. GELTUNGSBEREICH UND BEGRIFFSBESTIMMUNGEN

1. (1) Als Fischereifahrzeuge im Sinne dieser Empfehlung gelten Schiffe und Boote jeder Art, gleichviel ob sie in öffentlichem oder privatem Eigentum stehen, die bei der Seefischerei im Salzwasser verwendet werden, mit Ausnahme der Schiffe und Boote, die zur Walfischjagd oder zu ähnlichen Zwecken verwendet werden, sowie der Fischereiforschungsschiffe und Fischereischutzschiffe.

(2) Diese Empfehlung gilt für jede Ausbildung zur Arbeit an Bord von Fischereifahrzeugen.

(3) Diese Empfehlung gilt nicht für Personen, die das Fischen als Sport oder zum Vergnügen betreiben.

2. Im Sinne dieser Empfehlung bedeuten die Ausdrücke

- a) „Schiffsführer“ jede Person, der die Befehlsgewalt über ein Fischereifahrzeug übertragen ist;
- b) „Steuermann“ jede Person, die nachgeordnete Befehlsgewalt über ein Fischereifahrzeug ausübt, einschließlich jeder Person, mit Ausnahme des Lotsen, der jederzeit die Navigation eines solchen Fahrzeugs übertragen werden kann;
- c) „Maschinist“ jede Person, der die ständige Verantwortung für die Antriebsmaschinen eines Fischereifahrzeugs übertragen ist, sowie jede Person, die jederzeit zur Bedienung und Instandhaltung der Maschinen und der mechanischen Ausrüstung eines solchen Fahrzeugs herangezogen werden kann;
- d) „Fischereimatrose“ jedes an Bord eines Fischereifahrzeugs arbeitende erfahrene Mitglied der Decksmannschaft, das am Betrieb des Fahrzeugs, an der Vorbereitung der Fanggeräte, am Fischfang, an der Verladung und Verarbeitung des Fangs und an der Pflege und Instandsetzung der Netze oder sonstiger Fanggeräte beteiligt ist.

II. INNERSTAATLICHE PLANUNG UND VERWALTUNG

Planung und Koordinierung

3. In Ländern, die Fischerei betreiben oder diese zu entwickeln beabsichtigen, sollten die zuständigen Stellen bei der Planung einer gesamtstaatlichen Unterrichts- und Ausbildungspolitik sicherstellen, daß im Rahmen des allgemeinen Netzes von Ausbildungseinrichtungen ausreichende Vorsorge für die Ausbildung von Fischern getroffen wird.

4. Sofern die innerstaatlichen Verhältnisse die Entwicklung von Einrichtungen zur Ausbildung von Fischern aller erforderlichen Befähigungsstufen nicht gestatten, sollte eine Zusammenarbeit mit anderen Ländern und mit internationalen Organisationen zur Entwicklung gemeinsamer Programme für die Ausbildung von Fischern in den Fertigkeiten und Berufen in Erwägung gezogen werden, die im Rahmen der innerstaatlichen Programme nicht berücksichtigt werden können.

5. (1) Die Tätigkeit aller öffentlichen und privaten Einrichtungen jedes Landes, die sich mit der Ausbildung von Fischern befassen, sollte auf der Grundlage eines gesamtstaatlichen Programms koordiniert und ausgebaut werden.

(2) Dieses Programm sollte von den zuständigen Stellen in Zusammenarbeit mit den Berufsverbänden der Eigentümer von Fischereifahrzeugen und der Fischer, den Unterrichts- und Fischereiforschungsanstalten sowie mit anderen Stellen und Personen, die mit der beruflichen Ausbildung der Fischer besonders vertraut sind, aufgestellt werden. In Entwicklungsländern, in denen besondere Anstalten für Fischereiforschung oder -förderung in Zusammenarbeit mit anderen Ländern oder mit internationalen Organisationen geschaffen werden, sollten diese Anstalten bei der Aufstellung des gesamtstaatlichen Programms eine führende Rolle spielen.

(3) Um die Planung, Entwicklung, Koordinierung und Verwaltung von Ausbildungsprogrammen für Fischer zu erleichtern, sollten soweit möglich auf gesamtstaatlicher und, wo dies angebracht ist, auf regionaler und örtlicher Ebene paritätische beratende Organe für Grundsatz- und Verwaltungsfragen geschaffen werden.

