

Internationale Arbeitskonferenz  
92. Tagung 2004

---

Bericht V (2)

**Arbeitsbedingungen im  
Fischereisektor:  
Die Auffassungen der  
Mitgliedsgruppen**

---



Internationales Arbeitsamt Genf

Internationale Arbeitskonferenz  
92. Tagung 2004

---

Bericht V (2)

Arbeitsbedingungen im  
Fischereisektor:  
Die Auffassungen der  
Mitgliedsgruppen

Fünfter Punkt der Tagesordnung

---

Internationales Arbeitsamt Genf

ISBN 92-2-713041-1

ISSN 0251-4095

---

*Erste Auflage 2004*

---

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
VERZEICHNIS HÄUFIGER ABKÜRZUNGEN.....	v
EINLEITUNG.....	1
EINGEGANGENE ANTWORTEN UND KOMMENTARE.....	5
VORGESCHLAGENE SCHLUSSFOLGERUNGEN .....	235
ANHÄNGE	
I. Bericht der Dreigliedrigen Sachverständigentagung über Arbeitsnormen für den Fischereisektor.....	265
II. Einschlägige Richtlinien der Europäischen Union.....	326

## VERZEICHNIS HÄUFIGER ABKÜRZUNGEN

### Internationale Organisationen

EU	Europäische Union
FAO	Ernährungs- und Landwirtschaftsorganisation der Vereinten Nationen
IAK	Internationale Arbeitskonferenz
ICMA	Internationale christliche Seemannsvereinigung
ICSF	Internationales Kollektiv zur Unterstützung der in der Fischerei beschäftigten Arbeitnehmer
IMHA	Internationale Gesellschaft für Maritime Medizin
IMO	Internationale Seeschifffahrts-Organisation

### Internationale Übereinkünfte

Leitfaden	FAO/IAO/IMO-Leitfaden für die Erteilung von Befähigungszeugnissen und die Ausbildung des Personals von Fischereifahrzeugen
Sicherheitskodex für die Fischerei	FAO/IAO/IMO-Sicherheitskodex für Fischereifahrzeuge und ihre Besatzungen, Teil A: Sicherheits- und Gesundheitsschutzpraxis für Kapitäne und Mannschaften
SOLAS	Internationales Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See, 1974
SFV 1977	Internationales Übereinkommen von Torremolinos für die Sicherheit der Fischereifahrzeuge, 1977
SFV PROT 1993	Das Torremolinos-Protokoll von 1993 zum Internationalen Übereinkommen von Torremolinos über die Sicherheit von Fischereifahrzeugen, 1977
STCW	Internationales Übereinkommen von 1978 über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten, in der 1995 abgeänderten Fassung

STCW-F Internationales Übereinkommen über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst des Personals von Fischereifahrzeugen, 1995

UNCLOS Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen, 1982

### Nationale Mitgliedsgruppen

Ägypten	GTUWA	Allgemeine Gewerkschaft der Arbeitnehmer in Landwirtschaft und Bewässerung
Argentinien	CAPeCA/CALAPA/CAPA	Argentinische Kammer der Reeder von Gefrierschiffen/ Patagonischer Verband der Krabbenfischer/Argentinischer Verband der Tintenfischer
	CCUOMM	Zentrum der Hochseekapitäne und Offiziere der Handelsmarine
	CGT	Allgemeiner Gewerkschaftsbund
	SOMU	Gewerkschaft der vereinigten Arbeitnehmer in der Seeschifffahrt
	UMAFLUP	Gewerkschaft der Arbeitnehmer in der See- und Flußschifffahrt, in Häfen und der Fischerei
Belgien	CCE	Zentralrat der Wirtschaft
Brasilien	CGT	Allgemeiner Gewerkschaftsbund
Costa Rica	INS	Nationales Versicherungsinstitut
Dänemark	Sid	Spezialarbeitergewerkschaft Dänemarks
Eritrea	EFE	Arbeitgeberverband Eritreas
Estland	ESA	Estnischer Reederverband
Frankreich	MEDEF	Bewegung der Unternehmen Frankreichs
Gabun	CSG	Gewerkschaftskongreß Gabuns

---

Ghana	MDU	Gewerkschaft der Arbeitnehmer in Häfen und in der Seeschifffahrt
Guinea	SLIMAPG	Nationale Fischergewerkschaft Guineas
Honduras	COHEP	Honduranischer Rat für Privatunternehmen
Indonesien	KPI	Indonesische Seeleutegewerkschaft
Irland	HSA	Arbeitsschutzbehörde
Island	ASI	Isländischer Gewerkschaftsbund
Italien	AGCI PESCA	Allgemeiner Verband italienischer Genossenschaften – Fischereisektor
	CONFCOOPERATIVE	Bund italienischer Genossenschaften
Japan	JSU	Gesamtjapanische Seeleutegewerkschaft
Kanada	CAW-Canada	Nationale Gewerkschaft der Arbeitnehmer der Automobil-, Luftfahrt- und Transportsektoren und anderer Arbeitnehmer Kanadas
	UFAWU-CAW	Einheitsgewerkschaft der Fischer und verwandter Berufe – CAW
Kolumbien	UNIMPESCOL	Kolumbianische Handelsschiffer- und Fischergewerkschaft
Republik Korea	FKSU	Bund koreanischer Seeleutegewerkschaften
Kroatien	PPDIV	Gewerkschaft der Arbeitnehmer in der Landwirtschaft und in Lebensmittel-, Tabak- und Wasserversorgungsbetrieben
Lettland	LEC	Arbeitgeberverband Lettlands

---

Libanon	CCIAB	Handels-, Industrie- und Landwirtschaftskammer für Beirut und Mount Libanon
	CCIAS	Handel-, Industrie- und Landwirtschaftskammer für Sidon und Südlibanon
	FTUS	Fischereigewerkschaft des Südlibanon
Marokko	CDT	Demokratischer Gewerkschaftsbund
Namibia	NEF	Namibischer Arbeitgeberverband
	NUNW	Nationale Gewerkschaft der namibischen Arbeitnehmer
Niederlande	PVIS	Niederländischer Rat für Fischprodukte
Norwegen	DNMF	Norwegische Gewerkschaft der Schiffsingenieure
	NSF	Norwegische Gewerkschaft der Seeoffiziere
	NSU	Norwegische Seeleutegewerkschaft
Panama	ANDELAIPP	Nationaler Fischereiverband
	APOM	Verband panamaischer Schiffsoffiziere
Polen	KSM NSZZ Solidarnosc	Nationale Seeschiffssektion, Unabhängige Gewerkschaft „Solidarität“
	PSU	Polnischer Seeleuteverband
	ZZMiR	Bund der Seeleute- und Fischergewerkschaften
Rumänien	CNS Cartel Alfa	Nationaler Gewerkschaftsbund „Cartel Alfa“
Russische Föderation	RPRRKh	Gewerkschaft der Arbeitnehmer der russischen Fischereiindustrie



---

Schweden	LO	Schwedischer Gewerkschaftsbund
	TCO	Schwedische Zentralorganisation der Angestellten und Beamten
Schweiz	SGB	Schweizerischer Gewerkschafts- bund
Sierra Leone	SALFU	Fischergewerkschaft Sierra Leones
Simbabwe	EMCOZ	Arbeitgeberverband Simbabwes
	ZCTU	Gewerkschaftskongreß Simbabwes
Sri Lanka	UFFC	Einheitskongreß der Fischer und Fischereiarbeiter
Sudan	SWTUF	Gewerkschaftsbund Sudans
Thailand	ECOT	Arbeitgeberverband Thailands
	NCTL	Nationaler Kongreß thailändischer Arbeitnehmer
Trinidad und Tobago	ECA	Arbeitgeberrat
	NATUC	Nationale Gewerkschaftszentrale
Vereinigtes Königreich	TUC	Gewerkschaftskongreß
Vereinigte Staaten	USCIB	Rat der Vereinigten Staaten für internationale Wirtschaft

**Fachausdrücke**

AS	Arbeitsschutz
AWZ	Ausschließliche Wirtschaftszone
BN	Befähigungsnachweis
BRT	Bruttoregistertonnen
BT	Bruttotonnen
GF	Gefälligkeitsflagge
GL	Gesamtlänge

HLR Herz-Lungen-Reanimation

HSK Hafenstaatkontrolle

NM Nautische Meilen

## EINLEITUNG

Auf seiner 283. Tagung (März 2002)<sup>1</sup> beschloß der Verwaltungsrat des Internationalen Arbeitsamtes, 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 aufzunehmen. Diese neue Norm bzw. neuen Normen sollten die vorhandenen sieben diesbezüglichen IAO-Urkunden – fünf Übereinkommen (über das Mindestalter, die ärztliche Untersuchung, den Heuervertrag, die Quartierräume und Befähigungsnachweise) und zwei Empfehlungen (betreffend die berufliche Ausbildung und die Arbeitszeit) der auf Fischereifahrzeugen arbeitenden Personen neufassen. Diese Neufassung erfolgte, um den in den letzten 40 Jahren eingetretenen Veränderungen in diesem Sektor Rechnung zu tragen, um eine umfassendere Ratifizierung zu ermöglichen, um soweit wie es möglich ist, weltweit einen größeren Teil der Fischer zu erfassen, insbesondere jene, die auf kleineren Schiffen tätig sind, und um andere wichtige Fragen anzugehen, z.B. Sicherheit und Gesundheit. Die Neufassung wird außerdem Unterschiede bei den Fangtätigkeiten, Beschäftigungsformen, Vergütungsmethoden und andere Aspekte berücksichtigen. Sie ist als Ergänzung der gegenwärtigen Bemühungen der IAO anzusehen, alle ihre Normen für Seeleute in einer einzigen umfassenden neuen Norm zusammenzufassen<sup>2</sup>.

Gemäß Artikel 39 der Geschäftsordnung der Konferenz, der die vorbereitenden Stufen des Verfahrens der zweimaligen Beratung betrifft, hat das Amt einen Vorbericht<sup>3</sup> verfaßt, der bei der ersten Beratung des Punktes über die Norm für den Fischereisektor auf der Internationalen Arbeitskonferenz im Jahr 2004 als Grundlage dienen soll. Der Bericht gibt einen Überblick über den Fischereisektor und analysiert die Gesetzgebung und Praxis verschiedener IAO-Mitgliedsstaaten im Bereich der Arbeitsbedingungen in diesem Sektor. Der Bericht und der beigefügte Fragebogen wurde den Regierungen der Mitgliedsstaaten der IAO mit der Bitte zugestellt, ihre Antworten bis spätestens 1. August 2003 dem Internationalen Arbeitsamt zu übermitteln.

<sup>1</sup> Dok. GB.283/2/1, Abs. 21 b).

<sup>2</sup> Ein neues konsolidiertes Seeschiffahrtsübereinkommen steht auf der Internationalen Arbeitskonferenz im Jahr 2005 zur Aussprache und möglichen Annahme an.

<sup>3</sup> IAA: *Arbeitsbedingungen im Fischereisektor – Eine umfassende Norm (ein Übereinkommen und eine ergänzende Empfehlung) über die Arbeit im Fischereisektor*, Bericht V (1), Internationale Arbeitskonferenz, 92. Tagung, Genf, 2004.

Der vorliegende Bericht enthält eine Zusammenfassung der beim Amt auf den genannten Fragebogen eingegangenen Antworten. Zum Zeitpunkt der Abfassung des vorliegenden Berichts lagen dem Amt die Antworten der Regierungen der folgenden 83 Mitgliedsstaaten vor<sup>4</sup>: Ägypten, Algerien, Argentinien, Australien, Bahrain, Bangladesch, Belarus, Belgien, Benin, Brasilien, Bulgarien, Burundi, China, Costa Rica, Dänemark, Deutschland, Ecuador, El Salvador, Eritrea, Estland, Fidschi, Finnland, Frankreich, Griechenland, Guatemala, Honduras, Indien, Indonesien, Islamische Republik Iran, Irland, Island, Italien, Jamaika, Japan, Kanada, Katar, Republik Korea, Kroatien, Kuba, Kuwait, Lettland, Libanon, Litauen, Malawi, Malaysia, Mauritius, Mexiko, Serbien und Montenegro, Mosambik, Myanmar, Namibia, Neuseeland, Nicaragua, Niederlande, Nigeria, Norwegen, Österreich, Oman, Panama, Philippinen, Polen, Portugal, Rumänien, Russische Föderation, Saint Vincent und die Grenadinen, Saudi-Arabien, Schweden, Schweiz, Simbabwe, Spanien, Arabische Republik Syrien, Thailand, Trinidad und Tobago, Tschechische Republik, Tunesien, Türkei, Ukraine, Ungarn, Venezuela, Vereinigte Arabische Emirate, Vereinigte Staaten, Vereinigtes Königreich, Zypern.

Die Regierungen werden gemäß Artikel 39 Absatz 1 der Geschäftsordnung der Konferenz ersucht, vor der endgültigen Fertigstellung ihrer Antworten auf den Fragebogen die maßgebenden Verbände der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer zu befragen und anzugeben, welche Verbände befragt worden sind. Die Regierungen wurden außerdem daran erinnert, wie wichtig die Einbeziehung aller in Frage kommenden Dienststellen in diesen Konsultationsprozeß ist, z.B. der für Arbeit und Soziales, Fischerei, Sicherheit auf See, Gesundheit und Umwelt zuständigen Instanzen. Die vom Amt bei der Einholung von Informationen für den Bericht über Gesetzgebung und Praxis gemachten Erfahrungen zeigen auch, wie wertvoll Beratungen mit regionalen und lokalen Stellen in Mitgliedsstaaten sein können.

Die Regierungen der folgenden Mitgliedsstaaten teilten mit, ihre Antworten seien nach Befragung von Verbänden der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer ausgearbeitet worden, und einige gaben in ihren Antworten die von diesen Verbänden zu einzelnen Punkten formulierten Standpunkte wieder: Ägypten, Algerien, Argentinien, Australien, Bangladesch, Belarus, Benin, Bulgarien, Burundi, China, Costa Rica, Dänemark, Deutschland, Ecuador, Estland, Finnland, Griechenland, Guatemala, Honduras, Indonesien, Islamische Republik Iran, Irland, Island, Italien, Japan, Kanada, Republik Korea, Kuba, Kuwait, Lettland, Libanon, Litauen, Malawi, Malaysia, Mauritius, Mexiko, Mosambik, Myanmar, Namibia, Neuseeland, Nicaragua, Nigeria, Norwegen, Österreich, Oman,

<sup>4</sup> Um Mitgliedsstaaten diesen Bericht im Februar 2004 übermitteln zu können, wurden nur Antworten berücksichtigt, die bis zum 7. November 2003 beim IAA eingegangen sind. Antworten, die später eingingen, können von den Delegierten auf der Konferenz eingesehen werden.

Panama, Polen, Portugal, Rumänien, Russische Föderation, Saudi-Arabien, Schweden, Schweiz, Simbabwe, Spanien, Arabische Republik Syrien, Thailand, Trinidad und Tobago, Tschechische Republik, Ukraine, Venezuela, Vereinigte Staaten, Vereinigtes Königreich.

Die Regierungen der folgenden Mitgliedsstaaten haben die Antworten der Verbände der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer oder anderer Verbände getrennt übermittelt, und in einigen Fällen sind die Antworten dem Amt direkt zugegangen: Ägypten, Argentinien, Belgien, Brasilien, Dänemark, Eritrea, Estland, Frankreich, Gabun, Guinea, Ghana, Honduras, Indonesien, Italien, Japan, Kanada, Kolumbien, Republik Korea, Kroatien, Lettland, Libanon, Marokko, Namibia, Niederlande, Polen, Portugal, Rumänien, Russische Föderation, Schweiz, Sierra Leone, Simbabwe, Sri Lanka, Sudan, Thailand, Trinidad und Tobago, Vereinigte Staaten, Vereinigtes Königreich.

Darüber hinaus sind Antworten der Internationalen christlichen Seemannsvereinigung (ICMA), des Internationalen Kollektivs zur Unterstützung der in der Fischerei beschäftigten Arbeitnehmer (ICSF) und der Internationalen Gesellschaft für Maritime Medizin (IMHA) eingegangen.

Der Bericht wurde auf der Grundlage der eingegangenen Antworten der Regierungen und der Verbände der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer ausgearbeitet und enthält den wesentlichen Inhalt ihrer Bemerkungen sowie kurze Kommentare.

In diesem Bericht wurde auch der Bericht der Dreigliedrigen Sachverständigentagung über Arbeitsnormen für den Fischereisektor berücksichtigt, die gemäß den Beschlüssen des Verwaltungsrats<sup>5</sup> vom 2. bis 4. September 2003 in Genf stattfand, um die in der Fischereinorm zu behandelnden Fragen zu erörtern. Der Bericht der Sachverständigentagung ist diesem Bericht als Anhang I beigelegt.

Die vorgeschlagenen Schlußfolgerungen im Hinblick auf ein Übereinkommen und eine Empfehlung erscheinen am Ende des Berichts.

<sup>5</sup> GB.284/Inf.1; GB.285/20, Abs. 10-14; GB.286/21, Abs. 16-17; GB.287/12. Abs. 3-5.

## EINGEGANGENE ANTWORTEN UND KOMMENTARE

Dieser Abschnitt enthält den wesentlichen Inhalt der allgemeinen Bemerkungen der Regierungen und der Antworten auf den in Bericht V(1) enthaltenen Fragebogen sowie der Antworten von Arbeitgeber- und Arbeitnehmerverbänden, drei internationalen nichtstaatlichen Organisationen und einiger gemeinsamer Antworten.

Jede Frage wird im Wortlaut wiedergegeben; es folgt eine Aufzählung derjenigen, die sie beantwortet haben, wobei die Art der Antwort angegeben wird (bejahend, verneinend oder sonstige). Bei Bemerkungen, die die Antwort einschränken oder erläutern, wird der wesentliche Inhalt dieser Bemerkungen in der alphabetischen Reihenfolge der Länder wiedergegeben; in einigen Fällen sind ähnliche Antworten zusammengefaßt worden.

Eine Zusammenfassung der Antworten auf jede Frage und der entsprechende Kommentar des Amtes finden sich am Ende jedes Abschnitts. Der Kommentar des Amtes verweist sowohl auf die Fragen als auch auf den entsprechenden Punkt (oder die entsprechenden Punkte) der vorgeschlagenen Schlußfolgerungen am Ende des Berichts und dient somit als Bindeglied zwischen den Informationen, die das Amt mit Hilfe des Fragebogens gesammelt und analysiert hat, und den vorgeschlagenen Schlußfolgerungen über eine Norm für den Fischereisektor. Er trägt auch den Auffassungen Rechnungen, die auf der Dreigliedrigen Sachverständigentagung über Arbeitsnormen für den Fischereisektor geäußert worden sind.

Eine Reihe von Ländern erklärten, daß der Erstbericht eine befriedigende Diskussionsgrundlage bildet, und gaben allgemeine Stellungnahmen ab, ohne konkrete Fragen zu beantworten. Einige Regierungen machten Angaben zu ihrer innerstaatlichen Gesetzgebung und Praxis, während andere detaillierte Informationen über die Situation in ihren Ländern in bezug auf die Fischerei übermittelten. Diese für die Arbeit des Amtes sehr nützlichen Informationen sind nur dann wiedergegeben worden, wenn sie zum Verständnis der Antwort unerlässlich sind.

### Allgemeine Bemerkungen

*Australien.* Die Hauptverantwortung für den Fischereisektor liegt bei den Regierungen der sechs Staaten und des Nördlichen Territoriums. Die Bundesregierung hat Verantwortung nur für diejenigen Fischereifahrzeuge, die auf Überseereisen eingesetzt werden. Es ist schwer einzusehen, weshalb für den Fischereisektor andere Normen gelten sollten als für den Seeschiffahrtssektor; gesonderte Normen für Fischereifahr-

zeuge sind überflüssig. Jeder Mitgliedstaat sollte bestimmen, ob die Seeschiffahrtsgesetze auch für Fischereifahrzeuge gelten sollten.

*Neuseeland.* Die Normen der IAO sollten praktikabel sein, d.h. sie sollten in der Lage sein, vielfältigen innerstaatlichen Gegebenheiten Rechnung zu tragen, und gleichzeitig universell anerkannte Grundprinzipien fördern. Sie sollten sich auf Ergebnisse konzentrieren, so daß Länder die zugrunde liegenden Prinzipien verwirklichen können, auch wenn die eingesetzten Mittel je nach den innerstaatlichen Politiken und Gepflogenheiten unterschiedlich sind. Die Einzelheiten hinsichtlich der Durchführungsmethode sollten die Notwendigkeit widerspiegeln, die gewünschten Ergebnisse zu erzielen, sollten aber begrenzt sein. Sie sollten allgemein anwendbar sein – es sollten universelle Mindestnormen gesetzt werden, um für alle Sektoren Mindestbeschäftigungs- und -arbeitsbedingungen vorzusehen. Der Zweck der vorgeschlagenen Urkunde besteht darin, eine umfassende Norm über die Arbeitsbedingungen im Fischereisektor zu bieten mit dem Ziel, menschenwürdige Arbeit zu erreichen. Im allgemeinen sollte es keine gesonderten Urkunden für spezifische Sektoren der Arbeitnehmerschaft geben. Eine große Anzahl von Arbeitnehmern ist jedoch auf Fahrzeugen tätig, die in einem anderen Staat als ihrem eigenen eingetragen sind. In Anbetracht der transnationalen Natur der Arbeit und der unterschiedlichen Gesetzgebung und Praxis der einzelnen Staaten in diesem Sektor ist die Ausarbeitung einer Fischereiurkunde zweckmäßig, damit universell anerkannte Mindestnormen gesetzt werden. Neuseeland unterstützt nachdrücklich die Konsolidierung von IAO-Urkunden, soweit dies zweckmäßig ist, und hält die potentielle Konsolidierung der für den Fischereisektor geltenden Urkunden für eine positive Rationalisierungsmaßnahme.

*Norwegen.* Ein Übereinkommen zur Regelung der Arbeits- und Lebensbedingungen der Fischer ist unbedingt erforderlich. Die IAO hat die Fischerei als gefährliche Arbeit eingestuft. Da die Globalisierung tiefgreifende Auswirkungen auf die Arbeits- und Lebensbedingungen in diesem Wirtschaftszweig hat, muß natürlich auch nach globalen Lösungen gesucht werden. Angesichts der abnehmenden Fischbestände und des zunehmenden internationalen Wettbewerbs ist der Schutz der Gesundheit und des Wohlergehens der Arbeitnehmer im Fischereisektor eine internationale Herausforderung. Um sicherzustellen, daß die Urkunde künftigen Herausforderungen gerecht wird, müssen Teile davon durch stillschweigende Annahme des im Rahmen des Übereinkommens (Nr. 185) über Ausweise für Seeleute (Neufassung), 2003, angenommenen Änderungsverfahrens abgeändert werden. Die IAO sollte ferner in die Urkunde ein Erfordernis aufnehmen, um sicherzustellen, daß alle Fahrzeuge, ungeachtet ihrer Flagge, die innerhalb der Ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ) des Mitgliedstaats operieren, den Bestimmungen des Übereinkommens entsprechen müssen, bevor ihnen eine Fanglizenz erteilt wird. Dies ist ein wirksames Mittel, um die Einhaltung des Übereinkommens sicherzustellen. Die Einführung von Ombudsmännern und Sicherheitsausschüssen an Bord und/oder regionalen Sicherheitsausschüssen ist unerlässlich, desgleichen ein Erfordernis, durch das die Meldung und Untersuchung von Unfällen sichergestellt und der Informationsaustausch erleichtert wird. Diese Maßnahmen können mit minimalem Kostenaufwand für die Fischer umgesetzt werden, können aber wirksame Werkzeuge sein, um die Gefahren zu verringern. Die neue Urkunde sollte auch die unterschiedlichen Arbeitsverhältnisse anerkennen, die innerhalb der Fischereiindustrie bestehen (auf Basis

der Fangbeteiligung arbeitende Fischer, selbständig erwerbstätige Eigentümer/Kapitäne). Unerlässlich ist, daß die neue Urkunde die Bestimmungen früherer IAO-Fischereinormen nicht einfach zusammenfaßt, ohne sie gründlich zu überprüfen und zu aktualisieren. Die neue Urkunde sollte Bestimmungen bestehender Normen anderer internationaler Organisationen berücksichtigen. Sie sollte beispielsweise nicht in Widerspruch zu bestehenden Bestimmungen des STCW-F-Übereinkommens stehen. Schließlich sollte die Vereinbarkeit mit den Bestimmungen des Entwurfs des konsolidierten Seearbeitsübereinkommens in Betracht gezogen werden.

*Vereinigtes Königreich.* Erstens sollte die neue Urkunde die unterschiedlichen Arbeitsverhältnisse anerkennen, die innerhalb der Fischereiindustrie bestehen. Wie in Bericht V(1) festgestellt wurde, sind die Mehrheit der Erwerbstätigen Fischer, die auf der Basis der Fangbeteiligung entlohnt werden, oder selbständig erwerbstätige Eigentümer/Schiffsführer. Wenn die neue Urkunde einen praktischen Wert haben soll, dann muß sie unbedingt allgemein anwendbare Normen vorsehen, deren Umsetzung nicht von den traditionellen Arbeitgeber/Arbeitnehmer-Beziehungen abhängt. Zweitens sollte die neue Urkunde die Bestimmungen früherer Übereinkommen und Empfehlungen der IAO für die Fischereiindustrie nicht einfach verschmelzen, ohne sie gründlich zu überprüfen und zu aktualisieren. Die neue Urkunde sollte auch die Bestimmungen bestehender Normen anderer internationaler Organisationen berücksichtigen. Beispielsweise sollte sie sich nicht mit den Bestimmungen des STCW-F-Übereinkommens überschneiden und keinesfalls im Widerspruch zu ihnen stehen. Drittens sollte die Notwendigkeit der Vereinbarkeit mit den Bestimmungen des Entwurfs des konsolidierten Seearbeitsübereinkommens geprüft werden. Dies kann in Fällen wichtig sein, in denen ein Fischereifahrzeug tatsächlich als Handelsschiff eingesetzt wird, z.B. wenn es die Rolle eines Bereitschaftsschiffs in der Offshore-Industrie übernimmt oder als Wachschiff während seismischer Messungen dient. Die EU-Mitgliedstaaten schließlich müssen die Vereinbarkeit mit den Verordnungen/Richtlinien des Rates der EU sicherstellen. Dies kann im Zusammenhang mit Fragen wie ärztliche Betreuung, Arbeitszeit, Arbeitsschutz und Sozialschutz für die auf Fischereifahrzeugen Tätigen von Belang sein.

*Österreich* und die *Schweiz* teilten mit, daß die neue Norm für sie nur von begrenztem Interesse wäre, da sie Binnenländer sind und in ihnen nur eine geringe Anzahl von Personen in der See- und Flußfischerei tätig sind. *Finnland* verwies auf die abnehmende Zahl der in der Fischerei tätigen Personen und eine rasche Zunahme ihres Alters und erklärte, daß die Verbesserung der Rentabilität der Fischerei und die Schaffung besserer Arbeitsbedingungen dazu beitragen würden, das Überleben des Fischerberufs sicherzustellen.

### **A. Form der Urkunde(n)**

**Fr. A1** *Sollte die Internationale Arbeitskonferenz eine oder mehrere Urkunden über die Arbeit im Fischereisektor annehmen?*



*Bejahend*

*Regierungen:* 74. Algerien, Argentinien, Bangladesch, Belarus, Belgien, Benin, Brasilien, Bulgarien, Burundi, China, Costa Rica, Dänemark, Deutschland, Ecuador, El Salvador, Eritrea, Estland, Fidschi, Finnland, Frankreich, Griechenland, Guatemala, Honduras, Indien, Indonesien, Islamische Republik Iran, Island, Italien, Jamaika, Japan, Kanada, Katar, Republik Korea, Kroatien, Kuwait, Lettland, Libanon, Litauen, Malawi, Malaysia, Mauritius, Mexiko, Mosambik, Namibia, Niederlande, Neuseeland, Nicaragua, Norwegen, Österreich, Oman, Panama, Philippinen, Polen, Portugal, Rumänien, Russische Föderation, Saint Vincent und die Grenadinen, Saudi-Arabien, Schweden, Schweiz, Serbien und Montenegro, Simbabwe, Spanien, Arabische Republik Syrien, Thailand, Trinidad und Tobago, Tschechische Republik, Tunesien, Türkei, Ukraine, Ungarn, Venezuela, Vereinigte Arabische Emirate, Vereinigtes Königreich.

*Arbeitgeberverbände:* CAPeCA/CALAPA/CAPA (Argentinien), EFE (Eritrea), ESA/Estnischer Fischerverband (Estland), MEDEF (Frankreich), COHEP (Honduras), CCIAB (Libanon), CCIAS (Libanon), NEF (Namibia), ANDELAIPP (Panama), EMCOZ (Simbabwe), ECOT (Thailand), USCIB (Vereinigte Staaten).

*Arbeitnehmerverbände:* GTUWA (Ägypten), CCUOMM CGT, SOMU, UMAFLUP (Argentinien), CGT (Brasilien), SiD (Dänemark), Gewerkschaft der Fischereiarbeiter Estlands/Bund der Wasserwegtransportarbeiter Estlands (Estland), CSG (Gabun), MDU (Ghana), SLIMAPG (Guinea), KPI (Indonesien), JSU (Japan), CAW-Canada, UFAWU-CAW (Kanada), UNIMPESCOL (Kolumbien), FKSU (Republik Korea), PPDIV (Kroatien), FTUS (Libanon), CDT (Marokko), NUNW (Namibia), APOM (Panama), NSZZ Solidarnosc (Polen), PSU, Bund der Gewerkschaften des Fischereisektors (Portugal), CNS „Cartel Alfa“ (Rumänien), RPRRKh (Russische Föderation), SGB (Schweiz), SALFU (Sierra Leone), ZCTU (Simbabwe), UFFC (Sri Lanka), SWTUF (Sudan), NCTL (Thailand), NATUC (Trinidad und Tobago), TUC (Vereinigtes Königreich).

*Sonstige:* CCE (Belgien), AGCI PESCA, Confcooperative (Italien), PVIS (Niederlande), ICMA, ICSF.

*Verneinend*

*Regierungen:* 2. Australien, Myanmar.

*Arbeitgeberverbände:* AEB (Burundi), LEC (Lettland).

*Sonstige*

*Regierungen:* 6. Ägypten, Bahrain, Irland, Kuba, Nigeria, Vereinigte Staaten.

*Arbeitgeberverband:* ECA (Trinidad und Tobago).

*Arbeitnehmerverband: ZZMiR (Polen).*

### *Kommentare*

*Australien.* Da die Seeleute-Übereinkommen der IAO auch auf den Fischereisektor angewandt werden können, wenn es angebracht erscheint, wären separate Urkunden für den Fischereisektor überflüssig.

*Lettland.* Der Nationale Fischereirat spricht sich gegen diesen Vorschlag aus.

*Vereinigte Staaten.* USCIB: Die neue Norm sollte sich auch mit anderen Fragen wie etwa dem Arbeitsschutz befassen.

**Fr. A2** *Wenn ja, sollte(n) die Urkunde(n) die Form a) eines Übereinkommens, b) einer Empfehlung, c) eines Übereinkommens und einer ergänzenden Empfehlung erhalten?*

#### *a) Ein Übereinkommen*

*Regierungen: 6.* Algerien, Irland, Malawi, Panama, Schweiz, Vereinigte Arabische Emirate.

*Arbeitgeberverbände: MEDEF (Frankreich), CCIAB (Libanon).*

*Arbeitnehmerverbände: UFAWU-CAW (Kanada), CDT (Marokko), Verband der Gewerkschaften des Fischereisektors (Portugal), Nationaler Gewerkschaftsbund „Cartel Alfa“ (Rumänien), SGB (Schweiz), ZCTU (Simbabwe).*

#### *b) Eine Empfehlung*

*Regierungen: 9.* Ägypten, Bahrain, Bangladesch, Estland, Indien, Mexiko, Oman, Polen, Thailand.

*Arbeitgeberverbände: ESA/Estnischer Fischerverband (Estland), CCIAS (Libanon), NEF (Namibia), Norwegischer Fischereireeder-Verband/Trawler-Verband (Norwegen), ANDELAIPP (Panama).*

*Arbeitnehmerverband: Gewerkschaft der Fischereiarbeiter Estlands (Estland).*

#### *c) Ein Übereinkommen und eine ergänzende Empfehlung*

*Regierungen: 64.* Argentinien, Australien, Belarus, Belgien, Benin, Brasilien, Bulgarien, Burundi, China, Costa Rica, Deutschland, Ecuador, El Salvador, Eritrea, Estland, Fidschi, Finnland, Frankreich, Griechenland, Guatemala, Honduras, Indonesien, Islamische Republik Iran, Island, Italien, Jamaika, Japan,

Kanada, Katar, Republik Korea, Kroatien, Kuba, Kuwait, Lettland, Libanon, Malaysia, Mauritius, Mosambik, Namibia, Neuseeland, Nicaragua, Niederlande, Nigeria, Österreich, Philippinen, Portugal, Rumänien, Russische Föderation, Saint Vincent und die Grenadinen, Saudi-Arabien, Schweden, Serbien und Montenegro, Simbabwe, Spanien, Arabische Republik Syrien, Trinidad und Tobago, Tschechische Republik, Tunesien, Türkei, Ukraine, Ungarn, Venezuela, Vereinigte Staaten, Vereinigtes Königreich.

*Arbeitgeberverbände:* CAPeCA/CALAPA/CAPA (Argentinien), EFE (Eritrea), COHEP (Honduras), EMCOZ (Simbabwe), ECOT (Thailand), ECA (Trinidad und Tobago), USCIB (Vereinigte Staaten).

*Arbeitnehmerverbände:* GTUWA (Ägypten), CGT (Brasilien), Bund der Wasserwegtransportarbeiter Estlands (Estland), CSG (Gabun), SLIMAPG (Guinea), CAW-Canada (Kanada), FKSU (Korea), PPDIV (Kroatien), FTUS (Libanon), CDT (Marokko), NUNW (Namibia), APOM (Panama), RPRRKh (Russische Föderation), UFFC (Sri Lanka), SWTUF (Sudan), NCTL (Thailand), NATUC (Trinidad und Tobago), TUC (Vereinigtes Königreich).

*Sonstige:* CCE (Belgien), Confcooperative (Italien), PVIS (Niederlande), ICMA, ICSF.

#### *Ein konsolidiertes Übereinkommen*

*Regierungen:* 2. Dänemark, Norwegen.

*Arbeitnehmerverbände:* CCUOMM, CGT, SOMU, UMAFLUP (Argentinien), SiD (Dänemark), MDU (Ghana), KPI (Indonesien), JSU (Japan), UNIMPESCOL (Kolumbien), NSZZ Solidarnosc (Polen), PSU (Polen), SALFU (Sierra Leone).

#### *Kommentare*

*Ägypten* und *Oman* bevorzugen angesichts der regionalen und nationalen Unterschiede bei den Arbeitsbedingungen eine Empfehlung.

*Eritrea, Finnland, Japan, Kanada, Kuwait, Libanon, Mosambik, Portugal, Spanien, Tunesien, Türkei, Vereinigte Staaten, USCIB* (Vereinigte Staaten) sprechen sich dafür aus, in dem neuen Übereinkommen Grundsätze und in einer dazugehörigen Empfehlung Details festzulegen. Sie verweisen darauf, daß dies dem Beschluß des Verwaltungsrats (283. Tagung, März 2002) zu diesem Tagesordnungspunkt entspricht. Es würde Flexibilität und eine umfassende Ratifikation ermöglichen.

*Argentinien.* Die verschiedenen Arten der Fischerei und der Einsatzgebiete sollten berücksichtigt werden.

CAPeCA/CALAPA/CAPA: Ein Übereinkommen mit einer ergänzenden Empfehlung hätte den größten Erfassungsbereich und würde den verschiedenen einzelstaatlichen Regelungen Rechnung tragen.

*Australien.* Wenn sich eine Mehrheit für die neuen Urkunden ausspricht, dann sollte das Übereinkommen allgemeine Grundsätze festlegen, die sich vorrangig mit einschlägigen Zielen und Schutzmaßnahmen befassen, und es sollte so flexibel sein, daß es mit unterschiedlichen Bedingungen auf nationaler Ebene, mit unterschiedlichen Stadien sozialer und wirtschaftlicher Entwicklung und auch mit künftigen Entwicklungen zu vereinbaren ist. Andere stärker detaillierte und sektorspezifische Fischereinormen sollten in eine nichtbindende Empfehlung und/oder Richtlinienammlung aufgenommen werden.

*Brasilien.* Dem Übereinkommen sollten wie dem Übereinkommen Nr. 147 Fakultativ-Anhänge beigegeben werden.

*Costa Rica.* INS: Nicht nur die Bestimmungen des Übereinkommens Nr. 134 sollten reflektiert werden, sondern auch andere Urkunden wie etwa Empfehlungen, welche mehr auf die heutige Arbeit auf See zugeschnitten sind.

*Dänemark.* Bei der neuen Urkunde sollte es sich um ein Übereinkommen handeln, das einen Kodex enthält, das aus einem bindenden und nichtbindenden Teil besteht; ist dies nicht möglich, sollte es sich um ein Übereinkommen ergänzt durch eine Empfehlung handeln.

*Finnland.* Das Übereinkommen sollte ausschließlich abhängig Beschäftigte erfassen.

*Frankreich.* Die neuen Normen sollten auch Richtlinien für die Hafenstaatkontrolle enthalten.

*Irland.* HSA: Ein Übereinkommen mit einer ergänzenden Empfehlung.

*Namibia.* NEF: Der Arbeitgeberverband schlägt vor, auf der Grundlage einer Pilotstudie zunächst eine Empfehlung zu verabschieden und nach Ablauf von zwei Jahren ihre Implikationen zu prüfen.

*Neuseeland.* In der Regel sollen Übereinkommen der IAO nicht sektorspezifisch sein. Angesichts der besonderen Merkmale des internationalen Fischerei- und Schiffsverkehrssektors sowie der Tatsache, daß es an geltenden internationalen Instrumenten für die Seeschifffahrt mangelt, die alle Sicherheitsaspekte des Fischfangs in internationalen Gewässern regeln, wäre es gerechtfertigt, mit einer Regelung für den Fischereisektor vom üblichen Ansatz abzuweichen.

*Norwegen.* Das neue Instrument sollte ähnlich angelegt sein wie das konsolidierte Seeschifffahrtsübereinkommen für Seeleute, welches derzeit in Ausarbeitung ist und bindende wie nicht bindende Teile hat. Um die breitestmögliche Ratifikation zu erreichen,

muß die Durchführung der Bestimmungen weitgehend flexibel sein, und die „inhaltliche Gleichwertigkeit“ wird hier ebenso wichtig sein wie bei den laufenden Arbeiten an den Arbeits- und Lebensbedingungen von Seeleuten, wobei aber auch gewährleistet sein muß, daß die Bestimmungen tatsächlich wirksam werden. Angesichts unterschiedlicher einzelstaatlicher Bestimmungen sollte versucht werden, im Übereinkommen eine Grundlinie festzulegen, die zur Zeit des Inkrafttretens die bestmöglichen Arbeits- und Lebensbedingungen sicherstellt, während die stillschweigenden Verfahren zur Abänderung und die Empfehlung (Richtlinien) zu einer schrittweisen Verbesserung der Bedingungen führen. Norwegen weist darauf hin, daß der Norwegische Fischereireeder-Verband/Trawler-Verband eine Empfehlung bevorzugen würde, damit eine möglichst weitgehende Praxisnähe sichergestellt ist; im übrigen sei die Reglementierung des Sektors der EU und dem innerstaatlichen Gesetzgeber zu überlassen.

*Panama.* Das Übereinkommen sollte aktualisierte Normen für die Arbeit an Bord von Fischereifahrzeugen enthalten.

APOM: Das Übereinkommen sollte nicht nur Menschenleben auf See, sondern auch die Ressourcen und die Umwelt des Meeres schützen.

*Rumänien.* CNS Cartel Alfa: Ein Übereinkommen würde die Bestimmungen in diesem Bereich standardisieren.

*Saint Vincent und die Grenadinen.* Besondere Aufmerksamkeit sollte handwerklichen und kleinen Fischereifahrzeugen gelten. Ihnen sollten Auflagen gemacht werden, die leichter zu erfüllen sind und dennoch die Sicherheit nicht gefährden.

*Schweiz.* Ein bindendes Übereinkommen ist wirksamer als eine Empfehlung.

*Spanien.* Selbst wenn die Übereinkommen der IAO zugleich Mindeststandards setzen und dennoch sehr flexibel sind, erscheint es im Fall der neuen Norm sinnvoll, sie durch eine Empfehlung zu ergänzen. Sie würde den Mitgliedern unverbindliche Orientierungshilfen für ihre Bemühungen geben, das Übereinkommen weiterzuentwickeln, zu vervollständigen und zu vervollkommen.

*Trinidad und Tobago.* Zwar sollten manche Bestimmungen bindend sein, doch würde es die Tragweite der Urkunde einschränken, wenn keine der Bestimmungen allein der Orientierung diene.

*Venezuela.* Unter Berücksichtigung der Sicherheitssysteme in jedem Land und der in diesem Sektor in den letzten 40 Jahren angenommenen Urkunden sollte ein Übereinkommen ergänzt durch eine Empfehlung angenommen werden.

*Vereinigtes Königreich.* Es ist im Auge zu behalten, daß Fischfang nicht überall auf der Welt die gleiche Tätigkeit ist. Jedes Regelwerk muß auf Gegebenheiten zugeschnitten werden können, die je nach Region oder Land teilweise sehr unterschiedlich sind. Falls ein Übereinkommen oder ein Übereinkommen mit Empfehlung verabschiedet wird, dann sollte es nicht zu präskriptiv sein.

*Ansichten, die von mehreren Arbeitnehmerverbänden vertreten werden:* CCUOMM, CGT, SOMU, UMAFLUP (Argentinien), UNIMPESCOL (Kolumbien), SiD (Dänemark), MDU (Ghana), KPI (Indonesien), JSU (Japan), NSZZ Solidarnosc, PSU (Polen), SALFU (Sierra Leone) teilten mit, es sei ein verpflichtendes Instrument erforderlich, um in vielen Teilen der Welt die Bedingungen für Fischer zu verbessern. Das Übereinkommen solle ein eigenständiges Instrument mit einem Anhang sein, der Empfehlungen und Orientierungshilfen für die Umsetzung der bindenden Normen gebe.

Die große Mehrheit der Staaten (74 von 83), die den Fragebogen beantwortet haben, erklärte, daß die IAO eine oder mehrere Urkunden über die Arbeit im Fischereisektor annehmen sollte. Vierundsechzig sprachen sich entsprechend dem Beschluß des Verwaltungsrats (283. Tagung, März 2002) für ein Übereinkommen und eine ergänzende Empfehlung aus. Ein Übereinkommen, in dem die Hauptgrundsätze dargelegt werden, mit einer Empfehlung, die die Einzelheiten enthält, würde genügend Flexibilität im Hinblick auf eine umfassende Ratifizierung und Anwendung auf eine große Zahl von Fischern ermöglichen (z.B. in Entwicklungsländern und auf kleinen Fahrzeugen). Einige wenige Staaten und mehrere Arbeitnehmerverbände befürworteten ein konsolidiertes Rahmenübereinkommen mit verbindlichen und nichtverbindlichen Teilen, wie es von der IAO zur Zeit für die Seeleute erwogen wird.

Das Amt hat eingedenk des Beschlusses des Verwaltungsrats, in die Tagesordnung der Konferenz die Frage einer umfassenden Norm (ein Übereinkommen und eine ergänzende Empfehlung) über die Arbeit im Fischereisektor aufzunehmen, und in Anbetracht der Tatsache, daß eine Mehrheit der Staaten ihre Unterstützung hierfür zum Ausdruck gebracht hat, vorgeschlagene Schlußfolgerungen im Hinblick auf ein Übereinkommen gefolgt von vorgeschlagenen Schlußfolgerungen im Hinblick auf eine Empfehlung abgefaßt.

Das Amt hat die vorgeschlagenen Schlußfolgerungen unter Berücksichtigung der Antworten auf den Fragebogen, der Ergebnisse der Dreigliedrigen Tagung über den Arbeitsschutz in der Fischereiindustrie (Dezember 1999) und der Dreigliedrigen Sachverständigentagung über Arbeitsnormen für den Fischereisektor (September 2003) abgefaßt<sup>1</sup>. Es hat ferner die vorgeschlagene Ausdehnung des Geltungsbereichs der Urkunden auf alle Fischer sowie die Bedeutung einer Erzielung der größtmöglichen Zahl von Ratifikationen des neuen Übereinkommens berücksichtigt. Das Amt hat einige Bestimmungen in Anhänge aufgenommen, um den Hauptteil des Übereinkommens lesbarer zu machen.

Die Konferenz wird vielleicht auch eine alternative Form für die Fischereinorm prüfen wollen. Bei einer solchen Alternative könnte es sich um ein konsolidiertes Rahmenübereinkommen entsprechend der Norm handeln, die zur Zeit

<sup>1</sup> Der Bericht der Dreigliedrigen Sachverständigentagung über Arbeitsnormen für den Fischereisektor ist diesem Bericht als Anhang I beigefügt.

von der IAO für Seeleute entwickelt wird. Hierzu merkt das Amt an, daß dieser Gedanke von Arbeitnehmer-Sachverständigen<sup>2</sup>, die an der Dreigliedrigen Sachverständigentagung über Arbeitsnormen für den Fischereisektor teilgenommen haben, angeregt und von mehreren anderen Tagungsteilnehmern unterstützt wurde. Die Konferenz möge daher erwägen, ob das Amt angewiesen werden sollte, die Norm in einem solchen Format neuzufassen, d.h. als ein Rahmenübereinkommen mit Artikeln, Regelungen und einem Kodex, der aus einem verbindlichen Teil (Teil A) und einem empfehlenden Teil (Teil B) besteht. Dies könnte der Konferenz zur zweiten Beratung im Juni 2005 vorgelegt werden.

## **B. Inhalt des vorgeschlagenen Übereinkommens**

### **B1. GELTUNGSBEREICH**

Der Fragebogen unterscheidet zwischen den folgenden Einsatzgebieten:

- Fahrzeuge, die bei Fischereitätigkeiten auf hoher See und in anderen Gewässern als denen des Flaggenstaats eingesetzt werden (nachstehend als „A“ bezeichnet);
- 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);
- Fahrzeuge, die bei Fischereitätigkeiten in Flüssen und Binnengewässern eingesetzt werden (nachstehend als „E“ bezeichnet).

**Fr. B1 a)** *Sollte das Übereinkommen für Fischereifahrzeuge in allen oben erwähnten Einsatzgebieten gelten?*

<sup>2</sup> Siehe Anhang I, Beilage I zum Bericht der Dreigliedrigen Tagung.

*Bejahend*

*Regierungen:* 41. Argentinien, Bahrain, Belarus, Belgien, Brasilien, Burundi, Ecuador, El Salvador, Eritrea, Estland, Honduras, Irland, Island, Jamaika, Kanada, Kroatien, Kuwait, Litauen, Malawi, Mexiko, Mosambik, Myanmar, Neuseeland, Nicaragua, Norwegen, Österreich, Panama, Portugal, Russische Föderation, Saint Vincent und die Grenadinen, Schweden, Schweiz, Serbien und Montenegro, Simbabwe, Spanien, Tschechische Republik, Ukraine, Ungarn, Venezuela, Vereinigte Arabische Emirate, Vereinigte Staaten.

*Arbeitgeberverbände:* EFE (Eritrea), CCIAB, CCIAS (Libanon), EMCOZ (Simbabwe), ECA (Trinidad und Tobago), USCIB (Vereinigte Staaten).

*Arbeitnehmerverbände:* GTUWA (Ägypten), SOMU (Argentinien), CGT (Brasilien), Gewerkschaft der Fischereiarbeiter Estlands (Estland), CSG (Gabun), SLIMAPG (Guinea), CAW-Canada, UFAWU-CAW (Kanada), FTUS (Libanon), NUNW (Namibia), APOM (Panama), ZZMiR (Polen), RPRRKh (Russische Föderation), SGB (Schweiz), ZCTU (Simbabwe), UFFC (Sri Lanka), NCTL (Thailand), NATUC (Trinidad und Tobago).

*Sonstige:* CCE (Belgien), Confcooperative (Italien), ICMA.

*Verneinend*

*Regierungen:* 35. Ägypten, Algerien, Australien, Bangladesch, Benin, Bulgarien, China, Deutschland, Finnland, Frankreich, Griechenland, Guatemala, Indien, Indonesien, Italien, Japan, Katar, Republik Korea, Kuba, Lettland, Libanon, Malaysia, Mauritius, Namibia, Niederlande, Oman, Philippinen, Saudi-Arabien, Arabische Republik Syrien, Thailand, Trinidad und Tobago, Tunesien, Türkei, Vereinigtes Königreich, Zypern.

*Arbeitgeberverbände:* CAPeCA/CALAPA/CAPA (Argentinien), ESA/Estnischer Fischerverband (Estland), MEDEF (Frankreich), COHEP (Honduras), NEF (Namibia), Norwegischer Fischereireeder-Verband/Trawler-Verband (Norwegen), ECOT (Thailand).

*Arbeitnehmerverbände:* CCUOMM, CGT, UMAFLUP (Argentinien), SiD (Dänemark), Bund der Wasserwegtransportarbeiter Estlands (Estland), MDU (Ghana), KPI (Indonesien), JSU (Japan), UNIMPESCOL (Kolumbien), FKSU (Republik Korea), PPDIV (Kroatien), NSU/NSF/DNMF (Norwegen), NSZZ Solidarnosc, PSU (Polen), Bund der Gewerkschaften des Fischereisektors (Portugal), CNS Cartel Alfa (Rumänien), SALFU (Sierra Leone), SWTUF (Sudan), TUC (Vereinigtes Königreich).

*Sonstige:* AGCI PESCA (Italien), PVIS (Niederlande), ICSF.



*Sonstige*

*Regierungen:* 6. Costa Rica, Dänemark, Fidschi, Islamische Republik Iran, Nigeria, Rumänien.

*Arbeitgeberverband:* LEC (Lettland).

*Arbeitnehmerverband:* CDT (Marokko).

*Kommentare*

*Costa Rica.* Das INS stimmt zu.

*Oman.* Das Ministerium für Landwirtschaft und Fischerei stimmt zu.

*Panama.* Das Übereinkommen sollte auf alle Fahrzeuge Anwendung finden, die in der kommerziellen Nutzung lebender Meeresressourcen tätig sind, einschließlich von Unterstützungsfahrzeugen und anderen Fahrzeugen, die unmittelbar für Fischfangtätigkeiten eingesetzt werden und die in einem Mitgliedstaat registriert sind. Die innerstaatliche Gesetzgebung sollte festlegen, welches Fahrzeug seetüchtig ist.

*Schweden.* Das Übereinkommen sollte für alle Fischereifahrzeuge gelten, doch sollte die Möglichkeit bestehen, bestimmte Fahrzeuge auszunehmen (siehe B1 b)).

*Vereinigte Staaten.* Außerdem sollten die Anforderungen des Übereinkommens je nach Einsatzgebiet unterschiedlich sein.

**Fr. B1 b)** *Sollte das Übereinkommen die Möglichkeit vorsehen, bestimmte Fischereifahrzeuge in den folgenden Einsatzgebieten auszunehmen:*

*Fahrzeuge, die im Gebiet „C“ tätig sind*

*Regierungen:* 23. Belarus, Benin, China, Deutschland, Estland, Finnland, Griechenland, Indien, Kuba, Republik Korea, Malaysia, Mauritius, Mexiko, Neuseeland, Philippinen, Russische Föderation, Serbien und Montenegro, Simbabwe, Arabische Republik Syrien, Trinidad und Tobago, Tunesien, Vereinigte Arabische Emirate, Zypern.

*Arbeitgeberverbände:* ESA/Estnischer Fischerverband (Estland), COHEP (Honduras), USCIB (Vereinigte Staaten).