6. Die zuständigen Stellen sollten dafür sorgen, daß den verschiedenen Stellen und Einrichtungen, die für die Verbreitung von Informationen über Ausbildungs- und Beschäftigungsmöglichkeiten verantwortlich sind, wie z.B. Grundschulen und weiterführende Schulen, Berufsberatungs- und Arbeitsberatungsdienste und öffentliche Arbeitsvermittlungsdienste, berufsbildende und technische Lehranstalten und Berufsverbände der Eigentümer von Fischereifahrzeugen und der Fischer, vollständige Auskünfte über öffentliche und private Ausbildungsprogramme für Fischer sowie über die Bedingungen für die Zulassung zur Fischerei zur Verfügung gestellt werden.

7. Die zuständigen Stellen sollten dafür sorgen, daß Programme für die berufliche Ausbildung von Fischern mit allen anderen die Fischerei betreffenden öffentlichen oder privaten Programmen und Tätigkeiten völlig koordiniert werden. Insbesondere sollten sie sicherstellen, daß

- a) Fischereiforschungsanstalten den Ausbildungszentren sowie anderen interessierten Stellen und durch diese den Fischern Informationen über ihre neuesten Forschungsergebnisse, die für die Fischerei von praktischem Interesse sind, bereitwillig zugänglich machen; soweit möglich sollten die Forschungsanstalten zur Fortbildung der Fischer beitragen und, wo dies angebracht ist, sollten die Ausbildungszentren diese Anstalten bei ihrer Arbeit unterstützen;
- b) Maßnahmen getroffen werden, um durch einen allgemeinbildenden Unterricht, der vor oder gleichzeitig mit der beruflichen Ausbildung erteilt wird, den allgemeinen Bildungsstand in Fischergemeinden zu erhöhen, den Fischern größere Befriedigung in ihrer Arbeit zu bieten und die Aneignung der im Rahmen der fachlichen und beruflichen Ausbildung vermittelten Kenntnisse zu erleichtern;
- c) in Zusammenarbeit mit den Berufsverbänden der Eigentümer von Fischereifahrzeugen und der Fischer Vorkehrungen getroffen werden, damit bei sonst gleichen Voraussetzungen Personen, die einen öffentlichen oder privaten Lehrgang abgeschlossen haben, hinsichtlich der Stellenvermittlung der Vorzug gegeben werden kann;
- d) in Zusammenarbeit mit den Berufsverbänden der Eigentümer von Fischereifahrzeugen und der Fischer Vorkehrungen getroffen werden, insbesondere in Entwicklungsländern, damit Personen, die einen öffentlichen oder privaten Lehrgang abgeschlossen haben, entweder eine Beschäftigung an Bord eines Fischereifahrzeugs aufnehmen oder andernfalls angemessen ausgerüstete Fischereifahrzeuge erwerben und verwenden, und zwar entweder einzeln oder indem sie

- Genossenschaften zum gemeinsamen Ankauf und zur gemeinsamen Verwendung von Fischerbooten gründen oder auf eine andere geeignete Weise;
- e) die Zahl der ausgebildeten Fischer dem verfügbaren oder geplanten Bestand an Booten und Ausrüstung entspricht.

Finanzierung

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

(2) Falls erforderlich, 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 und Gebäuden oder von Anschauungsmaterial, wie z.B. Booten, Motoren, nautischen und Fanggeräten, durch unentgeltliche Bereitstellung von Ausbildern oder Übernahme der Teilnehmergebühren geleistet werden.

(3) Die Ausbildung in öffentlichen Ausbildungsanstalten für Fischer sollte den auszubildenden Personen kostenlos gewährt werden. Darüber hinaus sollte die Ausbildung bedürftiger Erwachsener und Jugendlicher durch finanzielle und wirtschaftliche Unterstützung im Sinne von Absatz 7 Unterabsätze (3) und (5) der Empfehlung betreffend die berufliche Ausbildung, 1962, erleichtert werden.