*Arbeitnehmerverbände:* Gewerkschaft der Fischereiarbeiter Estlands/Bund der Wasserwegtransportarbeiter Estlands (Estland), CSG (Gabun), CAW-

Canada (Kanada), FKSU (Republik Korea), NUNW (Namibia), CNS Cartel Alfa (Rumänien), RPRRKh (Russische Föderation), SWTUF (Sudan),

*Fahrzeuge, die im Gebiet „D“ tätig sind*

*Regierungen:* 29. Algerien, Australien, Bahrain, Bangladesch, Belarus, China, Deutschland, Eritrea, Finnland, Griechenland, Guatemala, Indonesien, Italien, Kuba, Lettland, Litauen, Mauritius, Neuseeland, Niederlande, Philippinen, Saint Vincent und die Grenadinen, Saudi-Arabien, Schweden, Serbien und Montenegro, Thailand, Trinidad und Tobago, Tunesien, Vereinigte Arabische Emirate, Zypern.

*Arbeitgeberverbände:* MEDEF (Frankreich), COHEP (Honduras), NEF (Namibia), ECOT (Thailand), USCIB (Vereinigte Staaten).

*Arbeitnehmerverbände:* CAW-Canada (Kanada), CNS Cartel Alfa (Rumänien), UFFC (Sri Lanka), SWTUF (Sudan).

*Sonstige:* HSA (Irland), AGCI PESCA (Italien), ICSF.

*Fahrzeuge, die im Gebiet „E“ tätig sind*

*Regierungen:* 46. Algerien, Australien, Belarus, Belgien, Bulgarien, China, Deutschland, Ecuador, Estland, Fidschi, Finnland, Frankreich, Griechenland, Guatemala, Indien, Indonesien, Island, Italien, Japan, Kanada, Katar, Kroatien, Kuba, Lettland, Litauen, Mauritius, Namibia, Neuseeland, Niederlande, Nigeria, Oman, Philippinen, Saint Vincent und die Grenadinen, Schweden, Schweiz, Serbien und Montenegro, Spanien, Thailand, Trinidad und Tobago, Tunesien, Türkei, Ungarn, Vereinigte Arabische Emirate, Vereinigte Staaten, Vereinigtes Königreich, Zypern.

*Arbeitgeberverbände:* MEDEF (Frankreich), COHEP (Honduras), Norwegischer Fischereireeder-Verband/Norwegischer Trawler-Verband (Norwegen), ECOT (Thailand), ECA (Trinidad und Tobago), USCIB (Vereinigte Staaten).

*Arbeitnehmerverbände:* GTUWA (Ägypten), CCUOMM, CGT, SOMU, UMAFLUP (Argentinien), SiD (Dänemark), MDU (Ghana), SLIMAPG (Guinea), KPI (Indonesien), JSU (Japan), CAW-Canada (Kanada), UNIMPESCOL (Kolumbien), PPDIV (Kroatien), NSU/NSF/DNMF (Norwegen), NSZZ Solidarnosc, PSU, ZZMiR (Polen), CNS Cartel Alfa (Rumänien), RPRRKh (Russische Föderation), SALFU (Sierra Leone), UFFC (Sri Lanka), SWTUF (Sudan), NCTL (Thailand), TUC (Vereinigtes Königreich).

*Sonstige:* CCE (Belgien), AGCI PESCA (Italien), PVIS (Niederlande).

*Kommentare*

*Ecuador.* Ausschluß von Kleinfischerei bzw. von Subsistenzfischerei in Flüssen und Binnengewässern.

*Irland.* Die Schifffahrtsaufsichtsbehörde stellt die Frage, wie dies durchzuführen ist.  
HSA: Die Bereiche „D“ und „E“.

*Österreich.* Das Übereinkommen sollte auf alle Fischereifahrzeuge in allen Einsatzgebieten Anwendung finden, doch auch die Möglichkeit vorsehen, bestimmte Fahrzeuge auszunehmen. Die in mancher Hinsicht außerordentlich großen Unterschiede zwischen dem Hochsee- und dem Binnengewässerfischfang sollten in Rechnung gestellt werden. Das Übereinkommen sollte Bestimmungen vorsehen, die auf die Bedingungen sowohl des Hochsee- als auch des Binnengewässerfischfangs zugeschnitten sind.

*Vereinigte Staaten.* USCIB: Das Übereinkommen sollte nicht für Fischereifahrzeuge gelten, die in den meisten Ländern durch die innerstaatliche Gesetzgebung oder durch andere IAO-Übereinkommen erfaßt sind, welche alle Arbeitnehmer schützen. Andernfalls würde eine Situation wie bei dem Übereinkommen (Nr. 7) über das Mindestalter (Arbeit auf See), 1920, entstehen, das von den meisten Staaten gekündigt wurde, weil sie das Übereinkommen Nr. 138 ratifizierten. In den USA unterstehen Fischfangtätigkeiten in Territorialgewässern der einzelnen Staaten hinsichtlich der Arbeitsstunden, des Arbeitsschutzes und des Mindestlohns der einzelstaatlichen und der bundesstaatlichen Gesetzgebung. Fischfangtätigkeiten außerhalb der einzelstaatlichen Gewässer unterstehen dem bundesstaatlichen Seerecht, das keine Vorschriften zu Arbeitsstunden oder Mindestlöhnen enthält, jedoch die Sicherheit und das Mindestalter der Arbeitnehmer sowie andere Angelegenheiten regelt, die Gegenstand der Fischereinormen sind.

*Vereinigtes Königreich.* TUC: Der Ausschluß des Gebietes „E“ sollte jenen ratifizierenden Mitgliedstaaten nicht erlaubt sein, in denen die Arbeitsbedingungen in den größeren Binnengewässern jenen auf See ähnlich sind.

Das *ISCF* befürwortet den Ausschluß von Fahrzeugen der Kategorie D sowie der Kategorien C und E unter der Voraussetzung, daß die Fischereitätigkeit sich auf einen Tag beschränkt.

**Fr. B1 c)** *Sollte das Übereinkommen weitere Ausnahmen vorsehen?*

*Bejahend*

*Regierungen:* 26. Ägypten, Argentinien, China, Dänemark, Deutschland, Finnland, Griechenland, Jamaika, Japan, Katar, Republik Korea, Kuba, Kuwait, Lettland, Litauen, Malaysia, Nigeria, Österreich, Philippinen, Saint Vincent und

die Grenadinen, Saudi-Arabien, Schweden, Arabische Republik Syrien, Türkei, Vereinigte Arabische Emirate, Vereinigtes Königreich.

*Arbeitgeberverbände:* CAPeCA/CALAPA/CAPA (Argentinien), ESA/Estnischer Fischerverband (Estland), COHEP (Honduras), NEF (Namibia), EMCOZ (Simbabwe), USCIB (Vereinigte Staaten).

*Arbeitnehmerverbände:* CCUOMM , CGT, SOMU, UMAFLUP (Argentinien), SiD (Dänemark), MDU (Ghana), SLIMAPG (Guinea), KPI (Indonesien), JSU (Japan), UNIMPESCOL (Kolumbien), FKSU (Republik Korea), FTUS (Libanon), NUNW (Namibia), NSZZ Solidarnosc, PSU (Polen), SALFU (Sierra Leone), NATUC (Trinidad und Tobago), TUC (Vereinigtes Königreich).

#### *Verneinend*

*Regierungen:* 43. Bangladesch, Belarus, Belgien, Benin, Brasilien, Bulgarien, Burundi, Ecuador, Eritrea, Estland, Frankreich, Guatemala, Honduras, Indien, Indonesien, Irland, Island, Italien, Kanada, Malawi, Mauritius, Mexiko, Mosambik, Myanmar, Namibia, Neuseeland, Nicaragua, Norwegen, Oman, Portugal, Russische Föderation, Serbien und Montenegro, Schweiz, Simbabwe, Spanien, Trinidad und Tobago, Tschechische Republik, Tunesien, Ukraine, Ungarn, Venezuela, Vereinigte Staaten, Zypern.

*Arbeitgeberverbände:* EFE (Eritrea), MEDEF (Frankreich), CCIAB, CCIAS (Libanon), Norwegischer Fischereireeder-Verband/Norwegischer Trawler-Verband (Norwegen), ECOT (Thailand), ECA (Trinidad und Tobago).

*Arbeitnehmerverbände:* GTUWA (Ägypten), CGT (Brasilien), Gewerkschaft der Fischereiarbeiter Estlands/Bund der Wasserwegtransportarbeiter Estlands (Estland), CSG (Gabun), UFAWU-CAW (Kanada), NSU/NSF/DNMF (Norwegen), APOM (Panama), ZZMiR (Polen), Bund der Gewerkschaften des Fischereisektors (Portugal), CNS Cartel Alfa (Rumänien), RPRRKh (Russische Föderation), SGB (Schweiz), ZCTU (Simbabwe), UFFC (Sri Lanka), NCTL (Thailand).

*Sonstige:* CCE (Belgien), AGCI PESCA, Confcooperative (Italien), ICMA.

#### *Sonstige*

*Regierungen:* 13. Algerien, Australien, Bahrain, Costa Rica, El Salvador, Fidschi, Islamische Republik Iran, Kroatien, Libanon, Niederlande, Panama, Rumänien, Thailand.

*Arbeitgeberverband:* LEC (Lettland).

*Arbeitnehmerverbände:* CAW-Canada (Kanada), PPDIV (Kroatien), CDT (Marokko), SWTUF (Sudan).

### *Kommentare*

*Argentinien, SOMU (Argentinien), Brasilien, Deutschland, Jamaika, Japan, Katar, Lettland, Libanon, Nigeria, Österreich, Panama, Philippinen, Saint Vincent und die Grenadinen.* Ausgenommen werden sollten insbesondere kleine Schiffe (z.B. unter fünf Tonnen), Fischereifahrzeuge für Freizeit und/oder Ausbildung sowie Fahrzeuge der Sportfischerei auf Flüssen, Seen und in Küstennähe, Fahrzeuge ohne abhängig Beschäftigte und Fahrzeuge, die ausschließlich von Familienmitgliedern betrieben werden. Weitere Ausnahmen sollten für Fischereifahrzeuge gewährt werden, die in ausschließlichen Wirtschaftszonen tätig sind (Ägypten, Malaysia), sowie für Fischereifahrzeuge unter 20 BRT (Ägypten, Schweden).

*Costa Rica.* INS: Nein.

*Dänemark.* Der Geltungsbereich sollte so breit wie möglich sein. Allerdings sollte das Übereinkommen bei manchen Punkten auch Ausnahmen zulassen. So sollten etwa die Bestimmungen zur grundlegenden Sicherheitsausbildung, zum Mindestalter und zum Heuervertrag für alle Fischer gelten, ungeachtet dessen, in welchem Einsatzgebiet sich das Fahrzeug befindet, während die Ausbildungsanforderungen z.B. von der Größe des Fahrzeugs abhängen könnten.

*El Salvador.* Produktionssektoren, die keine Fahrzeuge benutzen, um Ressourcen auszubeuten (Austern, Muscheln, Krabben usw.) sollten auch erfaßt werden.

*Finnland.* Der Geltungsbereich ist abhängig vom Inhalt des Übereinkommens – wenn dieses allgemein gehalten ist, wird der Geltungsbereich recht groß sein. Die Empfehlung sollte Betriebseigner (Reeder) ausnehmen.

*Frankreich.* Der unter B1 b) angesprochene Ausschluß sollte auf Binnengewässer im Sinne des internationalen Seerechts (z.B. das VN-Seerechtsübereinkommen) bezogen werden.

*Griechenland.* Fischereifahrzeuge, die besondere traditionelle Fischfangmethoden einsetzen, welche in einem oder mehreren Ländern verbreitet sind.

*Guinea.* SLIMAPG: Fahrzeuge im Einsatzgebiet „E“ sind bestimmten Gefahren nicht ausgesetzt, z.B. Zusammenstoßen mit anderen Fahrzeugen oder schlechter Witterung.

*Honduras.* COHEP: Klein- und handwerkliche Fischerei.

*Republik Korea.* Fischereifahrzeuge von weniger als 24m Länge.

*Libanon.* Arbeitsschutzbestimmungen sollten für Fischereifahrzeuge jeglicher Art gelten.

*Namibia.* NEF: Kleinere Fahrzeuge verfügen in manchen Fällen über keine besonderen Einrichtungen.

*Norwegen.* Fischereifahrzeuge mit einer Länge von weniger als 10.67m sind in Norwegen nicht zum Mitführen eines Eintragungsscheins verpflichtet.

*Serbien und Montenegro.* Manche Arbeitsbedingungen sind an Bord fast aller Fischereifahrzeuge gleich, z.B. Nässe, Berufskrankheiten usw.

*Spanien.* Um eine möglichst weitreichende Ratifizierung zu ermöglichen, sollte die Standardflexibilitätsklausel in die Urkunde aufgenommen werden, welche besagt, daß jeder Staat nach Anhörung der repräsentativen Verbände der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer dieses Sektors weitere Fahrzeuge ausschließen darf, sofern er diesen Ausschluß begründen kann.

*Thailand.* ECOT: Das Übereinkommen sollte sich nicht auf kleine Fischereifahrzeuge konzentrieren, sondern auf organisierte gewerbliche Fahrzeuge.

*Trinidad und Tobago.* NATUC: Da die Bedingungen von Land zu Land anders sind, ist das, was in einem Staat als Ausschluß sinnvoll erscheint, in einem anderen Staat nicht unbedingt sinnvoll.

*Türkei.* Das Einsatzgebiet von Fischereifahrzeugen ist nicht immer eine zweckmäßige Methode zur Abgrenzung des Geltungsbereichs des Übereinkommens, denn manchmal ist es nicht möglich, die Einsatzgebiete von Fischereifahrzeugen auf See einzugrenzen.

*Vereinigte Arabische Emirate.* Fischereifahrzeuge, die innerhalb einer Meile von der Basislinie eingesetzt werden.

*Vereinigte Staaten.* USCIB: Das Übereinkommen sollte die Möglichkeit bieten, Fischereitätigkeiten in Fällen auszuschließen, in denen die Umstände sich erheblich von den Bedingungen unterscheiden, die eine internationale Mindestnorm erfordern.

*Vereinigtes Königreich.* Andere Ausnahmen sollten – je nach Inhalt und Struktur des Übereinkommens – vorgesehen werden.

*Ansichten, die von mehreren Arbeitnehmerverbänden vertreten werden:* CCUOMM, CGT, SOMU,UMAFLUP (Argentinien), SiD (Dänemark), MDU (Ghana), KPI (Indonesien), UNIMPESCOL (Kolumbien), NSZZ Solidarnosc, PSU (Polen), SALFU (Sierra Leone) und TUC (Vereinigtes Königreich) sind der Auffassung, daß das Übereinkommen den Ausschluß sehr kleiner und von nur einer Person bemannter Fahrzeuge vorsehen sollte.

**Fr. 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*

*Regierungen:* 36. Argentinien, Algerien, Bangladesch, Benin, Burundi, China, Dänemark, Ecuador, Finnland, Frankreich, Indien, Indonesien, Island, Italien, Jamaika, Katar, Republik Korea, Kroatien, Lettland, Libanon, Malawi, Mauritius, Mexiko, Neuseeland, Nicaragua, Niederlande, Nigeria, Saint Vincent und die Grenadinen, Saudi-Arabien, Serbien und Montenegro, Arabische Republik Syrien, Tunesien, Türkei, Vereinigte Arabische Emirate, Vereinigtes Königreich, Zypern.

*Arbeitgeberverbände:* CAPeCA/CALAPA/CAPA (Argentinien), COHEP (Honduras), CCIAS (Libanon), Norwegischer Fischereireeder-Verband/Trawler-Verband (Norwegen), ECOT (Thailand), ECA (Trinidad und Tobago), USCIB (Vereinigte Staaten).

*Arbeitnehmerverbände:* CCUOMM, CGT, SOMU, UMAFLUP (Argentinien), SiD (Dänemark), MDU(Ghana), KPI (Indonesien), CAW-Canada (Kanada), UNIMPESCOL (Kolumbien), FKSU (Republik Korea), FTUS (Libanon), NUNW (Namibia), NSU/NSF/DNMF (Norwegen), APOM (Panama), NSZZ Solidarnosc, PSU, ZZMiR (Polen), SALFU (Sierra Leone), ZCTU (Simbabwe), SWTUF (Sudan), TUC (Vereinigtes Königreich).

*Sonstige:* AGCI PESCA, Confcooperative (Italien), PVIS (Niederlande), ICMA.

#### *Der Raumgehalt*

*Regierungen:* 30. Ägypten, Algerien, Benin, Bulgarien, Burundi, China, Ecuador, Fidschi, Guatemala, Indonesien, Island, Japan, Kroatien, Libanon, Litauen, Malawi, Malaysia, Myanmar, Nicaragua, Nigeria, Norwegen, Panama, Serbien und Montenegro, Schweden, Simbabwe, Spanien, Arabische Republik Syrien, Thailand, Tunesien, Türkei.

*Arbeitgeberverbände:* ESA/Estnischer Fischerverband (Estland), COHEP (Honduras), NEF (Namibia), EMCOZ (Simbabwe), ECOT (Thailand), ECA (Trinidad und Tobago).

*Arbeitnehmerverbände:* CCUOMM, CGT, SOMU, UMAFLUP (Argentinien), SiD (Dänemark), MDU(Ghana), KPI (Indonesien), JSU (Japan), CAW-Canada (Kanada), UNIMPESCOL (Kolumbien), NSU(NSI/DNMF (Norwegen), APOM (Panama), NSZZ Solidarnosc, PSU (Polen), CNS Cartel Alfa (Rumä-

nien), SALFU (Sierra Leone), SWTUF (Sudan), NCTL (Thailand), TUC (Vereinigtes Königreich).

*Sonstige:* AGCI PESCA (Italien), ICMA.

*Die Zeit, die das Fischereifahrzeug auf See verbringt*

*Regierungen:* 34. Algerien, Bahrain, Benin, Bulgarien, Burundi, Dänemark, El Salvador, Estland, Frankreich, Deutschland, Guatemala, Honduras, Indonesien, Irland, Island, Katar, Kuba, Kuwait, Mauritius, Namibia, Nicaragua, Niederlande, Nigeria, Norwegen, Saudi-Arabien, Schweden, Serbien und Montenegro, Spanien, Arabische Republik Syrien, Tunesien, Ukraine, Ungarn, Venezuela, Vereinigtes Königreich.

*Arbeitgeberverbände:* ESA/Estnischer Fischerverband (Estland), CCIAB (Libanon), COHEP (Honduras), ECA (Trinidad und Tobago).

*Arbeitnehmerverbände:* GTUWA (Ägypten), CGT, SOMU (Argentinien), CGT (Brasilien), Gewerkschaft der Fischereiarbeiter Estlands/Bund der Wasserwegtransportarbeiter Estlands (Estland), CSG (Gabun), SLIMAPG (Guinea), JSU (Japan), CAW-Canada (Kanada), UFFC (Sri Lanka), SWTUF (Sudan), NATUC (Trinidad und Tobago).

*Sonstige Methoden*

*Indonesien, AGCI PESCA (Italien), Libanon, Nigeria.* Leistung (z.B. 250/500/750/mehr als 750 PS).

*Bangladesch, Libanon, CCIAS (Libanon).* Anzahl der Fischer an Bord.

*Bahrain.* Methode der gewerblichen Fischerei.

*Brasilien, Kanada.* Unterscheidung zwischen handwerklichen Fischereifahrzeugen, auf denen Familienangehörige des Eigners arbeiten, und gewerblichen Fischereifahrzeugen.

*El Salvador.* Handwerkliche Fischerei, wobei Fahrzeuge nicht für den Export eingesetzt werden.

*Eritrea.* EFE: Vorhandensein und Kapazität von Maschinen und Anlagen.

*Griechenland.* Fischfangmethoden.

*Jamaika.* Art des Einsatzes und Kategorie des Fischfangs (Handwerk, Industrie oder Freizeitaktivität).

*Libanon.* Anlagen für Kühlung und Konservierung.



*Mexiko.* Je nach der Fischereitätigkeit sollten die Kriterien nach dem Einsatzradius, dem Bautyp, der Schnelligkeit, dem Einsatzgebiet und der Länge des Fischereifahrzeugs festgelegt werden.

*Saint Vincent und die Grenadinen.* Art des Fischereifahrzeugs.

*Simbabwe.* ZCTU: Wassertiefe.

*Ukraine.* Wasserverdrängung des Fahrzeugs.

*Vereinigte Arabische Emirate.* Ausgenommen Fischereifahrzeuge von weniger als 24 Metern Länge.

*Ansichten, die von mehreren Arbeitnehmerverbänden sowie von Bahrain und dem ICSF vertreten werden:* CCUOMM, CGT, UMAFLUP (Argentinien), SiD (Dänemark), MDU (Ghana), KPI (Indonesien), UNIMPESCOL (Kolumbien), NSZZ Solidarnosc, PSU (Polen), SALFU (Sierra Leone) und TUC (Vereinigtes Königreich) nannten die Art des Fanggerts.

*ICSF.* Art der Fischereitätigkeit.

#### *Kommentare*

*Costa Rica.* Das INS ist einverstanden mit der Länge des Fischereifahrzeugs, Raumgehalt und Zeit.

*Estland.* Bei Fahrzeugen, die viele Tage auf See verbringen und auf denen in Schichten gearbeitet wird, mute die an Bord des Fahrzeugs verbrachte Zeit berücksichtigt werden.

*Frankreich.* Eine Kombination von Einsatzgebiet und den vorstehend genannten Kriterien.

*Honduras.* Die vorstehende Klassifikation von Einsatzgebieten ist ausreichend, doch die Zeit, die ein Fischereifahrzeug auf See verbringt, könnte ebenfalls als Kriterium benutzt werden.

*Indonesien.* Die Leistung bestimmt das Einsatzgebiet und spielt auch bei der Ausstellung des Seetchtigkeitszeugnisses eine Rolle.

*Irland.* HSA: Stimmt zu und erklärt, daß das Übereinkommen sich in sachdienlicher Weise mit wichtigen Angelegenheiten befassen, nicht jedoch kleinen Fischereibetrieben unabhängige Lasten aufbürden sollte.

*Italien.* Der Geltungsbereich sollte unterscheiden zwischen Fahrzeugen von weniger und von mehr als 24m Länge.

*Japan.* Neben den Einsatzgebieten sollte auch der Raumgehalt als Kriterium dienen.

*JSU:* Das Übereinkommen sollte sich bei der Länge des Fahrzeugs nach dem SFV 1977 richten. Das Übereinkommen sollte sich eindeutig auf die Arbeitsbedingungen auf Fischereifahrzeugen beziehen, die länger als sechs Monate im Einsatz sind.

*Katar.* International geltende Normen sollten eingehalten werden, um eine Standardisierung der Messungen zu erreichen und den zwischenstaatlichen Informationsaustausch zu erleichtern.

*Republik Korea.* Mehrere internationale Instrumente (SFV 1977, SFV PROT 1993, STCW-F, der Sicherheitskodex für die Fischerei und der Leitfaden) legen den Geltungsbereich anhand der Länge des Fischereifahrzeugs fest.

*Malawi.* Von Länge und Raumgehalt hängt es ab, wieviel Fisch auf jeder Fahrt gefangen wird. Würde die Geltung nach diesen Kriterien festgesetzt, dann könnten sich die Fischbestände wieder auffüllen.

*Namibia.* Die Zeit, die ein Fischereifahrzeug auf See verbringt, spielt im Hinblick auf Ermüdung, Komfort und Hygiene eine große Rolle.

*Norwegen.* Eine wirksame und einheitliche Regelung für die gesamte Fischerei vom Subsistenzfischfang bis hin zu modernen Fabriksschiffen kann es nicht geben. Es erscheint daher sinnvoll, erstere aus dem Geltungsbereich auszunehmen oder das Übereinkommen in einen (auf alle anwendbaren) allgemeinen Teil sowie spezifische Teile zu gliedern, die Kriterien wie Fahrzeug und/oder Dauer des Aufenthalts auf See aufstellen, denn je länger die Fahrt, desto wichtiger werden die Arbeits- und Lebensbedingungen. Wenn der Raumgehalt oder die Länge durch Bestimmungen strikt begrenzt werden, bestehen außerdem Anreize, Fahrzeuge zu bauen, zu besitzen und zu betreiben, die gerade unterhalb dieser Grenze liegen, und damit Verpflichtungen zu vermeiden. Die im Übereinkommen (Nr. 126) über die Quartierräume auf Fischereifahrzeugen, 1966, festgelegten Grenzen im Hinblick auf den Raumgehalt sollten für die Unterkunft jedoch beibehalten werden.

*Oman.* Das Ministerium für Landwirtschaft und Fischerei wählte die Länge des Fischereifahrzeugs, den Raumgehalt und die Dauer des Aufenthalts auf See als alternative Kriterien.

*Panama.* Raumgehalt, da er zur Festlegung des Geltungsbereichs des Übereinkommens Nr. 126 dient.

*Simbabwe.* ZCTU: Das Einsatzgebiet ist kein geeignetes Kriterium für die Festsetzung der Erfordernisse an Bord verschiedener Fahrzeuge.

*Spanien.* Der Zeitfaktor, der immer mit Arbeitszeit, Ruhezeit, Freizeit sowie sozialen und familiären Beziehungen verbunden ist, bleibt eine der wichtigsten Determinanten der Sicherheit an Bord und des Wohlbefindens der Fischer.

*Sri Lanka.* UFFC: Srilankische Fischereifahrzeuge werden regelmäßig über ihre entsprechend Länge und Raumgehalt festgelegten Kapazitäten hinaus eingesetzt.

*Sudan.* SWTUF: Alle erhältlichen Informationen über das Fahrzeug sollten vorliegen. Das Übereinkommen sollte alle Methoden vorsehen, um festzustellen, ob es für ein Fahrzeug Geltung besitzt.

*Vereinigte Staaten.* Die Länge eines Fischereifahrzeugs hat sich nicht als sinnvoller Gefahrenindikator erwiesen. Der Raumgehalt ist ein zu subjektives Maß. Eine Zeitmessung kann nur dann umgesetzt und kontrolliert werden, wenn zusätzliche kostspielige Anlagen angeschafft werden.

*Vereinigtes Königreich.* Für bestimmte Teile des neuen Übereinkommens sind alle vorstehenden Anwendungsparameter geeignet.

TUC: Die vorstehend aufgeführten Kriterien sollten als zusätzliche Kriterien betrachtet werden und nicht als Ersatz für die Einsatzgebiete.

*ICMA.* Im Interesse der Umsetzungsfähigkeit sollten sich die Vorschriften weniger auf das Einsatzgebiet als vielmehr auf die Fahrzeuggröße beziehen. Für Fahrzeuge, die erfaßt sind, sollte das Übereinkommen unabhängig von ihrem Einsatzort gelten.

*ICSF.* Anstatt die vorstehenden Kriterien getrennt anzunehmen, wäre es möglich, einen Matrixansatz zu wählen, wobei die vorgeschlagenen Kriterien in eine Spalte und vorgeschlagene Normen in eine Reihe eingetragen würden.

**Fr. B1 e)** *Sollte das Übereinkommen für alle Personen ungeachtet der Staatsangehörigkeit gelten, die an Bord von Fischereifahrzeugen arbeiten?*

*Bejahend*

*Regierungen:* 75. Algerien, Argentinien, Bahrain, Bangladesch, Belarus, Belgien, Benin, Brasilien, Bulgarien, Burundi, China, Costa Rica, Dänemark, Ecuador, El Salvador, Eritrea, Estland, Fidschi, Finnland, Frankreich, Deutschland, Guatemala, Honduras, Indien, Indonesien, Irland, Island, Italien, Jamaika, Japan, Kanada, Katar, Republik Korea, Kroatien, Kuba, Kuwait, Lettland, Litauen, Malawi, Malaysia, Mauritius, Mexiko, Mosambik, Namibia, Neuseeland, Nicaragua, Niederlande, Nigeria, Norwegen, Österreich, Oman, Panama, Philippinen, Portugal, Russische Föderation, Saint Vincent und die Grenadinen, Saudi-Arabien, Schweden, Schweiz, Serbien und Montenegro, Simbabwe, Spanien, Arabische Republik Syrien, Thailand, Trinidad und Tobago, Tschechische Republik, Tunesien, Türkei, Ukraine, Ungarn, Venezuela, Vereinigte Arabische Emirate, Vereinigte Staaten, Vereinigtes Königreich, Zypern.

*Arbeitgeberverbände:* CAPeCA/CALAPA/CAPA (Argentinien), EFE (Eritrea), ESA/Estnischer Fischerverband (Estland), MEDEF (Frankreich), COHEP (Honduras), CCIAB, CCIAS (Libanon), NEF (Namibia), EMCOZ (Simbabwe), ECOT (Thailand), ECA (Trinidad und Tobago), USCIB (Vereinigte Staaten).

*Arbeitnehmerverbände:* GTUWA (Ägypten), CCUOMM, CGT, SOMU, UMAFLUP (Argentinien), CGT (Brasilien), SiD (Dänemark), Gewerkschaft der Fischereiarbeiter Estlands/Bund der Wasserwegtransportarbeiter Estlands (Estland), CSG (Gabun), MDU (Ghana), SLIMAPG (Guinea), KPI (Indonesien), JSU (Japan), CAW-Canada (Kanada), UNIMPESCOL (Kolumbien), FKSU (Republik Korea), PPDIV (Kroatien), CDT (Marokko), NUNW (Namibia), APOM (Panama), NSZZ Solidarnosc, PSU, ZZMiR (Polen), Bund der Gewerkschaften des Fischereisektors (Portugal), CNS Cartel Alfa (Rumänien), RPRRKh (Russische Föderation), SGB (Schweiz), SALFU (Sierra Leone), ZCTU (Simbabwe), UFFC (Sri Lanka), SWTUF (Sudan), NCTL (Thailand), NATUC (Trinidad und Tobago), TUC (Vereinigtes Königreich).

*Sonstige:* CCE (Belgien), AGCI PESCA, Confcooperative (Italien), PVIS (Niederlande), ICMA, ICSF.

#### *Verneinend*

*Regierungen:* 3. Australien, Griechenland, Myanmar.

*Arbeitgeberverband:* LEC (Lettland).

*Arbeitnehmerverband:* FTUS (Libanon).

#### *Sonstige*

*Regierungen:* 4. Ägypten, Islamische Republik Iran, Libanon, Rumänien.

#### *Kommentare*

*Argentinien.* Die innerstaatliche Gesetzgebung sieht vor, daß Ausländer nur dann eingestellt werden, wenn einheimische Arbeitskräfte nicht zur Verfügung stehen.

*CAPeCA/CALAPA/CAPA:* Für alle Besatzungsmitglieder sollten die gleichen Normen gelten. Dies entspricht dem Rechtsgrundsatz, demzufolge vor dem Gesetz alle gleich sind, und dem Ziel, unlauteren Wettbewerb zwischen den verschiedenen Flaggenstaaten zu vermeiden.

*Australien.* Das vorgeschlagene Instrument sollte nur für Besatzungsmitglieder auf Fischereifahrzeugen gelten.

*Brasilien.* Das neue Übereinkommen könnte Verfahren wie jene im Übereinkommen (Nr. 147) über die Handelsschifffahrt (Mindestnormen), 1976, vorsehen, so daß der ratifizierende Staat einen zumindest gleichwertigen Schutz für Personen jeglicher

Staatsangehörigkeit auf jedem Fischereifahrzeug vorschreiben kann, auch auf ausländischen Fahrzeugen.

*Costa Rica.* INS: Ist der Ansicht, daß innerstaatliche wie überstaatliche Arbeitsnormen ungeachtet der Staatsangehörigkeit gelten sollten.

*Fidschi.* Wanderarbeitnehmer sollten ebenfalls gedeckt sein, damit sie nicht ausgebeutet werden.

*Griechenland.* Es sei darauf hingewiesen, daß sowohl der Flaggenstaat als auch der Staat, dessen Bürger der Seemann ist, verpflichtet ist, Maßnahmen zu ergreifen.

*Libanon.* Die Antwort hängt von den Fischereifahrzeugen und Arbeitnehmern ab, die vom Übereinkommen erfaßt werden. Die Bestimmungen bezüglich Arbeitsschutz und Ruhezeiten gelten für alle an Bord arbeitenden Personen ungeachtet ihrer Staatsangehörigkeit, während die Bestimmungen zu bezahltem Urlaub und Sozialleistungen von der staatlichen Gesetzgebung abhängen.

FTUS: Das Übereinkommen sollte ausschließlich für libanesisische Fischer gelten.

*Mosambik.* Für Ausländer sollten aufgrund ihres Status andere Bestimmungen gelten.

*Norwegen.* Es werden jedoch Ausnahmen gemacht werden müssen, denn wenn das Übereinkommen eine soziale Absicherung vorschreibt, dann werden nur Bürger des betreffenden Staates und Personen mit ständigem Wohnsitz in diesem Staat Anspruch darauf haben.

*Österreich.* Allerdings sollte das Übereinkommen entweder ausdrücklich von Arbeitnehmern sprechen oder, wenn von Personen die Rede ist, die Möglichkeit zur Ausnahme der selbständig erwerbstätigen Fischer vorsehen, um ein Ratifikationshindernis wie anlässlich des Übereinkommens (Nr. 184) über den Arbeitsschutz in der Landwirtschaft, 2001, zu vermeiden.

*Rumänien.* CNS Cartel Alfa: Das Übereinkommen reguliert einen spezifischen Sektor und sollte ungeachtet ihrer Staatsangehörigkeit alle Personen erfassen, die diese spezifischen Tätigkeiten ausüben.

*Spanien.* Angesichts der zunehmenden Anzahl ausländischer Arbeitnehmer auf Fischereifahrzeugen und der Zunahme von Gemeinschaftsunternehmen ist es unerlässlich, die Arbeitsbedingungen der Besatzung so zu gestalten, daß niemand aufgrund seiner Staatsangehörigkeit diskriminiert wird.

*Sudan.* SWTUF: Die Welt ist ein globales Dorf, und jeder Mensch hat das Recht auf den Austausch von Fähigkeiten sowie auf Freizügigkeit des Personenverkehrs, um seinen Lebensunterhalt zu verdienen.

*Vereinigtes Königreich.* Das britische System der Sozialen Sicherheit unterscheidet nicht nach der Staatsangehörigkeit der Beitragszahlenden. Die Vorschriften zur Zahlung der Sozialbeiträge durch Seeleute (einschließlich der Hochseefischer, die unselbständig Erwerbstätige sind) und anteilmäßig entlohnte Fischer (die selbständig Erwerbstätige sind) gelten gleichermaßen für alle diese Arbeitnehmer, sofern sie ihren Wohnsitz im Vereinigten Königreich haben.

TUC: Der Fischereisektor ist nicht immun gegen die Plage der nicht normengerechten Schiffe, die unter Gefälligkeitsflagge fahren und in manchen Fällen illegalen Fischfang betreiben. Das Übereinkommen sollte versuchen sicherzustellen, daß Arbeitnehmer jeglicher Staatsangehörigkeit auf Schiffen jeglicher Flagge gedeckt sind.

*Ansichten, die von mehreren Arbeitnehmerverbänden vertreten werden:* CCUOMM, CGT, SOMU, UMAFLUP (Argentinien), SiD (Dänemark), MDU (Ghana), KPI (Indonesien), UNIMPESCOL (Kolumbien), PSU (Polen), RPRRKh (Russische Föderation), SALFU (Sierra Leone) und TUC (Vereinigtes Königreich) wiesen darauf hin, daß jede andere Regelung diskriminierend wäre.

Die Staaten waren geteilter Auffassung (41 dafür; 35 dagegen) in der Frage, ob das Übereinkommen für Fischereifahrzeuge in allen fünf vom Amt bestimmten Einsatzgebieten gelten sollte oder nicht.

In vielen der bejahenden Antworten (22 von 41) wurde die Auffassung geäußert, daß das Übereinkommen zwar für alle Einsatzgebiete gelten, jedoch die Möglichkeit vorsehen sollte, einige von ihnen auszuschließen. Eine erhebliche Minderheit der Staaten und einige Arbeitgeber- oder Arbeitnehmerverbände gaben an, daß das Übereinkommen den Ausschluß von Fahrzeugen vorsehen sollte, die bei Fischereitätigkeiten bis zu den Grenzen der Hoheitsgewässer des Flaggenstaats (23) oder bei Fischereitätigkeiten bis zu drei Meilen von der Basislinie eingesetzt werden (29). Mehr als die Hälfte (46) gaben jedoch an, daß das Übereinkommen den Ausschluß von Fahrzeugen vorsehen sollte, die bei Fischereitätigkeiten in Flüssen und Binnengewässern eingesetzt werden.

Eine beträchtliche Minderheit der Staaten (26) antwortete, daß das Übereinkommen weitere Ausnahmen vorsehen sollte, beispielsweise sehr kleine Schiffe, die in Küstennähe oder ohne bezahlte Arbeitskräfte oder im Einmannbetrieb operieren, Familienfischereibetriebe, Subsistenz- und handwerkliche Fischerei oder Freizeitfischerei.

Eine erhebliche Anzahl der Staaten stellte fest, daß die Länge der Fischereifahrzeuge (36), die Seezeit (34) oder der Raumgehalt (30) vielleicht ein zweckmäßigeres Mittel zur Abgrenzung des Geltungsbereichs des Übereinkommens als die „Einsatzgebiete“ wären oder mit dem Gebietskriterium verbunden werden können.

Die überwältigende Mehrheit der Staaten gab an, daß das Übereinkommen für alle Personen ungeachtet der Staatsangehörigkeit gelten sollte, die an Bord von Fischereifahrzeugen arbeiten, wobei viele darauf hinwiesen, daß alles andere auf eine Diskriminierung hinauslaufen würde.

Der folgende Kommentar erstreckt sich zusätzlich zu den im Fragebogen behandelten Themen auf Fragen, die nicht im Fragebogen angesprochen wurden, jedoch in die vorgeschlagenen Schlußfolgerungen aufgenommen worden sind.

#### *Präambel*

In der vorgeschlagenen Präambel sollen die Ziele der Urkunden dargelegt werden. Nach Auffassung des Amtes würde dies die spezifischen Zielsetzungen der Normen im Rahmen der umfassenden Bemühungen der IAO, menschenwürdige Arbeit für Fischer sicherzustellen, klarstellen.

#### *Begriffsbestimmungen*

Die Frage der Begriffsbestimmungen wurde im Fragebogen nicht ausdrücklich behandelt. Die vorgesehenen Begriffsbestimmungen (in *Punkt 5*) sind nach Möglichkeit aus bestehenden IAO-Übereinkommen entnommen worden, insbesondere jenen, die den Fischereisektor betreffen. Es sind einige Änderungen vorgenommen worden, um sicherzustellen, daß das Übereinkommen für am Fang beteiligte Fischer gelten würde, die in einigen Mitgliedstaaten möglicherweise als „selbständig erwerbstätig“ angesehen und daher als ausgeschlossen gelten werden könnten.

Der in mehreren bestehenden IAO-Normen verwendete Ausdruck „gewerbliche Seefischerei“ ist in „gewerbliche Fischerei“ geändert worden. Dies würde alle Fischereitätigkeiten mit Ausnahme der Subsistenzfischerei und der Sportfischerei abdecken und würde Fischereitätigkeiten auf Binnenseen und Flüssen einschließen.

Das Amt hat „Beratung“ in *Punkt 5 b*) definiert, um die unnötige Wiederholung der Begriffsbestimmung in diesem Absatz in dem gesamten vorgeschlagenen Übereinkommen und der gesamten vorgeschlagenen Empfehlung zu vermeiden. Die Begriffsbestimmung steht im Einklang mit den Verpflichtungen der Staaten aus anderen IAO-Übereinkommen (z.B. dem Übereinkommen (Nr. 144) über dreigliedrige Beratungen (internationale Arbeitsnormen), 1976), zielt aber auch speziell darauf ab, Beratungen mit den repräsentativen Verbänden der Eigentümer von Fischereifahrzeugen und der Fischer, soweit solche bestehen, zu fördern.

#### *Geltungsbereich*

*Punkt 6* bestimmt, daß das vorgeschlagene Übereinkommen für alle Fahrzeuge gilt, die in der gewerblichen Fischerei verwendet werden. *Punkt 8(1) a*) sieht jedoch vor, daß die zuständige Stelle nach Beratung Fahrzeuge ausnehmen könnte, die bei Fischereitätigkeiten in Flüssen und Binnengewässern eingesetzt werden.

*Punkt 8(1) b*) räumt den Mitgliedern die Möglichkeit ein, „begrenzte Gruppen von Fischern oder Fischereifahrzeugen“ auszunehmen, „wenn in bezug auf diese Gruppen in Anbetracht der besonderen Dienstbedingungen der Fischer

oder der Einsatzbedingungen des Fischereifahrzeugs erhebliche Probleme im Zusammenhang mit der Anwendung auftreten“. Die Staaten würden jedoch auch aufgefordert werden, Maßnahmen zu treffen, um die in dem vorgeschlagenen Übereinkommen vorgesehenen Schutzmaßnahmen schrittweise auf diese Gruppen von Fischern und Fischereifahrzeugen auszudehnen (*Punkte 8(2) bis 10*). Mit dieser Verpflichtung wird bezweckt, die Mitglieder dazu zu ermutigen, mit der IAO im Hinblick auf die Erreichung der in der Präambel dargelegten Gesamtziele zusammenzuarbeiten.

#### *Durchführung*

*Punkt 11* würde den Mitgliedern bezüglich der Durchführung und Durchsetzung des vorgeschlagenen Übereinkommens erhebliche Flexibilität einräumen. Die Bestimmung beruht auf einer ähnlichen Bestimmung im Entwurf des konsolidierten Übereinkommens über die Arbeit in der Seeschifffahrt, die sich wiederum auf ähnliche Bestimmungen in anderen IAO-Urkunden stützt.

#### *Koordinierung*

*Punkt 12* würde nicht nur die Bezeichnung der zuständigen Stellen vorsehen, sondern auch die Koordinierung unter den in Frage kommenden Stellen. Das Konzept der Koordinierung auf allen Ebenen ist in Anbetracht dessen aufgenommen worden, daß in vielen Mitgliedern manche Bestimmungen des Übereinkommens nicht nur von nationalen Stellen, sondern auch von lokalen Stellen durchgeführt würden.

## B2. MINDESTALTER

**Fr. B2 a)** *Sollte das Übereinkommen Bestimmungen über das Mindestalter für die Arbeit an Bord von Fischereifahrzeugen enthalten?*

#### *Bejahend*

*Regierungen:* 78. Ägypten, Algerien, Argentinien, Bahrain, Bangladesch, Belarus, Belgien, Benin, Brasilien, Bulgarien, Burundi, Costa Rica, Dänemark, Ecuador, El Salvador, Eritrea, Estland, Fidschi, Finnland, Frankreich, Deutschland, Griechenland, Guatemala, Honduras, Indien, Indonesien, Irland, Island, Italien, Jamaika, Japan, Kanada, Katar, Republik Korea, Kroatien, Kuba, Kuwait, Lettland, Litauen, Malawi, Malaysia, Mauritius, Mexiko, Mosambik, Myanmar, Namibia, Neuseeland, Nicaragua, Niederlande, Nigeria, Norwegen, Österreich, Oman, Panama, Philippinen, Portugal, Rumänien, Russische Föderation, Saint Vincent und die Grenadinen, Saudi-Arabien, Schweden, Schweiz, Serbien und Montenegro, Simbabwe, Spanien, Arabische Republik Syrien, Thai-



land, Trinidad und Tobago, Tschechische Republik, Tunesien, Türkei, Ukraine, Ungarn, Venezuela, Vereinigte Arabische Emirate, Vereinigte Staaten, Vereinigtes Königreich, Zypern.

*Arbeitgeberverbände:* CAPeCA/CALAPA/CAPA (Argentinien), EFE (Eritrea), ESA/Estnischer Fischerverband (Estland), MEDEF (Frankreich), COHEP (Honduras), LEC (Lettland), CCIAB, CCIAS (Libanon), NEF (Namibia), EMCOZ (Simbabwe), ECOT (Thailand), ECA (Trinidad und Tobago), USCIB (Vereinigte Staaten).

*Arbeitnehmerverbände:* GTUWA (Ägypten), CCUOMM, CGT, SOMU, UMAFLUP (Argentinien), CGT (Brasilien), SiD (Dänemark), Gewerkschaft der Fischereiarbeiter Estlands/Bund der Wasserwegtransportarbeiter Estlands (Estland), CSG (Gabun), MDU (Ghana), SLIMAPG (Guinea), KPI (Indonesien), JSU (Japan), CAW-Canada, UFAWU-CAW (Kanada), UNIMPESCOL (Kolumbien), FKSU (Republik Korea), PPDIV (Kroatien), FTUS (Libanon), CDT (Marokko), NUNW (Namibia), APOM (Panama), NSZZ Solidarnosc, PSU (Polen), Bund der Gewerkschaften des Fischereisektors (Portugal), CNS Cartel Alfa (Rumänien), RPRRKh (Russische Föderation), SALFU (Sierra Leone), ZCTU (Simbabwe), UFFC (Sri Lanka), SWTUF (Sudan), NCTL (Thailand), NATUC (Trinidad und Tobago), TUC (Vereinigtes Königreich).

*Sonstige:* CCE (Belgien), AGCI PESCA, Confcooperative (Italien), PVIS (Niederlande), ICMA, ICSF.

#### *Verneinend*

*Regierungen:* 2. Australien, Libanon.

#### *Sonstige*

*Regierungen:* 2. China, Islamische Republik Iran.

*Arbeitnehmerverbände:* ZZMiR (Polen), SGB (Schweiz).

#### *Kommentare*

*Australien.* Das Mindestalter für die Beschäftigung sollte nicht für einzelne Gewerbezweige festgelegt werden. Übereinkommen Nr. 138, das alle Sektoren erfaßt, sieht bereits ein Mindestalter für die Beschäftigung auf Fischereifahrzeugen vor. Die IAO überlegt bereits, wie sektorspezifische Mindestaltervorschriften „ausrangiert“ werden können. Sollte sich die Mehrheit für Mindestaltervorschriften aussprechen, dann sollten diese auf das Übereinkommen Nr. 138 Bezug nehmen und mit ihm vereinbar sein.

*Schweiz.* Einige Ämter der Bundesverwaltung sind der Auffassung, daß das Instrument kein „Mindestalter für den Zugang zu Beschäftigung“ in diesem Sektor vorsehen

sollte, denn dies stünde im Gegensatz zum Übereinkommen Nr. 138, das eine Entfernung von sektoralen Regelungen mit jeweils eigenem Mindestalter einleitete.

*Vereinigte Staaten. USCIB:* Doch nur dann, wenn diese Fahrzeuge nicht von innerstaatlichen Rechtsvorschriften oder ratifizierten internationalen Arbeitsnormen gedeckt sind. Andernfalls wird das neue Übereinkommen nicht ratifiziert oder später gekündigt.

**Fr. B2 b)** *Wenn ja, sollte das Mindestalter*

*15 Jahre betragen*

*Regierungen:* 9. Costa Rica, Island, Japan, Mexiko, Neuseeland, Österreich, Saint Vincent und die Grenadinen, Serbien und Montenegro, Tschechische Republik.

*Arbeitnehmerverbände:* JSU (Japan), NUNW (Namibia), UFFC (Sri Lanka), NATUC (Trinidad und Tobago).

*Sonstige:* Confcooperative (Italien).

*16 Jahre betragen*

*Regierungen:* 31. Algerien, Brasilien, Bulgarien, Dänemark, Finnland, Frankreich, Deutschland, Griechenland, Guatemala, Irland, Italien, Japan, Kanada, Republik Korea, Lettland, Namibia, Nicaragua, Niederlande, Norwegen, Portugal, Russische Föderation, Schweden, Simbabwe, Thailand, Tunesien, Türkei, Ukraine, Ungarn, Vereinigte Staaten, Vereinigtes Königreich, Zypern.

*Arbeitgeberverband:* MEDEF (Frankreich).

*Arbeitnehmerverbände:* Gewerkschaft der Fischereiarbeiter Estlands/Bund der Wasserwegtransportarbeiter Estlands (Estland), CAW-Canada (Kanada), FKSU (Republik Korea), CNS Cartel Alfa (Rumänien), RPRRKh (Russische Föderation), ZCTU (Simbabwe).

*Sonstige:* PVIS (Niederlande), ICSF.

*18 Jahre betragen*

*Regierungen:* 43. Ägypten, Argentinien, Bahrain, Bangladesch, Belarus, Belgien, Burundi, China, Dänemark, Ecuador, El Salvador, Eritrea, Estland, Fidschi, Guatemala, Honduras, Indien, Indonesien, Jamaika, Katar, Kroatien, Kuba, Kuwait, Libanon, Litauen, Malawi, Malaysia, Mauritius, Mosambik, Myanmar, Nigeria, Österreich, Oman, Philippinen, Rumänien, Russische Föde-

ration, Saudi-Arabien, Schweiz, Spanien, Arabische Republik Syrien, Trinidad und Tobago, Venezuela, Vereinigte Arabische Emirate.

*Arbeitgeberverbände:* CAPeCA/CALAPA/CAPA (Argentinien), EFE (Eritrea), ESA/Estnischer Fischerverband (Estland), COHEP (Honduras), LEC (Lettland), CCIAB, CCIAS (Libanon), NEF (Namibia), EMCOZ (Simbabwe), ECOT (Thailand), ECA (Trinidad und Tobago), USCIB (Vereinigte Staaten).

*Arbeitnehmerverbände:* GTUWA (Ägypten), CCUOMM, CGT, SOMU, UMAFLUP (Argentinien), CGT (Brasilien), SiD (Dänemark), CSG (Gabun), MDU (Ghana), KPI (Indonesien), CAW-Canada (Kanada), UNIMPESCOL (Kolumbien), PPDIV (Kroatien), CDT (Marokko), APOM (Panama), NSZZ Solidarnosc, PSU, ZZMiR (Polen), Bund der Gewerkschaften des Fischereisektors (Portugal), RPRRKh (Russische Föderation), LO, TCO (Schweden), SGB (Schweiz), SALFU (Sierra Leone), SWTUF (Sudan), NCTL (Thailand), TUC (Vereinigtes Königreich).

*Sonstige:* CCE (Belgien), AGCI PESCA (Italien), ICMA.

#### *Kommentare*

Mehrere Antworten beziehen sich auf das Übereinkommen Nr. 138 und das Übereinkommen Nr. 182 sowie auf die Empfehlung Nr. 190.

*Ägypten, Burundi, El Salvador, Eritrea, CSG (Gabun), SLIMAPG (Guinea), Honduras, Katar, Nationaler Fischereirat (Lettland), Libanon, CCIAB (Libanon), Malawi, Mosambik, NEF (Namibia), Norwegen, Oman, Serbien und Montenegro, Trinidad und Tobago, Vereinigte Arabische Emirate* machen aufmerksam auf die Gefahren in der Fischereiindustrie, die eine Reife erfordern, welche vor dem Alter von 18 Jahren nicht oft anzutreffen ist.

*Argentinien.* Die Arbeit auf Fischereifahrzeugen sollte für Personen unter 18 Jahren angesichts ihrer mangelnden Ausbildung und ihrer noch nicht sehr weit fortgeschrittenen geistigen und körperlichen Entwicklung verboten sein, denn diese könnte durch mit dieser Arbeit verbundene Tätigkeiten gestört werden. Die innerstaatliche Gesetzgebung sowie Kollektivvereinbarungen sehen 16 Jahre als Mindestalter für die Lehrlingsausbildung auf einem Fischereifahrzeug vor; der Lehrvertrag schränkt allerdings die auszuführenden Arbeiten ein.

SOMU: Der Vertrag sollte die von ihnen auszuführenden Arbeiten klar definieren, um Mißbrauch zu unterbinden.

*Australien.* Wenn für die Beschäftigung auf Fischereifahrzeugen ein spezielles Mindestalter festgesetzt werden soll, das höher ist als im Übereinkommen (Nr. 138) über das Mindestalter, 1973, dann ist diese Entscheidung von der zuständigen Behörde zu treffen, nachdem sie die Gefahren auf Fischereifahrzeugen als Arbeitsplatz ermittelt hat.

*Brasilien.* In Brasilien beträgt das Mindestalter für jede Art von Arbeit 16 Jahre. Die Zulassung zu einer Tätigkeit als Fischer erhalten Personen unter 18 Jahren nur dann, wenn sie für volljährig erklärt worden sind. Im Fischereisektor können Personen im Alter von 14 bis 18 Jahren zur Lehrlingsausbildung zugelassen werden.

*Costa Rica.* INS: Das Mindestalter sollte bei 18 Jahren liegen.

*Ecuador.* Angesichts der Gefährlichkeit dieser Arbeit erscheint für eine ständige Beschäftigung ein Mindestalter von 21 Jahren sinnvoll.

*Estland.* Gewerkschaft der Fischereiarbeiter Estlands/Bund der Wasserwegtransportarbeiter Estlands: In Ausnahmefällen und unter Überwachung der Arbeitsbedingungen könnte es Personen im Alter von mindestens 15 Jahren erlaubt sein, an Bord von Fahrzeugen der Küstenfischerei zu arbeiten, um einen Einblick in den Fischerberuf zu gewinnen.

*Finnland.* Richtlinie 94/33/EG des Rates ist zu beachten<sup>3</sup>.

*Griechenland.* Gegenstand des Übereinkommens sollten ausschließlich Fischereifahrzeuge sein, die internationale Gewässer befahren.

*Irland.* Personen unter 16 Jahren sind rechtlich gesehen „Kinder“.

*Japan.* Das Mindestalter sollte übereinstimmen mit dem Konsolidierten Seeschiffahrtsübereinkommen übereinstimmen.

JSU: Das Mindestalter von 15 Jahren erscheint angemessen, damit nach dem Abschluß der Mittelschule, mit der in Japan die Schulpflicht endet, keine Lücke entsteht.

*Libanon.* FTUS: Es gibt hier kein Mindest- oder Höchstalter, und allen arbeitsfähigen Personen sollte dies auch erlaubt sein. Viele Kinder lernen diesen Beruf von ihren Eltern.

*Namibia.* So hätten Jugendliche, die früh die Schule verlassen, die Chance, eine Arbeit zu finden.

*Neuseeland.* In Neuseeland gibt es im allgemeinen kein allgemeines Mindestalter. Die Beschäftigung junger Menschen ist in der Regel nur durch die Notwendigkeit eingeschränkt, daß ihre Schulbildung nicht durch eine Erwerbstätigkeit beeinträchtigt wird. Die innerstaatliche Gesetzgebung stellt die Einhaltung des Abgeänderten Übereinkommens (Nr. 58) über das Mindestalter (Arbeit auf See), 1936, sicher, indem sie die Einstellung von Personen im schulpflichtigen Alter und von Personen unter 18 Jahren als Kohlenzieher oder Heizer untersagt.

<sup>3</sup> Siehe Anhang II.

*Nicaragua.* Es ist wichtig, für diejenigen Länder, deren Wirtschaft und Bildungswesen noch nicht genügend entwickelt sind, Übergangsbestimmungen vorzusehen.

*Österreich.* Das Mindestalter sollte nur dann 15 Jahre betragen, wenn sichergestellt ist, daß die Arbeit auf bestimmten Fahrzeugen und für bestimmte (schwere) Arbeitsarten und Arbeitsbedingungen für Personen unter 18 Jahren verboten ist. Ansonsten sollte das Mindestalter 18 Jahre betragen.

*Panama.* In Übereinstimmung mit den Bestimmungen des Übereinkommens Nr. 138 beträgt das Mindestalter gegenwärtig 17 Jahre je nach Kategorie oder Stellung auf dem Fischereifahrzeug.

APOM: Es sollte ferner ein Rechtsanspruch auf Unterweisung und Ausbildung durch den Arbeitgeber oder den Staat bestehen.

*Russische Föderation.* Das Mindestalter für Schulschiffszöglinge beträgt 16 Jahre. Die besonderen Bedingungen an Bord des betreffenden Fahrzeugs sowie traditionelle Merkmale des Fischereigewerbes sollten berücksichtigt werden.

*Saint Vincent und die Grenadinen.* Dies sollte nur für die Seefischerei gelten. Minderjährige sollten Fähigkeiten zur Ausübung dieser Tätigkeit besitzen.

*Saudi-Arabien.* Die Gefahren, mit denen Fischer auf Fahrzeugen der Industriefischerei konfrontiert sind, erfordern Können und Erfahrung, über die junge Menschen meist noch nicht verfügen.

*Schweden.* LO und TCO: Das Mindestalter solle 18 Jahre betragen. Da die Fischereiindustrie eines der gefährlichsten Gewerbe ist, sollten die von der IAO festgelegten Mindestaltersgrenzen für gefährliche Arbeit angewandt werden. In den Schlußfolgerungen der 1999 abgehaltenen Dreigliedrigen Tagung über den Arbeitsschutz in der Fischereiindustrie<sup>4</sup> wurde Ländern, die an das Übereinkommen (Nr. 112) über das Mindestalter (Fischer), 1959, gebunden sind, die Ratifikation des Übereinkommens Nr. 138 und die Anwendung seines Artikels 3 empfohlen. Außerdem wurden Länder, die das Übereinkommen Nr. 138 ratifiziert haben, in denen das Mindestalter jedoch unter 16 Jahren liegt, dazu ermutigt, Artikel 3 des Übereinkommens anzunehmen, indem sie der IAO eine entsprechende Mitteilung zuleiten.

*Schweiz.* Einige Ämter der Bundesverwaltung weisen darauf hin, daß das in Übereinkommen Nr. 138 angegebene Mindestalter von 15 Jahren auch für den Fischereisektor gilt. Da jedoch Fischereiarbeit als gefährlich betrachtet werden sollte, müßte sie Personen unter 18 Jahren verboten sein, wenn sie ihrer Natur nach oder aufgrund der Umstände, unter denen sie verrichtet wird, eine Gefahr für die Gesundheit, die Sicherheit oder die Sittlichkeit von Kindern darstellt. Die Fischerei hat – zumindest auf See –

<sup>4</sup> IAA: *Note in the proceedings*, Dreigliedrige Tagung über den Arbeitsschutz in der Fischereiindustrie, Genf, 13.-17. Dez. 1999.

einige der für gefährliche Arbeit typischen Merkmale, wie sie insbesondere in Absatz 3 der Empfehlung Nr. 190 beschrieben sind: Arbeit in engen Räumen b) oder einer ungesunden Umgebung (Temperatur, Lärm, Vibrationen, d), Arbeit mit gefährlichen Maschinen, Ausrüstungen oder Werkzeugen c), manuelle Handhabung oder manueller Transport von schweren Lasten c), Arbeit unter schwierigen Bedingungen (lange Arbeitszeiten, Nacharbeit, e), lange Aufenthalte auf See, während derer Kinder körperlichem, psychischem oder sexuellem Mißbrauch ausgesetzt sein können a).

*Simbabwe.* ZCTU: Sofern Minderjährige von Erwachsenen begleitet werden.

*Spanien.* Das Mindestalter von 16 Jahren entspricht Artikel 1 des Übereinkommens Nr. 138, demzufolge die Mitgliedstaaten das Mindestalter für die Zulassung zur Beschäftigung oder Arbeit fortschreitend anheben sollten. Da jedoch das Fischen zu einer für die Sicherheit und Gesundheit der Arbeitnehmer gefährlichen Tätigkeit erklärt worden ist, sollten Minderjährige nicht zu dieser Tätigkeit zugelassen werden.

*Sri Lanka.* UFFC: Ein Mindestalter von mehr als 15 Jahren würde Schulabgänger aus Fischerfamilien des rechtmäßigen Anspruchs auf Arbeit berauben.

*Trinidad und Tobago.* NATUC: Ein Mindestalter von 15 Jahren entspricht dem Übereinkommen Nr. 138.

*Venezuela.* Je nach der Art der Fischerei könnte das Übereinkommen auch Personen unter 18 Jahren eine Chance geben, sofern die Arbeitsbedingungen überwacht werden.

*Vereinigtes Königreich.* Das Mindestalter von 16 Jahren entspricht der Gesetzgebung im Vereinigten Königreich sowie den EU-Vorschriften. Das Vereinigte Königreich hat das Übereinkommen Nr. 138 ratifiziert.

TUC: Das Vereinigte Königreich gehört zu den mehr als 130 Mitgliedstaaten, die sowohl das Übereinkommen Nr. 138 als auch das Übereinkommen (Nr. 182) über die schlimmsten Formen der Kinderarbeit, 1999, ratifiziert haben. Die Fischerei ist weltweit ein gefährliches Gewerbe mit einer hohen Raten von Berufsunfällen, Berufskrankheiten und Todesfällen. Angesichts dessen sollte in diesem Sektor das Mindestalter für die Zulassung 18 Jahre betragen.

*Ansichten, die von mehreren Arbeitnehmerverbänden vertreten werden:* CCUOMM, CGT, SOMU, UMAFLUP (Argentinien), SiD (Dänemark), MDU (Ghana), KPI (Indonesien), UNIMPESCOL (Kolumbien), NSZZ Solidarnosc, PSU (Polen), SALFU (Sierra Leone) erklärten, angesichts der Gefährlichkeit der Fischereitätigkeit solle das allgemeine Alter für den Zugang zur Beschäftigung im Einklang mit dem Übereinkommen Nr. 182 18 Jahre betragen. Es sei jedoch wünschenswert, daß junge Menschen, die ausgebildet werden, auch eine Reihe von Aufgaben übernehmen können, um Erfahrungen zu sammeln, allerdings unter der Voraussetzung, daß sie angemessen geschützt sind, z.B. durch einen Lehrvertrag.

*ICMA.* Fischerfamilien sprachen sich mit Nachdruck dafür aus, daß für die Arbeit auf Fischereifahrzeugen Altersgrenzen festgelegt werden.

*ICSF.* 16 Jahre ist in vielen Ländern das Alter, in dem die Schulpflicht endet.

**Fr. B2 c)** *Sollte das Übereinkommen Ausnahmen vorsehen?*

*Bejahend*

*Regierungen:* 39. Argentinien, Australien, Bangladesch, Belgien, Benin, Costa Rica, Dänemark, El Salvador, Estland, Frankreich, Griechenland, Indien, Jamaika, Japan, Kanada, Katar, Republik Korea, Kuba, Kuwait, Libanon, Malawi, Neuseeland, Niederlande, Nigeria, Norwegen, Philippinen, Portugal, Russische Föderation, Saint Vincent und die Grenadinen, Saudi-Arabien, Schweden, Schweiz, Serbien und Montenegro, Simbabwe, Thailand, Tunesien, Ukraine, Vereinigte Arabische Emirate, Vereinigte Staaten.

*Arbeitgeberverbände:* CAPeCA/CALAPA/CAPA (Argentinien), ESA/Estnischer Fischerverband (Estland), MEDEF (Frankreich), COHEP (Honduras), CCIAS (Libanon), NEF (Namibia), EMCOZ (Simbabwe), ECOT (Thailand), ECA (Trinidad und Tobago), USCIB (Vereinigte Staaten).

*Arbeitnehmerverbände:* GTUWA (Ägypten), CCUOMM, CGT, SOMU, UMAFLUP (Argentinien), SiD (Dänemark), Gewerkschaft der Fischereiarbeiter Estlands/Bund der Wasserwegtransportarbeiter Estlands (Estland), MDU (Ghana), SLIMAPG (Guinea), KPI (Indonesien), CAW-Canada, UFAWU-CAW (Kanada), UNIMPESCOL (Kolumbien), FKSU (Republik Korea), FTUS (Libanon), CDT (Marokko), APOM (Panama), NSZZ Solidarnosc, PSU (Polen), RPRRKh (Russische Föderation), SALFU (Sierra Leone), NCTL (Thailand), TUC (Vereinigtes Königreich).

*Sonstige:* CCE (Belgien), PVIS (Niederlande), ICMA, ICSF.

*Verneinend*

*Regierungen:* 40. Ägypten, Algerien, Bahrain, Belarus, Brasilien, Bulgarien, Burundi, China, Ecuador, Eritrea, Fidschi, Deutschland, Guatemala, Honduras, Indonesien, Islamische Republik Iran, Irland, Island, Italien, Kroatien, Lettland, Malaysia, Mauritius, Mexiko, Mosambik, Myanmar, Namibia, Nicaragua, Oman, Panama, Rumänien, Spanien, Arabische Republik Syrien, Trinidad und Tobago, Tschechische Republik, Türkei, Ungarn, Venezuela, Vereinigtes Königreich, Zypern.

*Arbeitgeberverbände:* EFE (Eritrea), LEC (Lettland), CCIAB (Libanon).

*Arbeitnehmerverbände:* CGT (Brasilien), CSG (Gabun), JSU (Japan), PPDIV (Kroatien), NUNW (Namibia), ZZMiR (Polen), Bund der Gewerkschaften des Fischereisektors (Portugal), CNS Cartel Alfa (Rumänien), SGB (Schweiz), ZCTU (Simbabwe), UFFC (Sri Lanka), SWTUF (Sudan), NATUC (Trinidad und Tobago).

*Sonstige:* AGCI PESCA, Confcooperative (Italien).

*Sonstige*

*Regierungen:* 2. Finnland, Litauen.

*Kommentare*

*Costa Rica.* Das INS stimmt nicht zu.

*Österreich.* Ausnahmen vom Mindestalter 15 Jahre sollten keinesfalls vorgesehen werden. Wenn das Mindestalter mit 18 Jahren festgelegt ist, kann es auch Ausnahmen für bestimmte Fischereifahrzeuge und bestimmte (leichte) Tätigkeiten geben.

*Oman.* Das Ministerium für Landwirtschaft und Fischerei stimmt zu.

**Fr. B2 d)** *Wenn ja, bitte angeben.*

*Argentinien, CAPeCA/CALAPA/CAPA, SOMU (Argentinien), Australien, Belgien, Benin, Brasilien, Dänemark, Gewerkschaft der Fischereiarbeiter Estlands/Bund der Wasserwegtransportarbeiter Estlands (Estland), Griechenland, COHEP (Honduras), Indien, Kanada, Kuba, NEF (Namibia), PVIS (Niederlande), Nigeria, Norwegen, Russische Föderation, RPRRKh (Russische Föderation) gaben Praktikantenstellen als Ausnahmen an.*

*Costa Rica, El Salvador, Irland, Japan, JSU (Japan), Kanada, CAW-Canada (Kanada), Katar, Republik Korea, FKSU (Republik Korea), Oman, EMCOZ (Simbabwe), ECA (Trinidad und Tobago), Tunesien, Vereinigte Staaten, USCIB (Vereinigte Staaten) halten es für wünschenswert, die – vorwiegend im handwerklichen Sektor – von Familienangehörigen betriebenen Fahrzeuge auszunehmen, auf denen Minderjährige unter ständiger Aufsicht arbeiten; hier könne davon ausgegangen werden, daß die Arbeit nicht gefährlich ist.*

*Ägypten.* GSWAI: Kinder von mindestens zwölf Jahren, die in sicheren Gewässern ausgebildet werden.

GTUWA: Kinder im Alter von mindestens zwölf Jahren, die in „sicheren“ Gewässern angelernt worden sind.



*Australien.* Die im Übereinkommen Nr. 138 genannten Ausnahmen sollten berücksichtigt werden.

*Bangladesch.* Selbständig erwerbstätige Fischereiarbeiter.

*Dänemark.* Junge Menschen im Alter von 16 bis 18 Jahren müßten geschützt werden. Innerstaatliche Rechtsvorschriften sollten sie vor gesundheitsschädlichen Arbeitsbedingungen an Bord schützen. Außerdem müßten sie die Möglichkeit haben, an Bord zu arbeiten, wenn Seefahrtzeit Teil der Berufsausbildung für Fischer ist. Der junge Fischer und der Reeder sollten ein Ausbildungsprogramm vereinbaren, das dem von der zuständigen Behörde anerkannten staatlichen Ausbildungsprogramm entspricht. Dies steht im Einklang mit den in Übereinkommen Nr. 180 enthaltenen Bestimmungen für die Handelsflotte.

*Estland.* Auszubildende während ihrer seeberuflichen Ausbildung (Alter mindestens 15 Jahre) sowie Personen, die auf einem Fischereifahrzeug der Kategorie "C" oder "E" tätig sind (Alter mindestens 16 Jahre).

Estnischer Reederverband (ESA)/Estnischer Fischerverband: Ausnahmen sollten möglich sein, wenn das Navigationsgebiet begrenzt wird.

*Frankreich.* Personen im Alter von mindestens 15 Jahren während der Schulferien.

*Guinea.* Nationale Fischergewerkschaft Guineas (SLIMAPG): Küstenschiffe.

*Indien.* Schulschiffszöglinge und Auszubildende in der Berufsbildung.

*Republik Korea.* FKSU: Personen unter 18 Jahren sollten nur dann beschäftigt werden, wenn sie über ihre Eignung zu solcher Arbeit ein ärztliches Zeugnis vorgelegt haben, wie es in Übereinkommen (Nr. 16) über die ärztliche Untersuchung der Jugendlichen (Seeschifffahrt), 1921, heißt.

*Libanon.* Das Mindestalter kann auf 16 Jahre festgelegt werden, unter der Voraussetzung, daß die Sicherheit und die Sittlichkeit der Kinder ohne Einschränkungen gewährleistet sind, daß sie angemessene fachliche Unterweisung oder berufliche Ausbildung erhalten haben, und daß sie in Hoheits- oder Küstengewässern und mit dem Einverständnis ihrer Eltern tätig sind.

CCIAS: Ausnahmen sollten nicht vorgesehen werden, doch die Lage einzelner Fischer sollte berücksichtigt werden.

*Malawi.* Das Übereinkommen sollte Ausnahmen erwägen, die durch das kulturelle Umfeld oder den Grad der wirtschaftlichen Entwicklung bedingt sind.

*Namibia.* NEF: Personen, die an einem anerkannten Ausbildungsprogramm teilnehmen (z.B. Schulschiffszöglinge).

*Neuseeland.* Fischereifahrzeuge, die in den Hoheitsgewässern des Flaggenstaates im Einsatz sind.

*Niederlande.* In Übereinstimmung mit den Übereinkommen Nr. 138 und Nr. 182.

*Norwegen.* Um den beruflichen Nachwuchs sicherzustellen, müßten im Rahmen der Ausbildung für junge Leute Ausnahmen gemacht werden. In Norwegen erlaubt eine neue gesetzliche Regelung die Basierung eines größeren Teils der beruflichen Bildung oder auch der gesamten Berufsausbildung auf den Lehrvertrag. Zu Beginn der beruflichen Bildung kann der Auszubildende 15 Jahre alt sein.

*Philippinen.* Personen im Alter von 16 bis 18 Jahren, die eine amtliche Genehmigung des betreffenden Mitgliedstaats erhalten und deren Erziehungsberechtigte ihr Einverständnis erklärt haben.

*Portugal.* Das Mindestalter könnte 15 Jahre betragen, d.h. das Alter, in dem die Schulpflicht endet.

*Saudi-Arabien.* Kleine Fahrzeuge, die ausschließlich tagsüber im Einsatz sind.

*Schweden.* 13- bis 15jährige sollten leichte Arbeiten verrichten dürfen, sofern diese nicht ihrer Gesundheit, ihrer Entwicklung oder ihrem Schulbesuch schaden.

*Schweiz.* Wenn der Aufenthalt auf See kurz ist. Einige Ämter der Bundesverwaltung sind der Auffassung, daß in dem Fall, daß der Fischfang im Sinne des Übereinkommens Nr. 182 als gefährliche Arbeit betrachtet wird, Ausnahmen nur ab dem Alter von 16 Jahren zulässig sind, und auch dann nur, wenn die Gesundheit, die Sicherheit und die Sittlichkeit des Kindes ohne Einschränkung geschützt sind und es eine fachliche Unterweisung oder berufliche Ausbildung für die Arbeit erhalten hat (Artikel 4.1 des Übereinkommens und Absätze 3 und 4 der Empfehlung Nr. 190).

*Serbien und Montenegro.* Fischereifahrzeuge der Kategorie „C“, insbesondere der Klein- und handwerklichen Fischerei.

*Sierra Leone.* SALFU: Das Mindestalter für die Lehre sollte 15 Jahre betragen, damit die Auszubildenden Erfahrungen sammeln können.

*Simbabwe.* Fahrzeuge, die für Freizeit- und Subsistenzfischerei eingesetzt werden.

*Thailand.* Personen nicht unter 15 Jahren mit schriftlicher Erlaubnis der Erziehungsberechtigten.

ECOT: Im Hinblick auf Ausnahmen sollten klare Richtlinien für die Aufsicht und Kontrolle durch die zuständigen Behörden aufgestellt werden.

*Vereinigte Arabische Emirate.* Kinder im Alter von 15 bis 17 Jahren, die während der Schulferien arbeiten, sofern es sich nicht um Hochseefischereifahrzeuge handelt und sofern sie eine Genehmigung der zuständigen Behörden haben.

*Vereinigtes Königreich.* TUC: Wenn den Erfordernissen sowohl des Übereinkommens Nr. 138, Artikel 3 3) als auch der Empfehlung Nr. 190, Absatz 4 Genüge getan ist, sowie unter Hinweis auf die Empfehlungen der Dreigliedrigen Tagung über den Arbeitsschutz in der Fischereiindustrie (1999) erscheint unter bestimmten Umständen eine Zulassung zur Beschäftigung in diesem Sektor ab dem Alter von 16 Jahren – wie es auch für eine vorschriftsmäßige Lehre üblich ist – gerechtfertigt.

*Ansichten, die von mehreren Arbeitnehmerverbänden vertreten werden:* CCUOMM, CGT, UMAFLUP (Argentinien), SiD (Dänemark), MDU (Ghana), KPI (Indonesien), UNIMPESCOL (Kolumbien), NSZZ Solidarnosc, PSU (Polen), LO, TCO (Schweden), SALFU (Sierra Leone) waren der Auffassung, angesichts der Gefährlichkeit der Fischereitätigkeit solle das allgemeine Alter für den Zugang zur Beschäftigung im Einklang mit dem Übereinkommen (Nr. 182) über die schlimmsten Formen der Kinderarbeit, 1999, 18 Jahre betragen. Es sei jedoch wünschenswert, daß junge Menschen, die ausgebildet werden, auch eine Reihe von Funktionen übernehmen können, um Erfahrungen zu sammeln, allerdings unter der Voraussetzung, daß sie angemessen geschützt sind, z.B. durch einen Lehrvertrag.

*ICMA.* Jüngere Familienmitglieder sollten Beihilfen erhalten, um den Beruf auf dem familieneigenen Fahrzeug unter angemessener Aufsicht zu erlernen. Einige Bereiche der Arbeit sollten jedoch Personen von mehr als 18 Jahren vorbehalten sein. Für minderjährige Arbeitnehmer, die auf Fischereifahrzeugen tätig sind, sollten spezielle Richtlinien aufgestellt werden.

*ICSF.* Personen unter 16 Jahren, die im Rahmen ihrer Berufsausbildung oder zusammen mit Angehörigen fischen oder die an einer nicht als gefährlich eingestuften Fischfangtätigkeit teilnehmen, sollten ausgenommen werden.

**Fr. B2 e)** *Sollte das Übereinkommen vorsehen, daß die Arbeit auf bestimmten Fischereifahrzeugen für Personen unter 18 Jahren verboten sein sollte?*

*Bejahend*

*Regierungen:* 54. Ägypten, Algerien, Argentinien, Bahrain, Bangladesch, Belgien, Benin, Brasilien, Burundi, China, Costa Rica, Ecuador, El Salvador, Eritrea, Estland, Fidschi, Finnland, Frankreich, Guatemala, Honduras, Indien, Islamische Republik Iran, Irland, Kanada, Kroatien, Kuba, Kuwait, Litauen, Malawi, Mauritius, Mexiko, Mosambik, Myanmar, Namibia, Neuseeland, Nica-

ragua, Nigeria, Österreich, Oman, Panama, Philippinen, Rumänien, Russische Föderation, Schweiz, Serbien und Montenegro, Simbabwe, Arabische Republik Syrien, Thailand, Tunesien, Ukraine, Ungarn, Venezuela, Vereinigte Staaten, Zypern.

*Arbeitgeberverbände:* CAPeCA/CALAPA/CAPA (Argentinien), EFE (Eritrea), ESA/Estnischer Fischerverband (Estland), COHEP (Honduras), LEC (Lettland), CCIAB, CCIAS (Libanon), NEF (Namibia), EMCOZ (Simbabwe), ECOT (Thailand), ECA (Trinidad und Tobago), USCIB (Vereinigte Staaten).

*Arbeitnehmerverbände:* CCUOMM, CGT, SOMU, UMAFLUP (Argentinien), CGT (Brasilien), SiD (Dänemark), GTUWA (Ägypten), Bund der Wasserwegtransportarbeiter Estlands (Estland), CSG (Gabun), MDU (Ghana), SLIMAPG (Guinea), KPI (Indonesien), JSU (Japan), CAW-Canada, UFAWU-CAW (Kanada), UNIMPESCOL (Kolumbien), PPDIV (Kroatien), CDT (Marokko), NUNW (Namibia), NSU/NSF/DNMF (Norwegen), APOM (Panama), PSU (Polen), Bund der Gewerkschaften des Fischereisektors (Portugal), RPRRKh (Russische Föderation), SALFU (Sierra Leone), UFFC (Sri Lanka), SWTUF (Sudan), NCTL (Thailand), NATUC (Trinidad und Tobago), TUC (Vereinigtes Königreich).

*Sonstige:* CCE (Belgien), AGCI PESCA (Italien), ICMA.

#### *Verneinend*

*Regierungen:* 25. Australien, Belarus, Bulgarien, Dänemark, Griechenland, Indonesien, Island, Italien, Jamaika, Japan, Katar, Republik Korea, Lettland, Libanon, Malaysia, Niederlande, Norwegen, Portugal, Saudi-Arabien, Schweden, Spanien, Tschechische Republik, Türkei, Vereinigte Arabische Emirate, Vereinigtes Königreich.

*Arbeitgeberverband:* MEDEF (Frankreich).

*Arbeitnehmerverbände:* Gewerkschaft der Fischereiarbeiter Estlands (Estland), FKSU (Republik Korea), FTUS (Libanon), NSZZ Solidarnosc (Polen), CNS Cartel Alfa (Rumänien), ZCTU (Simbabwe).

*Sonstige:* Confcooperative (Italien), PVIS (Niederlande), ICSF.

#### *Sonstige*

*Regierungen:* 3. Deutschland, Saint Vincent und die Grenadinen, Trinidad und Tobago.

*Arbeitnehmerverbände:* ZZMiR (Polen), SGB (Schweiz).

### *Kommentare*

In mehreren Antworten wurde vorgeschlagen, Arbeit an Bord von Fischereifahrzeugen auf hoher See auszunehmen (*Australien, Benin, Estland, SLIMAPG (Guinea), Indien, Libanon, Serbien und Montenegro, SWTUF (Sudan), Tunesien, Fabrikschiffe (Benin, Frankreich, TUC (Vereinigtes Königreich), USCIB (Vereinigte Staaten)*)), ferner auch Fischereifahrzeuge der Kategorie „A“ (*Brasilien, COHEP (Honduras), CDT (Marokko), NSU/NSF/DNMF (Norwegen), APOM (Panama), Serbien und Montenegro, UFFC (Sri Lanka)*) oder „B“ (*Brasilien, COHEP (Honduras), APOM (Panama), Serbien und Montenegro, UFFC (Sri Lanka)*)), Fahrzeuge, die sich über lange Zeiträume auf See aufhalten (*Brasilien, Frankreich, Libanon, Serbien und Montenegro, SWTUF (Sudan), TUC (Vereinigtes Königreich)*)), oder Fahrzeuge, die mehr als einen Tag auf See verbringen (*Nigeria, Ukraine*).

*Kuba, Neuseeland, ECOT (Thailand)*. Bei Verboten sind Ausnahmen denkbar, die mit Faktoren wie fachgerechte Ausbildung, Erfahrung und/oder Aufsicht zu begründen wären.

*Ecuador*. Fahrzeuge, die außerhalb der Hoheitsgewässer zum Einsatz kommen.

*Irland*. Die HSA lehnt dies ab.

*Japan*. JSU: Das Einholen der Netze, die Ankerwinde usw.

*Katar*. Viele Familien in Entwicklungsländern haben geringe Einkommen, daher wäre es hilfreich für sie, Minderjährigen Arbeit zu bieten, insbesondere auch angesichts weitverbreiteter Arbeitslosigkeit.

*Lettland*. Der Nationale Fischereiverband stimmt zu.

*Oman*. Das Ministerium für Landwirtschaft und Fischerei schlägt vor, Fischereifahrzeuge auszunehmen, die in internationalen Gewässern im Einsatz sind.

*Portugal*. Es sollte nicht von der Art des Fischereifahrzeugs abhängen, ob Personen unter 18 Jahren zur Arbeit an Bord zugelassen werden, sondern von den Tätigkeiten, die dort verrichtet werden sollen und von dem Ort, an dem dies geschehen soll.

*Schweden*. LO und TCO stimmen zu.

*Schweiz*. Einige Ämter der Bundesverwaltung halten die Fragen B2 e) und B2 f) für überflüssig, wenn man davon ausgeht, daß die Fischerei eine im Sinne des Übereinkommens Nr. 182 gefährliche Tätigkeit und infolgedessen für Personen unter 18 Jahren verboten ist.

*Spanien*. Es ist zu berücksichtigen, daß die Gefahren mit dem Umfeld der Tätigkeit verbunden sind, d.h. die Gefahr des Schiffbruchs, Sturm, Lärm, Vibrationen, Arbeitsrhythmus.

*Sudan.* SWTUF: Fahrzeuge, die in kalten Klimazonen und gefährlichen Regionen zum Einsatz kommen oder die technisch sehr komplex sind.

*Vereinigte Staaten.* Fischereifahrzeuge mit umfangreicher Maschinerie und Fahrzeuge, die mehr als drei Meilen vor der Küste eingesetzt werden.

*Vereinigtes Königreich.* TUC: Auf Fischereifahrzeugen, die sich für längere Zeit auf See aufhalten, ist die Besatzung an die Räumlichkeiten des Arbeitgebers gebunden und hat keine Gelegenheit zu häufigen Besuchen bei der Familie.

*ICMA.* Große, industriell arbeitende Fahrzeuge. Ausnahmen beim Mindestalter sollten nur bei kleinen Familienbetrieben gemacht werden.

*ICSF.* Das Übereinkommen sollte für Personen unter 18 Jahren eher bestimmte Fischfangmethoden verbieten; z.B. das Muro-Ami-Fischen auf den Philippinen.

**Fr. B2 f)** *Sollte das Übereinkommen vorsehen, daß bestimmte Arbeitsarten und Arbeitsbedingungen auf Fischereifahrzeugen für Personen unter 18 Jahren verboten sein sollten?*

*Bejahend*

*Regierungen:* 69. Algerien, Argentinien, Bahrain, Bangladesch, Belarus, Belgien, Benin, Brasilien, Bulgarien, Burundi, China, Costa Rica, Dänemark, Ecuador, El Salvador, Estland, Fidschi, Finnland, Frankreich, Deutschland, Griechenland, Guatemala, Honduras, Indien, Irland, Island, Japan, Kanada, Katar, Republik Korea, Kroatien, Kuba, Kuwait, Lettland, Libanon, Litauen, Mauritius, Mexiko, Mosambik, Myanmar, Namibia, Neuseeland, Nicaragua, Niederlande, Nigeria, Norwegen, Österreich, Oman, Panama, Philippinen, Portugal, Rumänien, Russische Föderation, Saudi-Arabien, Schweden, Schweiz, Serbien und Montenegro, Simbabwe, Arabische Republik Syrien, Thailand, Tschechische Republik, Tunesien, Türkei, Ukraine, Ungarn, Venezuela, Vereinigte Arabische Emirate, Vereinigte Staaten, Zypern.

*Arbeitgeberverbände:* CAPeCA/CALAPA/CAPA (Argentinien), EFE (Eritrea), ESA/Estnischer Fischerverband (Estland), COHEP (Honduras), LEC (Lettland), CCIAB, CCIAS (Libanon), NEF (Namibia), EMCOZ (Simbabwe), ECOT (Thailand), ECA (Trinidad und Tobago), USCIB (Vereinigte Staaten).

*Arbeitnehmerverbände:* GTUWA (Ägypten), CCUOMM, CGT, SOMU, UMAFLUP (Argentinien), CGT (Brasilien), SiD (Dänemark), Gewerkschaft der Fischereiarbeiter Estlands/Bund der Wasserwegtransportarbeiter Estlands (Estland), MDU (Ghana), SLIMAPG (Guinea), KPI (Indonesien), JSU (Japan),

UFAWU-CAW (Kanada), UNIMPESCOL (Kolumbien), FKSU (Republik Korea), FTUS (Libanon), CDT (Marokko), NUNW (Namibia), APOM (Panama), NSZZ Solidarnosc, PSU, ZZMiR (Polen), Bund der Gewerkschaften des Fischereisektors (Portugal), CNS Cartel Alfa (Rumänien), RPRRKh (Russische Föderation), SALFU (Sierra Leone), ZCTU (Simbabwe), UFFC (Sri Lanka), SWTUF (Sudan), NCTL (Thailand), NATUC (Trinidad und Tobago), TUC (Vereinigtes Königreich).

*Sonstige:* CCE (Belgien), AGCI PESCA (Italien), PVIS (Niederlande), ICMA, ICSF.

#### *Verneinend*

*Regierungen:* 11. Australien, Eritrea, Indonesien, Islamische Republik Iran, Italien, Jamaika, Malawi, Malaysia, Saint Vincent und die Grenadinen, Spanien, Vereinigtes Königreich.

*Arbeitgeberverbände:* MEDEF (Frankreich), Norwegischer Fischereireeder-Verband/Trawler-Verband (Norwegen).

*Arbeitnehmerverbände:* CSG (Gabun), CAW-Canada (Kanada).

*Sonstige:* Confcooperative (Italien).

#### *Sonstige*

*Regierungen:* 2. Ägypten, Trinidad und Tobago.

*Arbeitnehmerverbände:* PPDIV (Kroatien), SGB (Schweiz).

#### *Kommentare*

GTUWA (Ägypten), *Algerien, Brasilien, Costa Rica, Estland*, ESA/Estnischer Fischerverband (Estland), *Frankreich, Griechenland, Irland (HSA), Island, Japan*, JSU (Japan), *Kanada, Katar, Republik Korea*, FKSU (Republik Korea), *Mauritius*, CDT (Marokko), *Mosambik, Namibia, Nicaragua, Norwegen*, NSZZ Solidarnosc (Polen), *Portugal, Russische Föderation, Schweden, Schweiz*, EMCOZ (Simbabwe), UFFC (Sri Lanka), SWTUF (Sudan), *Thailand*, ECA (Trinidad und Tobago), *Tschechische Republik, Tunesien, Ukraine, Vereinigte Arabische Emirate, Vereinigte Staaten*, USCIB (Vereinigte Staaten). Personen unter 18 Jahren sollten von gefährlicher Arbeit und zu großer Verantwortung ausgenommen werden: z.B. von gesundheitlich oder psychisch schädlicher oder schwerer Arbeit, von Streß, Nachtarbeit, Unterwasserarbeit und der Arbeit mit Hebemaschinerie. In einigen Antworten wurde unterstrichen, Jugendliche sollten nicht an langen Fahrten teilnehmen und generell keine Arbeiten verrichten, die ihre Entwicklung beeinträchtigen könnten.

*Ägypten.* GTUWA: Navigation, Wache, Instandhaltungsarbeiten unter Wasser.

*Australien.* Bestimmte Grade und Arten von Tätigkeiten auf Fahrzeugen (z.B. Bootsführer, Kapitän, Obermaschinist, Taucher).

*Estland.* ESA/Estnischer Fischerverband: Arbeiten an Deck.

*Irland.* Die Schifffahrtsaufsichtsbehörde empfiehlt einen Verweis auf die einschlägige EU-Richtlinie.

*Mexiko.* Arbeit als Kohlenzieher oder Heizer.

*Niederlande.* Das Übereinkommen sollte die Mindestaltervorschriften des Internationalen Übereinkommens über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst des Personals von Fischereifahrzeugen (STCW-F) sowie die EU-Regelungen zur Arbeitszeit Minderjähriger übernehmen.

*Norwegen.* Norwegen hat das Übereinkommen Nr. 182 ratifiziert. Die Regierung lehnt Zweifachregelungen in derartigen Angelegenheiten ab und ersucht darum, daß die Verpflichtungen in diesem Bereich die gleichen sind und/oder daß bei Staaten, die das Übereinkommen Nr. 182 ratifiziert haben und es auf Fischer anwenden, anerkannt wird, daß sie die Anforderungen des neuen Übereinkommens erfüllen. Außerdem sollte vorgeschrieben werden, daß mögliche Gefahren ermittelt werden und ein Plan aufgestellt wird, wie diese Gefahren bei allen Tätigkeiten an Bord vermieden werden können.

*Panama.* APOM: Alle Arten von Fischereifahrzeugen, auf denen Anlagen und spezielle chemische Substanzen usw. eingesetzt werden und zu überwachen sind.

*Saudi-Arabien.* Betätigung von Winden bei der Schleppnetzfisherei sowie Aufenthalt auf Schuten über Nacht und fern vom Mutterschiff.

*Serbien und Montenegro.* Arbeiten mit gefährlichem Fanggerät, z.B. Langleinen.

*Spanien.* Auf einem Fischereifahrzeug gibt es immer Gefahren, unabhängig von seiner Größe, seinem Einsatzgebiet und der Dauer des Aufenthalts auf See.

*Arabische Republik Syrien.* Im Fall derer, die strafrechtlich verfolgt werden, und aus Sicherheitsgründen.

*Ungarn.* Überstunden.

*Vereinigte Arabische Emirate.* Arbeiten, die die manuelle Handhabung von Lasten erfordern oder die in großer Hitze oder über sehr lange Zeiträume hinweg verrichtet werden.

*Vereinigtes Königreich.* Pauschale Verbote sind nicht sinnvoll. Die Befähigung junger Menschen (16 bis 18 Jahre) zu bestimmten Arten von Arbeit sollte anhand einer



Risikobewertung ermittelt werden, wie dies im Vereinigten Königreich der Fall ist. Das Vereinigte Königreich hat das Übereinkommen Nr. 182 ratifiziert.

TUC: Darüber hinaus könnte die Risikobewertung auch im Hinblick auf einige potentiell gefährliche Aufgaben vorgenommen werden. Außerdem wäre zu prüfen, ob Personen unter 18 Jahren die Arbeit auf Fischereifahrzeugen verboten werden sollte, wenn bekannt oder zu erwarten ist, daß die Wetterlage Gefahren mit sich bringt, z.B. Hochseefischerei im Winter oder bei anderen extremen Witterungsbedingungen.

*Ansichten, die von mehreren Arbeitnehmerverbänden vertreten werden:* CCUOMM, CGT, SOMU, UMAFLUP (Argentinien), SiD (Dänemark), MDU (Ghana), KPI (Indonesien), UNIMPESCOL (Kolumbien), NSZZ Solidarnosc, PSU (Polen), SALFU (Sierra Leone), RPRRKh (Russische Föderation), TUC (Vereinigtes Königreich) erklärten, andernfalls verstoße eine Industrie, die als „gefährlich“ eingestuft sei, gegen das Übereinkommen Nr. 182. Dies ist der Fall bei gefährlichen Aufgaben, Wache und anderen nicht beaufsichtigten Arbeiten.

*ICMA.* Arbeit sollte in Kategorien eingeteilt werden. Tätigkeiten, die besonders beschwerlich oder gefährlich, giftig oder schmerzhaft sind, sollten verboten werden.

*ICSF.* Arbeit an Deck bei rauhem, kaltem oder stürmischem Wetter, und Arbeit in den Laderäumen.

Die große Mehrheit der Staaten (78 von 83) wünscht, daß das Übereinkommen eine Bestimmung über das Mindestalter für die Arbeit an Bord von Fischereifahrzeugen enthält.

Während die Mehrheit (43) sich für ein Mindestalter von 18 aussprach, befürwortete eine erhebliche Anzahl (31) ein Mindestalter von 16 und eine etwas kleinere Anzahl (9) ein Alter von 15. Mehrere Staaten legten ihre Gründe für das Erfordernis eines Mindestalters dar: die Gefährlichkeit der Fischerei, die Schwierigkeit und die Anforderungen des Berufs, die Tatsache, daß es wichtig ist, Fischer zu haben, die einen bestimmten Grad der geistigen und körperlichen Reife erreicht haben oder die ihre Rechte, Verantwortlichkeiten und die Sicherheitsvorschriften verstehen. Mehrere wiesen darauf hin, daß das Mindestalter nicht unter dem Schulentlassungsalter liegen sollte, damit ihre Ausbildung nicht beeinträchtigt wird; andere verwiesen auf die Bedeutung einer Abstimmung des Mindestalters auf das Schulentlassungsalter, um eine Lücke zwischen der Schulpflicht und der Arbeit im Fischereisektor zu vermeiden. Es wurde darauf hingewiesen, daß Fischer ihren Beruf oft von ihren Eltern lernten und daß dies berücksichtigt werden sollte. In einigen Antworten wurde darauf aufmerksam gemacht, daß das Mindestalter von 15 oder 16 mit dem Übereinkommen Nr. 138 in Einklang steht; andere hielten 18 Jahre für angemessener, da aufgrund der Gefährlichkeit der Fischerei Artikel 3 des Übereinkommens Nr. 138 und/oder das Übereinkommen Nr. 182 sowie die Empfehlung Nr. 190 anwendbar sind.

Die Staaten sprachen sich zu nahezu gleichen Teilen (39 dafür; 40 dagegen) dafür bzw. dagegen aus, daß das Übereinkommen Ausnahmen vorsehen sollte. In einigen Antworten wurde vorgeschlagen, daß die Ausnahmen den Übereinkommen Nr. 138 und 182 entsprechen sollten, die auf den Schutz der Gesundheit, Sicherheit und Sittlichkeit des Kindes abzielen. Ausnahmen wurden für Jugendliche in der Ausbildung oder in der Lehre angeregt. Es wurde ferner angeregt, daß vorgeschrieben werden könnte, daß Jugendliche vom Arbeitgeber oder vom Staat im voraus eine obligatorische Ausbildung vor Aufnahme der Tätigkeit auf See erhalten müssen. In einigen Antworten wurden Ausnahmen für kleine Fahrzeuge, Tagesfischerei, handwerkliche Fischerei oder Fischerei in Flüssen, Binnengewässern und Küstengebieten angeregt. In einer Antwort wurden Ausnahmen aufgrund kultureller oder wirtschaftlicher Faktoren verlangt. Einige regten Ausnahmen an für Jugendliche, die auf familienbetriebenen Schiffen tätig sind oder die unter angemessener Aufsicht arbeiten, oder wenn ein Elternteil oder der Vormund seine schriftliche Einwilligung gibt. Andere waren der Auffassung, daß Arbeit während der Schulferien gestattet werden könnte. Manche gaben an, daß die Ausnahmen weder Nachtarbeit noch Arbeit während der Ferien gestatten sollten.

Eine Mehrheit der Staaten (54) sprach sich dafür aus, Arbeit von Personen unter 18 Jahren auf bestimmten Fischereifahrzeugen zu verbieten, wie Hochseefahrzeuge, Fahrzeuge, die lange Zeit auf See bleiben, Fabriksschiffe, in den Gebieten „A“ oder „B“ eingesetzte Schiffe, in gefährlichen Gebieten oder kalten Klimaten eingesetzte Fahrzeuge und Fahrzeuge mit bestimmten Arten von Maschinen.

Eine große Mehrheit (69) sprach sich auch für ein Verbot bestimmter Arbeitsarten und -bedingungen aus. Dazu gehörten: körperlich oder psychologisch ungesunde, schwierige oder gefährliche Arbeit, bestimmte leitende Stellungen, Arbeit ohne Aufsicht (z.B. Wachegehen), Wartungsarbeiten im Wasser, Einsatz von Hebevorrichtungen, schwierige Deckarbeit, Nachtarbeit, Tauchen, Betrieb von gefährlichen Maschinen, Ausrüstungen oder Werkzeugen, manuelle Handhabung oder Beförderung von schweren Lasten, lange Arbeitszeiten, Exposition gegenüber hohen Temperaturen, Arbeit im Fischladeraum, Arbeit mit toxischen oder schädlichen Chemikalien oder Arbeit an Deck bei rauen, kalten und/oder windigen Seeverhältnissen. In einigen Antworten wurde angeregt, daß Beschränkungen der Arbeit von Jugendlichen auf einer Risikoabschätzung beruhen sollten.

Das Amt hat ein Mindestalter von 16 Jahren vorgeschlagen, da sich die Mehrheit der Regierungen in ihren Antworten für ein Mindestalter von 16 oder 18 Jahren ausgesprochen hat und da dies im Einklang mit den auf der Dreigliedrigen Sachverständigentagung über Arbeitsnormen für den Fischereisektor geäußerten Auffassungen im Einklang stand. Das Amt hat auch den von Arbeitgebervertretern auf der Dreigliedrigen Tagung zum Ausdruck gebrachten Auffassungen Rechnung getragen, daß Wiederholungen der Bestimmungen in den

Übereinkommen Nr. 138 oder 182 und der Empfehlung Nr. 190 vermieden müßten.

### B3. ÄRZTLICHE UNTERSUCHUNG

**Fr. B3 a)** *Sollte das Übereinkommen vorsehen, daß Personen, die an Bord von Fischereifahrzeugen arbeiten, sich einer ärztlichen Erstuntersuchung und anschließend regelmäßigen Untersuchungen unterziehen sollten?*

*Bejahend*

*Regierungen:* 75. Ägypten, Algerien, Argentinien, Australien, Bahrain, Bangladesch, Belarus, Belgien, Benin, Brasilien, Bulgarien, Burundi, China, Costa Rica, Dänemark, Ecuador, El Salvador, Eritrea, Estland, Fidschi, Finnland, Frankreich, Deutschland, Griechenland, Guatemala, Honduras, Islamische Republik Iran, Irland, Island, Italien, Jamaika, Japan, Kanada, Katar, Republik Korea, Kroatien, Kuba, Kuwait, Lettland, Libanon, Litauen, Malawi, Malaysia, Mauritius, Mexiko, Mosambik, Myanmar, Namibia, Neuseeland, Nicaragua, Niederlande, Norwegen, Österreich, Oman, Panama, Philippinen, Portugal, Rumänien, Russische Föderation, Saudi-Arabien, Schweden, Serbien und Montenegro, Simbabwe, Spanien, Arabische Republik Syrien, Trinidad und Tobago, Tschechische Republik, Tunesien, Türkei, Ukraine, Ungarn, Venezuela, Vereinigte Arabische Emirate, Vereinigtes Königreich, Zypern.

*Arbeitgeberverbände:* CAPECA/CALAPA/CAPA (Argentinien), EFE (Eritrea), ESA/Estnischer Fischerverband (Estland), MEDEF (Frankreich), COHEP (Honduras), LEC (Lettland), CCIAB, CCIAS (Libanon), NEF (Namibia), EMCOZ (Simbabwe), ECOT (Thailand), ECA (Trinidad und Tobago).

*Arbeitnehmerverbände:* GTUWA (Ägypten), CCUOMM, CGT, SOMU, UMAFLUP (Argentinien), CGT (Brasilien), SiD (Dänemark), Gewerkschaft der Fischereiarbeiter Estlands/Bund der Wasserwegtransportarbeiter Estlands (Estland), CSG (Gabun), MDU (Ghana), SLIMAPG (Guinea), KPI (Indonesien), JSU (Japan), CAW-Canada, UFAWU-CAW (Kanada), UNIMPESCOL (Kolumbien), FKSU (Republik Korea), PPDIV (Kroatien), CDT (Marokko), NUNW (Namibia), APOM (Panama), NSZZ Solidarnosc, PSU, ZZMiR (Polen), Bund der Gewerkschaften des Fischereisektors (Portugal), CNS Cartel Alfa (Rumänien), RPRRKh (Russische Föderation), SGB (Schweiz), SALFU (Sierra Leone), ZCTU (Simbabwe), UFFC (Sri Lanka), SWTUF (Sudan), NCTL (Thailand), NATUC (Trinidad und Tobago), TUC (Vereinigtes Königreich).

*Sonstige:* CCE (Belgien), AGCI PESCA, Confcooperative (Italien), PVIS (Niederlande), ICMA, ICSF, IMHA.

*Verneinend*

*Regierungen:* 4. Indonesien, Saint Vincent und die Grenadinen, Schweiz, Vereinigte Staaten.

*Arbeitgeberverband:* USCIB (Vereinigte Staaten).

*Sonstige*

*Regierungen:* 3. Indien, Nigeria, Thailand.

*Arbeitnehmerverband:* FTUS (Libanon).

*Kommentare*

*Ägypten, Algerien, Bahrain, Bulgarien, Burundi, INS (Costa Rica), Eritrea, Fidschi, CSG (Gabun), SLIMAPG (Guinea), Jamaika, Katar, Nationaler Fischereirat (Lettland), CDT (Marokko), Mauritius, Mosambik, Namibia, NEF, NUNW (Namibia), Nigeria, Oman, CNS Cartel Alfa (Rumänien), Saudi-Arabien, Serbien und Montenegro, Simbabwe, Spanien, Vereinigte Arabische Emirate* unterstützen ärztliche Erstuntersuchung und regelmäßige weitere Untersuchungen, um die Tauglichkeit für die Arbeit in der schwierigen Umgebung auf See zu gewährleisten. In einigen Antworten wird auch die Notwendigkeit unterstrichen, sicherzustellen, daß ansteckende Krankheiten sich nicht an Bord verbreiten oder auf den Fang übertragen werden. Diesbezügliche Maßnahmen würden sowohl den Arbeitnehmern als auch den Arbeitgebern zugute kommen.

*Argentinien.* CCUOMM: Die Vorschriften zur ärztlichen Erstuntersuchung und zu den nachfolgenden Untersuchungen sollten mit den WHO/IAO-Richtlinien für die Durchführung von Tauglichkeitsuntersuchungen für Seeleute vor Aufnahme der Beschäftigung auf See und in regelmäßigen Zeitabständen im Einklang stehen.

*Australien.* Solche Bestimmungen sollten durch den Zusatz „soweit angebracht“ präzisiert oder aber in die Empfehlung anstatt in das Übereinkommen aufgenommen werden. Wenn Gesundheitsfragen als Risikofaktoren bei Fischereitätigkeiten betrachtet werden, dann sollten sie bei der Risikobewertung berücksichtigt werden – Erstuntersuchung sowie nachfolgende regelmäßige ärztliche Untersuchungen wären in diesem Rahmen sachdienlich. Die ärztliche Untersuchung darf jedoch nicht dazu benutzt werden, Menschen mit einzelnen gesundheitlichen Beschwerden zu diskriminieren oder von der Beschäftigung auszuschließen.

*Brasilien.* Jeder brasilianische Arbeitnehmer mit Arbeitsvertrag muß sich auf Kosten des Arbeitgebers einer ärztlichen Erstuntersuchung, regelmäßigen Untersuchungen sowie einer Untersuchung am Ende des Arbeitsverhältnisses unterziehen. Dies gilt auch für Fischer.

*Griechenland.* Im Einklang mit den Bestimmungen des Übereinkommens (Nr. 73) über die ärztliche Untersuchung der Schiffsleute, 1946.

*Honduras.* COHEP: Die Länder sollten eine ärztliche Erstuntersuchung sowie eine jährliche Aktualisierung der Unterlagen vorschreiben.

*Indien.* Arbeitskräfte, die ein Zeugnis erworben haben, sowie andere ausgebildete Besatzungsmitglieder, die an Bord von Fischereifahrzeugen der Kategorie „A“ und „B“ von mehr als 20m GL tätig sind, sollten sich einer ärztlichen Erstuntersuchung und anschließend regelmäßigen Untersuchungen unterziehen

*Irland.* Ein 1996 veröffentlichter Bericht des Ausschusses für die Sicherheit auf Fischereifahrzeugen empfahl, daß sich alle Kandidaten für Befähigungszeugnisse laut Besatzungsvorschriften einer gründlichen ärztlichen Tauglichkeitsuntersuchung sowie in der Folge jährlich zwei ärztlichen Untersuchungen unterziehen müssen.