Ausbildungsnormen

9. (1) Die zuständigen Stellen sollten in Zusammenarbeit mit den in Absatz 5 (3) dieser Empfehlung erwähnten paritätischen Organen allgemeine, für das gesamte Gebiet des betreffenden Landes geltende Normen für die Ausbildung von Fischern ausarbeiten und einführen. Diese Normen sollten mit den innerstaatlichen Voraussetzungen für den Erwerb der verschiedenen Befähigungsnachweise für Fischer im Einklang stehen und folgendes festsetzen:

- a) das Mindestalter für die Zulassung zur Ausbildung als Fischer;
- b) die Art der ärztlichen Untersuchungen, einschließlich Röntgenaufnahmen des Brustkorbs sowie Gehör- und Sehprüfungen, denen sich die auszubildenden Personen bei Beginn der Ausbildung zu unterziehen haben; die Untersuchungen, insbesondere die Gehör- und Sehprüfungen, können verschieden sein, je nachdem, ob die betreffenden Personen eine Ausbildung für den Decks- oder den Maschinendienst erhalten sollen;
- c) den Grad der allgemeinen Schulbildung, der für die Zulassung zur Ausbildung als Fischer erforderlich ist;
- d) Fischereikunde, Nautik, Seemannschaft, Unfallverhütung, Motorenkunde, Verpflegungswesen und andere Fächer, die in die Lehrpläne aufgenommen werden sollten;
- e) den Umfang der praktischen Ausbildung, der sich die auszubildenden Personen unterziehen sollten, einschließlich der in Werkstätten und auf See zu verbringenden Zeit;

- f) die Dauer der Lehrgänge für die verschiedenen Fischereiberufe und die verschiedenen Befähigungsstufen;
- g) die Art der bei Anschluß der Lehrgänge gegebenenfalls abzulegenden Prüfungen;
- h) die Erfahrung und Befähigung der Lehrkräfte an den Ausbildungsanstalten.

(2) Können keine für das gesamte Staatsgebiet anwendbaren Normen aufgestellt werden, so sollten von den zuständigen Stellen in Zusammenarbeit mit den in Absatz 5 (3) dieser Empfehlung erwähnten paritätischen Organen Normen ausgearbeitet werden, die im Sinn einer Empfehlung als Richtlinien für die Aufstellung von möglichst einheitlichen Normen im gesamten Staatsgebiet dienen sollen.

III. AUSBILDUNGSPROGRAMME

10. Die Lehrpläne der verschiedenen Ausbildungsprogramme für Fischer sollten auf einer planmäßigen Untersuchung der in der Fischerei erforderlichen Arbeiten beruhen und in Zusammenarbeit mit den in Absatz 5 (3) dieser Empfehlung erwähnten paritätischen Organen aufgestellt werden. Sie sollten regelmäßig überprüft und laufend der technischen Entwicklung angepaßt werden und sollten je nach den Aufgaben, die die betreffende Person an Bord übernehmen soll, eine Ausbildung in folgenden Fächern umfassen:

- a) Fangtechnik, einschließlich, wenn dies angebracht ist, der Bedienung und Wartung von elektronischen Fischortungsgeräten sowie der Bedienung, Instandhaltung und Instandsetzung der Fanggeräte;
- b) Nautik, Seemannschaft und Schiffsführung, wie sie für die Meereszone und die Fischereiart, für die der Lehrgang bestimmt ist, in Betracht kommen, einschließlich einer angemessenen Beherrschung der Internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See;
- c) Lagerung, Säuberung und Verarbeitung der Fische an Bord;
- d) Instandhaltung von Fahrzeugen und verwandte Fächer;
- e) Bedienung, Instandhaltung und Instandsetzung von Dampfmaschinen oder Verbrennungsmotoren (Benzin- oder Dieselmotoren) oder anderen Geräten, die die auszubildenden Personen gegebenenfalls zu verwenden haben werden;
- f) Bedienung und Wartung der Funk- und Radaranlagen, die die auszubildenden Personen gegebenenfalls zu verwenden haben werden;
- g) Sicherheit auf See und Sicherheit bei der Handhabung der Fanggeräte, einschließlich von Lehrstoffen wie Stabilität, Vereisungswirkungen, Brandbekämpfung, Wasserdichtigkeit, persönliche Sicherheit, Schutzvorrichtungen an Geräten und Maschinen, Maßnahmen zur Sicherung der Takelung, Sicherheit im Maschinenraum, Bedienung der Rettungsboote, Verwendung von Schlauchflößen, Erste Hilfe, Krankenpflege und verwandte Fächer;
- h) theoretische Fächer von Bedeutung für die Fischerei, einschließlich Meeresbiologie und Ozeanographie, die es den auszubildenden Personen gestatten, eine breite Grundlage für eine auf den beruflichen Aufstieg oder den Übertritt in einen anderen Fischereiberuf oder eine andere Fischereiart gerichtete Fortbildung und Ausbildung zu erwerben;