*Republik Korea.* Die Regierung verweist auf das Übereinkommen Nr. 73, demzufolge die Gültigkeitsdauer des ärztlichen Zeugnisses, gerechnet vom Zeitpunkt der Ausstellung, höchstens zwei Jahre beträgt. Läuft die Gültigkeitsdauer eines Zeugnisses während einer Fahrt ab, so bleibt es bis zum Ende der Fahrt in Kraft.

*Libanon.* Für Personen bis zum Alter von 21 Jahren sollte die ärztliche Untersuchung vorgeschrieben sein; anschließend sollte es jedem Signatarstaat anheimgestellt sein festzulegen, wer zu solcher Arbeit zugelassen ist.

CCIAB: Die Kosten sollten vom Arbeitgeber getragen werden.

FTUS: Bestellte Ärzte sollten diejenigen Arbeitnehmer im Fischereisektor, die dies benötigen, kostenlos untersuchen.

*Malaysia.* Es ist wichtig, den Gesundheitszustand der an Bord befindlichen ausländischen Besatzungsmitglieder insbesondere im Hinblick auf ansteckende Krankheiten zu prüfen.

*Nicaragua.* Aus der Fischerei ausscheidende Arbeitnehmer sollten ärztlich untersucht werden.

*Norwegen.* Das Übereinkommen muß den Mitgliedstaaten die Möglichkeit geben, die einschlägigen Vorschriften derjenigen Übereinkommen anzuwenden, deren Gegenstand vor allem Seeleute sind.

*Panama.* APOM: Der Zeitraum zwischen den Untersuchungen sollte nicht länger als ein Jahr betragen.

*Portugal.* Jeder Staat sollte eine Liste von Ärzten und Gesundheitsdiensten aufstellen und auf dem neuesten Stand halten, welche die Arbeitnehmer konsultieren können.

*Russische Föderation.* Dies sollte eine Voraussetzung der Einstellung sein.

*Saint Vincent und die Grenadinen.* Eine ärztliche Erstuntersuchung wäre nur bei Fahrzeugen von mehr als 24m Länge sinnvoll.

*Schweiz.* In Entwicklungsländern ist eine solche Untersuchung nicht wirklich praktikabel.

*Simbabwe.* ZCTU: So können sie für berufsbedingte Erkrankungen entschädigt werden.

*Thailand.* NCTL: Die ärztliche Untersuchung sollte mindestens einmal im Jahr stattfinden.

*Trinidad und Tobago.* NATUC: Später auftretende gesundheitliche Probleme wären leichter von anderen zu unterscheiden.

*Vereinigte Staaten.* In den Vereinigten Staaten müssen sich Mitglieder der Besatzung eines Fischereifahrzeugs nicht einer ärztlichen Untersuchung unterziehen. In manchen Fällen sind ärztliche Untersuchungen für amtlich zugelassene Besatzungsmitglieder vorgeschrieben.

USCIB: Beim Anheuern an abgelegenen Orten könnte diese Vorschrift mangels geeigneter medizinischer Einrichtungen oder in medizinisch unterversorgten Gebieten nicht eingehalten werden, oder ihre Einhaltung würde eine ungebührliche finanzielle Belastung für den die Kosten tragenden Bewerber bzw. Arbeitgeber darstellen. Größere hochseetüchtige Fahrzeuge jedoch müssen qualifiziertes Personal an Bord haben. Die Ausgabe und Verlängerung ihrer amtlichen Zulassung ist mit einer ärztlichen Untersuchung und einem Drogentest verbunden.

*Vereinigtes Königreich.* TUC: Unabhängig vom Gesundheitsversorgungsbedarf des einzelnen Besatzungsmitglieds ist ein guter Gesundheitszustand der Besatzung eine wichtige Voraussetzung ihrer Sicherheit auf See.

*Ansichten, die von mehreren Arbeitnehmerverbänden vertreten werden:* CCUOMM, CGT, SOMU, UMAFLUP (Argentinien), SiD (Dänemark), MDU (Ghana), KPI (Indonesien), JSU (Japan), UNIMPESCOL (Kolumbien), NSZZ Solidarnosc, PSU (Polen), RPRRKh (Russische Föderation), SALFU (Sierra Leone) und TUC (Vereinigtes Königreich) erklärten, daß der Zugang zu ärztlicher Versorgung an Land nicht als gesichert betrachtet werden kann. Darüber hinaus sei das Fischereigewerbe gefährlich; die Arbeit werde häufig unter schwierigen Bedingungen von kleinen Besatzungen geleistet, bei denen es auf jedes Mitglied ankomme.

*ICMA.* Untersuchungen sollten mindestens alle zwei Jahre stattfinden. Personen mit Navigationsaufgaben sollten auf Farbenblindheit untersucht werden.

*ICSF.* In Staaten, in denen Fischer und Fischerinnen sich solche Untersuchungen nicht leisten können, sollten die Kosten vom Staat getragen werden.

*IMHA.* Die Vorschriften zu ärztlichen Untersuchungen und Zeugnissen sollten sich nach den Bestimmungen richten, die für andere Seeleute gelten und die regelmäßige und tätigkeitsspezifische Untersuchungen vorschreiben, um die Tauglichkeit für die Arbeit auf See ermitteln. Die WHO/IAO-Richtlinien für die Durchführung von Tauglichkeitsuntersuchungen für Seeleute vor Aufnahme der Beschäftigung auf See (1997), die in Zusammenarbeit mit der IMHA möglicherweise zu aktualisieren und weiterzuentwickeln sind, sollten befolgt werden; autorisierte Ärzte sollten die Tauglichkeit für den Eintrag in die Musterrolle je nach dem Gesundheitszustand des Fischers sowie nach der betreffenden Arbeit, Navigation usw. adaptieren oder einschränken. Ein Ausschluß von Fischern mit der Begründung, sie seien nicht länger als drei Tage auf See (Übereinkommen (Nr. 113) über die ärztliche Untersuchung (Fischer), 1959), ist heute angesichts vielfältiger Arbeitsschutzmaßnahmen und andersartiger Navigationsbedingungen nicht mehr gerechtfertigt.

**Fr. B3 b)** *Sollte das Übereinkommen Ausnahmen von diesem Erfordernis vorsehen?*

*Bejahend*

*Regierungen:* 19. Australien, Costa Rica, Dänemark, Eritrea, Indien, Islamische Republik Iran, Jamaika, Japan, Kanada, Libanon, Malaysia, Niederlande, Oman, Saint Vincent und die Grenadinen, Saudi-Arabien, Schweden, Tunesien, Türkei, Vereinigte Arabische Emirate.

*Arbeitgeberverbände:* COHEP (Honduras), Norwegischer Fischereiverband/Trawler-Verband (Norwegen), ECOT (Thailand), ECA (Trinidad und Tobago), USCIB (Vereinigte Staaten).

*Arbeitnehmerverbände:* GTUWA (Ägypten), CAW-Canada (Kanada), CDT (Marokko), UFFC (Sri Lanka).

*Sonstige:* PVIS (Niederlande), ICMA, ICSF.

*Verneinend*

*Regierungen:* 57. Ägypten, Algerien, Argentinien, Bahrain, Bangladesch, Belarus, Belgien, Benin, Brasilien, Bulgarien, Burundi, China, Ecuador, Estland, Fidschi, Finnland, Frankreich, Deutschland, Griechenland, Guatemala, Honduras, Indonesien, Irland, Island, Italien, Katar, Republik Korea, Kuba, Kuwait, Lettland, Litauen, Malawi, Mauritius, Mexiko, Mosambik, Myanmar, Namibia, Neuseeland, Nicaragua, Nigeria, Norwegen, Österreich, Philippinen, Portugal, Rumänien, Russische Föderation, Serbien und Montenegro, Simbabwe, Spanien, Arabische Republik Syrien, Trinidad und Tobago, Tschechische Republik, Ukraine, Ungarn, Venezuela, Vereinigtes Königreich, Zypern.

*Arbeitgeberverbände:* CAPeCA/CALAPA/CAPA (Argentinien), EFE (Eritrea), ESA/Estnischer Fischerverband (Estland), MEDEF (Frankreich), LEC (Lettland), CCIAB, CCIAS (Libanon), NEF (Namibia), EMCOZ (Simbabwe).

*Arbeitnehmerverbände:* CCUOMM, CGT, SOMU, UMAFLUP (Argentinien), CGT (Brasilien), SiD (Dänemark), Gewerkschaft der Fischereiarbeiter Estlands/Bund der Wasserwegtransportarbeiter Estlands (Estland), CSG (Gabun), MDU (Ghana), SLIMAPG (Guinea), KPI (Indonesien), JSU (Japan), UFAWU-CAW (Kanada), UNIMPESCOL (Kolumbien), FKSU (Republik Korea), PPDIV (Kroatien), FTUS (Libanon), NUNW (Namibia), APOM (Panama), NSZZ Solidarnosc, PSU, ZZMiR (Polen), Bund der Gewerkschaften des Fischereisektors (Portugal), CNS Cartel Alfa (Rumänien), RPRRKh (Russische Föderation), LO (Schweden), TCO (Schweden), SGB (Schweiz), SALFU (Sierra Leone), ZCTU (Simbabwe), SWTUF (Sudan), NCTL (Thailand), NATUC (Trinidad und Tobago), TUC (Vereinigtes Königreich).

*Sonstige:* CCE (Belgien), AGCI PESCA, CONFOOPERATIVE (Italien).

#### *Sonstige*

*Regierungen:* 6. El Salvador, Kroatien, Panama, Schweiz, Thailand, Vereinigte Staaten,

#### *Kommentare*

*Costa Rica.* Das INS stimmt nicht zu.

*Oman.* Das Ministerium für Landwirtschaft und Fischerei stimmt nicht zu.

**Fr. B3 c)** *Wenn ja, geben Sie bitte an, um welche Ausnahmen es sich handeln sollte?*

*Costa Rica, COHEP (Honduras) Indien, Kanada, Saint Vincent und die Grenadinen, Tunesien, Vereinigte Arabische Emirate und ICMA* regen an, kleine, handwerkliche, von Familien betriebene und in Küstennähe im Einsatz befindliche Fahrzeuge auszunehmen.

*Saudi-Arabien, ECA (Trinidad und Tobago), Vereinigte Arabische Emirate* schlagen die Ausnahme der Amateur- und Freizeitfischerei vor.

*Australien.* Tätigkeiten, die diese Bedingung nicht erforderlich machen (z.B. Arbeit am Computer im Gegensatz zu Schleppnetzfischerei), oder Fischereifahrzeuge, die umgehend auf ärztliche Dienste zurückgreifen können.



*Dänemark.* Die gleichen Ausnahmen wie in Übereinkommen Nr. 73 (Artikel 1 und 2).

*Eritrea.* Erkrankungen, die im Fischereisektor unüblich sind.

*Irland.* Die Schifffahrtsaufsichtsbehörde empfiehlt Ausnahmen für bestimmte Fischfangmethoden. Die HSA schlägt Ausnahmen für Besucher, Fischereiverantwortliche, Wartungsverantwortliche usw. vor.

*Jamaika.* Die Art der verrichteten Arbeit sollte berücksichtigt werden.

*Japan.* Arbeitnehmer, die sich nicht regelmäßig einer Untersuchung unterziehen können, weil sie sich während sehr langer Zeiträume auf See befinden.

*Kanada.* CAW-Canada: Fischereifahrzeuge von weniger als 19m Länge.

*Malaysia.* Lokale Besatzungen.

*Niederlande.* Fischereifahrzeuge der Kategorien „B“ und „C“.

*Norwegen.* Der Norwegische Fischereireeder-Verband/Trawler-Verband bevorzugt Ausnahmen für Arbeit während der Ferien und die „Arbeitswochen“ der Mittelschüler.

*Panama.* Dies hängt von der Stelle an Bord des Fischereifahrzeugs oder von der zu verrichtenden Arbeit ab.

*Schweden.* Fahrzeuge unter 20 BT oder Fahrzeuge, die ausschließlich in den Einsatzgebieten „D“ und „E“ tätig sind.

*Sri Lanka.* UFFC: Fahrzeuge der Kategorien „C“, „D“ und „E“.

*Türkei.* Personal, das nicht an der Navigation mitwirkt.

*Vereinigte Staaten.* USCIB: Kleine Fischereibetriebe von weniger als 50 Mitarbeitern. Über die ärztliche Untersuchung von Personen, die nicht an sicherheitsempfindlichen Stellen tätig sind, sollte der Arbeitgeber oder der Kapitän entscheiden.

*ICSF.* Personen, die tagsüber im Fischfang tätig sind.

**Fr. 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?*

*Bejahend*

*Regierungen:* 76. Ägypten, Algerien, Argentinien, Australien, Bahrain, Bangladesch, Belarus, Belgien, Benin, Brasilien, Bulgarien, Burundi, China, Costa Rica, Dänemark, Ecuador, El Salvador, Eritrea, Estland, Fidschi, Finnland, Frankreich, Deutschland, Griechenland, Guatemala, Honduras, Indien, Indonesien, Islamische Republik Iran, Irland, Italien, Jamaika, Japan, Kanada, Katar, Republik Korea, Kroatien, Kuba, Lettland, Libanon, Litauen, Malawi, Mauritius, Mexiko, Mosambik, Myanmar, Namibia, Neuseeland, Nicaragua, Niederlande, Nigeria, Norwegen, Österreich, Oman, Panama, Philippinen, Portugal, Rumänien, Russische Föderation, Saint Vincent und die Grenadinen, Saudi-Arabien, Schweden, Serbien und Montenegro, Simbabwe, Spanien, Arabische Republik Syrien, Trinidad und Tobago, Tschechische Republik, Tunesien, Türkei, Ukraine, Ungarn, Venezuela, Vereinigte Arabische Emirate, Vereinigtes Königreich, Zypern.

*Arbeitgeberverbände:* CAPeCA/CALAPA/CAPA (Argentinien), EFE (Eritrea), ESA/Estnischer Fischerverband (Estland), MEDEF (Frankreich), COHEP (Honduras), LEC (Lettland), CCIAB (Libanon), NEF (Namibia), EMCOZ (Simbabwe), ECOT (Thailand), ECA (Trinidad und Tobago), USCIB (Vereinigte Staaten).

*Arbeitnehmerverbände:* GTUWA (Ägypten), CCUOMM, CGT, SOMU, UMAFLUP (Argentinien), CGT (Brasilien), Gewerkschaft der Fischereiarbeiter Estlands/Bund der Wasserwegtransportarbeiter Estlands (Estland), CSG (Gabun), SLIMAPG (Guinea), JSU (Japan), CAW-Canada, UFAWU-CAW (Kanada), PPDIV (Kroatien), FKSU (Republik Korea), NUNW (Namibia), ZZMiR (Polen), Bund der Gewerkschaften des Fischereisektors (Portugal), RPRRKh (Russische Föderation), SGB (Schweiz), ZCTU (Simbabwe), UFFC (Sri Lanka), SWTUF (Sudan), NCTL (Thailand), NATUC (Trinidad und Tobago).

*Sonstige:* CCE (Belgien), AGCI PESCA, Confcooperative (Italien), PVIS (Niederlande), ICMA, IMHA.

*Verneinend*

*Regierungen:* 4. Island, Malaysia, Schweiz, Vereinigte Staaten.

*Arbeitgeberverband:* CCIAS (Libanon).

*Arbeitnehmerverbände:* SiD (Dänemark), MDU (Ghana), KPI (Indonesien), UNIMPESCOL (Kolumbien), FTUS (Libanon), APOM (Panama), NSZZ Solidarnosc, PSU (Polen), CNS Cartel Alfa (Rumänien), SALFU (Sierra Leone), TUC (Vereinigtes Königreich).

*Sonstige:* ICSF.

*Sonstige*

*Regierungen:* 2. Kuwait, Thailand.

*Arbeitnehmerverband:* CDT (Marokko).

*Kommentare*

*Ägypten.* Zustimmung im Interesse des Fischereipersonals und der Fischereiproduktion.

*Argentinien.* Zentrum der Hochseekapitäne und Offiziere der Handelsmarine (CCUOMM): Dieses Zeugnis sollte den WHO/IAO-Richtlinien für die Durchführung von Tauglichkeitsuntersuchungen für Seeleute vor Aufnahme der Beschäftigung auf See und in regelmäßigen Abständen entsprechen.

CGT: Das Zeugnis sollte von ärztlichem Personal ausgestellt werden, welches von der zuständigen Behörde anerkannt ist.

SOMU: Dies wird nach der ärztlichen Untersuchung des Besatzungsmitglieds ins Seemannsbuch eingetragen.

*Australien.* Es gibt eine Reihe beruflicher Tätigkeiten, die ärztlicher Aufsicht und/oder eines von einem Arzt ausgestellten Tauglichkeitszeugnisses bedürfen, darunter der Einsatz gefährlicher Stoffe und das Tauchen. Bei Fischereifahrzeugen besteht die Möglichkeit, daß sie sich in einiger Entfernung von medizinischer Versorgung befinden.

*Bahrain.* Das ärztliche Zeugnis ist zu befristen (zwei Jahre).

*Brasilien.* Alle im Fischereisektor tätigen Personen, selbst handwerklich arbeitende Fischer, sollten arbeitsmedizinisch untersucht werden; angesichts der großen Risiken bei dieser Tätigkeit sollte der Staat die Kosten übernehmen.

*Burundi.* Das ärztliche Zeugnis sollte alle sechs Monate überprüft werden.

*Costa Rica.* Das INS erklärt, dies sei ein Schutz für den Arbeitnehmer und würde den Arbeitgeber von der Haftung befreien.

*Estland.* Das ärztliche Zeugnis von Angestellten im Alter von unter 21 oder über 50 Jahren sollte nur ein Jahr lang gültig sein.

Gewerkschaft der Fischereiarbeiter Estlands/Bund der Wasserwegtransportarbeiter Estlands: Mit Ausnahme der Einsatzgebiete „D“ und „E“.

*Indien.* Dies sollte für alle Schiffe außerhalb der Hoheitsgewässer vorgeschrieben werden.

*Jamaika.* Dies hängt von der Art der zu verrichtenden Arbeit ab.

*Japan.* JSU: Heute arbeiten Fischer aus vielen verschiedenen Ländern an Bord zusammen; es sollte eine internationale Norm für die Ausstellung ihrer Gesundheitszeugnisse geben.

*Katar.* Bei einigen chronischen Krankheiten (z.B. Herz- und Lungenkrankheiten) ist eine Arbeit auf einem Fischereifahrzeug nicht möglich, da sie zu schwer und zu anstrengend ist.

*Republik Korea.* Das Zeugnis sollte von einem approbierten Arzt unterzeichnet werden.

*Libanon.* Jede Person sollte einen von der zuständigen Behörde ausgefüllten Schein mitführen, auf dem die Blutgruppe, allgemeine Daten zur Person sowie andere Informationen verzeichnet sind.

*Namibia.* Der Staat schreibt das gleiche Gesundheitszeugnis vor wie in der Handelsflotte.

*Nicaragua.* Die Untersuchung sollte gründlich und von hohem technischen Niveau sein, ohne daß der Arbeitnehmer hohe Kosten zu tragen hat; solche Bestimmungen könnten in eine Empfehlung aufgenommen werden.

*Norwegen.* Dies wird gewährleisten, daß nur gesundheitlich taugliche Personen an Bord arbeiten, und damit ist eine wichtige Voraussetzung für die Sicherheit erfüllt. Für Personen, die aus gesundheitlichen Gründen abgelehnt werden, muß das Übereinkommen eine Einspruchsmöglichkeit vorsehen.

*Oman.* Durch behördliche Aufsicht sollte dafür gesorgt werden, daß Reeder von den an Bord von Fischereifahrzeugen arbeitenden Personen Gesundheitszeugnisse verlangen.

*Philippinen.* Dies wäre für Arbeitgeber wie Arbeitnehmer von Vorteil, da gewährleistet wäre, daß nur Personen angeheuert werden, die gesundheitlich tauglich und für die Arbeit geeignet sind, während Erkrankte rechtzeitig behandelt/geheilt werden können.

*Portugal.* Die Gültigkeitsdauer dieses Zeugnisses sollte bei Personen unter 18 und über 50 Jahren kürzer sein.

*Russische Föderation.* Das Übereinkommen sollte eine Bestimmung zur persönlichen Verantwortung des Besatzungsmitglieds enthalten.

*Simbabwe.* Dies entspricht den AS-Maßnahmen.

ZCTU: Die Arbeitstauglichkeit sollte von staatlich anerkanntem medizinischen oder ärztlichen Personal bescheinigt werden.

*Spanien.* Ein solches Zeugnis könnte ersetzt werden durch einen Eintrag mit einer kurzen Zusammenfassung im Personalausweis.

*Sudan.* SWTUF: Im Fall eines Unfalls weist das Zeugnis den Anspruch auf ärztliche Betreuung im Rahmen von Versicherungsleistungen nach. Auf Grundlage des Zeugnisses können die wirklichen Ursachen einer Erkrankung untersucht werden.

*Thailand.* NCTL: Das Zeugnis sollte von einem Arzt oder einen Beamten der Gesundheitsbehörde ausgestellt werden.

*Vereinigte Arabische Emirate.* Das ärztliche Zeugnis von Schiffsführern und Offizieren sollte neben den Ergebnissen der körperlichen Untersuchung auch die Ergebnisse von psychologischen sowie Seh- und Hörtests enthalten.

*Vereinigte Staaten.* USCIB: Sofern nicht die ärztliche Untersuchung die Voraussetzung für eine amtliche Lizenz ist, die an Bord angeschlagen wird.

*Ansichten, die von mehreren Arbeitnehmerverbänden vertreten werden:* CCUOMM, CGT, SOMU, UMAFLUP (Argentinien), SiD (Dänemark), MDU (Ghana), KPI (Indonesien), JSU (Japan), UNIMPESCOL (Kolumbien), NSZZ Solidarnosc, PSU (Polen), SALFU (Sierra Leone) und TUC (Vereinigtes Königreich) erklärten, es solle ein allgemeines ärztliches Zeugnis auf der Grundlage von Frage B3 a) oben eingeführt werden, und nicht verschiedene Zeugnisse für spezifische Funktionen.

*ICMA.* Es könnten Ausnahmen für Familienmitglieder gemacht werden, die in kleinen Familienbetrieben tätig sind. Eine solche Ausnahme könnte jedoch zwecklos sein, wenn die Personen, die nicht über ein Zeugnis verfügen, sich nicht versichern lassen können.

*ICSF.* Die Durchführung wäre nicht einfach.

*IMHA.* Ärztliche Zeugnisse sind Rechtsurkunden und als solche für Inspektoren eine Garantie und ein Instrument, das vorbeugende und gesundheitsfördernde Maßnahmen an Bord erleichtert. Im Interesse der Einheitlichkeit sollte die Einhaltung von Mindestnormen vorgeschrieben werden. Es sollte autorisierte Fachärzte für maritimen Arbeitsschutz geben. Die IMHA könnte an der Ausarbeitung von Richtlinien für die Grundausbildung oder die Fortbildung solcher Ärzte mitwirken. Das Zeugnis sollte auch die an der Tätigkeit oder der Navigation vorzunehmenden Einschränkungen benennen, anstatt lediglich das Urteil „tauglich“ oder „untauglich“ zu verzeichnen. Der Arzt sollte je nach der Gesundheit der Fischer und den Navigationsbedingungen vorschlagen, wie lange das Zeugnis maximal gültig sein sollte.

Eine große Mehrheit der Staaten (75 von 83) unterstützte obligatorische ärztliche Erstuntersuchungen und anschließende regelmäßige Nachuntersuchungen aufgrund der Gefährlichkeit der Fischerei, der extremen Arbeitsbedingungen und der Möglichkeit, daß durch eine Kontaminierung des Fangs Krankheiten auf andere Fischer und die Allgemeinheit übertragen werden. Es wurde auf das Übereinkommen Nr. 73 Bezug genommen. Es wurden konkrete Anregungen dazu unterbreitet, was während solcher Untersuchungen geprüft werden könnte. Die Mehrheit (57) sprach sich gegen Ausnahmen von dem Erfordernis ärztlicher Untersuchungen aus. Eine Minderheit regte Ausnahmen an für: kleine Fahrzeuge, handwerkliche oder Familienfischerei, in Küstennähe eingesetzte Fahrzeuge; Betriebe mit weniger als einer bestimmten Zahl von Personen; Tagesfischerei; Amateur- und Freizeitfischerei; und Jugendliche, die während der Schulferien arbeiten.

Eine große Mehrheit der Staaten (76 von 83) gab an, daß das Übereinkommen vorsehen sollte, 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. Es wurde angeregt, daß die Bescheinigung von Ärzten ausgestellt werden sollte, die von der zuständigen Stelle zugelassen sind. Sie sollte mit den IAO/WHO-Richtlinien für die Durchführung von Tauglichkeitsuntersuchungen für Seeleute vor Aufnahme der Beschäftigung auf See und in regelmäßigen Zeitabständen in Einklang stehen. Für den Fall, daß einem Fischer ein Zeugnis verweigert wird, sollte es geeignete förmliche Anfechtungsverfahren geben. Die Gültigkeitsdauer sollte für junge Fischer und für Fischer über 50 Jahre kürzer sein. Das Zeugnis könnte Arbeitseinschränkungen oder -beschränkungen angeben statt eines einfachen Vermerks „tauglich“ oder „nichttauglich“.

Das Amt hat eingedenk dieser Antworten und der auf der Dreigliedrigen Sachverständigentagung über Arbeitsnormen für den Fischereisektor hierzu geäußerten Auffassungen ein allgemeines Erfordernis (in *Punkt 18*) vorgeschlagen, wonach an Bord tätige Personen im Besitz eines gültigen ärztlichen Zeugnisses sein müssen, verbunden mit der Möglichkeit, daß die zuständige Stelle nach Beratung Ausnahmen für Fahrzeuge zulassen könnte, die in der Regel nicht länger als eine bestimmte Anzahl von Tagen dauernde Reisen unternehmen (*Punkt 19*). Die Anzahl der Tage ist zwecks Erörterung auf der Konferenz offengelassen worden. *Punkt 20* legt die Hauptfragen dar, die in der innerstaatlichen Gesetzgebung oder sonstigen Maßnahmen in bezug auf solche ärztlichen Untersuchungen und ärztlichen Zeugnisse behandelt werden sollten, wobei von den Hauptkonzepten des Übereinkommens Nr. 113 ausgegangen worden ist. Sonstige Einzelheiten des Übereinkommens Nr. 113 sind in die vorgeschlagenen Schlußfolgerungen im Hinblick auf eine Empfehlung übernommen worden.

## B4. MEDIZINISCHE BETREUUNG AUF SEE

**Fr. B4 a)** *Sollte das Übereinkommen vorsehen, daß Fischereifahrzeuge verpflichtet sein sollten, eine geeignete medizinische Ausstattung mitzuführen?*

*Bejahend*

*Regierungen:* 81. Ägypten, Algerien, Argentinien, Australien, Bahrain, Bangladesch, Belarus, Belgien, Benin, Brasilien, Bulgarien, Burundi, China, Costa Rica, Dänemark, Ecuador, El Salvador, Eritrea, Estland, Fidschi, Finnland, Frankreich, Deutschland, Griechenland, Guatemala, Honduras, Indien, Indonesien, Islamische Republik Iran, Irland, Island, Italien, Jamaika, Japan, Kanada, Katar, Republik Korea, Kroatien, Kuba, Kuwait, Lettland, Litauen, Malawi, Malaysia, Mauritius, Mexiko, Mosambik, Myanmar, Namibia, Neuseeland, Nicaragua, Niederlande, Nigeria, Norwegen, Österreich, Oman, Panama, Philippinen, Portugal, Rumänien, Russische Föderation, Saint Vincent und die Grenadinen, Saudi-Arabien, Schweden, Schweiz, Serbien und Montenegro, Simbabwe, Spanien, Arabische Republik Syrien, Thailand, Trinidad und Tobago, Tschechische Republik, Tunesien, Türkei, Ukraine, Ungarn, Venezuela, Vereinigte Arabische Emirate, Vereinigte Staaten, Vereinigtes Königreich, Zypern.

*Arbeitgeberverbände:* CAPeCA/CALAPA/CAPA (Argentinien), EFE (Eritrea), ESA/Estnischer Fischerverband (Estland), MEDEF (Frankreich), COHEP (Honduras), LEC (Lettland), CCIAB, CCIAS (Libanon), NEF (Namibia), EMCOZ (Simbabwe), ECOT (Thailand), ECA (Trinidad und Tobago), USCIB (Vereinigte Staaten).

*Arbeitnehmerverbände:* CCUOMM, CGT, SOMU, UMAFLUP (Argentinien), CGT (Brasilien), SiD (Dänemark), GTUWA (Ägypten), Gewerkschaft der Fischereiarbeiter Estlands/Bund der Wasserwegtransportarbeiter Estlands (Estland), CSG (Gabun), MDU (Ghana), SLIMAPG (Guinea), KPI (Indonesien), JSU (Japan), CAW-Canada, UFAWU-CAW (Kanada), UNIMPESCOL (Kolumbien), FKSU (Republik Korea), PPDIV (Kroatien), FTUS (Libanon), CDT (Marokko), NUNW (Namibia), APOM (Panama), NSZZ Solidarnosc, PSU, ZZMiR (Polen), Bund der Gewerkschaften des Fischereisektors (Portugal), CNS Cartel Alfa (Rumänien), RPRRKh (Russische Föderation), SGB (Schweiz), SALFU (Sierra Leone), ZCTU (Simbabwe), UFFC (Sri Lanka), SWTUF (Sudan), NCTL (Thailand), NATUC (Trinidad und Tobago), TUC (Vereinigtes Königreich).

*Sonstige:* CCE (Belgien), AGCI PESCA, Confcooperative (Italien), PVIS (Niederlande), ICMA, ICSF, IMHA.

*Verneinend*

*Regierung: I. Libanon.*

*Kommentare*

*Algerien, Bangladesch, Brasilien, Indien, Indonesien, Libanon, FTUS (Libanon), Malaysia, NEF (Namibia), APOM (Panama), Portugal, Rumänien, Thailand, NCTL (Thailand), Tunesien* sprechen sich dafür aus, daß diese medizinische Ausstattung mindestens aus „Erster Hilfe“ oder „Medikamenten für Notfälle“ besteht.

*Argentinien, Dänemark, Eritrea, Estland, Honduras, Libanon, Philippinen, Portugal, Saint Vincent und die Grenadinen, Vereinigte Staaten* schlagen vor, die Fahrzeuge sollten eine medizinische Ausstattung mitführen, die dem Einsatzgebiet, der Größe des Fahrzeugs, der Anzahl der an Bord befindlichen Personen und ähnlichen Faktoren entspricht. Diese sollten von den erwarteten spezifischen Risiken z.B. beim Tauchen abhängen.

*Ägypten. GTUWA:* Es sollte eher „ausreichende Ausstattung“ heißen.

*Australien.* Fischereifahrzeuge können ein gefährliches Arbeitsumfeld sein, und ärztliche Hilfe ist vielfach weit entfernt. Jegliche Bestimmung sollte die einschlägigen IMO-Normen berücksichtigen, d.h. das SFV 1977 und das SFV PROT 1993.

*Bahrain.* Für Krankheitsfälle sollten zumindest elementares medizinisches Gerät und Medikamente mitgeführt werden.

*Costa Rica.* Das INS ist der Ansicht, daß dies obligatorisch für Fahrzeuge sein müßte, die sich mehr als 72 Stunden auf See aufhalten.

*Dänemark.* Richtlinie 92/29/EWG des Rates<sup>5</sup> deckt diesen Punkt für die EU-Mitgliedstaaten.

*El Salvador.* Damit alle Vorkehrungen für erforderlich werdende vorbeugende oder heilende Maßnahmen getroffen sind.

*Estland.* ESA/Estnischer Fischerverband: Der Mitgliedstaat sollte verpflichtet sein, die Mitführung geeigneter medizinischer Ausstattung je nach den Bedingungen im Land vorzuschreiben.

*Fidschi.* Dies würde eine Versorgung bei Arbeitsunfällen und Erkrankungen gewährleisten.

<sup>5</sup> Siehe Anhang II.



*Guinea.* SLIMAPG: Im Interesse der Primärversorgung und der vorbeugenden Behandlung.

*Honduras.* COHEP: Für Kleinfischer sollte dies lediglich eine Empfehlung sein.

*Irland.* Es ist auf die einschlägige EU-Richtlinie Bezug zu nehmen.

*Katar.* In Katar werden bei der jährlichen Kontrolle der Fischereifahrzeuge auch die Sicherheitseinrichtungen und die Erste-Hilfe-Ausstattung überprüft.

*Republik Korea.* Die Regierung verweist auf die Empfehlung (Nr. 105) betreffend Schiffsapotheken, 1958.

*Malawi.* Fischereifahrzeuge, die für einen längeren Zeitraum im Einsatz sind, sollten für alle Fälle medizinische Ausstattung mitführen.

*Mexiko.* Dies ist die Aufgabe des Arbeitgebers.

*Namibia.* Die medizinische Ausstattung an Bord von Fischereifahrzeugen sollte derjenigen auf Handelsschiffen entsprechen, obgleich Fischereifahrzeuge noch gefährlicher sind.

*Niederlande.* Diese Bestimmung sollte im Einklang mit der Richtlinie 92/29/EWG des Rates stehen.

*Nicaragua.* Das Fischereifahrzeug sollte in der Lage sein, die Folgen eines jeglichen Unfalls umgehend zu behandeln.

*Oman.* Da Fischereifahrzeuge häufig weit von medizinischen Einrichtungen und Krankenhäusern entfernt sind, muß eine solche Ausstattung an Bord vorhanden sein.

*Rumänien:* CNS Cartel Alfa: Gängige Medikamente und Erste Hilfe sollten zur Verfügung stehen.

*Russische Föderation.* Eine medizinische Standardausstattung sollte obligatorisch sein.

*Saudi-Arabien.* Die Regierung nennt Erste-Hilfe-Ausstattung und Antiserum.

*Schweiz.* Die Gefahr einer Verletzung ist größer als an Land.

*Serbien und Montenegro.* Die Regierung stimmt insbesondere hinsichtlich der Fahrzeuge der Kategorien „A“ und „B“ zu.

*Simbabwe.* Andernfalls können Verletzungen auf See tödliche Folgen haben.

*Spanien.* Aufgrund der Entfernung zur Küste und des Nichtvorhandenseins externer Notdienste ist die medizinische Ausstattung von größter Bedeutung – sie kann Leben retten.

*Vereinigte Arabische Emirate.* Medizinische Versorgungsgüter für die Behandlung von Verletzungen, Kopfschmerzen, Herzkrankheiten, Diabetes und Gleichgewichtsstörungen, ferner auch Sauerstoff und Sauerstoffmasken und das übliche Erste-Hilfe-Material.

*Vereinigte Staaten.* USCIB: Fischereifahrzeuge sollten eine ausführliche Erste-Hilfe-Anleitung sowie eine Schiffsapothek mit Arzneien und medizinischem Material mitführen, die der Besatzungsstärke entspricht.

*Vereinigtes Königreich.* Die Regierung ist der Meinung, die geeignete Norm wäre die in der Richtlinie 92/29/EWG des Rates niedergelegte.

*Ansichten, die von mehreren Arbeitnehmerverbänden vertreten werden:* CCUOMM, CGT, UMAFLUP (Argentinien), SiD (Dänemark), MDU (Ghana), KPI (Indonesien), JSU (Japan), UNIMPESCOL (Kolumbien), NSZZ Solidarnosc, PSU (Polen), RPRRKh (Russische Föderation), SALFU (Sierra Leone), TUC (Vereinigtes Königreich) erklärten, im einzelnen hingen die Vorschriften vom Einsatzgebiet ab.

*ICMA.* Alle Fahrzeuge sollten elementares medizinisches Material mitführen. Fahrzeuge, die auf hoher See im Einsatz sind oder lange Fahrten unternehmen, könnten zur Mitführung größerer Schiffsapotheken verpflichtet werden.

*IMHA.* Einschränkungen aufgrund des Typs oder der Größe des Fischereifahrzeugs sollten nur im Hinblick auf eine Anpassung des Inhalts vorgenommen werden. Die IMHA könnte einen Beitrag leisten zur Aktualisierung des Anhangs IV „Empfehlungen zum Inhalt der Schiffsapothek auf Fischereifahrzeugen“ des Fischereisicherheitskodex (z.B. im Hinblick auf Erste-Hilfe-Kästen für kleine Schiffe), da die IMHA gegenwärtig an der Vorbereitung der 3. Auflage des Internationalen ärztlichen Leitfadens für Schiffe mitarbeitet und dabei grundlegende Regelungen wie z.B. die Richtlinie 92/29/EWG des Rates berücksichtigt.

**Fr. 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 Ausbildung ausgebildet oder unterwiesen worden ist?*

*Bejahend*

*Regierungen:* 81. Ägypten, Algerien, Argentinien, Australien, Bahrain, Bangladesch, Belarus, Belgien, Benin, Brasilien, Bulgarien, Burundi, China, Costa Rica, Dänemark, Ecuador, El Salvador, Eritrea, Estland, Fidschi, Finnland, Frankreich, Deutschland, Griechenland, Guatemala, Honduras, Indien, Indonesien, Islamische Republik Iran, Irland, Island, Italien, Jamaika, Japan, Kanada, Katar, Republik Korea, Kroatien, Kuba, Kuwait, Lettland, Litauen, Malawi, Malaysia, Mauritius, Mexiko, Mosambik, Myanmar, Namibia, Neuseeland, Nicaragua, Niederlande, Nigeria, Norwegen, Österreich, Oman, Panama, Philippinen, Portugal, Rumänien, Russische Föderation, Saint Vincent und die Grenadinen, Saudi-Arabien, Schweden, Schweiz, Serbien und Montenegro, Simbabwe, Spanien, Arabische Republik Syrien, Thailand, Trinidad und Tobago, Tschechische Republik, Tunesien, Türkei, Ukraine, Ungarn, Venezuela, Vereinigte Arabische Emirate, Vereinigte Staaten, Vereinigtes Königreich, Zypern.

*Arbeitgeberverbände:* CAPeCA/CALAPA/CAPA (Argentinien), EFE (Eritrea), ESA/Estnischer Fischerverband (Estland), MEDEF (Frankreich), COHEP (Honduras), LEC (Lettland), CCIAB, CCIAS (Libanon), NEF (Namibia), EMCOZ (Simbabwe), ECOT (Thailand), ECA (Trinidad und Tobago), USCIB (Vereinigte Staaten).

*Arbeitnehmerverbände:* GTUWA (Ägypten), CCUOMM, CGT, SOMU, UMAFLUP (Argentinien), CGT (Brasilien), SiD (Dänemark), Gewerkschaft der Fischereiarbeiter Estlands/Bund der Wasserwegtransportarbeiter Estlands (Estland), CSG (Gabun), MDU (Ghana), SLIMAPG (Guinea), KPI (Indonesien), JSU (Japan), CAW-Canada, UFAWU-CAW (Kanada), UNIMPESCOL (Kolumbien), FKSU (Republik Korea), PPDIV (Kroatien), FTUS (Libanon), CDT (Marokko), NUNW (Namibia), APOM (Panama), NSZZ Solidarnosc, PSU, ZZMiR (Polen), Bund der Gewerkschaften des Fischereisektors (Portugal), CNS Cartel Alfa (Rumänien), RPRRKh (Russische Föderation), SGB (Schweiz), SALFU (Sierra Leone), ZCTU (Simbabwe), UFFC (Sri Lanka), SWTUF (Sudan), NCTL (Thailand), NATUC (Trinidad und Tobago), TUC (Vereinigtes Königreich).

*Sonstige:* CCE (Belgien), AGCIPESCA, Confcooperative (Italien), PVIS (Niederlande), ICMA, ICSF, IMHA.

*Sonstige*

*Regierung:* 1. Libanon.

### *Kommentare*

*Argentinien.* Fahrzeuge mit einer umfangreichen Besatzung, die über einen längeren Zeitraum auf See bleiben, sollten einen Arzt an Bord haben, auf anderen Fahrzeugen sollte eine unterwiesene Person an Bord sein. Gleichzeitig wird vorgeschlagen, daß Hochseefahrzeuge einen Arzt und eine Pflegefachkraft an Bord haben; Küstenschiffe sollten über Krankenpflegepersonal verfügen.

CAPeCA/CALAPA/CAPA: Der Kapitän sollte diese Funktion übernehmen.

SOMU: Es sollte auch Möglichkeiten geben, umgehend qualifizierte Ärzte an Land zu konsultieren, damit eine sachgemäße Behandlung gewährleistet ist.

*Bulgarien.* Diese Vorschrift sollte ausschließlich für die von SOLAS erfaßten Fahrzeuge gelten.

*Dänemark.* Die Geltung dieser Vorschrift sollte jedoch von der Größe und dem Einsatzgebiet des Fischereifahrzeugs abhängen.

*Ecuador.* Diese Person sollte gut über die in diesem Sektor vorkommenden Unfälle und die mit ihnen verbundenen Erkrankungen unterrichtet sein.

*Estland.* Es sollte immer zumindest eine Person an Bord sein, die in Erster Hilfe ausgebildet oder unterwiesen worden ist, nicht jedoch unbedingt auch in anderen Formen medizinischer Betreuung. Erste Hilfe sollte auf Fischereifahrzeugen aller Kategorien zur Verfügung stehen, ärztliche Versorgung auf Fahrzeugen der Kategorie „A“.

Gewerkschaft der Fischereiarbeiter Estlands/Bund der Wasserwegtransportarbeiter Estlands: Zu der beruflichen Ausbildung eines Fischers sollte auch ein Erste-Hilfe-Kurs gehören.

*Finnland.* Je nach der Länge des Fahrzeugs sollte eine ausgebildete Person vorgeschrieben sein.

*Frankreich.* Die Unterweisung sollte sich nach dem Fahrzeugtyp und der Navigationsart richten; es sollte eine Übergangszeit eingeräumt werden, damit die Unterweisung stattfinden kann.

MEDEF: Übergangsbestimmungen sollten gewährleisten, daß eine solche Regelung schrittweise auf alle kleinen Fischereifahrzeuge ausgedehnt werden kann.

*Honduras.* COHEP: Diese Vorschrift sollte für die Hochseefischerei und für Fischereifahrzeuge gelten, die mehrere Tage lang im Einsatz sind; für die übrigen Fahrzeuge sollte sie lediglich empfohlen werden.

*Indien.* Dies sollte für alle Fahrzeuge von mehr als 20 m GL Vorschrift sein.

*Irland.* Ein Bezug auf die einschlägige EU-Richtlinie wird empfohlen.

*Jamaika.* Dies ist wünschenswert, hängt jedoch von der Art des Einsatzes ab.

*Japan.* JSU: Die tatsächlichen Anforderungen sollten unter Berücksichtigung des Einsatzgebietes und der Unterstützungssysteme an Land formuliert werden.

*Kanada.* UFAWU-CAW: Es sollte zwei Personen geben (Kapitän oder Besatzungsmitglieder, die in Erster Hilfe ausgebildet sind).

*Katar.* Angesichts der innerstaatlichen Umsetzungsmöglichkeiten sollte dieser Vorschlag eher die Form einer Empfehlung annehmen.

*Libanon.* Eine solche Person sollte ausschließlich auf Fahrzeugen zur Verfügung stehen, die in internationalen Gewässern oder außerhalb von Hoheitsgewässern im Einsatz sind.

CCIAS: Darüber hinaus sollte ein Arzt an Bord großer Fahrzeuge sein.

FTUS: Dies sollte durch Zertifizierungs- und Weiterbildungsprogramme für Besatzungsmitglieder ermöglicht werden.

*Malaysia.* Ausschließlich für Hochseefischereifahrzeuge.

*Namibia.* NEF: Mindestens zwei Personen sollten ein Erste-Hilfe-Zeugnis für Fortgeschrittene erworben haben.

NUNW: Mindestens drei Besatzungsmitglieder sollten einen Erste-Hilfe-Kurs gemacht haben.

*Niederlande.* Diese Vorschrift sollte an die Richtlinie 92/29/EWG des Rates angepaßt werden.

*Panama.* APOM: Alle Besatzungsmitglieder müßten Erste-Hilfe- und Schwimmkurse absolvieren.

*Philippinen.* Wenn an einer Arbeitsstätte zwischen zehn bis 50 Arbeitnehmer tätig sind, muß eine Person mit Erste-Hilfe-Ausbildung zur Verfügung stehen; diese Person kann einer der Arbeitnehmer sein und muß sofortigen Zugang zur Erste-Hilfe-Ausrüstung haben. Bei 50 bis 200 Arbeitnehmern ist eine autorisierte Pflegefachkraft auf Vollzeitbasis einzustellen. Wenn der Arbeitsplatz jedoch nicht gefährlich und keine Pflegefachkraft verfügbar ist, dann ist eine vollzeitlich eingestellte Person mit Erste-Hilfe-Ausbildung hinreichend.

*Portugal.* Es sollte eine Person an Bord sein, die so weit ausgebildet ist, daß sie die unter Frage B4 a) genannte Ausstattung benutzen und über Funk mitgeteilte Anweisungen befolgen kann.

*Saudi-Arabien.* Insbesondere bei Fahrzeugen, die mehrere Tage auf See sind; so ist sichergestellt, daß sich der Zustand eines Verletzten nicht verschlimmert, bevor er wieder an Land ist.

*Schweiz.* Eine Grundausbildung würde ausreichen.

*Serbien und Montenegro.* Insbesondere für Fahrzeuge der Kategorien „A“ und „B“.

*Simbabwe.* ZCTU: Dies sollte obligatorisch sein, wenn sich kein ärztlicher Rettungsdienst in der Nähe befindet.

*Thailand.* ECOT: Es sollten fünf bis zehn Jahre Übergangszeit eingeräumt werden, damit Vorkehrungen für die Ausbildung und Umsetzung getroffen werden können.

*Tunesien.* Insbesondere Hochseefischereifahrzeuge.

*Vereinigte Arabische Emirate.* Da Fischer der Sonne und der Hitze ausgesetzt sind und somit Gefahr laufen, ohnmächtig zu werden, sich zu verletzen oder zu ertrinken, ist die Anwesenheit einer kompetenten Person an Bord sehr wichtig.

*Vereinigtes Königreich.* Sollte im Verhältnis zu mitgeführten Vorräten stehen, wie in Richtlinie 92/29/EWG.

TUC: Die geforderten Fähigkeiten werden ferner von den mitgeführten Vorräten abhängig sein und sollten sich auch für von einer Person geführte Fahrzeuge eignen, die anderen Fahrzeugen zu Hilfe kommen.

*Vereinigte Staaten.* Dies sollte vom Einsatzgebiet des Fahrzeugs abhängen. In den Vereinigten Staaten sind gewerbliche Fischereifahrzeuge, die außerhalb der 3-Meilen-Zone operieren und über drei Besatzungsmitglieder verfügen, verpflichtet, eine Person an Bord zu haben, die in Erster Hilfe und Herz-Lungen-Reanimation ausgebildet ist.

USCIB: Jedes Fahrzeug mit zwei bis 15 Personen an Bord sollte über mindestens eine Person verfügen, die von einem beglaubigten Ausbilder in Erste Hilfe und Herz-Lungen-Reanimation eingeführt worden ist. Auf Fahrzeugen mit 16 und mehr Besatzungsmitgliedern sollten zusätzliche ausgebildete Besatzungsmitglieder an Bord sein.

*Ansichten, die von mehreren Arbeitnehmerverbänden vertreten werden:* CCUOMM, CGT, UMAFLUP (Argentinien), SiD (Dänemark), MDU (Ghana), KPI (Indonesien), UNIMPESCOL (Kolumbien), NSZCC, Solidarnosc, PSU (Polen), RPRRKh (Russische Föderation), SALFU (Sierra Leone), TUC (Vereinigtes Königreich) vertraten die Ansicht, das Qualifikationsniveau hänge vom Einsatzgebiet und von den Möglichkeiten ab, auf ärztliche Hilfe an Land zurückzugreifen.

*ICMA.* Jedes Fischereifahrzeug sollte verpflichtet sein, eine Person mit Erste-Hilfe-Ausbildung an Bord zu haben. Das Zeugnis dieser Person sollte immer am Anschlagbrett des Fahrzeugs ausgehängt sein, damit alle an Bord wissen, wer im Notfall für medizinische Betreuung zuständig ist.

*IMHA.* Dem STCW-F-Übereinkommen zufolge sollte eine Person, die mindestens alle fünf Jahre einen Fortbildungskurs macht, verantwortlich sein. Die IMHA könnte einen Beitrag leisten zur Aktualisierung des Mindestinhalts dieser Kurse und ihrer Anpassung an den Schiffs- und Navigationstyp (d.h. Entfernung von den benötigten medizinischen Ressourcen an Land). Fischer könnten in funkärztlicher Beratung unter-

wiesen werden und eine aktualisierte und sachgemäße Schiffsapotheke sowie einen ärztlichen Leitfaden für Schiffe mit sich führen.

**Fr. B4 c)** *Sollte das Übereinkommen vorsehen, daß bestimmte Fischereifahrzeuge von diesem Erfordernis ausgenommen werden sollten?*

*Bejahend*

*Regierungen:* 31. Argentinien, Bangladesch, Brasilien, Bulgarien, China, Costa Rica, El Salvador, Finnland, Frankreich, Ungarn, Indien, Islamische Republik Iran, Italien, Jamaika, Japan, Katar, Republik Korea, Kroatien, Lettland, Malaysia, Mauritius, Nicaragua, Niederlande, Österreich, Philippinen, Saint Vincent und die Grenadinen, Saudi-Arabien, Tunesien, Vereinigte Arabische Emirate, Vereinigte Staaten, Zypern.

*Arbeitgeberverbände:* CAPeCA/CALAPA/CAPA (Argentinien), ESA/Estnischer Fischerverband (Estland), MEDEF (Frankreich), COHEP (Honduras), LEC (Lettland), CCIAS (Libanon), Norwegischer Fischereireeder-Verband/Trawler-Verband (Norwegen), ECA (Trinidad und Tobago).

*Arbeitnehmerverbände:* GTUWA (Ägypten), FKSU (Republik Korea), CDT (Marokko), APOM (Panama), ZCTU (Simbabwe), UFFC (Sri Lanka), SWTUF (Sudan), NCTL (Thailand), NATUC (Trinidad und Tobago).

*Sonstige:* CCE (Belgien), ICSF.

*Verneinend*

*Regierungen:* 50. Ägypten, Algerien, Australien, Bahrain, Belarus, Belgien, Benin, Dänemark, Ecuador, Eritrea, Estland, Fidschi, Deutschland, Griechenland, Guatemala, Honduras, Indonesien, Irland, Island, Kanada, Kuba, Kuwait, Libanon, Litauen, Malawi, Mexiko, Mosambik, Myanmar, Namibia, Neuseeland, Nigeria, Norwegen, Oman, Panama, Portugal, Rumänien, Russische Föderation, Schweden, Schweiz, Serbien und Montenegro, Simbabwe, Spanien, Arabische Republik Syrien, Thailand, Trinidad und Tobago, Tschechische Republik, Türkei, Ukraine, Venezuela, Vereinigtes Königreich.

*Arbeitgeberverbände:* EFE (Eritrea), CCIAB (Libanon), NEF (Namibia), EMCOZ (Simbabwe), ECOT (Thailand), USCIB (Vereinigte Staaten).

*Arbeitnehmerverbände:* CCUOMM, CGT, SOMU, UMAFLUP (Argentinien), CGT (Brasilien), SiD (Dänemark), Gewerkschaft der Fischereiarbeiter Estlands/Bund der Wasserwegtransportarbeiter Estlands (Estland), CSG (Gabun), MDU (Ghana), SLIMAPG (Guinea), KPI (Indonesien), JSU (Japan),

CAW-Canada, UFAWU-CAW (Kanada), UNIMPESCOL (Kolumbien), PPDIV (Kroatien), FTUS (Libanon), NUNW (Namibia), NSZZ Solidarnosc, PSU, ZZMiR (Polen), Bund der Gewerkschaften des Fischereisektors (Portugal), CNS Cartel Alfa (Rumänien), RPRRKh (Russische Föderation), SGB (Schweiz), SALFU (Sierra Leone), TUC (Vereinigtes Königreich).

*Sonstige:* AGCI PESCA, Confcooperative (Italien), PVIS (Niederlande), ICMA, IMHA.

*Sonstige*

*Regierung:* I. Burundi.

*Kommentare*

*Australien.* Alle Arbeitsstätten, einschließlich Fischereifahrzeuge, sollten über Erste-Hilfe-Ausrüstung und bereitstehende Ausstattung verfügen, und diese sollten auf die zu erwartenden Arten von Verletzungen und Notfällen zugeschnitten sein. Für solche Fälle sollten eine oder mehrere ausgebildete Personen zur Verfügung stehen, die gemäß der Risikobewertung für Fischereifahrzeuge als Arbeitsstätte Erste Hilfe leisten können. Das Übereinkommen sollte keine Ausnahmen vorsehen, sondern diese Vorschrift durch die Worte „nach Maßgabe der Dauer und Entfernung der geplanten Fahrt“ präzisieren.

*Oman.* Das Ministerium für Landwirtschaft und Fischerei stimmt zu.

*IMHA.* Eine Einschränkung aufgrund des Typs und der Größe des Fischereifahrzeugs sollte lediglich im Hinblick auf die Anpassung des Inhalts der Schiffsapotheke oder der Kurse für Erste Hilfe und medizinische Betreuung vorgenommen werden. Im Hinblick auf die Kleinfischerei sollten Unterkühlung, Beatmung, Stiche und Vergiftung durch Meerestiere und Präventionstechniken berücksichtigt werden.

**Fr. B4 d)** *Wenn ja, bitte angeben:*

*Argentinien, CAPeCA/CALAPA/CAPA (Argentinien), Brasilien, Bulgarien, China, Costa Rica, INS (Costa Rica), El Salvador, Frankreich, MEDEF (Frankreich), COHEP (Honduras), Indien, Italien, Jamaika, Katar, Lettland, Lettland (Nationaler Fischereirat), LEC (Lettland), CCIAS (Libanon), Malaysia, Mauritius, CDT (Marokko), Niederlande, Norwegischer Fischereireeder-Verband/Norwegischer Trawler-Verband (Norwegen), Österreich, Oman, APOM (Panama), Philippinen, Saint Vincent und die Grenadinen, Saudi-Arabien, ZCTU (Simbabwe), UFFC (Sri Lanka), SWTUF, (Sudan), Tunesien, Vereinigte Arabische Emirate schlagen vor, kleine Küsten- und handwerkliche Fahrzeuge, die in der Regel weniger als 10 bis 20m lang sind, je nach Einsatzgebiet auszuschließen. In zahlreichen Antworten wird angeregt, Fahrzeuge, die in den Ein-*



satzgebieten „C“, „D“ und „E“ innerhalb von Hoheitsgewässern tätig sind, insbesondere dann auszuschließen, wenn sie weniger als 48 Stunden auf See bleiben.

*Australien.* Ausnahmen sollten nicht gemacht werden. Selbst auf Fischereifahrzeugen die sich in der Nähe der Küste oder ärztlicher Hilfe befinden, sollten Erste Hilfe an Bord haben. Dies gilt für alle Arbeitsplätze. Erste Hilfe bedeutet die Bereitstellung von Soforthilfe in Notfällen.

*Estland.* ESA/Estnischer Fischerverband: Die Vorschriften sollten nur für Fischereifahrzeuge in internationalen Gewässern gelten. Für Binnen- und Hoheitsgewässer sollte eine andere Unterweisung vorgeschrieben werden.

*Finnland.* Je nach der Länge des Fahrzeugs sollte eine ausgebildete Person vorgeschrieben werden.

*Griechenland.* Gegenstand des Übereinkommens sollten ausschließlich Fischereifahrzeuge sein, die internationale Gewässer befahren.

*Irland.* Die Schifffahrtsaufsichtsbehörde teilt mit, der Ort des Einsatzes könne die Vorschrift nichtig machen. Die HSA schlägt vor, Fahrzeuge der Kategorie „E“ von der Unterweisung auszunehmen.

*Japan.* Fahrzeuge sollten je nach Raumgehalt, Länge und Dauer des Aufenthalts auf See ausgenommen werden.

*Katar.* Das Vorhandensein von Erste-Hilfe-Ausrüstung ist für alle Fischereifahrzeuge von wesentlicher Bedeutung.

*Kroatien.* Die Geltung der vorstehenden Vorschrift sollte sich nach der Länge und dem Raumgehalt des Fahrzeugs richten.

*Nicaragua.* Die Dauer des Aufenthalts eines Fischereifahrzeugs auf See sollte berücksichtigt werden.

*Thailand.* NCTL: Fischereifahrzeuge mit weniger als 50 Personen an Bord.

*Trinidad und Tobago.* Arbeitgeberrat (ECA): Sport- und Freizeitfahrzeuge.  
NATUC: Familienbetriebene Fahrzeuge.

*Ungarn.* Die vorgeschriebene medizinische Ausstattung sollte sich nach der Anzahl der Besatzungsmitglieder und der Größe des Fahrzeugs richten, wie in der innerstaatlichen Gesetzgebung geregelt.

*Vereinigte Staaten.* Welches Erste-Hilfe-Material und welche Erste-Hilfe-Qualifikationen erforderlich sind, sollte von den Größe des Fahrzeugs, der Entfernung von der Küste und der Anzahl der Besatzungsmitglieder abhängen.

*Vereinigtes Königreich.* Grundsätzlich sollte es keine Ausnahmen geben, doch alles hängt vom genauen Geltungsbereich des Übereinkommens ab.

*ICSF.* Fischereifahrzeuge, die ausschließlich für die Sportfischerei oder für eine Fischereitätigkeit über Tag eingesetzt werden.

Die überwiegende Mehrheit der Staaten (81 von 83) erklärte, das Übereinkommen sollte vorsehen, daß Fischereifahrzeuge verpflichtet sein sollten, eine geeignete medizinische Ausstattung mitzuführen. Als Begründung dafür wurden u.a. das hohe Gefahrenpotential bei der Fischerei und die große Entfernung der Fischereitätigkeiten von medizinischer Betreuung an Land angeführt. In mehreren Antworten wurde als Minimum eine Erste-Hilfe-Ausrüstung verlangt; andere waren der Auffassung, daß die medizinische Ausstattung vom Einsatzgebiet, von der Schiffsgröße, von der Anzahl der Personen an Bord usw. abhängen sollte.

Nahezu alle Staaten (81) waren übereinstimmend der Meinung, daß die Anwesenheit einer in Erster Hilfe oder anderen Formen der medizinischen Betreuung ausgebildeten oder unterwiesenen Person an Bord obligatorisch sein sollte. In mehreren Antworten wurde eine flexible Umsetzung dieser Bestimmung verlangt (je nach der Fischereitätigkeit, der Seezeit oder der Größe des Schiffs und unter Einräumung einer Übergangszeit für die Ausdehnung dieses Erfordernisses auf kleine Fischereifahrzeuge). Auf großen Fahrzeugen sollte mehr als eine Person entsprechend ausgebildet sein, insbesondere auf hoher See. Das STCW-F-Übereinkommen sollte in Betracht gezogen werden, und von europäischen Ländern wurde auf die Richtlinie 92/29/EG des Rates verwiesen. Sehr große Fahrzeuge (oder Fahrzeuge mit großer Besatzung) könnten Ärzte mitführen. Eine Ausbildung im Einsatz funktärztlicher Dienste wäre nützlich.

Die Mehrheit der Staaten (50) möchte nicht, daß das Übereinkommen die Möglichkeit von Ausnahmen vorsieht. Einige schlugen jedoch die Ausnahme von Kleinfahrzeugen, handwerklichen Fahrzeugen, familienbetriebenen Fahrzeugen, innerhalb von drei Meilen von der Basislinie oder in Hoheitsgewässern eingesetzten Fahrzeugen, Fahrzeugen, die jeweils nur ein oder zwei Tage auf See bleiben, oder Fahrzeugen mit einer kleinen Anzahl von Personen an Bord vor. Ferner wurde angeregt, daß das Erfordernis durch die Worte „je nach Dauer und Entfernung der geplanten Reise“ eingeschränkt werden und auf einer Risikoabschätzung beruhen sollte.

Das Amt hat Bestimmungen vorgeschlagen, die der großen Mehrheit bejahender Antworten auf die Fragen B4 a) und b) Rechnung tragen. *Punkt 32* stützt sich auf das Übereinkommen (Nr. 126) über die Quartierräume auf Fischereifahrzeugen, 1966, und auf Bestimmungen des Übereinkommens (Nr. 164) über den Gesundheitsschutz und die medizinische Betreuung der Seeleute, 1987. Eine neue Bestimmung betrifft das Recht auf ärztliche Behandlung an Land. *Punkt 33* ist hinzugefügt worden, um die Erfordernisse für Fahrzeuge auf internationalen Reisen zu stärken. Detailliertere Bestimmungen sind auch in die

vorgeschlagenen Schlußfolgerungen im Hinblick auf eine Empfehlung aufgenommen worden.

## B5. ARBEITSVERTRÄGE

**Fr. 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?*

*Bejahend*

*Regierungen:* 78. Ägypten, Algerien, Argentinien, Bahrain, Bangladesch, Belarus, Belgien, Benin, Brasilien, Burundi, China, Costa Rica, Dänemark, Ecuador, El Salvador, Eritrea, Estland, Fidschi, Finnland, Frankreich, Griechenland, Guatemala, Honduras, Indien, Indonesien, Islamische Republik Iran, Irland, Island, Italien, Jamaika, Japan, Kanada, Katar, Republik Korea, Kroatien, Kuba, Kuwait, Lettland, Libanon, Litauen, Malawi, Malaysia, Mauritius, Mexiko, Mosambik, Myanmar, Namibia, Neuseeland, Nicaragua, Niederlande, Nigeria, Norwegen, Österreich, Oman, Panama, Philippinen, Portugal, Rumänien, Russische Föderation, Saint Vincent und die Grenadinen, Saudi-Arabien, Schweden, Schweiz, Serbien und Montenegro, Simbabwe, Spanien, Arabische Republik Syrien, Trinidad und Tobago, Tschechische Republik, Tunesien, Türkei, Ukraine, Ungarn, Venezuela, Vereinigte Arabische Emirate, Vereinigte Staaten, Vereinigtes Königreich, Zypern.

*Arbeitgeberverbände:* CAPeCA/CALAPA/CAPA (Argentinien), EFE (Eritrea), ESA/Estnischer Fischerverband (Estland), MEDEF (Frankreich), COHEP (Honduras), LEC (Lettland), CCIAB (Libanon), NEF (Namibia), EMCOZ (Simbabwe), ECA (Trinidad und Tobago), USCIB (Vereinigte Staaten).

*Arbeitnehmerverbände:* GTUWA (Ägypten), CCUOMM, CGT, SOMU, UMAFLUP (Argentinien), CGT (Brasilien), SiD (Dänemark), Gewerkschaft der Fischereiarbeiter Estlands/Bund der Wasserwegtransportarbeiter Estlands (Estland), CSG (Gabun), MDU (Ghana), SLIMAPG (Guinea), KPI (Indonesien), JSU (Japan), CAW-Canada, UFAWU-CAW (Kanada), UNIMPESCOL (Kolumbien), FKSU (Republik Korea), PPDIV (Kroatien), CDT (Marokko), NUNW (Namibia), APOM (Panama), NSZZ Solidarnosc, PSU, ZZMiR (Polen), Bund der Gewerkschaften des Fischereisektors (Portugal), CNS Cartel Alfa (Rumänien), RPRRKh (Russische Föderation), SGB (Schweiz), ZCTU (Simbabwe),

SALFU (Sierra Leone), UFFC (Sri Lanka), SWTUF (Sudan), NCTL (Thailand), NATUC (Trinidad und Tobago), TUC (Vereinigtes Königreich).

*Sonstige:* CCE (Belgien), AGCI PESCA, Confcooperative (Italien), PVIS (Niederlande), ICMA.

#### *Verneinend*

*Regierungen:* 3. Australien, Bulgarien, Thailand.

*Arbeitgeberverbände:* CCIAS (Libanon), ECOT (Thailand).

*Arbeitnehmerverband:* FTUS (Libanon).

*Sonstige:* ICSF.

#### *Sonstige*

*Regierung:* 1. Deutschland.

#### *Kommentare*

*Burundi, Indonesien, Islamische Republik Iran, CCIAB (Libanon), Österreich, Oman, Spanien* sind der Auffassung, daß die Arbeitsbedingungen, die Rechte und die wichtigsten Pflichten beider Seiten in einem Arbeitsvertrag festgehalten werden sollten.

*INS (Costa Rica), Eritrea, Mosambik, Norwegen, Oman, Saudi-Arabien, Tschechische Republik, Vereinigte Arabische Emirate* sind der Meinung, daß ein Arbeitsvertrag als Referenz dienen und die Beilegung von Streitigkeiten erleichtern sowie Fischern die Möglichkeit bieten kann, ihre Ansprüche wahrzunehmen.

*Ägypten.* So hätte der Fischer bei einem Unfall oder Todesfall Anspruch auf angemessene Entschädigung.

*Algerien.* Der Fischereisektor sollte nicht aus der Arbeitsgesetzgebung ausgenommen werden.

*Australien.* Bestimmungen zu Arbeitsverträgen sollten nicht für einzelne Gewerbezweige festgelegt werden. Als Vorlage für diese Art von Bestimmungen sind Rechtsvorschriften und/oder IAO-Übereinkommen, die für alle Gewerbezweige gelten, am geeignetsten.

*Bahrain.* Es wäre vorzuziehen, daß jeder Fischer durch eine Versicherung gedeckt ist.

*Brasilien.* In Brasilien muß der Arbeitsvertrag im Arbeits- und Fürsorgeheft registriert werden, einem amtlichen Dokument, in dem das gesamte Erwerbsleben des Arbeitnehmers verzeichnet ist.

*Costa Rica.* Das INS ist der Ansicht, daß dank der Auslegung des Arbeitsvertrags Streitigkeiten einfacher beigelegt werden können.

*Dänemark.* Dieser Punkt ist für EU Mitgliedstaaten durch Richtlinie 91/533/EWG<sup>6</sup> des Rates gedeckt.

*Finnland.* Die Vorschriften bezüglich schriftlicher Arbeits- oder Heuerverträge sollten mit den für abhängig Beschäftigte anderer Sektoren geltenden Vorschriften übereinstimmen. Dieser Punkt sollte auch in die Empfehlung aufgenommen werden.

*Griechenland.* Im Vertrag sollte festgehalten werden, ob er für Personen gilt, die an Bord eines Fischereifahrzeugs im Navigationsbereich oder im Fischfangbereich (unter Einsatz von Maschinen) tätig sind.

*Indien.* Dies sollte nur für die Hochseefischerei vorgeschrieben werden.

*Irland.* Die Schifffahrtsaufsichtsbehörde teilt mit, dies könne unvereinbar sein mit traditionellen Vereinbarungen wie etwa dem Beteiligungssystem. Die HSA lehnt dies ab.

*Kanada.* UFAWU-CAW: Es sollte einen Gesamtarbeitsvertrag geben.

*Libanon.* Ein schriftlicher Arbeits- oder Heuervertrag sollte klar und für den Arbeitnehmer verständlich formuliert sein.

CCIAS: Es wäre schwierig, die Einhaltung dieser Vorschrift zu überprüfen.

FTUS: Ein schriftlicher Vertrag ist nur dann notwendig, wenn ausländische Fischer für libanesischen Arbeitgeber tätig sind.

*Malawi.* Um die Ausbeutung von Arbeitnehmern, wie sie bei vorwiegend mündlichen Vereinbarungen vorkommt, zu unterbinden.

*Malaysia.* Nur für Hochseefischereifahrzeuge.

*Namibia.* Eine befristete Beschäftigung ohne Vertrag sollte nicht zulässig sein.

*Norwegen.* Der wichtigste Grundsatz lautet, daß es der Vertrag möglich macht, eine Förderung rechtlich durchzusetzen. Die Bestimmungen des Übereinkommens (Nr. 114) über den Heuervertrag der Fischer, 1959, betreffend die Anteile und deren Berechnungsarten sollten beibehalten werden.

*Russische Föderation.* Das Übereinkommen sollte eine Bestimmung zur Haftung eines Arbeitgebers enthalten, der es ablehnt, einen Gesamtarbeitsvertrag oder individuelle Arbeitsverträge abzuschließen.

<sup>6</sup> Siehe Anhang II.

*Schweden.* Diese Bestimmung sollte ausschließlich für Arbeitnehmer gelten.

*Simbabwe.* ZCTU: Sofern Kontrollmechanismen vorhanden sind.

*Thailand.* Ein Arbeitsvertrag ist sowohl in schriftlicher als auch in mündlicher Form verbindlich.

*Venezuela.* In vielen Ländern wird gegen die Rechte der Arbeitnehmer verstoßen; ein Vertrag hingegen stellt sicher, daß die gesetzlichen Vorschriften und die festgelegten Bedingungen eingehalten werden.

*Vereinigtes Königreich.* Diese Vorschrift wird die besonderen Vorkehrungen berücksichtigen müssen, die im Fischereisektor für die auf Beteiligungsbasis tätigen Fischer gelten.

TUC: Dies würde mit Artikel 4 des Übereinkommens (Nr. 98) über das Vereinigungsrecht und das Recht zu Kollektivverhandlungen, 1949, übereinstimmen.

*Ansichten, die von mehreren Arbeitnehmerverbänden vertreten werden:* CCUOMM, CGT, SOMU, UMAFLUP (Argentinien), SiD (Dänemark), MDU (Ghana), KPI (Indonesien), UNIMPESCOL (Kolumbien), NSZZ Solidarnosc, PSU (Polen), RPRRKh (Russische Föderation), SALFU (Sierra Leone), TUC (Vereinigtes Königreich): Die zuständige Behörde sollte sicherstellen, daß diese Dokumente die Bedingungen der geltenden Kollektivvereinbarungen respektieren, und sie sollte die Aushandlung von Kollektivvereinbarungen aktiv fördern.

*ICMA.* Die Beschäftigung in vielen Fischereisektoren ist durch traditionelle Regelungen bestimmt, die alle in diesem Traditionsberuf Tätigen kennen. Da jedoch auf Fischereifahrzeugen immer mehr Gewerbefremde beschäftigt sind, sollten alle auf Fischereifahrzeugen tätigen Personen einen schriftlichen Vertrag haben.

*ICSF.* Ein schriftlicher Vertrag sollte nur dann vorgeschrieben sein, wenn die Fischereitätigkeit auch in anderen ausschließlichen Wirtschaftszonen und auf hoher See stattfindet und die unterschiedlichen Kategorien der Reeder und der Arbeitnehmer vertreten sind.

**Fr. B5 b)** *Sollte das Übereinkommen mögliche Ausnahmen von diesem Erfordernis vorsehen?*

*Bejahend*

*Regierungen:* 28. Ägypten, Algerien, Australien, Bangladesch, Belgien, Brasilien, Costa Rica, Dänemark, El Salvador, Finnland, Griechenland, Indien, Jamaika, Kanada, Katar, Republik Korea, Niederlande, Philippinen, Russische

Föderation, Saint Vincent und die Grenadinen, Schweden, Serbien und Montenegro, Tschechische Republik, Tunesien, Ungarn, Vereinigte Staaten, Vereinigtes Königreich, Zypern.

*Arbeitgeberverbände:* CAPeCA/CALAPA/CAPA (Argentinien), MEDEF (Frankreich), COHEP (Honduras), Norwegischer Fischerreeder-Verband/Trawler-Verband (Norwegen), ECOT (Thailand), ECA (Trinidad und Tobago), USCIB (Vereinigte Staaten).

*Arbeitnehmerverbände:* GTUWA (Ägypten), CCUOMM (Argentinien), CAW-Canada (Kanada), FKSU (Republik Korea), CDT (Marokko), RPRRKh (Russische Föderation), UFFC (Sri Lanka), NATUC (Trinidad und Tobago).

*Sonstige:* PVIS (Niederlande), ICSF.

#### *Verneinend*

*Regierungen:* 51. Argentinien, Bahrain, Belarus, Benin, Burundi, China, Ecuador, Eritrea, Estland, Fidschi, Frankreich, Guatemala, Honduras, Indonesien, Islamische Republik Iran, Irland, Island, Italien, Japan, Kroatien, Kuba, Kuwait, Lettland, Libanon, Litauen, Malawi, Malaysia, Mauritius, Mexiko, Mosambik, Myanmar, Namibia, Neuseeland, Nicaragua, Nigeria, Norwegen, Oman, Panama, Portugal, Rumänien, Saudi-Arabien, Schweiz, Simbabwe, Spanien, Arabische Republik Syrien, Thailand, Trinidad und Tobago, Türkei, Ukraine, Venezuela, Vereinigte Arabische Emirate.

*Arbeitgeberverbände:* EFE (Eritrea), ESA/Estnischer Fischerverband (Estland), LEC (Lettland), CCIAB, CCIAS (Libanon), NEF (Namibia), EMCOZ (Simbabwe).

*Arbeitnehmerverbände:* CGT, SOMU, UMAFLUP (Argentinien), CGT (Brasilien), SiD (Dänemark), Gewerkschaft der Fischereiarbeiter Estlands/Bund der Wasserwegtransportarbeiter Estlands (Estland), CSG (Gabun), MDU (Ghana), SLIMAPG (Guinea), KPI (Indonesien), JSU (Japan), UFAWU-CAW (Kanada), UNIMPESCOL (Kolumbien), PPDIV (Kroatien), FTUS (Libanon), NUNW (Namibia), APOM (Panama), NSZZ Solidarnosc, PSU, ZZMiR (Polen), Bund der Gewerkschaften des Fischereisektors (Portugal), CNS Cartel Alfa (Rumänien), SGB (Schweiz), ZCTU (Simbabwe), SALFU (Sierra Leone), SWTUF (Sudan), NCTL (Thailand), TUC (Vereinigtes Königreich).

*Sonstige:* CCE (Belgien), AGCI PESCA, Confcooperative (Italien), ICMA.

#### *Sonstige*

*Regierungen:* 3. Bulgarien, Deutschland, Österreich.

#### *Kommentare*

*Irland.* Die HSA stimmt zu.

*Oman.* Das Ministerium für Landwirtschaft und Fischerei stimmt zu.

**Fr. 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?*

*Algerien, Argentinien, CCUOMM (Argentinien), Bangladesch, Brasilien, Costa Rica, El Salvador, COHEP (Honduras), Kanada, Katar, Ministerium für Landwirtschaft und Fischerei (Oman), Philippinen, NATUC (Trinidad und Tobago), Tunesien, Vereinigte Arabische Emirate, USCIB (Vereinigte Staaten), Zypern.* In mehreren Antworten wird vorgeschlagen, kleine Fahrzeuge auszunehmen, die in der handwerklichen, Küsten- oder Kleinfischerei tätig sind und/oder die vom Eigner und seiner Familie betrieben werden.

*Ägypten.* Saison- und Teilzeitbeschäftigte sowie Personen, die im Hafen an Bord arbeiten.

*Argentinien.* CAPeCA/CALAPA/CAPA: Ausnahmen nach dem Typ des Fischereifahrzeugs sollten vorgesehen werden.

*Australien.* Beobachter, Wissenschaftler, Studierende.

*Costa Rica.* Das INS schlägt vor, Personen auszunehmen, die die Interessen des Arbeitgebers vertreten, z.B. den Kapitän.

*Dänemark.* Gemäß Richtlinie 91/533/EWG des Rates, Personen, die nur für sehr kurze Zeit eingestellt sind.

*Frankreich.* MEDEF: Vorbehaltlich einer Kollektivvereinbarung, welche die Beschäftigungsbedingungen regelt.

*Griechenland.* In der Ausbildung befindliche Personen.

*Indien.* Personen, die auf motorisierten oder nichtmotorisierten Küstenfahrzeugen von weniger als 20m Länge tätig sind.

*Irland.* Die HSA schlägt vor, Personen an Bord von Fahrzeugen der Kategorien „D“ und „E“ auszunehmen.

*Jamaika.* Auch dies hängt von der Art des Einsatzes ab. Die Regierung befürwortet einen kurzfristigen Standardvertrag z.B. für Maschinisten und Fischer.



*Republik Korea.* Wenn es eine Kollektivvereinbarung gibt, die von Arbeitgeber- und Arbeitnehmerverbänden unterzeichnet worden ist.

*Marokko.* CDT: Auszubildende.

*Niederlande.* Auf Beteiligungsbasis tätige Fischer.

*Norwegen.* Der Norwegische Fischereireeder-Verband/Trawler-Verband bevorzugt Ausnahmen für Arbeit während der Ferien und der „Arbeitswochen“ der Mittelschüler.

*Philippinen.* Fischer auf Fischereifahrzeugen der Kategorien „C“, „D“ und „E“.

*Russische Föderation.* Unternehmensleiter an Bord von Fahrzeugen, die Eigentum dieser Unternehmen sind, Personen, die mit einem Auftrag in das Einsatzgebiet geschickt wurden, Passagiere.

*Saint Vincent und die Grenadinen.* Personen mit kurzfristigem Vertrag, Beobachter, Forscher.

*Schweden.* Personen, die weniger als einen Monat arbeiten.

*Sri Lanka.* UFFC: Fahrzeuge der Kategorien „D“ und „E“.

*Thailand.* ECOT: Lehrpersonal, Beobachter usw.

*Trinidad und Tobago.* ECA: Minderjährige, die auf einem Fischereifahrzeug arbeiten, das Eigentum des Erziehungsberechtigten ist oder von diesem geführt wird.

*Tschechische Republik.* Personen, die kurzfristig Hilfsarbeiten verrichten.

*Ungarn.* Unmittelbare oder mittelbare Eigner des Fahrzeugs.

*Vereinigte Arabische Emirate.* Fahrzeuge, die der Forschung und dem Schutz der Fischbestände dienen, Freizeit- und Kreuzfahrtschiffe.

*Vereinigte Staaten.* Gewerbliche Fahrzeuge von bis zu 20 BT.

*Vereinigtes Königreich.* Arbeitnehmer vom Festland, die sich zur Ausführung von Arbeiten oder zur Überwachung der Fischerei vorübergehend auf dem Fahrzeug aufhalten.

*ICSF.* Personen, die an Bord von Fischereifahrzeugen arbeiten, welche auf kürzere Fahrten gehen oder nur tagsüber fischen.

**Fr. 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?*

*Bejahend*

*Regierungen:* 78. Ägypten, Algerien, Argentinien, Bahrain, Bangladesch, Belarus, Belgien, Benin, Brasilien, Bulgarien, Burundi, China, Dänemark, Ecuador, El Salvador, Eritrea, Estland, Fidschi, Finnland, Frankreich, Deutschland, Griechenland, Guatemala, Honduras, Indien, Indonesien, Islamische Republik Iran, Irland, Island, Italien, Jamaika, Japan, Kanada, Katar, Republik Korea, Kroatien, Kuba, Kuwait, Lettland, Libanon, Litauen, Malawi, Malaysia, Mauritius, Mexiko, Mosambik, Myanmar, Namibia, Neuseeland, Nicaragua, Niederlande, Nigeria, Norwegen, Österreich, Oman, Panama, Philippinen, Portugal, Rumänien, Russische Föderation, Saint Vincent und die Grenadinen, Saudi-Arabien, Schweden, Schweiz, Serbien und Montenegro, Simbabwe, Spanien, Arabische Republik Syrien, Thailand, Trinidad und Tobago, Tschechische Republik, Türkei, Ukraine, Venezuela, Vereinigte Arabische Emirate, Vereinigte Staaten, Vereinigtes Königreich, Zypern.

*Arbeitgeberverbände:* EFE (Eritrea), MEDEF (Frankreich), COHEP (Honduras), CCIAB, CCIAS (Libanon), NEF (Namibia), EMCOZ (Simbabwe), ECOT (Thailand), ECA (Trinidad und Tobago), USCIB (Vereinigte Staaten).

*Arbeitnehmerverbände:* GTUWA (Ägypten), CCUOMM, CGT, SOMU, UMAFLUP (Argentinien), CGT (Brasilien), SiD (Dänemark), Bund der Wasserwegtransportarbeiter Estlands (Estland), CSG (Gabun), MDU (Ghana), SLIMAPG (Guinea), KPI (Indonesien), JSU (Japan), CAW-Canada, UFAWU-CAW (Kanada), UNIMPESCOL (Kolumbien), FKSU (Republik Korea), PPDIV (Kroatien), CDT (Marokko), NUNW (Namibia), APOM (Panama), NSZZ Solidarnosc, PSU, ZZMiR (Polen), Bund der Gewerkschaften des Fischereisektors (Portugal), CNS Cartel Alfa (Rumänien), RPRRKh (Russische Föderation), SGB (Schweiz), SALFU (Sierra Leone), ZCTU (Simbabwe), UFFC (Sri Lanka), SWTUF (Sudan), NCTL (Thailand), NATUC (Trinidad und Tobago), TUC (Vereinigtes Königreich).

*Sonstige:* CCE (Belgien), AGCI PESCA, Confcooperative (Italien), PVIS (Niederlande), ICMA, ICSF.

*Verneinend*

*Regierungen:* 3. Australien, Tunesien, Ungarn.

*Arbeitgeberverbände:* CAPeCA/CALAPA/CAPA (Argentinien), ESA/Estnischer Fischerverband (Estland), LEC (Lettland).

*Arbeitnehmerverbände:* Gewerkschaft der Fischereiarbeiter Estlands (Estland), FTUS (Libanon).

*Sonstige*

*Regierung: I. Costa Rica.*

*Kommentare*

*Norwegen, Schweden.* Hierfür sollte der Flaggenstaat zuständig sein, und Beschwerden sollten an die Behörden oder Gerichtshöfe des Flaggenstaates oder des Landes gerichtet werden, in dem der Fischer seinen ständigen Wohnsitz hat. Derartige allgemeine Mechanismen, die allen Arbeitnehmern zugänglich sind (z.B. unter bestimmten Umständen Zugang zu einer Schlichtungsinstanz oder einem Arbeitsgericht) sind gegenüber speziellen Mechanismen, die im Rahmen dieses Instruments geschaffen würden, als gleichwertig zu betrachten.

*Ägypten.* Gerichte, die für Arbeitsverträge zuständig sind, Fischerverbände, Gewerkschaften, Versicherungsgesellschaften.

*Argentinien.* Arbeitsbehörde und Landes- bzw. Bundesgericht.

CAPeCA/CALAPA/CAPA: Es ist nicht notwendig, einen separaten Mechanismus oder separate Verfahren zu schaffen.

CGT: Die Mechanismen sollten in den Kollektivvereinbarungen und den einschlägigen innerstaatlichen Rechtsvorschriften bestimmt werden.

*Brasilien.* In Brasilien ist das Arbeitsgericht zuständig.

*Costa Rica.* Das INS stimmt zu; angesichts der Tatsache, daß diese Arbeit meist außerhalb des Hoheitsgebietes des Flaggenstaates verrichtet wird, sollte es für die Beilegung von Streitigkeiten besondere Einrichtungen geben.

*Dänemark.* Das Übereinkommen sollte allerdings festlegen, daß Forderungen im Hinblick auf Heuerverträge ausschließlich an Behörden oder Gerichtshöfe des Flaggenstaates zu richten sind.

*Ecuador.* Vermittlung, Schlichtung, Verwaltungsgericht oder Justiz.

*Eritrea.* EFE: Schlichter.

*Estland.* ESA/Estnischer Fischerverband: Im Fall kleiner Länder ist es nicht notwendig, besondere Mechanismen vorzusehen.

*Fidschi.* Nicht alle Fischereifahrzeuge können Personen mitführen, die für die Beilegung von Streitigkeiten zuständig sind.

*Finnland.* Streitigkeiten sollten wie andere Arbeitsstreitigkeiten vor Gericht geklärt werden.

*Ghana.* MDU: Die zuständige Arbeitnehmerorganisation.

*Republik Korea.* Die zuständige Behörde könnte zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer vermitteln.

*Lettland.* Der nationale Fischereirat spricht sich gegen diesen Vorschlag aus.

*Libanon.* FTUS: Die Beziehungen zwischen Fischern werden nach traditioneller Art geregelt. Im Fall einer Streitigkeit ist ein Fischer der Schiedsrichter, und sein Urteil ist verbindlich und unwiderruflich.

*Malawi.* Die Regierung ist bereit, im Interesse des sozialen und wirtschaftlichen Fortschritts Kollektivverhandlungen, Sozialdialog und eine zügige Beilegung von Streitigkeiten zu fördern.

*Marokko.* CDT: Berufsständische oder behördliche Gremien sollten zu schlichten versuchen, bevor der Fall vor Gericht geht.

*Mauritius.* Vor Gericht zu gehen wäre zu zeitaufwendig.

*Mexiko.* In Mexiko ist das Bundesvergleichs- und Schiedsgericht zuständig.

*Namibia.* Gewerkschaftsvertreter oder Rechtsanwalt.  
NEF: Bezirksarbeitsgerichte.

*Panama.* APOM: Maritime Arbeitsgerichte für Fahrzeuge der Kategorien „A“ und „B“, mit garantiertem Rechtsbeistand.

*Philippinen.* Die zuständigen staatlichen Behörden der Länder, deren Staatsangehörige auf Fischereifahrzeugen arbeiten, welche im Ausland registriert sind bzw. unter anderer Flagge fahren.

*Portugal.* Einrichtungen, die allgemein für arbeitsrechtliche Fragen zuständig sind (Arbeitsaufsicht, Arbeitsgerichte) sowie die zuständige Seeschiffsbehörde.

*Russische Föderation.* Das Übereinkommen sollte ein Standardsystem für die Beilegung von Arbeitsstreitigkeiten vorsehen, wobei dem Reeder und Arbeitgeber persönliche Haftung auferlegt wird.

*Saudi-Arabien.* Das Herkunftsland des Fischers sollte über die Vertragsbedingungen und über das Verfahren zur Beilegung von Streitigkeiten im Land des Arbeitgebers informiert werden.

*Spanien.* Im Vertrag sollte angegeben sein, auf welchem Wege Streitigkeiten beigelegt werden.

*Sri Lanka.* UFFC: Das Übereinkommen sollte auch das Recht auf Vereinigung und auf Mitgliedschaft in einer Gewerkschaft vorsehen, ohne das es für den einzelnen Fischer schwierig sein könnte, Streitigkeiten beizulegen.

*Thailand.* NCTL: Schlichtung oder Arbeitsgericht.

*Trinidad und Tobago.* ECA: Von Nutzen wäre dies insbesondere für Arbeitnehmer auf offener See, die beschließen, ihre Angelegenheiten selbst in die Hand zu nehmen.

*Ungarn.* Hier sollte das internationale Privatrecht angewandt werden.

*Vereinigte Staaten.* In den Vereinigten Staaten ist es möglich, Streitigkeiten auf zivilrechtlichem Weg beizulegen.

USCIB: Derartige Mechanismen sollten im Arbeitsvertrag definiert und erläutert werden.

*ICMA.* Es sollten alternative Streitbelegungsmechanismen erwogen werden, denn die hohen Kosten von Gerichtsverfahren können Arbeitnehmer davon abhalten, diesen Weg einzuschlagen.

Die große Mehrheit der Staaten (78) antwortete, das Übereinkommen sollte vorsehen, daß jede Person, die an Bord eines Fischereifahrzeugs arbeitet, im Besitz eines schriftlichen Arbeits- oder Heuervertrags sein sollte, vorbehaltlich der innerstaatlichen Gesetzgebung. Dies sei für die Beilegung von Streitigkeiten und zur Klärung der Rechte und Verantwortlichkeiten aller Parteien erforderlich. Viele erklärten jedoch, daß ihre innerstaatliche Gesetzgebung ein solches Erfordernis bereits für alle Arbeitnehmer, einschließlich der Fischer, enthält. Einige verwiesen auch auf die einschlägigen EU-Vorschriften (Richtlinie 91/533/EG des Rates). Einige wiesen darauf hin, daß in ihren Ländern eine mündliche Vereinbarung ausreiche, insbesondere für kleine oder handwerkliche Fahrzeuge. Andere erklärten, daß das Erfordernis eines schriftlichen Vertrags nur für die Arbeit auf Hochseefahrzeugen notwendig sei. Ein Land erklärte, daß der Hauptgrundsatz darin besteht, daß der Vertrag die gesetzliche Durchsetzung von Ansprüchen ermöglicht.

Nahezu doppelt so viele Staaten (51) sprachen sich gegen mögliche Ausnahmen aus, wie sie sie befürworteten (28). Unter anderem wurden folgende Ausnahmen vorgeschlagen: Beobachter, Wissenschaftler, Schüler und Studenten (insbesondere jene, die während der Schulferien oder „Arbeitswochen“ arbeiten), Fahrzeugeigner, Familienangehörige, Kapitäne von Fischereifahrzeugen, Betriebsleiter, Teilzeit- oder Saisonarbeiter, Fischer in der Klein-, handwerklichen oder Küstenfischerei sowie auf Basis der Fangbeteiligung arbeitende Fischer und jene, die im Rahmen eines für alle Beschäftigten geltenden Gesamt-

arbeitsvertrags tätig sind, sowie jene, die auf Schiffen unterhalb einer bestimmten Größe (z.B. 20 m) oder Tonnage (z.B. 20 BRT) arbeiten.

Die große Mehrheit der Staaten (78) erklärte, 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. Mehrere Staaten gaben an, daß dies über die bereits für andere Arbeitnehmer verfügbaren Mechanismen geschehen könnte.

Das Amt stellt fest, daß die Mehrheit der Regierungen sich für eine Bestimmung aussprach, wonach Fischer im Besitz einer schriftlichen Vereinbarung sein sollten, und daß die Dreigliedrige Sachverständigentagung über Arbeitsnormen für den Fischereisektor sich allgemein ebenfalls darüber einig war, daß die Norm einen Vertrag vorschreiben sollte, wobei es sich um einen Arbeits- oder Heuervertrag für angestellte Fischer oder irgendeine andere Form einer Vereinbarung zwischen dem Eigentümer des Fischereifahrzeugs und den am Fang beteiligten Fischern handeln könnte. Die Bestimmungen in den *Punkten 23 bis 26* stellen eine verkürzte und abgeänderte Fassung von Bestimmungen des Übereinkommens Nr. 114 dar. In *Punkt 24 a*) ist statt „unterzeichnet“ das Wort „geschlossen“ verwendet worden, um zusätzliche Flexibilität vorzusehen. Die Angaben, die die Arbeitsvereinbarung für Fischer enthalten sollte (die dem Übereinkommen Nr. 114, Artikel 6, entnommen sind, mit einigen Zusätzen), sind in Anhang I aufgenommen worden, um den Hauptteil des vorgeschlagenen Übereinkommens nicht zu überfrachten. Diese Bestimmungen sind leicht abgeändert worden, um klarzustellen, daß sie nicht nur für „angestellte“ Fischer gelten, sondern für alle Fischer (beispielsweise auch diejenigen, die auf der Grundlage einer Fangbeteiligung entlohnt werden). Die Bezugnahme auf den Anhang in *Punkt 25* würde dies verbindlich vorschreiben und zu einem Bestandteil des Übereinkommens machen. *Punkt 27*, der vorschreibt, daß jedes Fischereifahrzeug ein Verzeichnis der an Bord befindlichen Fischer mitführen sollte, ist vom Amt aufgrund der eingegangenen Antworten hinzugefügt worden (siehe auch den Kommentar zu Frage C10).

#### B6. UNTERKUNFT UND PROVIANT AN BORD VON FISCHEREIFAHREZEUGEN

**Fr. B6 a)** *Sollte das Übereinkommen vorsehen, daß alle Fischereifahrzeuge über geeignete Unterkünfte und genügend Nahrungsmittel und Trinkwasser für den Einsatz des Fischereifahrzeugs verfügen sollten?*

### *Bejahend*

*Regierungen:* 81. Ägypten, Algerien, Argentinien, Australien, Bahrain, Bangladesch, Belarus, Belgien, Brasilien, Bulgarien, Burundi, China, Costa Rica, Dänemark, Ecuador, El Salvador, Eritrea, Estland, Fidschi, Finnland, Frankreich, Deutschland, Griechenland, Guatemala, Honduras, Indien, Indonesien, Islamische Republik Iran, Irland, Island, Italien, Jamaika, Japan, Kanada, Katar, Republik Korea, Kroatien, Kuba, Kuwait, Lettland, Libanon, Litauen, Malawi, Malaysia, Mauritius, Mexiko, Mosambik, Myanmar, Namibia, Neuseeland, Nicaragua, Niederlande, Nigeria, Norwegen, Österreich, Oman, Panama, Philippinen, Portugal, Rumänien, Russische Föderation, Saint Vincent und die Grenadinen, Saudi-Arabien, Schweden, Schweiz, Serbien und Montenegro, Simbabwe, Spanien, Arabische Republik Syrien, Thailand, Trinidad und Tobago, Tschechische Republik, Tunesien, Türkei, Ukraine, Ungarn, Vereinigte Arabische Emirate, Venezuela, Vereinigte Staaten, Vereinigtes Königreich, Zypern.

*Arbeitgeberverbände:* CAPeCA/CALAPA/CAPA (Argentinien), EFE (Eritrea), ESA/Estnischer Fischerverband (Estland), MEDEF (Frankreich), COHEP (Honduras), LEC (Lettland), CCIAB, CCIAS (Libanon), NEF (Namibia), EMCOZ (Simbabwe), ECOT (Thailand), ECA (Trinidad und Tobago), USCIB (Vereinigte Staaten).

*Arbeitnehmerverbände:* GTUWA (Ägypten), CCUOMM, CGT, SOMU, UMAFLUP (Argentinien), CGT (Brasilien), SiD (Dänemark), Gewerkschaft der Fischereiarbeiter Estlands/Bund der Wasserwegtransportarbeiter Estlands (Estland), CSG (Gabun), MDU (Ghana), SLIMAPG (Guinea), KPI (Indonesien), JSU (Japan), CAW-Canada, UFAWU-CAW (Kanada), UNIMPESCOL (Kolumbien), FKSU (Republik Korea), PPDIV (Kroatien), FTUS (Libanon), CDT (Marokko), NUNW (Namibia), APOM (Panama), NSZZ Solidarnosc, PSU, ZZMiR (Polen), Bund der Gewerkschaften des Fischereisektors (Portugal), CNS Cartel Alfa (Rumänien), RPRRKh (Russische Föderation), SGB (Schweiz), ZCTU (Simbabwe), SALFU (Sierra Leone), UFFC (Sri Lanka), SWTUF (Sudan), NCTL (Thailand), NATUC (Trinidad und Tobago), TUC (Vereinigtes Königreich).

*Sonstige:* CCE (Belgien), AGCI PESCA, Confcooperative (Italien), PVIS (Niederlande), ICMA, ICSF.

### *Verneinend*

*Regierung:* 1. Benin.

### *Kommentare*

*Australien.* Die Bedeutung dieser Angelegenheiten für den Arbeitsschutz wird anerkannt.

*Mosambik.* Um ein angemessenes Arbeitsumfeld zu gewährleisten und Gesundheitsschäden zu verhüten.

**Fr. B6 b)** *Wenn ja, sollte es die Möglichkeit vorsehen, bestimmte Kategorien von Fischereifahrzeugen von dem die Unterkunft betreffenden Erfordernis auszunehmen?*

*Bejahend*

*Regierungen:* 50. Algerien, Argentinien, Bangladesch, Belgien, Benin, Brasilien, Bulgarien, China, El Salvador, Estland, Finnland, Frankreich, Deutschland, Guatemala, Indien, Islamische Republik Iran, Italien, Jamaika, Japan, Kanada, Katar, Republik Korea, Kuba, Lettland, Libanon, Malaysia, Mosambik, Myanmar, Namibia, Nicaragua, Niederlande, Norwegen, Österreich, Panama, Philippinen, Portugal, Saint Vincent und die Grenadinen, Saudi-Arabien, Schweden, Serbien und Montenegro, Simbabwe, Trinidad und Tobago, Tschechische Republik, Tunesien, Ukraine, Ungarn, Vereinigte Arabische Emirate, Vereinigte Staaten, Vereinigtes Königreich, Zypern.

*Arbeitgeberverbände:* ESA/Estnischer Fischerverband (Estland), MEDEF (Frankreich), COHEP (Honduras), LEC (Lettland), CCIAB, CCIAS (Libanon), NEF (Namibia), EMCOZ (Simbabwe).

*Arbeitnehmerverbände:* GTUWA (Ägypten), CCUOMM, CGT, SOMU, UMAFLUP (Argentinien), CGT (Brasilien), SiD (Dänemark), Gewerkschaft der Fischereiarbeiter Estlands/Bund der Wasserwegtransportarbeiter Estlands (Estland), MDU (Ghana), KPI (Indonesien), JSU (Japan), CAW-Canada (Kanada), UNIMPESCOL (Kolumbien), FKSU (Republik Korea), CDT (Marokko), APOM (Panama), NSZZ Solidarnosc, PSU, ZZMiR (Polen), CNS Cartel Alfa (Rumänien), RPRRKh (Russische Föderation), SALFU (Sierra Leone), ZCTU (Simbabwe), UFFC (Sri Lanka), SWTUF (Sudan), NATUC (Trinidad und Tobago), TUC (Vereinigtes Königreich).

*Sonstige:* CCE (Belgien), AGCI PESCA, Confcooperative (Italien), PVIS (Niederlande), ICMA, ICSF.

*Verneinend*

*Regierungen:* 29. Ägypten, Australien, Bahrain, Belarus, Burundi, Costa Rica, Ecuador, Eritrea, Fidschi, Griechenland, Honduras, Irland, Island, Kroatien, Litauen, Malawi, Mauritius, Mexiko, Neuseeland, Nigeria, Oman, Rumänien, Russische Föderation, Schweiz, Spanien, Arabische Republik Syrien, Thailand, Türkei, Venezuela.



*Arbeitgeberverbände:* CAPeCA/CALAPA/CAPA (Argentinien), EFE (Eritrea), ECOT (Thailand), ECA (Trinidad und Tobago), USCIB (Vereinigte Staaten).

*Arbeitnehmerverbände:* CSG (Gabun), SLIMAPG (Guinea), UFAWU-CAW (Kanada), PPDIV (Kroatien), FTUS (Libanon), NUNW (Namibia), NSU/NSF/DNMF (Norwegen), Bund der Gewerkschaften des Fischereisektors (Portugal), SGB (Schweiz), NCTL (Thailand).

*Sonstige*

*Regierungen:* 3. Dänemark, Indonesien, Kuwait.

*Kommentare*

*Australien.* Der Begriff „geeignete Unterkünfte“ sollte definiert werden, damit deutlich wird, daß nicht lediglich „Schlafgelegenheiten“ gemeint sind. Hiermit würden auch sehr kleine Fischereifahrzeuge berücksichtigt, die nicht über Nacht auf See bleiben und daher keine Schlafplätze benötigen.

*Burundi.* Unterkünfte sind für den Fall schlechten Wetters notwendig.

*Costa Rica.* Das INS stimmt zu.

*Mosambik.* Nicht alle Fischereifahrzeuge verrichten Tätigkeiten des gleichen Umfangs. Manche Fahrzeuge benötigen Unterkünfte aufgrund der Art ihrer Tätigkeit, andere hingegen nicht.

*Oman.* Das Ministerium für Landwirtschaft und Fischerei stimmt zu.

**Fr. B6 c)** *Wenn ja, geben Sie bitte an, welche Fischereifahrzeuge ausgenommen werden könnten.*

In mehreren Antworten hieß es, Nahrungsmittel und Trinkwasser seien für alle Fahrzeuge erforderlich.

*Algerien, Bulgarien, CCIAB (Libanon), CNS Cartel Alfa (Rumänien) und ZCTU (Simbabwe)* schlugen vor, kleine Fahrzeuge auszunehmen, die für kurze Zeiträume auf See sind. *Algerien, Brasilien, El Salvador, Jamaika, Kanada, Mosambik, Serbien und Montenegro* sowie *Saint Vincent und die Grenadinen* schlugen vor, handwerklich arbeitende und kleine Fahrzeuge auszunehmen.

*GTUWA (Ägypten), Argentinien, Belgien, CCE (Belgien), Brasilien, CGT (Brasilien), Bulgarien, Gewerkschaft der Fischereiarbeiter Estlands/Bund der Wasserweg-*

transportarbeiter Estlands (Estland), ESA/Estnischer Fischerverband, *Österreich*, *Saudi-Arabien*, *Schweden*, EMCOZ (Simbabwe), SWTUF (Sudan), *Tschechische Republik*, *Vereinigte Staaten* erklärten, diejenigen Fahrzeuge könnten ausgenommen werden, die weniger als einen Tag oder weniger als 24 Stunden auf See bleiben. *Frankreich*, *Kanada*, CAW-Canada (Kanada), *Namibia*, ICMA und ICSF schlugen vor, die nur über Tag im Einsatz befindlichen Fahrzeuge auszunehmen. *Ungarn* schlug elf Stunden vor. *Japan* sprach sich für einen kurzen Zeitraum aus.

In vielen Antworten wurde vorgeschlagen, Fahrzeuge nach dem Einsatzgebiet auszunehmen. *Brasilien*, *China*, *Costa Rica*, COHEP (Honduras), AGCI PESCA (Italien), Nationaler Fischereirat, LEC (Lettland), CCIAS (Libanon), *Malaysia*, *Niederlande*, PVIS (Niederlande), APOM (Panama), *Trinidad und Tobago* sowie *Zypern* sprachen sich für eine Ausnahme der Fahrzeuge im Einsatzgebiet „C“ aus; *Benin*, *Brasilien*, *Costa Rica*, MEDEF (Frankreich), *Guatemala*, COHEP (Honduras), AGCI PESCA (Italien), *Katar*, Nationaler Fischereirat, LEC (Lettland), CCIAS (Libanon), CDT (Marokko), *Niederlande*, PVIS (Niederlande), APOM (Panama), *Philippinen*, *Schweden*, UFFC (Sri Lanka) und *Zypern* sprachen sich für eine Ausnahme der Fahrzeuge im Einsatzgebiet „D“ aus; *Benin*, *Brasilien*, *Estland*, *Guatemala*, COHEP (Honduras), AGCI PESCA (Italien), *Katar*, Nationaler Fischereirat, LEC (Lettland), CCIAS (Libanon), CDT (Marokko), *Myanmar*, *Niederlande*, PVIS (Niederlande), APOM (Panama), *Philippinen*, UFFC (Sri Lanka) und *Zypern* schlugen das Einsatzgebiet „E“ vor. *Deutschland*, die *Islamische Republik Iran*, *Italien*, *Tunesien* und *Ukraine* schlugen vor, Küstenfahrzeuge auszunehmen.

In einer Reihe von Antworten wurde die Größe als maßgebliches Kriterium vorgeschlagen. So erklärte *Dänemark*, die innerstaatliche Gesetzgebung nehme Fischereifahrzeuge von weniger als 15m Länge aus; für Fahrzeuge von weniger als 24m seien Abweichungen erlaubt und für sie gälten weniger strenge Bestimmungen; *El Salvador* erklärte, handwerkliche Fischereifahrzeuge von weniger als 10m Länge könnten ausgenommen werden; *Lettland* und Confcooperative (Italien) schlugen Fahrzeuge von weniger als 12m Länge vor; NEF (Namibia) sprach sich für Fischereifahrzeuge unter 20m Länge und weniger als 100 BRT aus; *Panama* wies darauf hin, daß laut Übereinkommen (Nr. 126) über die Quartierräume auf Fischereifahrzeugen, 1966, Fischereifahrzeuge von weniger als 75 BRT ausgenommen werden sollten. *Japan* und *Libanon* schlugen in allgemeiner Form vor, Ausnahmen nach Raumgehalt und Länge sowie nach der Dauer des Aufenthalts auf See vorzusehen.