- i) allgemeinbildende Fächer, die in begrenzterem Maße auch im Rahmen von Kurzlehrgängen vorgesehen sein können;
- j) Bedienung, Instandhaltung und Instandsetzung von Kühlanlagen, Feuerlöschanlagen, Deck- und Netzwinden und anderen mechanischen Geräten an Bord von Fischereifahrzeugen;
- k) Grundkenntnisse bezüglich der elektrischen Anlagen an Bord sowie Instandhaltung und Instandsetzung der elektrischen Maschinen und Geräte auf Fischereifahrzeugen;
- l) Hygiene und Leibeserziehung, insbesondere Schwimmen, sofern die Natur der Ausbildungseinrichtungen es gestattet;
- m) Speziallehrgänge für Decks- und Maschinendienst und andere Fächer nach der Grundausbildung in der Fischerei.

11. (1) Soweit durchführbar und angebracht, sollten gesamtstaatliche Normen für Befähigungsnachweise oder Diplome aufgestellt werden, die den Inhaber berechtigen, den Dienst eines Schiffsführers (verschiedene Grade), Steuermanns (verschiedene Grade), Maschinisten (verschiedene Grade), Fischereitechnikers (verschiedene Grade), Bootsmanns, Fischereimatrosen (verschiedene Grade), Kochs oder sonstigen Mitglieds des Decks oder Maschinendienstes auszuüben.

(2) Die Ausbildungsprogramme sollten hauptsächlich darauf gerichtet sein, die auszubildenden Personen auf die Erlangung des Befähigungsnachweises vorzubereiten, und sollten unmittelbar auf die gesamtstaatlichen Normen für Befähigungsnachweise bezogen sein; sie sollten dabei das Mindestalter und die Mindestberufserfahrung berücksichtigen, die von den zuständigen Stellen in bezug auf die verschiedenen Grade der Befähigungsnachweise festgelegt worden sind.

(3) Sind keine innerstaatlichen Befähigungsprüfungen vorgesehen oder sind sie nicht für die betreffenden Aufgaben vorgesehen, so sollten die auszubildenden Personen dennoch durch Lehrgänge auf bestimmte Aufgaben, wie sie weiter oben aufgezählt werden, vorbereitet werden. Alle auszubildenden Personen sollten bei erfolgreichem Abschluß eines solchen Lehrgangs ein Diplom für den Lehrgang erhalten, an dem sie teilgenommen haben.

12. (1) Es sollten Ausbildungsprogramme zur Verfügung stehen, in deren Rahmen Fischer in den Aufgaben von Schiffsführern und Maschinisten auf allen in der Fischereiflotte des betreffenden Landes verwendeten Fahrzeugtypen, einschließlich größerer Hochseefahrzeuge, ausgebildet werden können.

(2) Wo es angesichts der Art der verwendeten Fischereifahrzeuge zweckmäßig erscheint, sollten höhere Lehrgänge in Fischereikunde und Nautik veranstaltet werden, und zwar auf dem gleichen Stand, den die Ausbildungsprogramme für Offiziere der Handelsschiffahrt aufweisen; sie sollten aber eine Ausbildung in Fächern vermitteln, die den Bedürfnissen der Fischerei entsprechen.

13. Die Ausbildung sollte lange genug dauern, um es den auszubildenden Personen zu gestatten, den vermittelten Lehrstoff aufzunehmen, und sollte unter anderem nach folgenden Gesichtspunkten bestimmt werden:

- a) dem für den Beruf, 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;
- d) der Dringlichkeit, die der Heranbildung geschulter Fischer für das betreffende Land zukommt, wobei jedoch angemessene Ausbildungsnormen eingehalten werden sollten.