*Finnland* und die *Vereinigten Staaten* erklärten, die Anzahl der Besatzungsmitglieder könne Grundlage der Ausnahme sein.

*Frankreich*. Fischereifahrzeuge für den Betrieb am Tag und Fahrzeuge, die sich für einen Einbau von Unterkünften nicht eignen.

*Griechenland*. Gegenstand des Übereinkommens sollten ausschließlich Fischereifahrzeuge sein, die internationale Gewässer befahren.

*Indien.* Alle nicht motorisierten Fahrzeuge, die nur einen Tag im Einsatz sind und im allgemeinen in Hoheitsgewässern tätig sind.

*Irland.* Ausnahmen sollten nicht zugelassen werden. Den Empfehlungen des Ausschusses für die Sicherheit auf Fischereifahrzeugen (1996) und der Arbeitsgruppe für Ausbildung und Beschäftigung (2001) zufolge sollten Schiffsführer und Besatzungen durch eine Änderung der Rechtsvorschriften und die Einführung eines BN für z.B. Fahrzeuge unter 17 Meter Länge motiviert werden, sich zu qualifizieren. Die Schiffsfahrtaufsichtsbehörde teilt mit, daß im Hinblick auf das Alter, die Art und den Ort des Fahrzeugs Ausnahmen gemacht werden sollten. Die HSA stimmt dem zu und schlägt vor, für Fahrzeuge der Kategorien „D“ und „E“ Ausnahmen zu machen.

*Republik Korea* und FKSU (Republik Korea) teilten mit, vorhandene Fahrzeuge könnten ausgenommen werden.

*Libanon.* FTUS: Fahrzeuge, die in der Nähe von Fischersiedlungen im Einsatz sind.

*Oman.* Kleine Fischereifahrzeuge unter 10m und Fischereifahrzeuge, die nur einige Stunden täglich im Einsatz sind.

*Portugal.* In Betrieb befindliche Fischereifahrzeuge, die aus Konstruktions- und Sicherheitsgründen nicht diesem Erfordernis angepaßt werden können, denn jegliche Veränderung würde die Stabilität des Fahrzeugs und damit seine Funktionsfähigkeit beeinträchtigen.

*Sierra Leone.* SALFU: Kleine und mit einer Person bemannte Fahrzeuge sollten ebenfalls ausgenommen werden.

*Trinidad und Tobago.* NATUC: Nichtgewerbliche Fahrzeuge.

*Vereinigte Arabische Emirate.* Traditionelle Boote, Küstenfahrzeuge, Freizeitfahrzeuge und Kreuzfahrtschiffe.

*Vereinigtes Königreich.* Tagesboote, kleine Fahrzeuge und solche Fahrzeuge, die vor einem zu bestimmenden Datum gebaut wurden und die den Erfordernissen nicht rückwirkend angepaßt werden können.

*Ansichten, die von mehreren Arbeitnehmerverbänden vertreten werden:* CCUOMM, CGT, SOMU, UMAFLUP (Argentinien), SiD (Dänemark), ESA/Estnischer Fischerverband (Estland), MDU (Ghana), KPI (Indonesien), JSU (Japan), UNIMPESCOL (Kolumbien), NSZZ Solidarnosc, PSU, ZZMiR (Polen), RPRRKh (Russische Föderation), SALFU (Sierra Leone) und TUC (Vereinigtes Königreich) schlugen Fahrzeuge vor, bei denen die Dauer der Fahrt ein solches Erfordernis überflüssig macht, sowie Fahrzeuge mit offenem Deck.

*ICSF*. Fischereifahrzeuge, die für kurze Fahrten und tagsüber unterwegs sind, da Unterkünfte für die Besatzung für Fahrten ab drei Tagen notwendig sind.

Nahezu alle Staaten (81) antworteten, daß das Übereinkommen vorsehen sollte, daß alle Fischereifahrzeuge über geeignete Unterkünfte und genügend Nahrungsmittel und Trinkwasser verfügen sollten. Eine Mehrheit (50 dafür; 29 dagegen) befürwortete jedoch die mögliche Ausnahme bestimmter Gruppen von Fischereifahrzeugen von dem die Unterkünfte betreffenden Erfordernis. Solche Ausnahmen könnten beruhen auf: der Seezeit (einen Tag oder weniger), der Größe des Fahrzeugs oder dem Einsatzgebiet. In etlichen Antworten wurde dagegen festgestellt, daß es zwar Ausnahmen für die Unterkünfte geben könnte, daß es aber keine Ausnahmen im Hinblick auf die Nahrungsmittel und das Trinkwasser geben sollte.

Die *Punkte 29 bis 31* tragen der von der großen Mehrheit der Regierungen zum Ausdruck gebrachten Unterstützung für Bestimmungen über Unterkunft und Nahrungsmittel und Trinkwasser Rechnung. Auch die Dreigliedrige Sachverständigentagung über Arbeitsnormen für den Fischereisektor äußerte Unterstützung für eine solche Bestimmung. Auf dieser Tagung wurde eine Aufzählung der allgemeinen Ziele im Bereich der Unterkunft verlangt, während Einzelheiten in Form von Leitlinien in den nichtverbindlichen Teil der Urkunde aufgenommen werden sollten. Dies würde den Schiffbauern Leitlinien für den Bau von Unterkünften auf Fischereifahrzeugen an die Hand geben.

Da das Übereinkommen Nr. 126 ziemlich detaillierte Anforderungen festlegt und Bericht V (1) darlegt, daß viele Staaten eine Gesetzgebung über viele der im Übereinkommen Nr. 126 behandelten Gegenstände haben, auch wenn sie nicht so detailliert ist, hat das Amt in den *Punkten 29 bis 31* nur allgemeine Bestimmungen vorgeschlagen. Das Amt war jedoch der Auffassung, daß es nicht in seinem Mandat liegt, die im Übereinkommen Nr. 126 vorgesehenen umfangreichen Schutzmaßnahmen einfach zu entfernen oder in Leitlinien umzuwandeln. Es hat daher in Anhang II der vorgeschlagenen Schlußfolgerungen eine leicht vereinfachte Fassung dieses Übereinkommens aufgenommen. In dem Anhang hat das Amt die Hinweise auf den Raumgehalt entfernt, hat aber die Hinweise auf die Fahrzeuglänge beibehalten in Anbetracht dessen, daß seit dem Inkrafttreten des Internationalen Schiffsvermessungs-Übereinkommens, 1969, der „Bruttoreaumgehalt“ statt der „Bruttoregistertonnage“ (BRT) üblicherweise zur Angabe der Tonnage von Schiffen verwendet wird und das Amt kein Mittel zur unmittelbaren und konsequenten Umrechnung von BRT in Bruttoreumgehalt ausfindig gemacht hat. Die Konferenz sei auch darauf hingewiesen, daß die Bestimmungen des Übereinkommens Nr. 126 nur für Schiffe mit einer Länge von 24,4 Metern und mehr verbindlich sind (ein kleiner Prozentsatz der Weltfischereiflotte) und daß einige Bestimmungen nicht für Fahrzeuge gelten, die „in der Regel weniger als 36 Stunden ihrem Heimathafen fernbleiben und

deren Besatzung während des Hafenaufenthalts nicht ständig an Bord wohnt“. Anhang II folgt dem gleichen Ansatz.

In Anbetracht der vorstehenden Ausführungen sollte die Konferenz den Inhalt von Anhang II bestimmen und entscheiden, ob er verbindlich sein oder empfehlenden Charakter haben sollte. Das Amt schlägt vor, daß die Frage der Unterkünfte von einer Arbeitsgruppe behandelt werden könnte, die vom Konferenzausschuß eingesetzt werden könnte<sup>7</sup>.

#### B7. BEMANNUNG VON FISCHEREIFAHRZEUGEN

**Fr. 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?*

*Bejahend*

*Regierungen:* 79. Ägypten, Algerien, Argentinien, Australien, Bahrain, Bangladesch, Belarus, Belgien, Benin, Brasilien, Bulgarien, Burundi, China, Costa Rica, Dänemark, Ecuador, El Salvador, Eritrea, Estland, Fidschi, Finnland, Frankreich, Deutschland, Griechenland, Guatemala, Honduras, Indien, Islamische Republik Iran, Irland, Island, Italien, Jamaika, Kanada, Katar, Republik Korea, Kroatien, Kuba, Kuwait, Lettland, Libanon, Litauen, Malawi, Malaysia, Mauritius, Mexiko, Mosambik, Myanmar, Namibia, Neuseeland, Nicaragua, Niederlande, Nigeria, Norwegen, Österreich, Oman, Panama, Philippinen, Portugal, Rumänien, Russische Föderation, Saint Vincent und die Grenadinen, Saudi-Arabien, Schweden, Schweiz, Serbien und Montenegro, Simbabwe, Spanien, Arabische Republik Syrien, Trinidad und Tobago, Tschechische Republik, Tunesien, Türkei, Ukraine, Ungarn, Venezuela, Vereinigte Arabische Emirate, Vereinigte Staaten, Vereinigtes Königreich, Zypern.

<sup>7</sup> Eine solche Arbeitsgruppe könnte auch die während der Entwicklung des konsolidierten Übereinkommens über die Arbeit in der Seeschifffahrt gewonnenen Erfahrungen berücksichtigen und auch den zur Zeit von der FAO, IAO und IMO durchgeführten Arbeiten zur Überarbeitung des FAO/IAO/IMO-Sicherheitskodexes für Fischereifahrzeuge und ihre Besatzungen (Teil B), Sicherheits- und Gesundheitsschutzvorschriften für den Bau und die Ausrüstung von Fischereifahrzeugen, Rechnung tragen.

*Arbeitgeberverbände:* EFE (Eritrea), ESA/Estnischer Fischerverband (Estland), MEDEF (Frankreich), COHEP (Honduras), LEC (Lettland), CCIAB, CCIAS (Libanon), NEF (Namibia), EMCOZ (Simbabwe), ECA (Trinidad und Tobago), USCIB (Vereinigte Staaten).

*Arbeitnehmerverbände:* GTUWA (Ägypten), CCUOMM, CGT, SOMU, UMAFLUP (Argentinien), CGT (Brasilien), SiD (Dänemark), Gewerkschaft der Fischereiarbeiter Estlands/Bund der Wasserwegtransportarbeiter Estlands (Estland), CSG (Gabun), MDU (Ghana), SLIMAPG (Guinea), KPI (Indonesien), JSU (Japan), CAW-Canada, UFAWU-CAW (Kanada), UNIMPESCOL (Kolumbien), FKSU (Republik Korea), PPDIV (Kroatien), FTUS (Libanon), CDT (Marokko), NUNW (Namibia), APOM (Panama), NSZZ Solidarnosc, PSU, ZZMiR (Polen), Bund der Gewerkschaften des Fischereisektors (Portugal), CNS Cartel Alfa (Rumänien), RPRRKh (Russische Föderation), SGB (Schweiz), SALFU (Sierra Leone), ZCTU (Simbabwe), UFFC (Sri Lanka), SWTUF (Sudan), NCTL (Thailand), NATUC (Trinidad und Tobago), TUC (Vereinigtes Königreich).

*Sonstige:* CCE (Belgien), AGCI PESCA, Confcooperative (Italien), PVIS (Niederlande), ICMA, ICSF.

*Verneinend*

*Arbeitgeberverbände:* CAPeCA/CALAPA/CAPA (Argentinien), ECOT (Thailand).

*Sonstige*

*Regierungen:* 3. Indonesien, Japan, Thailand,

*Kommentare*

*Japan.* Es sollte das Erfordernis einer ausreichenden und fähigen Besatzung im Hinblick auf die Navigation, nicht jedoch im Hinblick auf die Fischereitätigkeit geben.

*Panama.* Ausbildung und BN sollten revidiert werden, damit es einen einzigen übergreifenden IAO/IMO-Standard zu Ausbildung, Qualifikationen und Schichten für Besatzungen von Fischereifahrzeugen gibt.

**Fr. B7 b)** *Wenn ja, geben Sie bitte an, welche Fischereifahrzeuge angenommen werden könnten.*

SOMU (Argentinien), Australien, Bahrain, Benin, Brasilien, Bulgarien, Dänemark, Estland, Fidschi, Frankreich, CSG (Gabun), SLIMAPG (Guinea), Honduras,

*Italien*, Confcooperative (Italien), *Jamaika*, UFAWU-CAW (Kanada), *Kuba*, *Libanon*, CCIAB (Libanon), *Malawi*, *Namibia*, NUNW (Namibia), *Neuseeland*, PVIS (Niederlande), *Nigeria*, *Norwegen*, *Portugal*, *Rumänien*, CNS Cartel Alfa (Rumänien), *Schweden*, *Serbien und Montenegro*, *Spanien*, NATUC (Trinidad und Tobago), *Ukraine*, *Ungarn*, *Venezuela*, USCIB (Vereinigte Staaten) und die ICMA sprachen sich gegen Ausnahmen aus.

*Ägypten*, *Burundi*, *Costa Rica*, *El Salvador*, *Finnland*, *Saint Vincent und die Grenadinen*, ZCTU (Simbabwe), *Vereinigte Arabische Emirate* schlugen vor, handwerklich betriebene und kleine und von Familien betriebene Fischereifahrzeuge auszunehmen.

*China*, AGCI PESCA (Italien), *Lettland*, Nationaler Fischereirat, LEC (Lettland), *Malaysia*, CDT (Marokko), *Mauritius* schlugen vor, Fahrzeuge im Einsatzgebiet „C“ auszunehmen; *Guatemala*, COHEP (Honduras), AGCI PESCA (Italien), *Katar*, *Lettland*, LEC (Lettland), *Mauritius*, APOM (Panama), *Philippinen*, UFFC (Sri Lanka), SWTUF (Sudan), NCTL (Thailand), *Tunesien* und *Zypern* schlugen vor, Fahrzeuge im Einsatzgebiet „D“ auszunehmen; und *Guatemala*, COHEP (Honduras), *Indonesien*, AGCI PESCA (Italien), *Katar*, *Lettland*, Nationaler Fischereirat, LEC (Lettland), CCIAS (Libanon), *Mauritius*, *Oman*, APOM (Panama), *Philippinen*, UFFC (Sri Lanka), NCTL (Thailand) und *Zypern* nannten die Fahrzeuge im Einsatzgebiet „E“.

*Myanmar* schlug vor, Binnenfischereifahrzeuge auszunehmen, während die *Islamische Republik Iran*, FKSU (Republik Korea), *Mexiko*, die *Schweiz* und die *Vereinigten Arabischen Emirate* Küstenfahrzeuge vorschlugen. CGT (Brasilien) schlug Fischereifahrzeuge mit geringer Navigationsreichweite vor.

Die Größe war für mehrere Länder der entscheidende Faktor: *Japan* schlug Ausnahmen nach Raumgehalt vor; die *Republik Korea* und FKSU (Republik Korea) schlugen Fahrzeuge von weniger als 24m Länge vor; das Ministerium für Landwirtschaft und Fischerei von *Oman* schlug vor, kleine Fischereifahrzeuge unter 10m Länge auszuschließen, und das *Vereinigte Königreich* schlug Fischereifahrzeuge unter 15m vor.

*Australien*. Im Zusammenhang mit der gewerblichen Schifffahrt sollten im Interesse der Sicherheit der Navigation im Hinblick auf Kompetenzanforderungen keine Ausnahmen gemacht werden. Bei allen Bestimmungen der neuen Instrumente sollte – damit es nicht zu Konflikten kommt – der Tatsache Rechnung getragen werden, daß einige Gesetzgebungen den Einsatz von Besatzungsmitgliedern beim Fischfang einschränken in der Absicht, die Fischerei und die Fischbestände zu schützen.

*Argentinien*. CAPECA/CALAPA/CAPA: Es ist Sache der Schifffahrtsbehörde, festzulegen, welche Besatzung für eine sichere Navigation erforderlich ist, und Sache des Reeders, die Besatzung für die Fischereitätigkeit zu bestimmen.

*Brasilien*. Kein Fahrzeug sollte von dem Erfordernis ausgenommen sein, sich von der staatlichen Schifffahrtsbehörde eine Bescheinigung über die für die Sicherheit erforderliche Mindestbesatzungsstärke ausstellen zu lassen.

*Dänemark.* Grundsätzlich sollte immer ein ausgebildeter Kapitän an Bord sein, ungeachtet der Größe des Fahrzeugs. Die Ausbildungsanforderungen sollten selbstverständlich der Größe und dem Einsatzgebiet des Fahrzeugs entsprechen. Das Übereinkommen sollte einen Verweis auf das STCW-F-Übereinkommen enthalten.

*Griechenland.* Die Bestimmung sollte nur Besatzungsmitglieder decken, deren Aufgaben mit der Navigationssicherheit verbunden sind, nicht mit dem Fischfang, denn dies ist eine wirtschaftliche Tätigkeit.

*Irland.* Wissen und Fähigkeiten sollten den Funktionen und dem Einsatzbereich des Fahrzeugs entsprechen.

*Mosambik.* Große Fischereifahrzeuge mit umfangreichen Tätigkeiten.

*Norwegen.* Es ist Aufgabe des Flaggenstaates, Gesetze zu erlassen, die die Reeder verpflichten sicherzustellen, daß alle seiner Gerichtsbarkeit unterstehenden Fahrzeuge ausreichend und mit kompetenten Besatzungen bemannt sind. Angesichts der großen Vielfalt von Fahrzeugarten und -größen, Einsatzgebieten und Dauer des Aufenthalts auf See ist es jedoch nicht möglich, einheitliche Normen zu setzen. Der Versuch, auf internationaler Ebene die Frage der Bemannung detailliert zu regeln, wäre ein gewichtiges Ratifikationshindernis. Daher sollte das Übereinkommen keine Regelung enthalten, die über die unter Frage B7 a) genannte hinausgeht. Darüber hinaus dürfte es, sobald ein ausreichendes Bemannungsniveau festgelegt ist, sehr schwierig werden, die Bemannung von Fahrzeugen zu verstärken, denn das Minimum hat die Tendenz, zum Maximum zu werden. Und schließlich sollte diese Frage auch unter dem Aspekt der Ruhezeiten und der Unfallverhütungsvorschriften einschließlich der Risikobewertung gesehen werden.

*Russische Föderation* und RPRRKh (Russische Föderation): Fischereifahrzeuge mit einer Motorenstärke von höchstens 80 PS.

*Saudi-Arabien.* Kleine traditionelle Fahrzeuge, die nicht länger als einen Tag auf See sind.

*Thailand.* ECOT: Dies sollte dem Staat überlassen werden, dessen Gerichtsbarkeit das Fahrzeug untersteht; eine Orientierungshilfe könnte jedoch nützlich sein.

*Vereinigte Arabische Emirate.* Kleine Fahrzeuge, Sportfischerei- und Freizeitfahrzeuge, Fahrzeuge, die der Forschung oder dem Schutz der Fischbestände dienen, und Küstenfischereifahrzeuge.

*Vereinigte Staaten.* Normen sollten auf der Größe und Route des Fahrzeugs sowie auf der Anzahl der Besatzungsmitglieder basieren. Je kleiner ein Fahrzeug ist und je näher an der Küste es tätig ist, desto weniger Vorschriften sollte es zu befolgen haben.

*Ansichten, die von mehreren Arbeitnehmerverbänden vertreten werden:* CCUOMM, CGT, UMAFLUP (Argentinien), PPDIV (Kroatien), SiD (Dänemark), Bund



der Wasserwegtransportarbeiter Estlands (Estland), MDU (Ghana), KPI (Indonesien), JSU (Japan), UNIMPESCOL (Kolumbien), FKSU (Republik Korea), NSZZ Solidarnosc, PSU, ZZMiR (Polen), Bund der Gewerkschaften des Fischereisektors (Portugal), CNS Cartel Alfa (Rumänien), SALFU (Sierra Leone), SWTUF (Sudan), TUC (Vereinigtes Königreich) schlugen kleine und mit einer Person bemannte Fahrzeuge vor.

*ICSF.* Mit Außenbordmotor versehene und nicht motorisierte Fischereifahrzeuge sowie Fischereifahrzeuge, die kürzere Fahrten unternehmen oder tagsüber fischen.

Nahezu alle Staaten (79) waren sich darin einig, daß verbindlich vorgeschrieben werden sollte, daß Fischereifahrzeuge über eine ausreichende und fähige Besatzung verfügen sollten, damit die Sicherheit der Navigation und der Fischereitätigkeit gewährleistet ist. Vorgeschlagene Ausnahmen betrafen kleine Fahrzeuge (nach Länge oder Raumgehalt), der handwerklichen Fischerei dienende Fahrzeuge, Familienfischereifahrzeuge, solche, die in Flüssen oder Binnengewässern eingesetzt werden, solche, die innerhalb von drei Meilen von der Basislinie eingesetzt werden, und solche, die bis zu den Grenzen der Hoheitsgewässer eingesetzt werden, kleine und mit einer Person besetzte Fahrzeuge sowie Fahrzeuge auf Kurz- oder Tagesreisen. Mehrere Staaten wandten sich gegen alle Ausnahmen.

Angesichts der überwiegend bejahenden Antworten auf die Frage B7 a) und in Anbetracht der auf der Dreigliedrigen Sachverständigentagung über Arbeitsnormen für den Fischereisektor geäußerten Auffassungen hat das Amt eine Bestimmung entsprechend *Punkt 21* abgefaßt. Diese Bestimmung würde die Verantwortung unmittelbar dem Eigentümer des Fischereifahrzeugs auferlegen, wäre aber nicht übermäßig präskriptiv.

## B8. RUHEZEITEN

**Fr. 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?*

*Bejahend*

*Regierungen:* 79. Ägypten, Algerien, Argentinien, Bahrain, Bangladesch, Belarus, Belgien, Benin, Brasilien, Bulgarien, Burundi, China, Dänemark, Ecuador, El Salvador, Eritrea, Estland, Fidschi, Finnland, Frankreich, Deutschland, Griechenland, Guatemala, Honduras, Indien, Indonesien, Islamische Republik Iran, Irland, Island, Italien, Jamaika, Japan, Kanada, Katar, Republik Korea, Kroatien, Kuba, Kuwait, Lettland, Libanon, Litauen, Malawi, Malaysia, Mauri-

tius, Mexiko, Mosambik, Myanmar, Namibia, Neuseeland, Nicaragua, Niederlande, Nigeria, Norwegen, Österreich, Oman, Panama, Philippinen, Portugal, Rumänien, Russische Föderation, Saint Vincent und die Grenadinen, Schweden, Schweiz, Serbien und Montenegro, Simbabwe, Spanien, Arabische Republik Syrien, Thailand, Trinidad und Tobago, Tschechische Republik, Tunesien, Türkei, Ukraine, Ungarn, Venezuela, Vereinigte Arabische Emirate, Vereinigte Staaten, Vereinigtes Königreich, Zypern.

*Arbeitgeberverbände:* EFE (Eritrea), ESA/Estnischer Fischerverband (Estland), MEDEF (Frankreich), COHEP (Honduras), LEC (Lettland), CCIAB, CCIAS (Libanon), NEF (Namibia), EMCOZ (Simbabwe), ECOT (Thailand), ECA (Trinidad und Tobago).

*Arbeitnehmerverbände:* GTUWA (Ägypten), CCUOMM, CGT, SOMU, UMAFLUP (Argentinien), CGT (Brasilien), SiD (Dänemark), Gewerkschaft der Fischereiarbeiter Estlands/Bund der Wasserwegtransportarbeiter Estlands (Estland), CSG (Gabun), MDU (Ghana), SLIMAPG (Guinea), KPI (Indonesien), JSU (Japan), CAW-Canada, UFAWU-CAW (Kanada), UNIMPESCOL (Kolumbien), FKSU (Republik Korea), PPDIV (Kroatien), CDT (Marokko), NUNW (Namibia), NSZZ Solidarnosc, PSU, ZZMiR (Polen), Bund der Gewerkschaften des Fischereisektors (Portugal), CNS Cartel Alfa (Rumänien), RPRRKh (Russische Föderation), SGB (Schweiz), SALFU (Sierra Leone), ZCTU (Simbabwe), UFFC (Sri Lanka), SWTUF (Sudan), NCTL (Thailand), NATUC (Trinidad und Tobago), TUC (Vereinigtes Königreich).

*Sonstige:* CCE (Belgien), AGCI PESCA, Confcooperative (Italien), PVIS (Niederlande), ICMA, ICSF.

#### *Verneinend*

*Regierungen:* 2. Australien, Saudi-Arabien.

*Arbeitgeberverbände:* CAPeCA/CALAPA/CAPA (Argentinien), USCIB (Vereinigte Staaten).

#### *Sonstige*

*Regierung:* 1. Costa Rica.

*Arbeitnehmerverbände:* FTUS (Libanon), APOM (Panama).

#### *Kommentare*

Algerien, SLIMAP (Guinea), Indonesien, Irland, UFAWU-CAW (Kanada), Libanon, Malawi, Malaysia, Mosambik, Nigeria, Spanien, Trinidad und Tobago, Venezuela, TUC (Vereinigtes Königreich), ICMA und IMHA vertraten die Auffassung, dies sei besonders wichtig aufgrund der Auswirkungen von Ermüdung auf die Gesundheit und die Sicherheit und insbesondere die Navigationssicherheit. Mehrere andere Arbeit-

nehmerverbände – CCUOMM, CGT, SOMU, UMAFLUP (Argentinien), SiD (Dänemark), MDU (Ghana), KPI (Indonesien), UNIMPESCOL (Kolumbien), NSZZ Solidarnosc, PSU (Polen), RPRRKh (Russische Föderation), SALFU (Sierra Leone) und TUC (Vereinigtes Königreich) – erklärten ebenfalls, Ermüdung sei eine der Hauptursachen der hohen Rate von tödlichen Unfällen und Arbeitsunfällen.

EFE (Eritrea), COHEP (Honduras), *Jamaika, Japan, Kanada*, FTUS (Libanon), SWTUF (Sudan), *Tunesien, Vereinigte Staaten* erklärten generell, Leitlinien seien aus verschiedenen Gründen variabel (z.B. Schwierigkeit der Arbeit auf See, Wetter, Dauer der Fischfangsaison, Art der Fischereitätigkeit, Route des Fahrzeugs, Größe des Fahrzeugs, Raumgehalt, Dauer des Aufenthalts auf See, Anzahl der Personen an Bord). Daher seien Flexibilität oder Ausnahmen notwendig.

*Katar* und APOM (Panama) wiesen darauf hin, daß diese Frage im Arbeitsvertrag geregelt ist, und *Indien* wies darauf hin, daß die Mindestruhezeit vom Reeder oder vom Kapitän festgelegt werden kann.

*Dänemark, Irland, Niederlande, PVIS (Niederlande), Norwegen* und das *Vereinigte Königreich* machten auf die Richtlinie 2000/34/EG<sup>8</sup> aufmerksam und erklärten, die IAO-Norm dürfe nicht im Widerspruch zu ihr stehen. *Dänemark* und *Italien* verwiesen auf das Übereinkommen Nr. 180. Neuseeland erklärte, solche Bestimmungen sollten auf das STCW-F-Übereinkommen zugeschnitten werden.

*Russische Föderation, RPRRKh (Russische Föderation), NUNW (Namibia)* erklärten ebenfalls, für einen Tag oder einen Zeitraum von 24 Stunden sollten nicht weniger als acht Stunden Ruhezeit vorgesehen sein.

*Argentinien.* Die durchschnittliche Wochenarbeitszeit sollte während des Zeitraums von zwölf Monaten 48 Stunden betragen. Die Ruhezeiten sollten in nicht mehr als zwei Segmente aufgeteilt werden, und eines dieser Segmente sollte mindestens sechs Stunden dauern.

*Australien.* Wenn eine solche Bestimmung aufgenommen wird, dann sollte sie durch den Zusatz „angemessene“ präzisiert werden, denn lange Arbeitszeiten sind nicht auf allen Fahrzeugen üblich und nicht alle in der Fischerei Beschäftigten haben die gleichen Fähigkeiten. Zwar kann Ermüdung auf Fischereifahrzeugen und vor allem auf solchen, die lange Fahrten unternehmen, ein Risikofaktor sein, doch sie sollte unter die Fürsorgepflicht des allgemeinen Arbeitsschutzes fallen.

*Bahrain.* Je nach der Dauer des Aufenthaltes auf See sollte die Mindestruhezeit bei einem langen Aufenthalt nach Tagen und bei Tagesfahrten nach Stunden berechnet werden.

<sup>8</sup> Siehe Anhang II.

*Burundi.* Die Ruhezeit sollte für die verschiedenen Fischereiarten (traditionelle, handwerkliche, halbindustrielle Fischerei) zwei Tage pro Woche betragen.

*Costa Rica.* Das INS stimmt zu und erklärt, daß die tägliche Arbeitszeit auf zwölf Stunden begrenzt und eine Ruhezeit von eineinhalb Stunden für Mahlzeiten festgelegt werden sollte.

*Estland.* Die Mindestruhezeit sollte der anderer Arbeitnehmerkategorien angepaßt werden, wobei berufsspezifische Unterschiede zu berücksichtigen sind.

*Fidschi.* Verweist auf die Frage der Überwachung.

*Japan.* JSU: Die Ruhezeiten sollten nicht so lang oder so häufig sein, daß sie die Tätigkeit behindern.

*Republik Korea.* Die Arbeitszeit sollte auf zwölf Stunden begrenzt werden. In einem Zeitraum von 24 Stunden sollte zumindest eine der Ruhezeiten nicht unter sechs Stunden ohne Unterbrechung betragen.

*Marokko.* CDT: Dies sollte entsprechend der arbeitsrechtlichen Vorschriften in anderen Sektoren geschehen. Der Anspruch auf Urlaub sollte die spezifischen Merkmale des betreffenden Sektors berücksichtigen.

*Namibia.* Eine Höchstdauer von elf Arbeitsstunden wird vorgeschlagen.

NEF: Für jeden Zeitraum von 48 Stunden sollte eine Gesamtzahl von Ruhestunden sowie die Anzahl der aufeinanderfolgenden Ruhestunden festgelegt werden.

*Oman.* Acht Arbeitsstunden mit einer halbstündigen Pause alle sechs Arbeitsstunden.

*Philippinen.* Siehe Kommentar unter C7 b).

*Portugal.* In Portugal darf die tägliche Ruhezeit bei der Fischereitätigkeit nicht weniger als acht Stunden – davon sechs aufeinanderfolgende – betragen. Minderjährigen werden längere Ruhezeiten gewährt. Alle Seeleute haben Anspruch auf einen Ruhetag pro Woche, der in der Regel auf den Sonntag fällt; für jeden auf See verbrachten Ruhetag haben sie Anspruch auf einen freien Tag, den sie nach der Ankunft im Hafen nehmen oder zum Jahresurlaub hinzufügen können. Es kann ihnen sogar Anspruch auf einen zusätzlichen halben oder ganzen Ruhetag gewährt werden.

*Saudi-Arabien.* Obligatorische Ruhezeiten sind nicht sachdienlich, denn diese Art der Tätigkeit unterscheidet sich dahingehend von der Beschäftigung auf dem Festland, als die Fischfangsaison, die zur Fischerei zugelassenen Gebiete sowie die Dauer der Fischereierlaubnis in Betracht zu ziehen sind.

*Sri Lanka.* UFFC: Es sind die Ruhezeiten zu beachten, die zwischen den Fahrten anfallen, sofern nicht Ausrüstungs- und Wartungsarbeiten am Fahrzeug durchzuführen sind.

*Vereinigte Arabische Emirate.* Fischer sollten täglich zehn Stunden Ruhezeit haben, die in der Fischfangsaison in zwei Teile gegliedert werden.

*Vereinigte Staaten.* USCIB: Die Art der Tätigkeit erfordert oft, daß einzelne Personen nicht normengerechte Arbeitszeiten haben, wenn Fisch geortet und/oder ange-landet wird. Auf großen Fischereifahrzeugen gibt es im allgemeinen genügend Arbeitskräfte, um die vorgeschriebenen Pausen einzuhalten, doch auf mittleren und kleinen Fahrzeugen ist dies nicht immer möglich.

*ICMA.* Da Besatzungen häufig nach dem Beteiligungssystem bezahlt werden, sind sie motiviert, weit über die aus Sicherheitsgründen gebotenen Grenzen hinaus zu arbeiten. Daher sollten Mindestruhezeiten und maximal zulässige Arbeitsstunden festgelegt werden, um dem Ermüdungsfaktor Rechnung zu tragen. Denkbar wäre etwa eine maximale Arbeitszeit innerhalb von 24 Stunden sowie Ruhezeiten zwischen den Fängen.

*ICSF.* Sofern es sich um Fischereitätigkeiten handelt, die keine Pause zulassen (z.B. Langleinen-, Schleppnetzfisherei usw.).

Nahezu alle Staaten (79) waren sich darin einig, daß das Übereinkommen zur Bekämpfung übermäßiger Ermüdung und aus allgemeinen gesundheitlichen Gründen Mindestruhezeiten vorsehen sollte, die in Übereinstimmung mit der innerstaatlichen Gesetzgebung festgesetzt werden. Zu möglichen spezifischen Erfordernissen wurden jedoch unterschiedliche Auffassungen geäußert. Es wurde auf die EU-Richtlinie 2000/34/EG, das STCW-F-Übereinkommen und das Übereinkommen Nr. 180 verwiesen.

In Anbetracht der überwiegend bejahenden Antworten auf diese Frage und der auf der Dreigliedrigen Sachverständigentagung über Arbeitsnormen für den Fischereisektor geäußerten Auffassungen hat das Amt eine Bestimmung in *Punkt 22* unter der Überschrift „Bemannung und Ruhezeiten“ vorgeschlagen, die dem Eigentümer des Fischereifahrzeugs die Verantwortung dafür auferlegen würde sicherzustellen, daß der Besatzung ausreichende Ruhepausen gewährt werden, damit sie ihre Arbeit sicher und gesund verrichten kann.

## B9. ARBEITSSCHUTZ

**Fr. B9 a)** *Sollte das Übereinkommen vorsehen, daß für Personen, die an Bord von Fischereifahrzeugen arbeiten, die Arbeitsschutzbestimmungen gelten sollten?*

*Bejahend*

*Regierungen:* 80. Ägypten, Algerien, Argentinien, Australien, Bahrain, Bangladesch, Belarus, Belgien, Benin, Brasilien, Bulgarien, Burundi, China, Dänemark, Ecuador, El Salvador, Eritrea, Estland, Fidschi, Finnland, Frankreich, Deutschland, Griechenland, Guatemala, Honduras, Indien, Indonesien, Islamische Republik Iran, Irland, Island, Italien, Jamaika, Japan, Kanada, Katar, Republik Korea, Kroatien, Kuba, Kuwait, Lettland, Libanon, Litauen, Malawi, Malaysia, Mauritius, Mexiko, Mosambik, Myanmar, Namibia, Neuseeland, Nicaragua, Niederlande, Nigeria, Norwegen, Österreich, Oman, Panama, Philippinen, Portugal, Rumänien, Russische Föderation, Saint Vincent und die Grenadinen, Saudi-Arabien, Schweden, Schweiz, Serbien und Montenegro, Simbabwe, Spanien, Thailand, Trinidad und Tobago, Tschechische Republik, Tunesien, Türkei, Ukraine, Ungarn, Venezuela, Vereinigte Arabische Emirate, Vereinigte Staaten, Vereinigtes Königreich, Zypern.

*Arbeitgeberverbände:* CAPeCA/CALAPA/CAPA (Argentinien), EFE (Eritrea), ESA/Estnischer Fischerverband (Estland), MEDEF (Frankreich), COHEP (Honduras), LEC (Lettland), CCIAB (Libanon), NEF (Namibia), EMCOZ (Simbabwe), ECOT (Thailand), ECA (Trinidad und Tobago), USCIB (Vereinigte Staaten).

*Arbeitnehmerverbände:* GTUWA (Ägypten), CCUOMM, CGT, SOMU, UMAFLUP (Argentinien), CGT (Brasilien), SiD (Dänemark), Gewerkschaft der Fischereiarbeiter Estlands/Bund der Wasserwegtransportarbeiter Estlands (Estland), CSG (Gabun), MDU (Ghana), SLIMAPG (Guinea), KPI (Indonesien), JSU (Japan), CAW-Canada, UFAWU-CAW (Kanada), UNIMPESCOL (Kolumbien), FKSU (Republik Korea), PPDIV (Kroatien), FTUS (Libanon), CDT (Marokko), NUNW (Namibia), APOM (Panama), NSZZ Solidarnosc, PSU, ZZMiR (Polen), Bund der Gewerkschaften des Fischereisektors (Portugal), CNS Cartel Alfa (Rumänien), RPRRKh (Russische Föderation), SGB (Schweiz), SALFU (Sierra Leone), ZCTU (Simbabwe), UFFC (Sri Lanka), SWTUF (Sudan), NCTL (Thailand), NATUC (Trinidad und Tobago), TUC (Vereinigtes Königreich).

*Sonstige:* CCE (Belgien), AGCI PESCA, Confcooperative (Italien), PVIS (Niederlande), ICMA, ICSF.

*Verneinend*

Arbeitgeberverband: CCIAS (Libanon).

*Sonstige*

*Regierungen:* 2. Costa Rica, Arabische Republik Syrien.

*Kommentare*

Ägypten, Argentinien, Burundi, Costa Rica, Eritrea, Fidschi, PPDIV (Kroatien), Mosambik, Oman, Portugal, Saudi-Arabien, Simbabwe, Spanien, Vereinigte Arabische Emirate äußerten sich zu den Gefahren und Risiken im Fischereisektor und der Notwendigkeit, diesen zu begegnen. Mehrere Arbeitnehmerverbände – CCUOMM, CGT, SOMU, UMAFLUP (Argentinien), SiD (Dänemark), MDU (Ghana), KPI (Indonesien), UNIMPESCOL (Kolumbien), NSZZ Solidarnosc, PSU (Polen), RPRRKh (Russische Föderation), SALFU (Sierra Leone) und TUC (Vereinigtes Königreich) – erklärten auch, dies sei von entscheidender Bedeutung für die Fischereiindustrie, die von der IAO als gefährliche Industrie bezeichnet worden ist.

Australien, Mexiko verwiesen darauf, daß Arbeitsschutzgesetze und -vorschriften für andere Arbeitnehmer auch für Fischer gelten. Australien erklärte auch, die neuen Instrumente sollten das Übereinkommen Nr. 155 berücksichtigen.

Argentinien. CAPECA/CALAPA/ CAPA : Das geltende Arbeitsschutzsystem sollte auf alle Arbeitnehmer angewandt werden und unter Berücksichtigung der speziellen Merkmale des Fischereisektors spezifische Bestimmungen enthalten.

Bahrain. Fischereiarbeitskräfte sollten mit den Bedingungen auf See vertraut sein und schwimmen können.

Bangladesch. Bestimmungen zu Behandlung und Ausgleich sollten in die innerstaatliche Gesetzgebung aufgenommen werden.

Brasilien. Das Instrument sollte die Benutzung individueller und kollektiver Schutzausrüstung vorsehen und weitere Bestimmungen zur Unfallverhütung, Wartung der Fahrzeuge und Rettungsausrüstung enthalten.

Dänemark. Dänemark hat sowohl spezifische Bestimmungen zum Arbeitsschutz für Fischer als auch Arbeitsschutzbestimmungen für die Seeschifffahrt und Aktionspläne angenommen, die für Fischer gelten. Im Rahmen der Durchführung der Richtlinie 93/103/EG<sup>9</sup> des Rates richtete es einen Arbeitsschutzrat für die Fischerei ein.

Honduras. COHEP äußerte Besorgnis über handwerkliche Fischer, die in einigen Fällen keine Sozialbeiträge zahlen und die elementarsten Sicherheitsvorschriften nicht einhalten.

Jamaika. Normen sollten je nach Art der Fischereitätigkeit variieren.

Japan. Fischereiarbeitnehmer sollten ebenso geschützt werden wie Arbeitnehmer an Bord von gewerblichen Fahrzeugen. Es wäre sinnvoll, in das Übereinkommen Min-

<sup>9</sup> Siehe Anhang II.

destvorschriften und in die Empfehlung Details aufzunehmen, so daß jeder Staat entsprechend seiner Arbeitsschutzsituation flexibel Maßnahmen ergreifen kann.

*Libanon.* Einige Erfordernisse müssen im Übereinkommen genannt werden, so etwa die Bereitstellung von Schutzkleidung und Schuhen, während Einzelheiten in die Empfehlung aufgenommen werden können.

CCIAS: Eine solche Bestimmung würde die Arbeit der Besatzung erschweren, und es wäre nicht leicht, ihre Einhaltung zu kontrollieren.

*Malaysia.* Vom Eigner selbst betriebene Fahrzeuge sollten ausgenommen werden.

*Niederlande.* Diese Vorschrift sollte den Richtlinien 93/103/EG und 97/70/EG des Rates entsprechen (siehe Richtlinie 1999/19/EG der Kommission) <sup>10</sup>.

*Russische Föderation.* Es sollten ausnahmslos alle Besatzungsmitglieder erfaßt werden.

*Sri Lanka.* UFFC: Fahrzeuge der Kategorien „D“ und „E“ sollten ausgenommen werden.

*ICMA.* Arbeitsschutzbestimmungen sollten bestehende Anrechte von Fischern auf Pflege und Heilung nicht aufheben; sie sollten mit anderen Worten den Anspruch auf medizinische Versorgung nicht auf Arbeitsunfälle und Berufskrankheiten beschränken.

*ICSF.* Zustimmung, jedoch abhängig von der Art der Fischereitätigkeit und der Fischgründe.

*IMHA.* Einzelstaatliche Vorschriften sollten die Seeschifffahrt und kleine Fahrzeuge nicht von einzelnen Regelungen ausnehmen, z.B. von Präventivmaßnahmen für Personen, die Lärm ausgesetzt sind, Mindeststandards für Unterkunft, Ernährung und sanitäre Anlagen, Hafenspektionen, Vorschriften zur Konstruktion von Schiffen und zur Sicherheitsausstattung usw.

**Fr. 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:*

<sup>10</sup> Siehe Anhang II.



*Ausdehnung der allgemeinen Arbeitsschutzbestimmungen*

*Regierungen:* 8. Algerien, Indonesien, Kuba, Mexiko, Österreich, Simbabwe, Ungarn, Vereinigte Arabische Emirate.

*Arbeitgeberverbände:* NEF (Namibia), ECOT (Thailand).

*Arbeitnehmerverbände:* CGT, SOMU, UMAFLUP (Argentinien), CSG (Gabun), NSU/NSF/DNMF (Norwegen), Bund der Gewerkschaften des Fischereisektors (Portugal).

*Ausdehnung der für Seeleute geltenden Arbeitsschutzbestimmungen*

*Regierungen:* 13. Estland, Indien, Indonesien, Italien, Katar, Libanon, Neuseeland, Nigeria, Norwegen, Panama, Schweiz, Türkei, Ungarn.

*Arbeitgeberverband:* ECOT (Thailand).

*Arbeitnehmerverbände:* CGT, SOMU, UMAFLUP (Argentinien), Bund der Wasserwegtransportarbeiter Estlands (Estland), CSG (Gabun), Isländischer Gewerkschaftsbund (Island), NUNW (Namibia), NATUC (Trinidad und Tobago).

*Sonstige:* ICMA

*Spezielle Bestimmungen für die Arbeit an Bord von Fischereifahrzeugen*

*Regierungen:* 24. Argentinien, Bangladesch, Brasilien, Burundi, Eritrea, Frankreich, Guatemala, Indien, Indonesien, Island, Jamaika, Republik Korea, Kuba, Libanon, Mosambik, Neuseeland, Niederlande, Nigeria, Rumänien, Spanien, Arabische Republik Syrien, Thailand, Trinidad und Tobago, Zypern.

*Arbeitgeberverbände:* EFE (Eritrea), ESA/Estnischer Fischerverband (Estland), MEDEF (Frankreich), CCIAB, CCIAS (Libanon), USCIB (Vereinigte Staaten).

*Arbeitnehmerverbände:* GTUWA (Ägypten), CCUOMM, CGT, SOMU, UMAFLUP (Argentinien), SiD (Dänemark), Gewerkschaft der Fischereiarbeiter Estlands (Estland), CSG (Gabun), MDU (Ghana), KPI (Indonesien), JSU (Japan), UNIMPESCOL (Kolumbien), FKSU (Republik Korea), PPDIV (Kroatien), NSZZ Solidarnosc (Polen), PSU (Polen), ZZMiR (Polen), RPRRKh (Russische Föderation), SALFU (Sierra Leone), UFFC (Sri Lanka), NCTL (Thailand), TUC (Vereinigtes Königreich).

*Sonstige:* PVIS (Niederlande), ICSF.

*Eine Verbindung dieser Mittel*

*Regierungen:* 57. Ägypten, Argentinien, Bahrain, Bangladesch, Belarus, Belgien, Benin, Bulgarien, China, Ecuador, El Salvador, Eritrea, Estland,

Fidschi, Deutschland, Griechenland, Honduras, Indien, Indonesien, Islamische Republik Iran, Irland, Island, Jamaika, Japan, Kanada, Republik Korea, Kroatien, Kuwait, Lettland, Litauen, Malawi, Mauritius, Myanmar, Neuseeland, Nicaragua, Nigeria, Österreich, Oman, Philippinen, Portugal, Katar, Rumänien, Russische Föderation, Saint Vincent und die Grenadinen, Saudi-Arabien, Schweden, Serbien und Montenegro, Thailand, Tschechische Republik, Tunesien, Türkei, Ukraine, Ungarn, Venezuela, Vereinigte Arabische Emirate, Vereinigte Staaten, Zypern.

*Arbeitgeberverbände:* CAPeCA/CALAPA/CAPA (Argentinien), EFE (Eritrea), ESA/Estnischer Fischerverband (Estland), COHEP (Honduras), CCIAB (Libanon), EMCOZ (Simbabwe), ECOT (Thailand), ECA (Trinidad und Tobago).

*Arbeitnehmerverbände:* GTUWA (Ägypten), CCUOMM, CGT, SOMU, UMAFLUP (Argentinien), CGT (Brasilien), SiD (Dänemark), Gewerkschaft der Fischereiarbeiter Estlands/Bund der Wasserwegtransportarbeiter Estlands (Estland), CSG (Gabun), MDU (Ghana), SLIMAPG (Guinea), KPI (Indonesien), JSU (Japan), CAW-Canada, UFAWU-CAW (Kanada), UNIMPESCOL (Kolumbien), CDT (Marokko), NUNW (Namibia), APOM (Panama), NSZZ Solidarnosc, PSU, ZZMiR (Polen), CNS Cartel Alfa (Rumänien), RPRRKh (Russische Föderation), SGB (Schweiz), SALFU (Sierra Leone), SWTUF (Sudan), TUC (Vereinigtes Königreich).

*Sonstige:* CCE (Belgien), AGCI PESCA, Confcooperative (Italien).

### *Kommentare*

*Ägypten, Belgien, Eritrea, Gabun und Jamaika* bemerkten, es sei wichtig, zumindest einige Vorschriften zu haben, die auf die spezifischen Arbeitsschutzfragen des Fischereisektors eingehen.

*Argentinien.* Es sind fachlich hochqualifizierte staatliche Inspektoren erforderlich.

CCUOMM: Des weiteren sollten die Bestimmungen mindestens das gleiche Niveau haben wie die für Schifffahrtsarbeitskräfte geltenden.

SOMU: Während die Arbeitsgesetzgebung in der Regel allgemeiner Natur ist, sollten hier spezifische Bestimmungen aufgenommen werden, deren Gegenstand die Fischerei und die Arbeit auf See ist, und die den bestehenden Seeschifffahrts- und Fischereinormen angepaßt sind.

*Australien.* Es wäre nicht sinnvoll, wenn eine IAO-Norm vorschreiben würde, welche Arbeitsschutzbestimmungen für Fischereifahrzeuge gelten sollten.

*Costa Rica.* Das INS befürwortet eine Verbindung dieser Mittel und erinnert daran, daß Costa Rica die IAO-Übereinkommen Nr. 16, 112, 113, 114 sowie das Übereinkommen (Nr. 92) über die Quartierräume der Schiffsbesatzungen (Neufassung), 1949,

das Übereinkommens (Nr. 137) über die Hafendarbeit, 1973, und das Übereinkommen (Nr. 145) über die Kontinuität der Beschäftigung (Seeleute), 1976, ratifiziert hat; sie alle befassen sich in dieser oder jener Form mit der Arbeit auf See.

*Honduras.* COHEP: Die allgemeinen Arbeitsschutzvorschriften sollten mit Abänderungen an Sonderregelungen in bezug auf die Arbeit auf See (Personal an Bord) und Regelungen zur Arbeit an Bord von Fischereifahrzeugen, da diese besondere Merkmale haben, angewandt werden.

*Indien.* Separate Bestimmungen sind notwendig, denn der Schutz muß orts- und fahrzeugspezifisch sein.

*Japan.* Allgemeine Arbeitsschutzbestimmungen oder Arbeitsschutzbestimmungen für die Seeschifffahrt sollten für Fischereifahrzeuge bestimmter Kategorien gelten.

*Kuba.* Hierzu eignen sich Kollektivvereinbarungen.

*Libanon.* Dies könnte durch Richtlinien geschehen.

*Malawi.* Damit keine Hintertür bleibt, die skrupellose Arbeitgeber zur Ausbeutung von Arbeitnehmern nutzen können.

*Norwegen.* Alle Arbeitnehmer im Fischereisektor sind durch die norwegischen Vorschriften zum Arbeitsumfeld und zum Arbeitsschutz gedeckt. Die Vorschriften sind die gleichen wie diejenigen für Seeleute, und sie gelten für alle in Norwegen registrierten Schiffe.

*Saudi-Arabien.* Da es im Fischereisektor zwei sehr unterschiedliche Arbeitsformen gibt (die traditionelle und die industrielle), wären zwei separate Arbeitsschutzregelwerke erforderlich, welche die jeweiligen Komponenten, Ausrüstungen und Arbeitsbedingungen gebührend berücksichtigen.

*Spanien.* Der Fischereisektor ist so spezifisch, daß er eine Sonderbehandlung erfordert; die Absicht, Standardsicherheitsbestimmungen lediglich auf diesen Sektor auszudehnen, erscheint unzureichend und unbefriedigend.

*Vereinigtes Königreich.* Der Großteil der für Seeleute geltenden Arbeitsschutzbestimmungen erfaßt bereits die Arbeitnehmer auf Fischereifahrzeugen des Vereinigten Königreichs.

*Ansichten, die von mehreren Arbeitnehmerverbänden vertreten werden:* CCUOMM, CGT, SOMU, UMAFLUP (Argentinien), UNIMPESCOL (Kolumbien), SiD (Dänemark), MDU (Ghana), KPI (Indonesien), NSZZ Solidarnosc, PSU (Polen), RPRRKh (Russische Föderation), SALFU (Sierra Leone) und der TUC (Vereinigtes Königreich): Die besondere Natur dieser Industrie müsse in Rechnung gestellt werden, und dies erfordere Bestimmungen, die speziell auf Fischereifahrzeuge zugeschnitten

sind. Die Bestimmungen sollten mindestens das gleiche Niveau haben wie die an Land geltenden Bestimmungen.

Nahezu alle Staaten (80) waren sich darin einig, daß das Übereinkommen vorsehen sollte, daß in Anbetracht der Gefährlichkeit der Fischerei und der hohen Verletzungs- und Todesfallraten in diesem Sektor für Personen, die an Bord von Fischereifahrzeugen arbeiten, Arbeitsschutzvorschriften gelten sollten. Die Mehrheit (57) war übereinstimmend der Meinung, daß dies durch eine Verbindung der Ausdehnung der allgemeinen Arbeitsschutzbestimmungen und der für die Seeschifffahrt geltenden Arbeitsschutzbestimmungen auf die Fischerei und, was am wichtigsten ist, spezieller Bestimmungen für die Arbeit an Bord von Fischereifahrzeugen erreicht werden könnte. Einige Staaten erklärten, daß das Übereinkommen im Einklang mit den EU-Vorschriften stehen sollte, insbesondere den Richtlinien 93/103/EG und 97/70/EG des Rates. Ferner wurde auf das Übereinkommen (Nr. 155) über den Arbeitsschutz, 1981, hingewiesen. Einige Staaten verlangten Ausnahmen für die Arbeit auf bestimmten Fahrzeugen (z.B. innerhalb von drei Meilen von der Basislinie oder in Binnengewässern), die meisten wollten aber, daß die Arbeitsschutzbestimmungen für alle Fahrzeuge gelten.

Da die große Mehrheit der Regierungen die Frage B9 a) bejahend beantwortet hat, hat das Amt die Bestimmung in *Punkt 34* vorgeschlagen, mit der sichergestellt werden soll, daß die Mitglieder Maßnahmen zu den Hauptfaktoren des Arbeitsschutzes treffen. Weitere Anleitungen zu dieser Frage werden in den vorgeschlagenen Schlußfolgerungen im Hinblick auf eine Empfehlung gegeben.

#### B10. SOZIALE SICHERHEIT

**Fr. 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?*

*Bejahend*

*Regierungen:* 77. Ägypten, Algerien, Argentinien, Australien, Bahrain, Bangladesch, Belarus, Belgien, Brasilien, Bulgarien, Burundi, China, Dänemark, Ecuador, El Salvador, Eritrea, Estland, Fidschi, Finnland, Frankreich, Deutschland, Griechenland, Guatemala, Honduras, Indien, Indonesien, Islamische Republik Iran, Irland, Island, Italien, Jamaika, Japan, Kanada, Katar, Republik Korea, Kroatien, Kuba, Lettland, Libanon, Litauen, Malawi, Malaysia, Mauritius, Mexiko, Mosambik, Myanmar, Namibia, Neuseeland, Nicaragua, Niederlande,

Nigeria, Norwegen, Österreich, Oman, Panama, Philippinen, Portugal, Rumänien, Russische Föderation, Saint Vincent und die Grenadinen, Saudi-Arabien, Schweden, Schweiz, Serbien und Montenegro, Simbabwe, Spanien, Arabische Republik Syrien, Tschechische Republik, Tunesien, Türkei, Ukraine, Ungarn, Venezuela, Vereinigte Arabische Emirate, Vereinigte Staaten, Vereinigtes Königreich, Zypern.

*Arbeitgeberverbände:* CAPeCA/CALAPA/CAPA (Argentinien), EFE (Eritrea), ESA/Estnischer Fischerverband (Estland), MEDEF (Frankreich), COHEP (Honduras), LEC (Lettland), CCIAB, CCIAS (Libanon), NEF (Namibia), EMCOZ (Simbabwe), ECOT (Thailand), ECA (Trinidad und Tobago), USCIB (Vereinigte Staaten).

*Arbeitnehmerverbände:* GTUWA (Ägypten), CCUOMM, CGT, SOMU, UMAFLUP (Argentinien), CGT (Brasilien), SiD (Dänemark), Gewerkschaft der Fischereiarbeiter Estlands/Bund der Wasserwegtransportarbeiter Estlands (Estland), CSG (Gabun), MDU (Ghana), SLIMAPG (Guinea), KPI (Indonesien), JSU (Japan), CAW-Canada, UFAWU-CAW (Kanada), UNIMPESCOL (Kolumbien), FKSU (Republik Korea), PPDIV (Kroatien), FTUS (Libanon), CDT (Marokko), NUNW (Namibia), APOM (Panama), NSZZ Solidarnosc, PSU, ZZMiR (Polen), Bund der Gewerkschaften des Fischereisektors (Portugal), CNS Cartel Alfa (Rumänien), RPRRKh (Russische Föderation), SGB (Schweiz), SALFU (Sierra Leone), ZCTU (Simbabwe), UFFC (Sri Lanka), SWTUF (Sudan), NCTL (Thailand), NATUC (Trinidad und Tobago), TUC (Vereinigtes Königreich).

*Sonstige:* CCE (Belgien), AGCI PESCA, Confcooperative (Italien), PVIS (Niederlande), ICMA, ICSF.

#### *Verneinend*

*Regierungen:* 3. Benin, Kuwait, Thailand,

*Arbeitgeberverbände:* Norwegischer Fischerreeder-Verband/Trawler-Verband (Norwegen).

#### *Sonstige*

*Regierungen:* 2. Costa Rica, Trinidad und Tobago.

#### *Kommentare*

Ägypten, Bahrain, Benin, Costa Rica, Eritrea, Indien, Mauritius, Mosambik, Saint Vincent und die Grenadinen, Spanien und Tunesien wiesen generell auf die Notwendigkeit hin, angesichts der mit dieser Beschäftigung verbundenen Gefahren eine solche Deckung zu bieten. NCTL (Thailand) erklärte, im Krankheits- oder Todesfall solle Anspruch auf Leistungen der Sozialen Sicherheit bestehen. Spanien und Thailand wiesen darauf hin, daß manche Leistungen für Fischer besondere Verfahren erfordern, so

etwa Arbeitslosenunterstützung, Rente, Leistungen bei Arbeitsunfällen, Hinterbliebenenrente.

*Irland, Katar*, der Norwegische Fischerreeder-Verband/Trawler-Verband (Norwegen) und die *Vereinigten Arabischen Emirate* wiesen darauf hin, daß Fischer wegen des Fangbeteiligungssystems häufig als „selbständig Erwerbstätige“ gelten und daher keinen Anspruch auf bestimmte Leistungen haben.

*Finnland, Mexiko*, NEF (*Namibia*), *Niederlande, Oman* und ICMA vertraten die Ansicht, daß der Schutz der Fischer dem anderer Arbeitnehmer entsprechen sollte.

*Australien*. Personen mit befristetem Einreisevisum haben keinen Anspruch auf die aus öffentlichen Geldern finanzierten Sozialleistungen. Es sollte eine übergreifende Bestimmung zur Sozialen Sicherheit geben. Die neue Fischereinorm darf jedoch nicht im Widerspruch zu Übereinkommen Nr. 102 stehen.

*Dänemark*. Das Übereinkommen sollte die Verpflichtungen des Flaggenstaates und des Wohnsitzstaates klar formulieren.

*Frankreich*. Das Übereinkommen sollte die gleiche Art von Schutz gewähren, wie sie anderen Seeleuten geboten wird.

MEDEF: Sofern es dennoch ein spezifisches Regelwerk für die Soziale Sicherheit gibt.

*Honduras*. COHEP: Einverstanden mit grundlegenden Leistungen, die spezifischen Merkmale der Fischerei und ihre verschiedenen Formen müßten jedoch berücksichtigt werden.

*Japan*. Die Besonderheiten des Fischereisektors sind gebührend zu berücksichtigen. Da z.B. bei Arbeitnehmern an Bord eines Fischereifahrzeugs, das nicht das ganze Jahr lang im Einsatz ist, zu erwarten ist, daß sie während bestimmter Zeiträume im Jahr arbeitslos sind, sollten sie nicht in der gleichen Weise Anspruch auf Arbeitslosenunterstützung haben wie andere Arbeitnehmer.

*Kuwait*. In Kuwait gelten manche Gesetze ausschließlich für Inländer.

*Libanon*. Die Rechte der Sozialen Sicherheit der Seeleute sind in den Übereinkommen Nr. 71 und Nr. 147 niedergelegt. Der Grundsatz der Gleichheit zwischen Fischern und anderen Arbeitnehmern sollte ebenfalls ins Übereinkommen aufgenommen werden.

*Namibia* Alle Arbeitnehmer sollten ungeachtet ihrer Staatsangehörigkeit von der Sozialen Sicherheit gedeckt sein.

*Norwegen*. Norwegen verfügt über ein besonderes System der Sozialen Sicherheit für Fischer, das durch eine „Produktgebühr“ finanziert wird. Das Land unterstützt zwar

internationale Bemühungen um die Ausdehnung von Leistungen der Sozialen Sicherheit auf Fischer, ist jedoch der Auffassung, daß die Modalitäten der Finanzierung solcher Leistungen innerstaatlich geregelt werden sollten.

*Panama.* Der Eigner ist verpflichtet, für ausländische Besatzungsmitglieder, die auf einem panamaischen Fahrzeug arbeiten, eine private Sozialversicherung abzuschließen (P&I Clubs).

*Russische Föderation.* Das Übereinkommen sollte eine Bestimmung zur Sozialen Sicherheit der Besatzungsmitglieder von Fahrzeugen enthalten, die in einem zweiten Register registriert oder von ausländischen Reedern/Arbeitgebern geleast worden sind.

*Schweiz.* Die Schweiz hat besondere Bestimmungen für Fischer auf hoher See; sie sind Teil der bilateralen Abkommen zur Sozialen Sicherheit, die nur für Staatsangehörige der Schweiz und des Vertragspartners gelten.

*Vereinigtes Königreich.* Die im Vereinigten Königreich wohnhaften Fischer, die in der innerstaatlichen Gesetzgebung den Status eines unselbständig Erwerbstätigen haben, sollten den gleichen Schutz genießen wie Arbeitnehmer anderer Industriezweige, und diejenigen Fischer, die am Fangergebnis beteiligt werden oder als selbständig Erwerbstätige gelten, sollten den gleichen Schutz genießen wie selbständig Erwerbstätige im Inland. Britische Fischer, die am Fangergebnis beteiligt werden, haben im Unterschied zu den meisten anderen selbständig Erwerbstätigen auch Anspruch auf Arbeitslosenunterstützung.

TUC: Die am Fang beteiligten Fischer sollten geschützt werden, insbesondere im Hinblick auf Leistungen bei Arbeitsunfällen.

*Vereinigte Staaten.* USCIB: Das Übereinkommen sollte für Fischereiarbeitnehmer keine Leistungen der Sozialen Sicherheit vorschreiben, die die innerstaatliche Gesetzgebung und Praxis für andere Arbeitnehmer nicht vorsieht. Des weiteren müssen Fischer die gleichen Anspruchskriterien erfüllen wie andere Arbeitnehmer im innerstaatlichen System.

*Ansichten, die von mehreren Arbeitnehmerverbänden vertreten werden:* CCUOMM, CGT, SOMU, UMAFLUP (Argentinien), SiD (Dänemark), MDU (Ghana), KPI (Indonesien), UNIMPESCOL (Kolumbien), NSZZ Solidarnosc, PSU (Polen), RPRRKh (Russische Föderation) und SALFU (Sierra Leone): Andernfalls wird eine Gruppe besonders anfälliger Arbeitnehmer diskriminiert.

*ICSF.* In Kerala (Indien) haben Fischer – im Gegensatz zu den weitaus meisten anderen Arbeitnehmern – Anspruch auf Soziale Sicherheit. Es ist daher wichtig, die bereits vorhandenen Maßnahmen der Sozialen Sicherheit für den Fischereisektor zu erhalten.

**Fr. B10 b)** *Sollte das Übereinkommen vorsehen, daß solche Leistungen schrittweise ausgedehnt werden?*

*Bejahend*

*Regierungen:* 61. Ägypten, Algerien, Argentinien, Australien, Bangladesch, Belarus, Belgien, Benin, Burundi, China, Ecuador, El Salvador, Eritrea, Fidschi, Frankreich, Deutschland, Griechenland, Guatemala, Honduras, Indien, Indonesien, Islamische Republik Iran, Irland, Jamaika, Japan, Kanada, Republik Korea, Kroatien, Kuba, Kuwait, Lettland, Libanon, Litauen, Malawi, Malaysia, Mauritius, Mosambik, Myanmar, Namibia, Neuseeland, Nicaragua, Oman, Panama, Philippinen, Portugal, Rumänien, Russische Föderation, Saudi-Arabien, Schweiz, Serbien und Montenegro, Simbabwe, Spanien, Arabische Republik Syrien, Tunesien, Türkei, Ukraine, Ungarn, Venezuela, Vereinigte Arabische Emirate, Vereinigte Staaten, Zypern.

*Arbeitgeberverbände:* EFE (Eritrea), ESA/Estnischer Fischerverband (Estland), CCIAS (Libanon), EMCOZ (Simbabwe), ECOT (Thailand), ECA (Trinidad und Tobago), USCIB (Vereinigte Staaten).

*Arbeitnehmerverbände:* GTUWA (Ägypten), CGT, SOMU, UMAFLUP (Argentinien), CGT (Brasilien), Gewerkschaft der Fischereiarbeiter Estlands/Bund der Wasserwegtransportarbeiter Estlands (Estland), SLIMAPG (Guinea), Isländischer Gewerkschaftsbund (Island), CAW-Canada, UFAWU-CAW (Kanada), FKSU (Republik Korea), PPDIV (Kroatien), FTUS (Libanon), CDT (Marokko), NUNW (Namibia), NSZZ Solidarnosc, ZZMiR (Polen), CNS Cartel Alfa (Rumänien), RPRRKh (Russische Föderation), SGB (Schweiz), ZCTU (Simbabwe), UFFC (Sri Lanka), SWTUF (Sudan), NATUC (Trinidad und Tobago).

*Sonstige:* CCE (Belgien), AGCI PESCA (Italien), ICSF

*Verneinend*

*Regierungen:* 16. Bahrain, Brasilien, Bulgarien, Dänemark, Estland, Finnland, Island, Italien, Katar, Mexiko, Niederlande, Nigeria, Saint Vincent und die Grenadinen, Schweden, Thailand, Tschechische Republik.

*Arbeitgeberverbände:* CAPeCA/CALAPA/CAPA (Argentinien), COHEP (Honduras), LEC (Lettland), CCIAB (Libanon), NEF (Namibia), Norwegischer Fischerreeder-Verband/Trawler-Verband (Norwegen).

*Arbeitnehmerverbände:* CCUOMM (Argentinien), SiD (Dänemark), CSG (Gabun), MDU (Ghana), KPI (Indonesien), JSU (Japan), UNIMPESCOL (Kolumbien), NSU/NSF/DNMFCN (Norwegen), APOM (Panama), PSU (Polen), Bund der Gewerkschaften des Fischereisektors (Portugal), SALFU (Sierra Leone), NCTL (Thailand), TUC (Vereinigtes Königreich).



*Sonstige:* Confcooperative (Italien), PVIS (Niederlande), ICMA.

*Sonstige*

*Regierungen:* 5. Costa Rica, Norwegen, Österreich, Trinidad und Tobago, Vereinigtes Königreich.

*Arbeitgeberverband:* MEDEF (Frankreich).

*Kommentare*

CCUOMM (Argentinien), *Bahrain* und *Burundi* erwähnten die Notwendigkeit, Leistungen zu gewähren, wenn es durch Entscheidungen des Managements oder durch neue Technologien zu Arbeitslosigkeit kommt.

*El Salvador* und *Indien* waren der Auffassung, eine solche Bestimmung sei wichtig für Fortschritte im Hinblick auf handwerkliche und kleine Fischereibetriebe.

*Argentinien.* Die Leistungen sollten für alle Tätigkeiten umfassend und gleich sein. CCUOMM: Besondere Aufmerksamkeit sollte der Möglichkeit gelten, schon vor dem Rentenalter Zugang zu Renten- und/oder Pensionsleistungen zu haben.

*Australien.* Dies sollte jedoch keine Verpflichtung sein.

*Finnland.* Diese Personen sollten unmittelbar und automatisch Anrecht auf den gleichen Schutz haben wie alle anderen Arbeitnehmer auch; allerdings sollten sie im Rahmen der gesetzlichen Sozialversicherung nicht mehr Rechte haben als andere Gruppen.

*Frankreich.* Um die Lage der am wenigsten entwickelten Länder im Bereich der Sozialen Sicherheit zu berücksichtigen, sollte das Übereinkommen eine schrittweise Ausdehnung der Leistungen und des Schutzes hinsichtlich der verschiedenen Risiken und Gewerbezüge vorsehen, und es sollte bei Arbeitsunfällen auf See ansetzen.

*Gabun.* CSG: Das Übereinkommen sollte vorsehen, daß Staaten sicherstellen müssen, daß keine Gruppe von Arbeitnehmern, einschließlich Seeleute, im Hinblick auf Sozialleistungen benachteiligt wird.

*Honduras.* COHEP: Die besonderen Merkmale und Möglichkeiten jedes Landes sind zu berücksichtigen.

*Lettland.* Der Nationale Fischereirat stimmt nicht zu.

*Malawi.* Um neue, mit den Arbeitsbeziehungen verbundene Elemente zu berücksichtigen, z.B. Fragen im Zusammenhang mit HIV/AIDS.

*Norwegen* Der Begriff „schrittweise Ausdehnung“ ist unklar. Es ist sehr wichtig, daß die Fischer jederzeit über ihre Deckung informiert sind und daß die Leistungen gerecht sind und effizient bereitgestellt werden.

*Oman.* Wenn diese Leistungen nicht alle umgehend gewährt werden können, dann wäre es möglich, sie schrittweise bis auf das Niveau anzuheben, das der ratifizierende Staat für wünschenswert und möglich hält.

*Panama.* Vorausgesetzt, sie werden als Seeleute eingestuft, die auf Fischereifahrzeugen arbeiten.

*Philippinen.* Die Gewährung von idealen Löhnen, Leistungen und anderen Zuwendungen an Arbeitnehmer auf Fischereifahrzeugen hängt ab vom Stand der industriellen Entwicklung des Flaggenstaates oder vom Eigner.

*Schweden.* Fragen bezüglich der Deckung und des Geltungsbereichs der Sozialen Sicherheit sollten vorzugsweise in Übereinkommen geregelt werden, deren Gegenstand die Soziale Sicherheit ist.

*Tunesien.* Eine schrittweise Ausdehnung der Leistungen der Sozialen Sicherheit ist notwendig angesichts der strukturellen Unterschiede zwischen den verschiedenen Kategorien von Fischern und der Tatsache, daß sie nicht alle in gleichem Maß in der Lage sind, Sozialbeiträge zu zahlen.

*Vereinigtes Königreich.* Der Begriff „schrittweise ausgedehnt“ ist nicht klar. Arbeitnehmer sollten jedoch nicht nur deshalb Anspruch auf weniger Leistungen haben, weil sie der Kategorie der Fischer oder der am Fangergebnis beteiligten Fischer zugeordnet werden.

TUC: Eine schrittweise Ausdehnung würde entweder auf einer Anfangsdeckung eines begrenzten Teils oder einzelner Teile der Beschäftigten der Industrie gründen oder aber auf einer begrenzten universellen Deckung, welche sodann auszudehnen wäre. Ersteres würde und letzteres könnte im Widerspruch stehen zu der Notwendigkeit, allen Arbeitnehmern die elementare Soziale Sicherheit zu bieten, die ein wesentliches Element menschenwürdiger Arbeit ist.

*Ansichten, die von mehreren Arbeitnehmerverbänden vertreten werden:* CCUOMM, CGT, SOMU, UMAFLUP (Argentinien), SiD (Dänemark), MDU (Ghana), KPI (Indonesien), UNIMPESCOL (Kolumbien), NSZZ Solidarnosc, PSU (Polen), SALFU (Sierra Leone) und TUC (Vereinigtes Königreich): Angesichts der Natur der Fischereiindustrie gibt es gute Gründe dafür, den dort tätigen Arbeitnehmern bessere Leistungen zu bieten als Arbeitnehmern an Land; aufgrund der gefährlichen Arbeitsbedingungen in dieser Industrie erscheint eine positive Diskriminierung angebracht.

*ICMA.* Alle sollten von Anfang an gedeckt sein.

*ICSF.* Vorbildliche einzelstaatliche Praktiken sollten berücksichtigt werden.

**Fr. B10 c)** *Sollte das Übereinkommen vorsehen, daß bestimmte Gruppen von Personen, die an Bord von Fischereifahrzeugen arbeiten, ausgenommen werden können?*

*Bejahend*

*Regierungen:* 18. Australien, Estland, Indien, Jamaika, Japan, Republik Korea, Kuwait, Libanon, Neuseeland, Niederlande, Norwegen, Portugal, Saudi-Arabien, Schweden, Arabische Republik Syrien, Ukraine, Vereinigte Staaten, Zypern.

*Arbeitgeberverbände:* ESA/Estnischer Fischerverband (Estland), LEC (Lettland), USCIB (Vereinigte Staaten).

*Arbeitnehmerverbände:* GTUWA (Ägypten), SiD (Dänemark), Gewerkschaft der Fischereiarbeiter Estlands/Bund der Wasserwegtransportarbeiter Estlands (Estland), CSG (Gabun), MDU (Ghana), KPI (Indonesien), UNIMPESCOL (Kolumbien), FKSU (Republik Korea), PSU (Polen), SALFU (Sierra Leone), UFFC (Sri Lanka).

*Sonstige:* PVIS (Niederlande), ICMA.

*Verneinend*

*Regierungen:* 58. Ägypten, Algerien, Argentinien, Bahrain, Bangladesch, Belarus, Belgien, Benin, Brasilien, Bulgarien, Burundi, China, Ecuador, El Salvador, Eritrea, Fidschi, Finnland, Frankreich, Deutschland, Griechenland, Guatemala, Honduras, Indonesien, Islamische Republik Iran, Irland, Island, Italien, Kanada, Kroatien, Kuba, Lettland, Litauen, Malawi, Malaysia, Mauritius, Mexiko, Mosambik, Myanmar, Namibia, Nicaragua, Nigeria, Oman, Panama, Philippinen, Rumänien, Russische Föderation, Saint Vincent und die Grenadinen, Schweiz, Serbien und Montenegro, Simbabwe, Spanien, Thailand, Tschechische Republik, Tunesien, Türkei, Ungarn, Venezuela, Vereinigte Arabische Emirate.

*Arbeitgeberverbände:* CAPeCA/CALAPA/CAPA (Argentinien), EFE (Eritrea), MEDEF (Frankreich), COHEP (Honduras), CCIAB, CCIAS (Libanon), NEF (Namibia), EMCOZ (Simbabwe), ECOT (Thailand), ECA (Trinidad und Tobago).

*Arbeitnehmerverbände:* CCUOMM, CGT, SOMU, UMAFLUP (Argentinien), CGT (Brasilien), SLIMAPG (Guinea), JSU (Japan), CAW-Canada, UFAWU-CAW (Kanada), PPDIV (Kroatien), FTUS (Libanon), NUNW (Namibia), NSU/NSF/DNMF (Norwegen), APOM (Panama), NSZZ Solidarnosc, ZZMiR (Polen), Bund der Gewerkschaften des Fischereisektors (Portugal), CNS Cartel Alfa (Rumänien), RPRRKh (Russische Föderation), SGB (Schweiz),

ZCTU (Simbabwe), SWTUF (Sudan), NCTL (Thailand), NATUC (Trinidad und Tobago), TUC (Vereinigtes Königreich).

*Sonstige:* CCE (Belgien) AGCI PESCA, Confcooperative (Italien), ICSF.

#### *Sonstige*

*Regierungen:* 6. Costa Rica, Dänemark, Katar, Österreich, Trinidad und Tobago, Vereinigtes Königreich.

*Arbeitnehmerverband:* CDT (Marokko).

#### *Kommentare*

*Costa Rica.* Das INS stimmt nicht zu.

*Frankreich.* Die Regierung sieht keine Möglichkeit einer Ausnahme. Die an Bord eines Fischereifahrzeugs arbeitenden Personen sind Seeleute ungeachtet dessen, ob sie in der Navigation oder im Fischfang tätig sind.

*Lettland.* Der Nationale Fischereirat stimmt zu.

*Vereinigte Staaten.* USCIB: Solche Ausnahmen sollten von den Umständen im Land abhängen und zum Zeitpunkt der Ratifizierung des Übereinkommens zugelassen werden.

**Fr. B10 d)** *Wenn ja, welche Personengruppen könnten ausgenommen werden?*

Die Antworten auf diese Frage lassen sich in zwei Gruppen aufteilen: die Antworten, die sich auf die Staatsangehörigkeit oder den Wohnsitz der Fischer beziehen, und die Antworten, die sich auf die Stellung an Bord beziehen.

#### *Staatsangehörigkeit/Wohnsitz*

*Republik Korea, FKSU (Republik Korea), Libanon und Neuseeland* verwiesen auf ausländische Seeleute auf Flaggenstaatsfahrzeugen.

*Norwegen, Schweden.* Personen, die weder Staatsangehörige des ratifizierenden Landes sind noch dort ihren ständigen Wohnsitz haben, sollten ausgenommen werden. Solche Fischer sollten durch die Sozialversicherung des Landes gedeckt sein, in dem sie ihren Wohnsitz haben, oder aber durch eine vom Reeder bezahlte Pflichtversicherung für die Dauer ihrer Tätigkeit an Bord.

*Australien.* Nicht in Australien wohnhafte Australier, die auf Fischereifahrzeugen tätig sind, haben grundsätzlich keinen Anspruch auf aus öffentlichen Geldern finanzierte Sozialleistungen. Sind diese Leistungen jedoch in ihrem Arbeitsvertrag festgelegt, haben sie Anspruch darauf.

*Estland* und ESA/Estnischer Fischerverband (Estland): Ausnahmen sind zu erwägen, wenn der Arbeitnehmer im Land seines Wohnsitzes sozial- und krankensichert ist; ferner wenn es im Land seines Wohnsitzes kein System der Sozialen Sicherheit gibt, er jedoch privat sozialversichert ist; ferner in dem Fall, wenn es in den betreffenden Ländern verschiedene Versicherungsarten gibt.

*Portugal.* Arbeitnehmer, die an Bord ausländischer Fischereifahrzeuge arbeiten, sofern sie durch das System der Sozialen Sicherheit des Landes gedeckt sind, in dem die jeweiligen Unternehmen ansässig sind.

*Vereinigte Staaten.* Ausnahmen könnten auf dem Einwandererstatus basieren. In den Vereinigten Staaten sind Beschäftigte, die aufgrund ihrer Visumskategorie eine Arbeitsgenehmigung haben, sowie Studierende ausgenommen.

*Vereinigtes Königreich.* Das Vereinigte Königreich würde sich nicht dafür aussprechen, daß ein Mitgliedstaat verpflichtet ist, denjenigen Seeleuten Leistungen der Sozialen Sicherheit zu zahlen, die auf Fahrzeugen fahren, die in diesem Land registriert sind, und die dort weder ansässig sind noch ihren ständigen Wohnsitz haben und daher dort keine Sozialabgaben zahlen. Das Vereinigte Königreich würde sich des weiteren nicht für ein System aussprechen, das einen Mitgliedstaat verpflichten würde, Sozialabgaben einzunehmen, um dann dafür verantwortlich und zuständig zu sein, Leistungen der Sozialen Sicherheit an anspruchsberechtigte Fischer auszuzahlen, welche ihren Wohnsitz im Hoheitsgebiet eines anderen Mitgliedstaats haben, sofern nicht zwischen den betreffenden Mitgliedstaaten ein bilaterales Abkommen zur Sozialen Sicherheit besteht, das dies auf Gegenseitigkeit ausdrücklich vorsieht.

TUC: Obgleich es höchst schwierig ist, die soziale Absicherung von Arbeitnehmern unterschiedlicher Staatsangehörigkeit zu gewährleisten, die auf einheimischen Fahrzeugen tätig sind oder auf Fahrzeugen, die unter der Flagge anderer Staaten fahren, und die entweder innerhalb oder außerhalb der Hoheitsgewässer dieses Staates im Einsatz sind, ferner die soziale Absicherung von Arbeitnehmern unterschiedlicher Staatsangehörigkeit auf ausgeflaggten Schiffen, das Übereinkommen muß versuchen, eine grundlegende soziale Absicherung aller an Bord von Fischereifahrzeugen tätigen Personen sicherzustellen.

*ICMA.* Nichtansässigen ausländischen Arbeitnehmern, für die es praktisch kaum möglich ist, Sozialleistungen in Empfang zu nehmen, sollten nicht verpflichtet werden, Sozialabgaben zu zahlen.

### *Stellung an Bord*

*Bahrain, Irland und Jamaika.* Personen, die nur für sehr kurze Zeit oder gelegentlich beschäftigt werden, könnten ausgenommen werden.

*Argentinien.* CGT, SOMU und UMAFLUP: Die Besatzungsmitglieder sowie die Personen, die auf Fabriksschiffen arbeiten, sollten ein Dokument mitführen, das sie als Fischer ausweist und zeigt, daß sie alle Vorschriften einhalten.

*Frankreich.* Wissenschaftler und Beobachter, die weder an der Navigation noch am Fischfang teilhaben, könnten ausgenommen werden.

*Indien.* Wissenschaftler und anderes Personal, das anderweitig gegen gefährliche Arbeit abgesichert ist; ferner auch Personen mit Befähigungsnachweis, die auf Fahrzeugen von mehr als 20m GL und auf geleasten Joint-Venture-Fahrzeugen tätig sind.

*Japan.* Personen, deren Beschäftigungsstatus der gleiche ist wie der von Arbeitnehmern an Land.

*Niederlande.* Selbständig erwerbstätige und fanganteilmäßig entlohnte Fischer.

PVIS: Selbständig erwerbstätige Fischer, wenn eine kollektive Privatversicherung ihre Soziale Sicherheit gewährleistet (d.h. zumindest medizinische Versorgung sowie Leistungen im Krankheitsfall und bei anhaltender Behinderung).

*Portugal.* Bestimmte Kategorien von Arbeitnehmern, deren Arbeit an Bord von Fischereifahrzeugen nicht unmittelbar mit dem eigentlichen Fischfang verbunden ist, da sie ungeachtet ihres Arbeitsortes bereits einer Pflichtsozialversicherung angehören.

*Saudi-Arabien.* Studierende im Praktikum und in der Ferienzeit arbeitende Söhne von Fischern.

*Sri Lanka.* UFFC: Personen auf Fahrzeugen, die in den Gebieten „D“ und „E“ im Einsatz sind.

*Vereinigte Arabische Emirate.* Traditionelle Fahrzeuge.

*Ansichten, die von mehreren Arbeitnehmerverbänden vertreten werden:* CCUOMM, CGT, SOMU, UMAFLUP (Argentinien), SiD (Dänemark), MDU (Ghana), KPI (Indonesien), UNIMPESCOL (Kolumbien), PSU (Polen), RPRRKh (Russische Föderation) und SALFU (Sierra Leone): Das Personal, das auf Fabriksschiffen ausschließlich mit der Verarbeitung des Fangs beschäftigt ist, könnte ausgenommen werden.

Die große Mehrheit der Staaten (77) war sich darin einig, daß das Übereinkommen den Anspruch auf die für andere Arbeitnehmer geltenden Leistungen der Sozialen Sicherheit vorsehen sollte. Eine Krankenversicherung sei für die Fischerei angesichts der diesem Sektor eigenen Risiken wichtig. Es wurde darauf hingewiesen, daß die Leistungen der Sozialen Sicherheit der spezifischen Natur der Fischerei Rechnung tragen müßten. Einige erklärten, daß Fischer den gleichen Schutz haben sollten wie Seeleute. Vier Staaten stellten fest, daß auf der Basis des Fangs entlohnte Fischer ähnlich behandelt würden wie selbständig erwerbstätige Arbeitskräfte. Etliche Arbeitnehmerverbände erklärten, Fischern

nicht den gleichen Schutz wie anderen Arbeitnehmern zugute kommen zu lassen, würde auf eine Diskriminierung hinauslaufen.

Eine Mehrheit der Staaten (61) war sich darin einig, daß die Leistungen schrittweise ausgedehnt werden könnten, beispielsweise auf der Grundlage der Risiken und angefangen mit Schutz bei berufsbedingten Schädigungen auf See. Es wurde auch die Auffassung geäußert, daß Fischer ihren Schutzzumfang kennen sollten und daß die Leistungen in fairer und effektiver Weise gehandhabt werden sollten. Einige Beantworter waren der Ansicht, daß unverzüglich ein universeller Schutz geboten werden sollte.

Die Mehrheit der Staaten (58) sprach sich gegen die Ausnahme bestimmter Fischergruppen aus. Ausnahmen wurden jedoch vorgeschlagen für: Wissenschaftler und Beobachter, Kurzzeit- oder Gelegenheitsbeschäftigte, Personen mit dem gleichen Beschäftigungsstatus wie Arbeitnehmer an Land, selbständig erwerbstätige oder am Fangergebnis beteiligte Fischer (durch eine private Gruppenversicherung gedeckte selbständig erwerbstätige Fischer) oder Personen, die auf Fabriksschiffen ausschließlich zur Verarbeitung des Fangs angeheuert worden sind. Manche Staaten wünschten die Ausnahme von Personen, die weder Staatsangehörige noch Daueraufenthaltsberechtigte sind; andere und mehrere Arbeitnehmerverbände bezeichneten es jedoch als wichtig, ausländische Fischer auf Fahrzeugen des Flaggenstaats zu schützen.

### *Soziale Sicherheit*

*Punkt 13* trägt der starken Unterstützung für die Aufnahme einer Bestimmung Rechnung, um sicherzustellen, daß Fischer Anspruch auf Schutz durch die Soziale Sicherheit unter Bedingungen haben, die nicht ungünstiger sind als die, die für andere Arbeitnehmer gelten. *Punkt 36* behandelt die Frage des sozialen Schutzes für ausländische Fischer. Hinsichtlich der Frage B10 b) stellt das Amt fest, daß die Bestimmungen über die schrittweise Ausdehnung in *Punkt 8* auch für den Schutz durch die Soziale Sicherheit gelten würden.

### *Schutz bei Krankheit, Unfall oder Tod im Zusammenhang mit der Arbeit*

In Anbetracht der Todes- und Unfallraten im Fischereisektor hat das Amt eine Reihe getrennter Bestimmungen über die Frage des Schutzes bei Krankheit, Unfall oder Tod im Zusammenhang mit der Arbeit ausgearbeitet. *Punkt 37* sieht vor, daß jedes Mitglied Maßnahmen treffen sollte, um einen solchen Schutz zu gewährleisten. *Punkt 38* sieht ein gewisses Maß an Flexibilität hinsichtlich dessen vor, wie dieser Schutz sichergestellt werden könnte: entweder durch ein System für die Verpflichtungen der Eigentümer von Fischereifahrzeugen oder durch ein Pflichtversicherungssystem, ein Unfallentschädigungssystem oder sonstige Systeme.

B11. AUSDEHNUNG DES SCHUTZES FÜR SEELEUTE AUF PERSONEN,  
DIE AN BORD VON FISCHEREIFAHRZEUGEN ARBEITEN

**Fr. 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?*

*Bejahend*

*Regierungen:* 63. Ägypten, Algerien, Argentinien, Australien, Bahrain, Bangladesch, Belarus, Belgien, Benin, Brasilien, Bulgarien, Burundi, China, Deutschland, Ecuador, Eritrea, Estland, Fidschi, Finnland, Frankreich, Honduras, Indonesien, Islamische Republik Iran, Irland, Italien, Jamaika, Katar, Republik Korea, Kroatien, Kuba, Kuwait, Lettland, Libanon, Litauen, Malawi, Malaysia, Mauritius, Neuseeland, Nicaragua, Nigeria, Norwegen, Österreich, Panama, Philippinen, Rumänien, Russische Föderation, Saint Vincent und die Grenadinen, Saudi-Arabien, Schweden, Schweiz, Serbien und Montenegro, Simbabwe, Spanien, Arabische Republik Syrien, Thailand, Trinidad und Tobago, Türkei, Ukraine, Ungarn, Venezuela, Vereinigte Arabische Emirate, Vereinigtes Königreich, Zypern.

*Arbeitgeberverbände:* EFE (Eritrea), COHEP (Honduras), CCIAB (Libanon), NEF (Namibia), EMCOZ (Simbabwe), ECOT (Thailand), ECA (Trinidad und Tobago).

*Arbeitnehmerverbände:* GTUWA (Ägypten), CCUOMM, CGT, SOMU, UMAFLUP (Argentinien), CGT (Brasilien), SiD (Dänemark), Gewerkschaft der Fischereiarbeiter Estlands/Bund der Wasserwegtransportarbeiter Estlands (Estland), CSG (Gabun), MDU (Ghana), KPI (Indonesien), JSU (Japan), CAW-Canada, UFAWU-CAW (Kanada), UNIMPESCOL (Kolumbien), FKSU (Republik Korea), PPDIV (Kroatien), FTUS (Libanon), CDT (Marokko), APOM (Panama), NFZZ Solidarnosc, PSU, ZZMiR (Polen), Bund der Gewerkschaften des Fischereisektors (Portugal), CNS Cartel Alfa (Rumänien), RPRRKh (Russische Föderation), SGB (Schweiz), SALFU (Sierra Leone), UFFC (Sri Lanka), SWTUF (Sudan), NATUC (Trinidad und Tobago), TUC (Vereinigtes Königreich).

*Sonstige:* CCE (Belgien), AGCI PESCA (Italien), ICMA.



*Verneinend*

*Regierungen:* 12. Dänemark, El Salvador, Guatemala, Island, Indien, Japan, Mexiko, Myanmar, Namibia, Niederlande, Oman, Tunesien.

*Arbeitgeberverbände:* CAPeCA/CALAPA/CAPA (Argentinien), ESA/Estnischer Fischerverband (Estland), MEDEF (Frankreich), CCIAS (Libanon), USCIB (Vereinigte Staaten).

*Arbeitnehmerverbände:* SLIMAPG (Guinea), NUNW (Namibia), NCTL (Thailand).

*Sonstige:* Confcooperative (Italien), ICSF.

*Sonstige*

*Regierungen:* 7. Costa Rica, Griechenland, Kanada, Mosambik, Portugal, Tschechische Republik, Vereinigte Staaten.

*Arbeitgeberverband:* LEC (Lettland).

*Arbeitnehmerverband:* ZCTU (Simbabwe).

*Kommentare*

*Costa Rica.* Das INS bejaht die Frage.

*Frankreich.* MEDEF: In Anbetracht der besonderen Art der Tätigkeit von Fischern sollten spezifische Bestimmungen gelten, die nicht denen für den Seetransport entsprechen.

*Griechenland.* Da Fischereifahrzeuge eine Sonderkategorie des Seetransports im allgemeinen bilden, ist eine genauere Definition der Bedeutung des Wortes „Arbeitsbedingungen“ erforderlich.

*Irland.* Das Schiffsinspektionssamt verneint die Frage und erklärt, der Vergleich des kommerziellen Transports mit der Fischerei sei nur bis zu einem gewissen Grad möglich.

*Japan.* Im Fall von Personen, die an Bord eines in einem Staat eingetragenen Fischereifahrzeugen arbeiten und bei Fischereitätigkeiten auf hoher See oder in anderen Gewässern als denen des Flaggenstaats eingesetzt werden, ist es aufgrund der spezifischen Gegebenheiten der Fischerei schwierig, Arbeitsbedingungen zu gewähren, die denjenigen des kommerziellen Seetransports entsprechen.

*Oman.* Das Ministerium für Landwirtschaft und Fischerei bejaht die Frage.

*Vereinigte Staaten.* USCIB: Arbeitnehmer an Bord kommerzieller Transportschiffe haben Pflichten und Bedingungen, die stark von denjenigen von Arbeitnehmern an Bord

von Fischereifahrzeugen abweichen. Es ist nicht möglich, ihnen vergleichbare Bedingungen zu bieten. Der Ausdruck „nicht ungünstiger“ ist zu vage.

**Frage B11 b)** *Wenn ja, sollte eine solche Bestimmung für Personen gelten, die an Bord anderer Fischereifahrzeuge arbeiten?*

*Bejahend*

*Regierungen:* 50. Algerien, Argentinien, Australien, Belarus, Belgien, Benin, Brasilien, Burundi, China, Ecuador, Fidschi, Frankreich, Honduras, Indien, Indonesien, Islamische Republik Iran, Irland, Italien, Jamaika, Kroatien, Kuba, Kuwait, Lettland, Litauen, Malaysia, Mauretanien, Neuseeland, Nicaragua, Nigeria, Norwegen, Österreich, Panama, Philippinen, Rumänien, Russische Föderation, Saint Vincent und die Grenadinen, Saudi-Arabien, Schweden, Schweiz, Serbien und Montenegro, Simbabwe, Spanien, Thailand, Trinidad und Tobago, Ukraine, Ungarn, Venezuela, Vereinigte Arabische Emirate, Vereinigtes Königreich, Zypern.

*Arbeitgeberverbände:* EFE (Eritrea), COHEP (Honduras), EMCOZ (Simbabwe), ECOT (Thailand).

*Arbeitnehmerverbände:* CCUOMM, CGT, SOMU, UMAFLUP (Argentinien), CGT (Brasilien), SiD (Dänemark), Gewerkschaft der Fischereiarbeiter Estlands/Bund der Wasserwegtransportarbeiter Estlands (Estland), CSG (Gabun), MDU (Ghana), SLIMAPG (Guinea), KPI (Indonesien), JSU (Japan), CAW-Canada, UFAFU-CAW (Kanada), UNIMPESCOL (Kolumbien), PPDIV (Kroatien), FTUS (Libanon), CDT (Marokko), APOM (Panama), NSZZ Solidarnosc, PSU, ZZMiR (Polen), Bund der Gewerkschaften des Fischereisektors (Portugal), RPRRKh (Russische Föderation), SGB (Schweiz), SALFU (Sierra Leone), UFFC (Sri Lanka), NATUC (Trinidad und Tobago), TUC (Vereinigtes Königreich).

*Sonstige:* CCE (Belgien), AGCI PESCA (Italien), ICMA.

*Verneinend*

*Regierungen:* 16. Ägypten, Bahrain, Bangladesch, Bulgarien, Deutschland, Eritrea, Estland, Katar, Republik Korea, Libanon, Malawi, Myanmar, Namibia, Arabische Republik Syrien, Tunesien, Türkei.

*Arbeitgeberverbände:* CAPeCA/CALAPA/CAPA (Argentinien), ESA/Estnischer Fischerverband (Estland), CCIAB (Libanon), NEF (Namibia).

*Arbeitnehmerverbände:* FKSU (Republik Korea), CNS Cartel Alfa (Rumänien), SWTUF (Sudan), NCTL (Thailand).

*Sonstige*

*Regierungen:* 16. Costa Rica, Dänemark, El Salvador, Finnland, Griechenland, Guatemala, Island, Japan, Kanada, Mexiko, Mosambik, Niederlande, Oman, Portugal, Tschechische Republik, Vereinigte Staaten.

*Arbeitgeberverbände:* MEDEF (Frankreich), LEC (Lettland), CCIAS (Libanon), ECA (Trinidad und Tobago), USCIB (Vereinigte Staaten).

*Arbeitnehmerverbände:* GTUWA (Ägypten), NUNW (Namibia), ZCTU (Simbabwe).

*Kommentare*

*Costa Rica.* Das INS bejaht die Frage.

*Irland.* Die HSA verneint die Frage.

*Oman.* Das Ministerium für Landwirtschaft und Fischerei bejaht die Frage.

**Fr. 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).*

Die GTUWA (Ägypten), *Bahrain, Belgien*, der CCE (Belgien), *Benin*, CGT (Brasilien), *Ecuador, Fidschi*, CSG (Gabun), *Irland*, Isländischer Gewerkschaftsbund (Island), *Italien, Japan*, UFAWU-CAW (Kanada), *Kroatien, Mauritius, Namibia, Oman*, ZZMiR (Polen), *Venezuela, Vereinigtes Königreich*, TUC (Vereinigtes Königreich) und ICMA erklärten, die Bestimmung sollte für alle Personen gelten, die an Bord von Fischereifahrzeugen arbeiten. Die SLIMAPG (Guinea) war der Ansicht, die Bestimmung solle für alle in salzigen Gewässern und auf hoher See tätigen Personen gelten. *Norwegen* und *Schweden* gaben an, die Bestimmung sollte für jeden gelten, der an Bord eines unter das Übereinkommen fallenden Schiffes tätig ist, das der Hoheitsgewalt eines Flaggenstaats unterliegt, der das Übereinkommen ratifiziert hat, bzw. das im Hafen eines Mitglieds einläuft, das das Übereinkommen ratifiziert hat. *Spanien* erklärte, die Bestimmung sollte für alle Schiffe gelten, die in den Hoheitsgewässern oder ausschließlichen Wirtschaftszonen eines anderen Staates im Einsatz sind.

*Algerien, Australien, Burundi, Honduras, COHEP (Honduras), PPDIV (Kroatien), Lettland, Nigeria, APOM (Panama), Rumänien, Russische Föderation, Schweiz, Serbien und Montenegro, UFFC (Sri Lanka), Ukraine und Zypern* waren der Meinung, die Anwendung einer derartigen Bestimmung sollte von der Zeit auf See abhängen. Die Vorschläge reichten von einem bis zu 30 Tagen auf See.

*Algerien, Burundi, die Islamische Republik Iran, PPDIV (Kroatien), Malaysia und Sri Lanka* schlugen die Länge oder den Tonnenraumgehalt vor (zehn Meter, 24 Meter, 30 Meter und 70 Bruttoregistertonnen).

*Burundi, Lettland, Nigeria, Serbien und Montenegro, Spanien* und ECOT (Thailand) erklärten, das Einsatzgebiet könne die Grundlage sein.

*Brasilien.* Fischer des Küstenstaats, die an Bord von lokalen Fischereifahrzeugen tätig sind, die von Unternehmen geleast worden sind.

*Estland.* ESA/Estnischer Fischerverband: Wenn das Fischereifahrzeug nicht in einem ausländischen Hafen einläuft, dürfte es sehr schwierig sein, die oben genannte Bestimmung anzuwenden.

*Indonesien.* Auf Fischtransportschiffen (Frachtschiffen) arbeitende Personen, die von Fanggründen zum Fischereihafen oder von Fischereihafen zu Fischereihafen fahren.

*Jamaika.* Die verschiedenen Arten von Fischerei sollten Berücksichtigung finden.

*Neuseeland.* Alle Schiffe, die in einheimischen Gewässern im Einsatz sind. In Anbetracht der möglichen Unterschiede zwischen den für Handelsschiffe zweckmäßigen Verhältnissen und den für viele Fischereifahrzeuge praktikablen Lösungen sollten Umstände wie die Dauer der Fahrt und die Schiffsgröße Berücksichtigung finden.

*Saudi-Arabien.* Fischer, die in einer gewerblichen Fischfangflotte tätig sind.

*Sudan.* SWTUF: Schiffsführer, Navigationsoffiziere und Schiffssingenieure könnten besonderen Vorschriften unterliegen.

*Vereinigte Arabische Emirate.* Fischer, Seeleute, Schiffsführer, Schiffssingenieure usw.

*Ansichten, die von mehreren Arbeitnehmerverbänden vertreten werden:* CCUOMM, CGT, UMAFLUP (Argentinien), SiD (Dänemark), MDU (Ghana), KPI (Indonesien), UNIMPESCOL (Kolumbien), NSZZ Solidarnosc, PSU (Polen), RPRRKh (Russische Föderation), SALFU (Sierra Leone): Alle Arbeitnehmer haben Anspruch auf einige der grundlegenden Rechte, während einige Maßnahmen nur für Schiffe in bestimmten Einsatzgebieten usw. relevant sein könnten.

**Frage B11 d)** *Sollte das Übereinkommen Bestimmungen über die folgenden Fragen enthalten:*

*Anwerbung und Arbeitsvermittlung*

*Regierungen:* 61. Ägypten, Algerien, Argentinien, Bahrain, Bangladesch, Belarus, Belgien, Benin, Brasilien, Bulgarien, Burundi, China, Costa Rica, Ecuador, El Salvador, Eritrea, Frankreich, Griechenland, Guatemala, Indien, Indonesien, Islamische Republik Iran, Irland, Island, Italien, Republik Korea, Kroatien, Kuba, Kuwait, Lettland, Litauen, Malawi, Mauritius, Mexiko, Mosambik, Myanmar, Namibia, Nicaragua, Nigeria, Norwegen, Oman, Panama, Philippinen, Portugal, Rumänien, Russische Föderation, Saint Vincent und die Grenadinen, Saudi-Arabien, Schweiz, Serbien und Montenegro, Simbabwe, Spanien, Arabische Republik Syrien, Thailand, Trinidad und Tobago, Tunesien, Türkei, Ukraine, Ungarn, Venezuela, Vereinigte Arabische Emirate.

*Arbeitgeberverbände:* EFE (Eritrea), COHEP (Honduras), LEC (Lettland), CCIAB, CCIAS (Libanon), ECOT (Thailand).

*Arbeitnehmerverbände:* GTUWA (Ägypten), CCUOMM, CGT, SOMU, UMAFLUP (Argentinien), CGT (Brasilien), SiD (Dänemark), Gewerkschaft der Fischereiarbeiter Estlands/Bund der Wasserwegtransportarbeiter Estlands (Estland), MDU (Ghana), SLIMAPG (Guinea), KPI (Indonesien), JSU (Japan), UNIMPESCOL (Kolumbien), FKSU (Republik Korea), PPDIV (Kroatien), CDT (Marokko), NUNW (Namibia), APOM (Panama), NSZZ Solidarnosc, PSU, ZZMiR (Polen), Bund der Gewerkschaften des Fischereisektors (Portugal), CNS Cartel Alfa (Rumänien), RPRRKh (Russische Föderation), SGB (Schweiz), SALFU (Sierra Leone), ZCTU (Simbabwe), SWTUF (Sudan), NATUC (Trinidad und Tobago), TUC (Vereinigtes Königreich).

*Sonstige:* CCE (Belgien), AGCI PESCA, Confcooperative (Italien), PVIS (Niederlande), ICSF.

*Ausweise*

*Regierungen:* 62. Ägypten, Algerien, Argentinien, Bahrain, Bangladesch, Belarus, Belgien, Benin, Brasilien, Bulgarien, Burundi, China, Costa Rica, Ecuador, El Salvador, Eritrea, Fidschi, Frankreich, Guatemala, Indien, Indonesien, Islamische Republik Iran, Irland, Island, Italien, Jamaika, Katar, Kroatien, Kuba, Kuwait, Lettland, Libanon, Litauen, Malawi, Malaysia, Mauritius, Mosambik, Myanmar, Namibia, Niederlande, Nigeria, Norwegen, Oman, Panama, Philippinen, Portugal, Rumänien, Russische Föderation, Saint Vincent und die Grenadinen, Saudi-Arabien, Schweden, Serbien und Montenegro, Simbabwe, Spanien, Arabische Republik Syrien, Thailand, Trinidad und Tobago, Tunesien, Türkei, Ukraine, Ungarn, Vereinigte Arabische Emirate.

*Arbeitgeberverbände:* EFE (Eritrea), MEDEF (Frankreich), COHEP (Honduras), LEC (Lettland), CCIAB, CCIAS (Libanon), NEF (Namibia), EMCOZ (Simbabwe), ECOT (Thailand).

*Arbeitnehmerverbände:* GTUWA (Ägypten), CCUOMM, CGT, SOMU, UMAFLUP (Argentinien), CGT (Brasilien), SiD (Dänemark), Gewerkschaft der Fischereiarbeiter Estlands/Bund der Wasserwegtransportarbeiter Estlands (Estland), MDU (Ghana), SLIMAPG (Guinea), KPI (Indonesien), JSU (Japan), CAW-Canada, UFAWU-CAW (Kanada), UNIMPESCOL (Kolumbien), PPDIV (Kroatien), CDT (Marokko), NUNW (Namibia), APOM (Panama), NSZZ Solidarnosc, PSU, ZZMiR (Polen), Bund der Gewerkschaften des Fischereisektors (Portugal), CNS Cartel Alfa (Rumänien), RPRRKh (Russische Föderation), SGB (Schweiz), SALFU (Sierra Leone), ZCTU (Simbabwe), UFFC (Sri Lanka), SWTUF (Sudan), NCTL (Thailand), NATUC (Trinidad und Tobago), TUC (Vereinigtes Königreich).

*Sonstige:* CCE (Belgien), AGCI PESCA, Confcooperative (Italien), PVIS (Niederlande), ICSF.

#### *Heimschaffung*

*Regierungen:* 61. Ägypten, Algerien, Argentinien, Australien, Bahrain, Belarus, Belgien, Benin, Brasilien, Bulgarien, Burundi, China, Costa Rica, Ecuador, El Salvador, Eritrea, Fidschi, Frankreich, Griechenland, Honduras, Indien, Indonesien, Islamische Republik Iran, Irland, Island, Italien, Jamaika, Japan, Katar, Republik Korea, Kuba, Kuwait, Lettland, Libanon, Malawi, Mauritius, Mosambik, Myanmar, Namibia, Niederlande, Nigeria, Norwegen, Oman, Panama, Philippinen, Portugal, Russische Föderation, Saint Vincent und die Grenadinen, Saudi-Arabien, Schweiz, Serbien und Montenegro, Spanien, Arabische Republik Syrien, Thailand, Trinidad und Tobago, Tunesien, Türkei, Ungarn, Vereinigte Arabische Emirate, Vereinigtes Königreich, Zypern.