14. (1) Das Lehrpersonal sollte aus Personen mit umfassender Allgemeinbildung, theoretischer Fachbildung und befriedigender praktischer Erfahrung im Fischereiwesen bestehen.

(2) Ist es nicht möglich, Lehrkräfte zu verpflichten, die diese Voraussetzungen erfüllen, so sollten Personen mit praktischer Erfahrung im Fischereiwesen beschäftigt werden, die im Besitz der entsprechenden Befähigungsnachweise sind.

(3) Ist es nicht möglich, Lehrkräfte mit praktischer Erfahrung im Fischereiwesen hauptberuflich zu verpflichten, so sollten Personen mit befriedigender praktischer Erfahrung im Fischereiwesen nebenberuflich beschäftigt werden.

(4) Das Lehrpersonal sollte pädagogische Fähigkeiten besitzen und eine angemessene pädagogische Ausbildung durch die für das Unterrichtswesen zuständigen Stellen erhalten.

Vorberufliche Ausbildung

15. In Fischergemeinden sollten im Einklang mit den Bestimmungen des Übereinkommens über das Mindestalter (Fischer), 1959, Maßnahmen getroffen werden, um Schulkindern, soweit dies mit den allgemeinen Verhältnissen des Landes vereinbar ist, eine vorberufliche Ausbildung zu vermitteln, die eine Unterweisung in den Grundkenntnissen der praktischen Seemannschaft, den wichtigsten Techniken der gewerbsmäßigen Fischerei und den wichtigsten Grundsätzen der Nautik umfaßt.

Kurzlehrgänge für berufstätige Fischer

16. Berufstätigen Fischern sollten Lehrgänge offenstehen, die es ihnen ermöglichen, ihre theoretischen und praktischen Fachkenntnisse zu erweitern, mit den verbesserten Methoden des Fischfangs und der Nautik vertraut zu bleiben und berufliche Aufstiegsmöglichkeiten wahrzunehmen.

17. (1) Die Lehrgänge für berufstätige Fischer sollten ausdrücklich darauf abzielen,

- a) die langfristigen Grundlehrgänge durch eine Spezialausbildung für den beruflichen Aufstieg zu ergänzen;
- b) die Fischer in Fangtechniken, die in ihrem Gebiet neu eingeführt werden, sowie in der Bedienung, Instandhaltung und Instandsetzung neuartiger Maschinen oder Geräte und gegebenenfalls in der Herstellung dieser Geräte auszubilden;
- c) den Fischern, die nicht in der Lage waren, an langfristigen Grundlehrgängen teilzunehmen, eine Ausbildung auf allen Stufen zu vermitteln;
- d) Fischern in den Entwicklungsländern eine beschleunigte Ausbildung zu vermitteln.

(2) Die Lehrgänge sollten von kurzer Dauer sein und die langfristige Grundausbildung nicht ersetzen, sondern ergänzen.

18. Die Lehrgänge, die in Form von Wanderlehrgängen abgehalten werden können, wobei Ausbilder und Anschauungsmaterial in Fischereizentren eingesetzt werden, sollten insbesondere Programme folgender Art umfassen:

- a) Abendkurse;
- b) Saisonkurse, die in den Sturmonaten oder in Zeiten geringerer Fangtätigkeit abgehalten werden; oder
- c) Tageskurse, zu deren Besuch die Fischer ihre Beschäftigung vorübergehend für kurze Zeit unterbrechen.

19. (1) Es sollten alle geeigneten Maßnahmen getroffen werden, um es berufstätigen Fischern zu ermöglichen, an Kurzlehrgängen an Land teilzunehmen.

(2) Für die Dauer ihrer Teilnahme an Kurzlehrgängen sollten die berufstätigen Fischer eine angemessene Verdienstaufschüttung erhalten.

20. Genügen die langfristigen Lehrgänge und die Kurzlehrgänge für berufstätige Fischer den Ausbildungsbedürfnissen nicht, so können diese Lehrgänge, besonders in entlegenen Gebieten, ergänzt werden durch

- a) eigene Rundfunk- und Fernsehkurse und -programme, die Informationen über die Fischerei bringen;
- b) Fernunterrichtskurse, die den Bedürfnissen der berufstätigen Fischer besonders angepaßt und so gestaltet sind, daß sie von Studiengruppen in Verbindung mit gelegentlichen Vorträgen oder dem Besuch einer Berufsschule benutzt werden können;
- c) regelmäßige Besuche von Forschern und Ausbildern in Fischergemeinden.

IV. AUSBILDUNGSMETHODEN

21. Für die Ausbildung von Fischern sollten die Methoden gewählt werden, die bei Berücksichtigung der Natur der Lehrgänge, der beruflichen Erfahrung, der Allgemeinbildung und des Alters der auszubildenden Personen sowie der zur Verfügung stehenden Anschauungsmaterialien und Geldmittel den besten Erfolg versprechen.

22. Die praktische Ausbildung, bei der sich die auszubildenden Personen selbst betätigen, sollte ein wichtiger Bestandteil jedes Ausbildungsprogramms für Fischer sein.

23. (1) Fischereischulfahrzeuge zur praktischen Ausübung in der Fangtechnik, der Nautik, der Seemannschaft, der Bedienung der Maschinen und in anderen Fächern sollten von allen Ausbildungsanstalten für Nachwuchskräfte in der Fischerei benutzt werden. Diese Fahrzeuge sollten wirkliche Fänge ausführen.

(2) Wo immer dies möglich ist, sollten Schulfahrzeuge Fachschulen angegliedert sein, die eine Ausbildung für Fortgeschrittene vermitteln.

24. (1) In den Lehrgängen sollte Anschauungsmaterial, wie z.B. Maschinen, Fanggeräte, Modelle von Fischerbooten, Werkstattausrüstungen und Navigationshilfen, verwendet werden.

(2) Dieses Material sollte in Zusammenarbeit mit Fischereiforschungsanstalten zusammengestellt werden und, wo immer dies möglich ist, die neuesten Fanggeräte und Navigationshilfen einschließen.

(3) Bei der Auswahl dieses Materials sollten Geräte, Boote und Maschinen in Betracht gezogen werden, die die auszubildenden Personen gegebenenfalls zu verwenden haben werden.

(4) Filme und andere audiovisuelle Unterrichtsmittel sollten, wenngleich sie in einigen Fällen nützlich sein können, kein Ersatz für Anschauungsmaterial sein, bei dessen Verwendung die auszubildenden Personen sich selbst aktiv betätigen.

(5) Für die auszubildenden Personen sollten Besichtigungen von Fischereifahrzeugen mit modernen oder Spezialanlagen, von Fischereiforschungsanstalten und von Fischereizentren veranstaltet werden, die in einer anderen Gegend als die Schule liegen.

25. Die praktische Ausbildung kann auch durch die Teilnahme an Fangreisen auf See an Bord von Fahrzeugen der gewerbsmäßigen Fischerei vermittelt werden.

26. Der im Rahmen eines Lehrgangs erteilte theoretische Unterricht, einschließlich der allgemeinbildenden Fächer, sollte mit den Kenntnissen und Fertigkeiten, die von Fischern gefordert werden, in einem unmittelbaren Zusammenhang stehen und soweit wie möglich in die praktische Ausbildung eingegliedert sein.

V. INTERNATIONALE ZUSAMMENARBEIT

27. (1) Die einzelnen Länder sollten bei der Förderung der beruflichen Ausbildung der Fischer, insbesondere in Entwicklungsländern, zusammenarbeiten.

(2) Die Zusammenarbeit kann je nach Sachlage darin bestehen, daß

- a) mit Hilfe internationaler Organisationen oder anderer Länder Lehrkräfte zur Schaffung und Verbesserung von Ausbildungseinrichtungen für Fischer angeworben und ausgebildet werden;
- b) zusammen mit anderen Ländern gemeinsame Ausbildungseinrichtungen oder gemeinsame Fischereiforschungsanstalten errichtet werden;
- c) Ausbildungsgelegenheiten für hierzu ausgewählte auszubildende Personen oder angehende Ausbilder aus anderen Ländern zur Verfügung gestellt und auszubildende Personen oder angehende Ausbilder zur Ausbildung in andere Länder geschickt werden;
- d) Vorkehrungen für einen internationalen Personalaustausch und die Abhaltung von internationalen Seminaren und Arbeitsgemeinschaften getroffen werden;
- e) Fischereischulen anderer Länder Ausbilder zur Verfügung gestellt werden.