*Arbeitgeberverbände:* EFE (Eritrea), MEDEF (Frankreich), COHEP (Honduras), CCIAB, CCIAS (Libanon), NEF (Namibia), EMCOZ (Simbabwe), ECOT (Thailand), USCIB (Vereinigte Staaten).

*Arbeitnehmerverbände:* GTUWA (Ägypten), CCUOMM, CGT, SOMU, UMAFLUP (Argentinien), CGT (Brasilien), SiD (Dänemark), Gewerkschaft der Fischereiarbeiter Estlands/Bund der Wasserwegtransportarbeiter Estlands (Estland), CSG (Gabun), MDU (Ghana), SLIMAPG (Guinea), KPI (Indonesien), JSU (Japan), CAW-Canada (Kanada), UNIMPESCOL (Kolumbien), FKSU (Republik Korea), NUNW (Namibia), APOM (Panama), NSZZ Solidarnosc, PSU, ZZMiR (Polen), Bund der Gewerkschaften des Fischereisektors (Portugal), CNS Cartel Alfa (Rumänien), RPRRKh (Russische Föderation), SGB (Schweiz), SALFU (Sierra Leone), ZCTU (Simbabwe), UFFC (Sri Lanka), SWTUF (Sudan), TUC (Vereinigtes Königreich).

*Sonstige:* CCE (Belgien), AGCI PESCA, Confcooperative (Italien), PVIS (Niederlande), ICSF.

### *Sonstige Fragen*

Es wurden zahlreiche unterschiedliche weitere Fragen zur Behandlung in der Norm vorgeschlagen. – Die folgenden Punkte erscheinen nicht an anderer Stelle in Teil B des Fragebogens: Seemannsbuch (Argentinien), bezahlter Urlaub (CCUOMM (Argentinien)), Alkohol und Drogen (CGT, UMAFLUP (Argentinien)), Berufsbildung (*Indien, Kuba, Malawi*), Lebensversicherung und Leistungsempfänger (CGT, SOMU, UMAFLUP (Argentinien), *Ägypten*), Krankenversicherung (*Oman, Saudi-Arabien*), Entschädigung bei Krankheit oder Unfall (*Algerien, Panama*), Entschädigung bei Schiffbruch (Hinterbliebene, Arbeitsunfähigkeit, Todesfall) (SLIMAPG (Guinea), *Panama*), Entwicklung der Humanressourcen (*Indonesien*), zwingende Entlassungsgründe (*Philippinen*), Rechtsgarantien für die Zahlung des Entgelts und persönliche Haftung des Reeders/Arbeitgebers unabhängig von der Eigentumsform (*Russische Föderation*), Gemeinschaftsunternehmen (*Spanien*), Beschlagnahme des Schiffes bei Nichtzahlung des Entgelts (*Arabische Republik Syrien*), Verpflichtung des Arbeitgebers zur Vorbereitung der Registrierung der Arbeitnehmer und der Dokumente für die Lohnzahlung (*Thailand*), Überstunden (*Vereinigte Arabische Emirate*), Gewalt (beispielsweise Seeräuberei), Temperatur und Ergonomie (TUC (Vereinigtes Königreich)), Definition von Fischereifahrzeugen im Familienbesitz (*ICMA*), Besatzungsstärke, Ermüdung, Lärm und Vibrationen (*Argentinien*), CCUOMM, CGT, SOMU, UMAFLUP (Argentinien), SiD (Dänemark), MDU (Ghana), KPI (Indonesien), JSU (Japan), UNIMPESCOL (Kolumbien), NSZZ Solidarnosc, PSU, ZZMiR (Polen), RPRRKh (Russische Föderation), SALFU (Sierra Leone) und TUC (Vereinigtes Königreich)).

*Norwegen, Schweden.* Die Auswirkungen des Übereinkommens Nr. 185 sollten Berücksichtigung finden. Fischer benötigen einen sicheren Ausweis, um Zugang zu in- und ausländischen Häfen zu haben, und diese Frage ist für Fischer ebenso wichtig wie für Seeleute.

*Australien.* Nach Auffassung Australiens ist die Frage Anwerbung und Arbeitsvermittlung von Fischereiarbeitern für internationale Normen geeignet. Was Ausweise anbelangt, so ist festzuhalten, daß australische Fischer selten einen überseeischen Hafen anlaufen. Dennoch sollten die Heimschaffungsnormen gegebenenfalls für Fischereiarbeiter gelten.

*Burundi.* Die Bestimmungen zur Anwerbung und Arbeitsvermittlung sollten von der Arbeitsgesetzgebung abgeleitet sein, einschließlich der für Fangtätigkeiten maßgeblichen Aspekte, beispielsweise Zahl der Arbeitsstunden bei Normallohn und Stunden, die als Überstunden zu vergüten sind.

*Finnland.* Diese Fragen könnten in der Empfehlung behandelt werden.

*Irland.* Die HSA ist der Auffassung, im Fall von Schiffen, die in Gewässern anderer Staaten oder internationalen Gewässern im Einsatz sind, sollt die Frage der Ausweise und Heimschaffung geregelt werden.

*Japan.* Falls die Definition der „Anwerbung und Arbeitsvermittlung“ der des Übereinkommens Nr. 88 entspricht, ist diese Frage ausreichend behandelt worden. Was Ausweise anbelangt, so ist die Diskussion, ob diese Frage in das vorgeschlagene konsolidierte Seeschiffahrtsübereinkommen aufzunehmen ist oder nicht, noch nicht abgeschlossen.

*Republik Korea.* Es sollte eine Ausnahme für Personen vorgesehen werden, die als Mannschaftsmitglieder an Bord von lediglich in der ausschließlichen Wirtschaftszone des Staates im Einsatz befindlichen Fischereifahrzeugen arbeiten.

*Lettland.* Der Nationale Fischereirat erklärt sich mit den Fragen Anwerbung, Arbeitsvermittlung und Ausweise einverstanden.

*Libanon.* Die Bestimmungen über Ausweise und Heimschaffung sollten für Schiffe gelten, die auf hoher See und in internationalen Gewässern im Einsatz sind, und für Fischer, die eine andere Nationalität als diejenige des Flaggenstaats aufweisen. Die Frage der Anwerbung und Arbeitsvermittlung sollte in der Empfehlung behandelt werden.

*Namibia.* NEF: Eine Heimschaffung sollte es nur dann geben, wenn ein Fischer in einem Hafen außerhalb des Landes, in dem er angeheuert wurde, entlassen wird.

*Neuseeland.* In der Empfehlung sollte auf die einschlägigen IAO-Urkunden hingewiesen werden.

*Spanien.* Im Zeitalter der Globalisierung ist es notwendig, Beschäftigungsbedingungen und die Soziale Sicherheit für Arbeitnehmer festzulegen, die in Gemeinschaftsunternehmen oder Unternehmen z.B. unter Gefälligkeitsflaggen beschäftigt werden, und Mittel zur Überprüfung der Einhaltung der Gesetze zu erwägen.

*Vereinigte Staaten.* USCIB: Arbeitgeber sollten verpflichtet sein, die Rückkehr von Arbeitnehmern zu dem Hafen zu übernehmen oder zu organisieren, in dem diese angeheuert wurden, es sei denn, im Arbeitsvertrag ist ausdrücklich etwas anderes vereinbart worden.

Die Mehrheit der Staaten (63) gab an, daß das Übereinkommen vorsehen sollte, daß Personen, die an Bord von in einem Staat eingetragenen Fischereifahrzeugen arbeiten, die auf hoher See und in anderen Gewässern als denen des Flaggenstaates 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. Einige Beantworter lehnten dies jedoch ab, in



erster Linie wegen der Unterschiede zwischen dem kommerziellen Seetransport und den Fischereitätigkeiten. Eine Mehrheit stimmte auch darin überein, daß das Übereinkommen andere Gruppen von Fischern erfassen sollte. Viele gaben an, daß der Schutzzumfang von der Seezeit (wobei die Antworten von weniger als einem Tag bis zu 30 Tagen reichten) oder von der Fahrzeuggröße (Länge oder Raumgehalt) abhängen sollte. Eine große Mehrheit der Staaten stimmte zu, daß das Übereinkommen Bestimmungen enthalten sollte über: Anwerbung und Arbeitsvermittlung (61), Ausweise (62) und Heimschaffung (61). Ferner wurde die Aufnahme vieler Fragen vorgeschlagen, die an anderer Stelle im Fragebogen behandelt werden, sowie einiger nicht erfaßter Fragen (z.B. Entlassungsgründe, Humanressourcenentwicklung, Jahresurlaub, Unterlagen im Zusammenhang mit den Löhnen, Entlohnung bei Schiffbruch).

Unter Berücksichtigung der Antworten auf die Frage B11 d) hat das Amt eine Bestimmung (in *Punkt 28*) aufgenommen, daß Fischer, die an Bord von Fahrzeugen arbeiten, die internationale Reisen unternehmen, nicht ungünstiger behandelt werden sollten als Seeleute auf Schiffen, die zu gewerblichen Tätigkeiten verwendet werden, in bezug auf drei Fragen: Ausweise<sup>11</sup> und Heimschaffungsbedingungen und Anwerbungs- und Arbeitsvermittlungsdienste. Die Konferenz wird vielleicht auch andere Fragen in Erwägung ziehen wollen, die im Rahmen dieser Bestimmung behandelt werden könnten.

## B12. DURCHSETZUNG

**Fr. B12 a)** *Sollte das Übereinkommen vorsehen, daß die Staaten Maßnahmen annehmen sollten, um die Einhaltung der Bestimmungen des Übereinkommens zu kontrollieren?*

*Bejahend*

*Regierungen:* 78. Ägypten, Algerien, Argentinien, Bahrain, Bangladesch, Belarus, Belgien, Benin, Brasilien, Bulgarien, Burundi, China, Costa Rica, Dänemark, Deutschland, Ecuador, El Salvador, Eritrea, Estland, Fidschi, Finnland, Frankreich, Griechenland, Guatemala, Honduras, Indien, Indonesien, Islamische Republik Iran, Irland, Island, Italien, Jamaika, Japan, Kanada, Katar,

<sup>11</sup> Was die Ausweise angeht, so sei die Konferenz daran erinnert, daß das Übereinkommen (Nr. 185) über Ausweise für Seeleute (Neufassung), 2003, folgendes vorsieht: „Nach Anhörung der repräsentativen Verbände der Reeder von Fischereifahrzeugen und der an Bord von Fischereifahrzeugen tätigen Personen kann die zuständige Stelle die Bestimmungen dieses Übereinkommens auf die gewerbliche Seefischerei anwenden“ (Art. 1(3)).

Republik Korea, Kroatien, Kuba, Kuwait, Lettland, Libanon, Litauen, Malawi, Mauritius, Mexiko, Mosambik, Myanmar, Namibia, Neuseeland, Nicaragua, Niederlande, Nigeria, Norwegen, Österreich, Oman, Panama, Philippinen, Portugal, Rumänien, Russische Föderation, Saudi-Arabien, Schweden, Schweiz, Serbien und Montenegro, Simbabwe, Spanien, Arabische Republik Syrien, Thailand, Trinidad und Tobago, Tunesien, Türkei, Ukraine, Ungarn, Venezuela, Vereinigte Arabische Emirate, Vereinigte Staaten, Vereinigtes Königreich, Zypern.

*Arbeitgeberverbände:* CAPeCA/CALAPA/CAPA (Argentinien), EFE (Eritrea), ESA/Bund Estnischer Fischerverband (Estland), MEDEF (Frankreich), COHEP (Honduras), CCIAB, CCIAS (Libanon), NEF (Namibia), EMCOZ (Simbabwe), ECOT (Thailand), ECA (Trinidad und Tobago), USCIB (Vereinigte Staaten).

*Arbeitnehmerverbände:* GTUWA (Ägypten), CCUOMM, CGT, SOMU, UMAFLUP (Argentinien), CGT (Brasilien), SiD (Dänemark), Gewerkschaft der Fischereiarbeiter Estlands/Bund der Wasserwegtransportarbeiter Estlands (Estland), CSG (Gabun), MDU (Ghana), SLIMAPG (Guinea), KPI (Indonesien), JSU (Japan), CAW-Canada, UFAWU-CAW (Kanada), UNIMPESCOL (Kolumbien), FKSU (Republik Korea), PPDIV (Kroatien), FTUS (Libanon), CDT (Marokko), NUNW (Namibia), APOM (Panama), NSZZ Solidarnosc, PSU, ZZMiR (Polen), Bund der Gewerkschaften des Fischereisektors (Portugal), CNS Cartel Alfa (Rumänien), RPRRKh (Russische Föderation), SGB (Schweiz), SALFU (Sierra Leone), ZCTU (Simbabwe), UFFC (Sri Lanka), SWTUF (Sudan), NCTL (Thailand), NATUC (Trinidad und Tobago), TUC (Vereinigtes Königreich).

*Sonstige:* CCE (Belgien), AGCI PESCA, Confcooperative (Italien), PVIS (Niederlande), ICMA, ICSF.

#### *Verneinend*

*Regierungen:* 2. Malaysia, Saint Vincent und die Grenadinen.

*Arbeitgeberverbände:* LEC (Lettland), Norwegischer Fischereireeder-Verband/Trawler-Verband (Norwegen).

#### *Sonstige*

*Regierungen:* 2. Australien, Tschechische Republik.

#### *Kommentare*

Ägypten, SOMU (Argentinien), Brasilien, Burundi, Costa Rica und Japan erklären, daß Inspektionen ein Mittel zur Gewährleistung der Einhaltung sind.

*Ägypten.* Der ratifizierende Flaggenstaat sollte die Einhaltung der Bestimmungen des Übereinkommens kontrollieren, und der Hafenstaat sollte Inspektionen zur Gewährleistung einer wirksamen Durchführung vornehmen.

*Algerien.* Die fehlende Kontrolle auf nationaler Ebene ist einer der Gründe für die mangelhafte Durchführung internationaler Übereinkommen.

*Argentinien.* Das Arbeitsaufsichtsamt ist das für die Arbeitsaufsicht zuständige Gremium. Diese vorrangige Verantwortung kann nicht vermieden oder delegiert werden.

*Australien.* Eine nichtbindende Bestimmung über die Kontrolle durch den Hafenstaat sollte hinzugefügt werden.

*Indien.* Es sollte eine separate Abteilung eingerichtet werden.

*Japan.* JSU: Fischereifahrzeuge auf hoher See, die ausländische Häfen anlaufen können, sollten von der Hafenstaatkontrolle kontrolliert werden.

*Kanada.* UFAWU-CAW: Um die Einhaltung zu gewährleisten, sollten Vertreter der Mannschaft in der Kontrollbehörde mitwirken.

*Lettland.* Der Nationale Fischereirat verneint die Frage.

*Libanon.* Typ und Art dieser Maßnahmen sollten dargelegt werden.

*Malaysia.* Maßnahmen zur Kontrolle der Einhaltung des Übereinkommens sollten freiwillig sein.

*Namibia.* Bei den anzunehmenden Maßnahmen sollte es sich um dieselben handeln wie im STCW-Übereinkommen und anderen IMO-Übereinkommen.

*Neuseeland.* Derartige Maßnahmen wären Teil der Tätigkeiten der Hafenstaatkontrolle der Vertragspartei – Maßnahmen, die derzeit noch nicht existieren.

*Norwegen.* Flaggenstaaten müssen sicherstellen, daß Schiffe effizient kontrolliert werden, daß in Unterlagen und Programmen im Zusammenhang mit der Durchführung die zu kontrollierenden Bereiche klar benannt werden und daß mögliche Probleme ermittelt werden. Ein „Konformitätszeugnis“ und Qualitätssicherungssystem sind wesentliche Voraussetzungen, um die erforderliche Flexibilität und die effiziente laufende Verwirklichung und Durchsetzung von Arbeits- und Lebensbedingungen zu gewährleisten. Fischern wird ein solches System zugute kommen, da die für die Durchführung verantwortlichen Stellen (insbesondere Flaggenstaaten und Reeder) gezwungen werden, Arbeits- und Lebensbedingungen als Teil des gesamten Komplexes zu betrachten. Ein Zeugnis allein dürfte nur ein Schnappschuß der Verhältnisse zum Zeitpunkt der Inspektion sein, und die für Inspektionen aller Welt zur Verfügung stehenden begrenzten Mittel würden deren Wirksamkeit erheblich beeinträchtigen und die Verantwortung Regie-

rungen und den an Bord tätigen Personen auferlegen, obwohl eigentlich dem Reeder die Hauptverantwortung für die Durchführung obliegen sollte. Arbeits- und Lebensbedingungen sind kein geeignetes Thema für das derzeitige Zertifizierungssystem, das in der Regel für dauerhafte Teile wie Stahl, Muttern und Schrauben verwandt wird. Das im Rahmen eines Qualitätssicherungssystems ausgestellte Zeugnis sollte eher die Arbeits- und Lebensbedingungen an Bord betreffen. Darüber hinaus muß das Übereinkommen die Möglichkeit vorsehen, die Zuständigkeit für die Ausstellung von Zeugnissen und sonstige Kontroll- und Durchsetzungsmechanismen zu delegieren, wobei die Verwaltung des Flaggenstaats nach wie vor die Verantwortung zu tragen hat.

*Oman.* Die Maßnahmen sollten die Annahme innerstaatlicher Gesetze und die Festlegung der zuständigen Überwachungsbehörde in jedem Staat zur Gewährleistung der Durchführung des Übereinkommens umfassen.

*Panama.* APOM: Der Flaggenstaat sollte eine führende Rolle bei der Durchsetzung internationaler Normen übernehmen.

*Russische Föderation.* Die Kontrolle sollte täglich durchgeführt werden. Das Übereinkommen sollte einen Mechanismus vorsehen, dem zufolge der Staat Zwangsmaßnahmen gegenüber dem Reeder/Arbeitgeber ergreifen kann.

*Saint Vincent und die Grenadinen.* Diese Bestimmung sollte nicht bindend sein.

*Vereinigtes Königreich.* Der Flaggenstaat sollte die Hauptverantwortung tragen; darüber hinaus sollte eine Hafenstaatkontrolle vorgesehen werden.

TUC: Flaggenstaaten müssen ebenfalls ihre Verantwortung übernehmen.

*Ansichten, die von mehreren Arbeitnehmerverbänden vertreten werden:* CCUOMM, CGT, UMAFLUP (Argentinien), SiD (Dänemark), MDU (Ghana), KPI (Indonesien), UNIMPESCOL (Kolumbien), NSZZ Solidarnosc, PSU (Polen), RPRRKh (Russische Föderation), SALFU (Sierra Leone), TUC (Vereinigtes Königreich): Im Fall von Hochseefloten oder Schiffen, die ausländische Häfen anlaufen können, ist es wichtig, daß die Kontrollmaßnahmen die Hafenstaatkontrolle umfassen, was die Aufnahme einer Klausel bezüglich des Verbots einer Vorzugsbehandlung erfordert.

**Fr. B12 b)** *Wenn ja, sollte das Übereinkommen die Möglichkeit vorsehen, bestimmte Fischereifahrzeuge von diesem Erfordernis auszunehmen?*

*Bejahend*

*Regierungen:* 27. Ägypten, Bangladesch, Costa Rica, Dänemark, Finnland, Guatemala, Indien, Indonesien, Islamische Republik Iran, Japan, Republik Korea, Kuwait, Lettland, Mauritius, Mexiko, Myanmar, Norwegen, Oman,

Philippinen, Saudi-Arabien, Serbien und Montenegro, Simbabwe, Arabische Republik Syrien, Ukraine, Ungarn, Vereinigte Arabische Emirate, Vereinigte Staaten.

*Arbeitgeberverbände:* CAPeCA/CALAPA/CAPA (Argentinien), ESA/Estnischer Fischerverband (Estland), COHEP (Honduras), NEF (Namibia), EMCOZ (Simbabwe), USCIB (Vereinigte Staaten).

*Arbeitnehmerverbände:* GTUWA (Ägypten), CCUOMM, CGT, SOMU, UMAFLUP (Argentinien), SiD (Dänemark), Gewerkschaft der Fischereiarbeiter Estlands/Bund der Wasserwegtransportarbeiter Estlands (Estland), MDU (Ghana), SLIMAPG (Guinea), KPI (Indonesien), JSU (Japan), UNIMPESCOL (Kolumbien), FKSU (Republik Korea), FTUS (Libanon), CDT (Marokko), NSZZ Solidarnosc, PSU, ZZMiR (Polen), SALFU (Sierra Leone), UFFC (Sri Lanka), SWTUF (Sudan), NCTL (Thailand), NATUC (Trinidad und Tobago), TUC (Vereinigtes Königreich).

*Sonstige:* PVIS (Niederlande), ICSF.

#### *Verneinend*

*Regierungen:* 50. Algerien, Argentinien, Australien, Bahrain, Belarus, Belgien, Benin, Brasilien, Bulgarien, Burundi, China, Deutschland, Ecuador, El Salvador, Eritrea, Estland, Fidschi, Frankreich, Griechenland, Honduras, Irland, Island, Italien, Jamaika, Kanada, Katar, Kroatien, Kuba, Litauen, Malawi, Namibia, Neuseeland, Nicaragua, Niederlande, Nigeria, Österreich, Panama, Portugal, Rumänien, Russische Föderation, Schweden, Schweiz, Spanien, Thailand, Trinidad und Tobago, Tunesien, Türkei, Venezuela, Vereinigtes Königreich, Zypern.

*Arbeitgeberverbände:* EFE (Eritrea), MEDEF (Frankreich), CCIAB, CCIAS (Libanon), ECOT (Thailand), ECA (Trinidad und Tobago).

*Arbeitnehmerverbände:* CGT (Brasilien), CSG (Gabun), CAW-Canada, UFAWU-CAW (Kanada), PPDIV (Kroatien), NUNW (Namibia), APOM (Panama), Bund der Gewerkschaften des Fischereisektors (Portugal), CNS Cartel Alfa (Rumänien), RPRRKh (Russische Föderation), SGB (Schweiz), ZCTU (Simbabwe).

*Sonstige:* CCE (Belgien), AGCI PESCA (Italien), Confcooperative (Italien), ICMA.

#### *Sonstige*

*Regierungen:* 5. Libanon, Malaysia, Mosambik, Saint Vincent und die Grenadinen, Tschechische Republik.

*Arbeitgeberverband:* LEC (Lettland).

*Kommentare*

*Australien.* Hat ein Fischereifahrzeug die Möglichkeit, einen ausländischen Hafen anzulaufen, so sollte eine Inspektion durch die entsprechende Hafenbehörde möglich sein.

*Costa Rica.* Das INS verneint die Frage.

*Irland.* Das Schifffahrtsaufsichtsamt stimmt zu.

**Fr. B12 c)** *Wenn ja, geben Sie bitte an, welche Fischereifahrzeuge:*

Zu dieser Frage gingen viele unterschiedliche Antworten ein, z.B.: Küstenschiffe, handwerklich oder von Familien in der Fischerei eingesetzte Schiffe, Schiffe, die sich lange Zeit auf See befinden, Schiffe von weniger als 80 Tonnen, kleine Schiffe, Schiffe, die in den Einsatzgebieten „C“, „D“ und „E“ tätig sind, Schiffe, die in Süßwasser fischen, Binnenfischereifahrzeuge, Forschungsschiffe, Ausbildungsschiffe, Vermessungsschiffe, Schiffe von weniger als fünf Tonnen, Schiffe von weniger als zwölf Metern Länge, in Küstengewässern im Einsatz befindliche Schiffe, zur Subsistenzfischerei verwendete Schiffe, Wassersportfahrzeuge, Sportfischereifahrzeuge, Schiffe für Amateurfischerei, Schiffe für kurze oder tägliche Fangausflüge.

*Vereinigte Staaten.* Ausnahmen sollten auf der Grundlage der Größe des Schiffes, des Abstands zur Küste und der Mannschaftsgröße festgelegt werden.

*Ansichten, die von mehreren Arbeitnehmerverbänden vertreten werden:* CCUOMM, CGT, SOMU, UMAFLUP (Argentinien), SiD (Dänemark), MDU (Ghana), KPI (Indonesien), JSU (Japan) UNIMPESCOL (Kolumbien), NSZZ Solidarnosc, PSU (Polen), RPRRKh (Russische Föderation), SALFU (Sierra Leone), TUC (Vereinigtes Königreich): Sehr kleine Fahrzeuge und Einmannboote. Der TUC fügte hinzu, daß große Bemühungen um ihre Einbeziehung, insbesondere in bezug auf grundlegende Prinzipien und Rechte bei der Arbeit und den Arbeitsschutz, einschließlich der Seetüchtigkeit von Schiffen, unternommen werden sollten.

**Fr. B12 d)** *Sollte das Übereinkommen eine Bestimmung über die Hafenstaatkontrolle enthalten?*

*Bejahend*

*Regierungen:* 67. Algerien, Argentinien, Australien, Bangladesch, Belarus, Belgien, Benin, Brasilien, Bulgarien, Burundi, China, Costa Rica, El Salvador, Eritrea, Estland, Fidschi, Finnland, Frankreich, Griechenland, Guatemala, Honduras, Indien, Indonesien, Islamische Republik Iran, Irland, Island, Italien, Jamaika, Kanada, Katar, Republik Korea, Kroatien, Kuba, Lettland, Libanon, Malawi, Mauritius, Myanmar, Namibia, Neuseeland, Nicaragua, Nigeria, Norwegen, Österreich, Panama, Philippinen, Portugal, Rumänien, Russische Föderation, Saint Vincent und die Grenadinen, Saudi-Arabien, Schweden, Schweiz, Serbien und Montenegro, Simbabwe, Spanien, Arabische Republik Syrien, Thailand, Trinidad und Tobago, Tunesien, Türkei, Ukraine, Ungarn, Venezuela, Vereinigte Arabische Emirate, Vereinigte Staaten, Vereinigtes Königreich.

*Arbeitgeberverbände:* EFE (Eritrea), COHEP (Honduras), CCIAB (Libanon), NEF (Namibia), ECOT (Thailand), ECA (Trinidad und Tobago).

*Arbeitnehmerverbände:* GTUWA (Ägypten), CCUOMM, CGT, SOMU, UMAFLUP (Argentinien), CGT (Brasilien), SiD (Dänemark), Gewerkschaft der Fischereiarbeiter Estlands/Bund der Wasserwegtransportarbeiter Estlands (Estland), CSG (Gabun), MDU (Ghana), SLIMAPG (Guinea), KPI (Indonesien), JSU (Japan), CAW-Canada, UFAWU-CAW (Kanada), UNIMPESCOL (Kolumbien), FKSU (Republik Korea), PPDIV (Kroatien), FTUS (Libanon), CDT (Marokko), NUNW (Namibia), APOM (Panama), NSZZ Solidarnosc, PSU, ZZMiR (Polen), Bund der Gewerkschaften des Fischereisektors (Portugal), CNS Cartel Alfa (Rumänien), RPRRKh (Russische Föderation), SGB (Schweiz), SALFU (Sierra Leone), UFFC (Sri Lanka), SWTUF (Sudan), NCTL (Thailand), NATUC (Trinidad und Tobago), TUC (Vereinigtes Königreich).

*Sonstige:* CCE (Belgien), AGCI PESCA, Confcooperative (Italien), ICMA, ICSF.

*Verneinend*

*Regierungen:* 11. Ägypten, Bahrain, Ecuador, Deutschland, Kuwait, Litauen, Malaysia, Mexiko, Niederlande, Oman, Zypern.

*Arbeitgeberverbände:* CAPeCA/CALAPA/CAPA (Argentinien), ESA/Estnischer Fischerverband (Estland), LEC (Lettland), CCIAS (Libanon), Norwegischer Fischereireeder-Verband/Trawler-Verband (Norwegen), EMCOZ (Simbabwe).

*Sonstige:* PVIS (Niederlande).

*Sonstige*

*Regierungen:* 4. Dänemark, Japan, Mosambik, Tschechische Republik.

*Arbeitgeberverbände:* MEDEF (Frankreich), USCIB (Vereinigte Staaten).

*Arbeitnehmerverband:* ZCTU (Simbabwe).

*Kommentare, in denen die Hafenstaatkontrolle befürwortet wird*

*Ägypten.* Ratifizierende Flaggen- und Hafenstaaten sollten nur Schiffe aus anderen Ratifikationsstaaten kontrollieren.

*Argentinien.* Um sicherzustellen, daß alle Fischereifahrzeuge unabhängig vom Herkunftsland das Übereinkommen einhalten und um die Erzielung eines wirtschaftlichen Vorteils zu verhindern.

SOMU: Zur Verhütung von Diskriminierung, Mißbrauch, Ausbeutung, Ermüdung, usw. ist Hafenstaatkontrolle unverzichtbar.

*Brasilien.* Es ist wichtig, Bestimmungen über Inspektionen durch den Hafenstaat oder den Staat vorzusehen, in dessen Hoheitsgewässern sich das Schiff befindet.

*Costa Rica.* Das INS erklärt, Hafenbehörden sollten die Beachtung von Sicherheitsmaßnahmen (beispielsweise eine ausreichende Anzahl von Rettungsbooten und Schwimmwesten) durch Schiffe stärker kontrollieren.

*Eritrea.* Eine Hafenstaatkontrolle ist für die Sicherheit und Wartung von Fischereifahrzeugen wichtig.

*Gabun.* CSG: Zur Gewährleistung der Sicherheit der Mannschaft und des Eigentums.

*Guinea.* SLIMAPG: Zur Stärkung von Maßnahmen gegen Gefälligkeitsflaggen und Gewährleistung der Einhaltung internationaler Übereinkommen.

*Indien.* Dies ist eine wesentliche Voraussetzung zum Schutz der Interessen der Mannschaft in verschiedener Hinsicht, beispielsweise Verpflegung, Unterkunft, Heuer, ärztliche Versorgung usw. Der Hafenstaat sollte die in seinen Hoheitsgewässern im Einsatz befindlichen Schiffe kontrollieren.

*Marokko.* CDT: Im Hinblick auf die Achtung der Hoheitsgewalt des Staates und die Gewährleistung der Rechte der einlaufenden Schiffe.

*Norwegen.* Ob der Hafenstaatkontrolle zugestimmt wird, hängt davon ab, ob es ein Zeugnis irgendeiner Art gibt; andernfalls würden jedesmal gründliche Inspektionen durchgeführt. Das Hauptziel sollte ein Konformitätszeugnis als Teil eines Qualitätssicherungssystems in bezug auf klare internationale Normen sein, deren Einhaltung überprüft wird. Das Zeugnis sollte ein Anscheinsbeweis der Einhaltung sein, und eine Hafenstaatkontrolle sollte nur in den Fällen durchgeführt werden, in denen klare Anzeichen für die Nichteinhaltung von Normen sprechen. Im Fall nichtratifizierender Staaten sollte es eine



Klausel geben, der zufolge keine Vorzugsbehandlung eingeräumt wird. In der Richtlinie 97/70/EG des Rates sind Regelungen für die Hafenstaatkontrolle enthalten.

*Russische Föderation.* Die Bestimmung des Übereinkommens über die Verantwortung der Hafenverwaltung bei Nichteinhaltung der Vorschriften über Schiffsdokumente sollte verschärft werden.

*Schweden.* Für nichtstratifizierende Staaten sollte es eine Klausel geben, der zufolge keine Vorzugsbehandlung eingeräumt wird.

*Spanien.* Dies wäre ein höchst effizientes Mittel, um zu gewährleisten, daß Schiffe nicht die Anwendung der Urkunde umgehen.

*Trinidad und Tobago.* Dies würde gewährleisten, daß Arbeitnehmer an Bord von Schiffen, die einen Hafen des Hafenstaats anlaufen, dieselben Bedingungen haben.

*Vereinigtes Königreich.* TUC: Dieser Bestimmung kommt in bezug auf die Abwehr einer unzureichenden Durchführung durch ausflaggende Staaten eine wesentliche Bedeutung zu.

*Ansichten, die von mehreren Arbeitnehmerverbänden vertreten werden:* CCUOMM, CGT, UMAFLUP (Argentinien), SiD (Dänemark), MDU (Ghana), KPI (Indonesien), UNIMPESCOL (Kolumbien), NSZZ Solidarnosc, PSU (Polen), RPRRKh (Russische Föderation), SALFU (Sierra Leone), TUC (Vereinigtes Königreich): Die Bedeutung einer derartigen Bestimmung kann nicht deutlich genug herausgestellt werden.

*ICMA.* Ausländische Fischereifahrzeuge sollten nicht von der Hafenstaatkontrolle ausgenommen werden; sie sollten in jedem von ihnen angelaufenen Hafen überprüft werden, selbst wenn sie nicht in den Hoheitsgewässern des betreffenden Landes Fangtätigkeiten durchführen. Küstenstaaten könnten die Möglichkeit in Erwägung ziehen, als Voraussetzung für eine Fangtätigkeit in ihren Gewässern die Einhaltung internationaler Normen durch ausländische Schiffe zu fordern. Eine Hafenstaatkontrolle sollte auf allen Fischereifahrzeugen unabhängig davon zulässig sein, ob der jeweilige Flaggenstaat das Übereinkommen ratifiziert hat.

*ICSF.* Insbesondere im Fall von im Land A registrierten Schiffen, die Arbeitnehmer aus den Ländern B beschäftigen, in den Gewässern der Länder C Fangtätigkeiten durchführen und Fische an die Länder D verkaufen bzw. bei einer Kombination dieser Verhältnisse.

#### *Kommentare, in denen die Hafenstaatkontrolle in Frage gestellt wird*

*Argentinien.* CAPECA/CALAPA/CAPA: In Südamerika ist in dieser Hinsicht das Lateinamerikanische Abkommen über die Hafenkontrolle (Abkommen von Viña del Mar), das von vielen Ländern ratifiziert wurde, in Kraft. Daher ist es nicht erforderlich, diese Bestimmung in das Übereinkommen aufzunehmen.

*Dänemark.* Die Fischerei ist im wesentlichen eine nationale oder regionale Frage. Für die Fischerei müssen nicht dieselben Merkmale wie für die Handelsflotte gelten. Zur Zeit sollte die Hafenstaatkontrolle in erster Linie die Handelsflotte betreffen.

*Griechenland.* Die Hafenstaatkontrolle sollte auf Fragen der Navigationssicherheit beschränkt sein.

*Honduras.* COHEP: Die Hafenstaatkontrolle sollte auf die Überprüfung der Voraussetzungen vor der Genehmigung des Auslaufens des Schiffes beschränkt sein.

*Irland.* Es wäre praktisch nicht möglich, daß sich ein Staat beispielsweise mit Fragen der Sozialen Sicherheit eines anderen Staates befaßt.

*Japan.* In Anbetracht der Bedingungen unter denen eine Hafenstaatkontrolle in bezug auf die verschiedenen IMO-Konventionen ausgeführt wird und der vorgeschlagenen Behandlung der Hafenstaatkontrolle im konsolidierten Seeschiffahrtsübereinkommen sollte geprüft werden, ob die Hafenstaatkontrolle ein geeignetes Mittel zur Durchführung des neuen Übereinkommens darstellt.

*Katar.* Das Thema Hafenstaatkontrolle sollte eher in der Empfehlung behandelt werden, da eine solche Kontrolle in bestimmten Fällen nicht durchgeführt werden kann.

*Lettland.* Der Nationale Fischereirat verneint die Frage.

*Libanon.* CCIAS: Das betreffende Übereinkommen ist unter Umständen zwar vom Hafenstaat, nicht aber von dem Staat ratifiziert worden, in dem das Schiff registriert ist, so daß es daher dessen Bestimmungen nicht in die Praxis umsetzt.

*Niederlande.* Derzeit ist eine Hafenstaatkontrolle von Fischereifahrzeugen in keinem internationalen Übereinkommen, das in Kraft ist, vorgesehen.

Nahezu alle Staaten (78) unterstützten die Annahme von Maßnahmen, um die Einhaltung der Bestimmungen des Übereinkommens zu kontrollieren, beispielsweise Inspektionen. Einige antworteten, die Durchsetzung durch den Flaggenstaat sei bereits gängige Praxis. Ein Staat verlangte die Durchführung einer Qualitätssicherung durch den Flaggenstaat oder ein anderes Gebilde im Weg der Delegation. Mehr als die Hälfte (50) der Regierungen wandte sich gegen Ausnahmen. Einige schlugen vor, kleine Fahrzeuge, in der handwerklichen, Familien- oder Küstenfischerei eingesetzte Fahrzeuge, Vergnügungsfahrzeuge usw. auszunehmen. Eine große Mehrheit der Staaten (67) befürwortete eine Bestimmung über die Hafenstaatkontrolle.

*Punkt 39* stützt sich auf eine der Bestimmungen, die für das konsolidierte Übereinkommen über die Arbeit in der Seeschiffahrt erwogen werden. In Anbetracht dessen, daß viele Staaten möglicherweise nicht über die erforderlichen Mittel verfügen, um alle Fischereifahrzeuge regelmäßig zu besichtigen, hat das

Amt das Wort „gegebenenfalls“ eingefügt. *Punkt 41* sieht jedoch vor, daß die zuständige Stelle des Mitglieds eine ausreichende Anzahl qualifizierter Inspektoren bestellen sollte, um ihren Verantwortlichkeiten gemäß *Punkt 39* nachzukommen, während gleichzeitig die Möglichkeit eingeräumt wird, öffentliche Einrichtungen oder sonstige zuständige Stellen zur Durchführung solcher Besichtigungen zu ermächtigen. *Punkt 42* sieht die Hafenstaatkontrolle von Fischereifahrzeugen vor, um festzustellen, ob sie das Übereinkommen einhalten. *Punkt 43* sieht eine Bestimmung über „nicht günstigere Behandlung“ vor, wie sie für das konsolidierte Übereinkommen über die Arbeit in der Seeschifffahrt erwogen wird.

### B13. ANHÖRUNG

**Fr. 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?*

*Bejahend*

*Regierungen:* 75. Ägypten, Algerien, Argentinien, Bahrain, Bangladesch, Belarus, Belgien, Benin, Brasilien, Bulgarien, Burundi, Dänemark, Ecuador, El Salvador, Eritrea, Estland, Fidschi, Finnland, Frankreich, Griechenland, Guatemala, Honduras, Indonesien, Islamische Republik Iran, Irland, Island, Italien, Jamaika, Japan, Kanada, Katar, Republik Korea, Kroatien, Kuba, Kuwait, Lettland, Libanon, Litauen, Malawi, Malaysia, Mauritius, Mexiko, Mosambik, Myanmar, Namibia, Neuseeland, Nicaragua, Niederlande, Nigeria, Norwegen, Österreich, Oman, Philippinen, Portugal, Rumänien, Russische Föderation, Saint Vincent und die Grenadinen, Saudi-Arabien, Schweden, Schweiz, Serbien und Montenegro, Simbabwe, Spanien, Arabische Republik Syrien, Thailand, Trinidad und Tobago, Tunesien, Türkei, Ukraine, Ungarn, Venezuela, Vereinigte Arabische Emirate, Vereinigte Staaten, Vereinigtes Königreich, Zypern.

*Arbeitgeberverbände:* CAPECA/CALAPA/CAPA (Argentinien), EFE (Eritrea), ESA/Estnischer Fischerverband (Estland), MEDEF (Frankreich), COHEP (Honduras), CCIAB, CCIAS (Libanon), NEF (Namibia), EMCOZ (Simbabwe), ECA (Trinidad und Tobago), USCIB (Vereinigte Staaten).

*Arbeitnehmerverbände:* GTUWA (Ägypten), CCUOMM, CGT, SOMU, UMAFLUP (Argentinien), CGT (Brasilien), SiD (Dänemark), Gewerkschaft der

Fischereiarbeiter Estlands/Bund der Wasserwegtransportarbeiter Estlands (Estland), CSG (Gabun), MDU (Ghana), SLIMAPG (Guinea), KPI (Indonesien), JSU (Japan), CAW-Canada, UFAWU-CAW (Kanada), UNIMPESCOL (Kolumbien), FKSU (Republik Korea), FTUS (Libanon), CDT (Marokko), NUNW (Namibia), APOM (Panama), NSZZ Solidarnosc, PSU, ZZMiR (Polen), Bund der Gewerkschaften des Fischereisektors (Portugal), CNS Cartel Alfa (Rumänien), RPRRKh (Russische Föderation), SGB (Schweiz), SALFU (Sierra Leone), ZCTU (Simbabwe), UFFC (Sri Lanka), SWTUF (Sudan), NCTL (Thailand), NATUC (Trinidad und Tobago), TUC (Vereinigtes Königreich).

*Sonstige.* CCE (Belgien), AGCI PESCA, Confcooperative (Italien), PVIS (Niederlande), ICMA, ICSF.

#### *Verneinend*

*Regierungen:* 5. Australien, China, Indien, Panama, Tschechische Republik.

*Arbeitgeberverbände:* LEC (Lettland), ECOT (Thailand).

#### *Sonstige*

*Regierungen:* 2. Costa Rica, Deutschland.

#### *Kommentare*

Ägypten, CAPeCA/CALAPA/CAPA (Argentinien), *Brasilien, Burundi*, INS (Costa Rica), *Eritrea, Fidschi, Frankreich*, COHEP (Honduras), *Irland, Katar, Malawi*, CDT (Marokko), *Namibia*, NEF (Namibia), *Norwegen, Oman, Philippinen, Portugal*, ZCTU (Simbabwe) und die *Vereinigten Arabischen Emirate* hoben den Wert einer derartigen Anhörung hervor. Algerien erklärte, dies bewirke eine bessere Durchführung der innerstaatlichen Gesetze über Arbeitsbedingungen an Bord von Fischereifahrzeugen; *Argentinien, Fidschi* und *Saint Vincent und die Grenadinen* erklärten, die Einbeziehung von Kreisen mit einer gründlichen Kenntnis des Sektors sei wichtig; *Brasilien* war der Auffassung, die dreigliedrige Methode zur Entwicklung, Einführung und Durchführung von Gesetzen habe sich in bezug auf die Einhaltung von Bestimmungen als produktiver und wirksamer erwiesen; die *Philippinen* vertraten die Ansicht, diese Bestimmung sei von entscheidender Bedeutung, um Mißverständnissen und Fehlinterpretationen nationaler Gesetze vorzubeugen und Kooperation und Freundschaft insbesondere im Hinblick auf die Beilegung von Klagen und Streitigkeiten zu fördern; *Katar* vertrat die Ansicht, dies garantiere ein Engagement aller Parteien zur Durchführung der ausgehandelten Bedingungen; das ICSF erklärte, auf diese Weise würde ein Sinn für Eigenverantwortung bei den an Bord von Fischereifahrzeugen arbeitenden Personen entwickelt.

*Australien, Estland*, ESA/Estnischer Fischerverband (Estland), MEDEF (Frankreich), *Mexiko, Mosambik, Spanien* und das *Vereinigte Königreich* erklärten, eine Anhörung sei bereits Pflicht. *Australien*, ESA/Estnischer Fischerverband (Estland), MEDEF (Frankreich) und die *Tschechische Republik* wiesen auf bereits vorhandene

gesetzliche Vorschriften zur Anhörung bei der Ausarbeitung von Abkommen hin, die Arbeitsbedingungen für alle Sektoren regeln.

*Indien.* In Indien werden Gesetze nach ihrer Billigung durch Vertreter der Öffentlichkeit angenommen. Anhörungen dienen bei der Durchführung von Gesetzen als Richtschnur.

*Lettland.* Der Nationale Fischereirat verneint die Frage.

*Malaysia.* Weist auf Fischerverbände hin.

*Vereinigtes Königreich.* Im Vereinigten Königreich gibt es Verbände, die gemeinsam Reeder/Arbeitgeber/Arbeitnehmer vertreten, und es erfolgt eine Anhörung dieser Verbände zu den vorgeschlagenen Vorschriften. In der Industrie des Vereinigten Königreichs gibt es keine gesonderten Verbände für die Mitgliedsgruppen.

TUC: Ein wirksamer sozialer Dialog ist ein grundlegendes Element der menschenwürdigen Arbeit und muß gefördert werden. Ohne einen derartigen Dialog kann kein Übereinkommen wirksam in Gesetzgebung und Praxis umgesetzt werden. Alles spricht dafür, daß eine derartige Anhörung u.a. Sicherheitsnormen verbessert. Regierungen sollten sich bemühen sicherzustellen, daß die Stimme unabhängiger Gewerkschaften und Arbeitgeber zur Geltung kommt. In den Fällen, in denen Fischerverbände Arbeitgeber, selbständig Erwerbstätige und Beschäftigte umfassen und es in dem Industriezweig keine unabhängigen Verbände der Sozialpartner gibt, sollten Regierungen nationale Arbeitgeber- und Arbeitnehmerbünde konsultieren, um sicherzustellen, daß dreigliedrige Konsultationen bei der Durchführung als Richtschnur dienen, im Einklang mit allen aus der IAO-Mitgliedschaft und der Ratifizierung ihrer Übereinkommen entstehenden Pflichten.

*Vereinigte Staaten.* USCIB: Die innerstaatliche Gesetzgebung räumt jedem die Möglichkeit ein, Kommentare abzugeben und sich an den Verfahren zur Ausarbeitung von Regeln zu beteiligen.

*Ansichten, die von mehreren Arbeitnehmervereinigungen vertreten werden:* CCUOMM, CGT, SOMU, UMAFLUP (Argentinien), SiD (Dänemark), MDU (Ghana), KPI (Indonesien), UNIMPESCOL (Kolumbien), NSZZ Solidarnosc, PSU (Polen), RPRRKh (Russische Föderation), SALFU (Sierra Leone): Der soziale Dialog ist ein grundlegendes Element der IAO-Agenda für menschenwürdige Arbeit, und seine Abwesenheit wäre an sich ein bedeutendes Defizit der menschenwürdigen Arbeit, zu dessen Beseitigung Maßnahmen auf nationaler und internationaler Ebene erforderlich sind.

*ICMA:* Sofern Verbände, die Arbeitgeber und Arbeitnehmer vertreten, vorhanden sind, sollte es Bestimmungen für eine Anhörung geben. Aufgrund der Unabhängigkeit vieler Fischereien sind Verbände der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer nicht immer vorhanden. Der Regelungsprozeß sollte grundsätzlich die Möglichkeit von Stellungnahmen der Öffentlichkeit zulassen.

Die große Mehrheit der Staaten (75) war sich darin einig, daß das Übereinkommen Beratungen vorsehen sollte. Einige wiesen jedoch darauf hin, daß dies für alle Sektoren gelte, nicht nur die Fischerei.

Die Frage der Beratung ist in dem die Begriffsbestimmungen betreffenden Abschnitt behandelt worden (*Punkt 5 b*).

#### B14. SONSTIGE FRAGEN

**Fr. B14 a)** *Geben Sie bitte alle anderen Fragen an, die in dem Übereinkommen behandelt werden sollten.*

Es gab eine Vielzahl von Antworten zu anderen Fragen, die im Übereinkommen behandelt werden sollten, so z.B.: Entschädigung bei Schiffbruch oder schlechtem Wetter (Algerien); berufliche Pflichten bei der Arbeit und Abhilfemaßnahmen (CAPeCA/CALAPA/CAPA (Argentinien)); Verhütung von Drogen- und Alkoholmißbrauch (CAPeCA/CALAPA/CAPA (Argentinien)); Bildung und Ausbildung (CCUOMM, SOMU (Argentinien); *Ägypten, Tunesien*; Bau von Schiffen und Vorhandensein wichtiger Sicherheitseinrichtungen (Bahrain); Leistungen bei Alter (PPDIV (Kroatien)), (Brasilien), (Guatemala), Mannschaftsunterkünfte, Lärm und Vibrationen (Dänemark); Arbeitsgenehmigungen und Lebensversicherung (El Salvador); Religionsfreiheit an Bord (CSG (Gabun)); berufsbedingte Gefahren und Kommunikation an Bord (Honduras); Ladelinien von Fischereifahrzeugen (Irland); Gleichheit des Entgelts und Soziale Sicherheit (AGCI PESCA (Italien)); Erhaltung der Fischbestände und Maßnahmen zum Schutz der Meeresumwelt (Libanon, CCIAB (Libanon)), *Vereinigte Arabische Emirate*; Mutterschutz (Malawi); Verhütung von Hijacking (*Nigeria*); Soziale Sicherheit und Krankenversicherung (Oman); Gewerkschaftsrechte (SWTUF (Sudan)); Schutz vor Belästigung an Bord (Schweiz); Ausgaben für ärztliche Versorgung (NCTL (Thailand)); bezahlter Urlaub (Tunesien); Unfälle auf See (Vereinigte Arabische Emirate); Arbeitsschutzbestimmungen für weibliche Arbeitnehmer (Simbabwe).

In anderen Antworten wurde die Aufnahme von Bestimmungen zu folgenden Fragen vorgeschlagen: Koordination aller Parteien und Ministerien, die für Arbeitsbedingungen von Fischern zuständig sind (*Burundi*); eine wichtigere Rolle der IAO bei der Gewährleistung der Durchführung des Übereinkommens und der Lösung von Konflikten in bezug auf Arbeitsbedingungen im Fischereisektor (*Costa Rica*); Förderung der Dreigliedrigkeit bei Abschluß von Verträgen, der Durchführung und Überwachung (*Ägypten*); Sanktionen (COHEP (Honduras)); systematische Risikobewertung und Arbeitsschutzmanagement, Meldung von Unfällen, Untersuchung schwerer Unfälle und Veröffentlichung nützlicher Statistiken (*Norwegen*); Sicherheitsinformationen und Sicherheitsausbildung einer in für Arbeitnehmer verständlichen Sprache oder für Analphabeten durch geeignete Methoden (TUC (Vereinigtes Königreich)); Bestimmungen, die sicherstellen, daß selbständig Erwerbstätige unter dieselben Arbeitsschutzvorschriften fallen wie Arbeitnehmer (TUC (Vereinigtes Königreich, *Schweden*); Bestim-

mungen, die sicherstellen, daß Arbeitnehmer, die Mitglieder von Genossenschaften sind, durch das Übereinkommen geschützt werden (TUC (Vereinigtes Königreich)); Klärung der Frage, ob Bestimmungen für alle Schiffe (einschließlich vorhandener Schiffe) oder nur für neue oder nach einem bestimmten Datum gebaute Schiffe gelten (*Vereinigtes Königreich*); Einrichtung dreigliedriger Seeschiffahrtsschüsse für den Fischereisektor (*Simbabwe*).

*Spanien*. Einrichtung einer Stelle, die an die IAO berichtet, um die Einhaltung des Übereinkommens zu überprüfen.

*ICMA*. Fischer sollten im internationalen Recht und im allgemeinen Seeschiffahrtsrecht denselben Schutz wie Beschäftigte auf Handelsschiffen genießen.

In zahlreichen Antworten wurden andere Frage vorgeschlagen, die im Übereinkommen behandelt werden sollten. Viele der aufgeworfenen Fragen gingen jedoch nur auf ein oder zwei Staaten zurück. Unter anderem wurden folgende Fragen erwähnt: Entschädigung bei Schiffbruch oder schlechtem Wetter, Rentenleistungen, Mutterschutz, Aufwendungen für ärztliche Betreuung, Lebensversicherung, Krankenversicherung, Soziale Sicherheit, Lohngleichheit, bezahlter Urlaub, berufliche Verantwortlichkeiten bei der Arbeit und Abhilfemaßnahmen, Verhütung des Drogen- und Alkoholmißbrauchs, Bildung und Ausbildung, Sicherheitsinformationen und Sicherheitsausbildung in einer Sprache, die die Arbeitnehmer verstehen können, oder geeignete Methoden, wenn die Arbeitnehmer Analphabeten sind, Bauausführung der Fahrzeuge und Vorhandensein wichtiger Sicherheitsvorrichtungen, Unterkunft der Besatzungen, Lärm und Vibrationen, Unfallverhütung, Arbeitsschutzvorsorge für weibliche Arbeitnehmer, systematische Risikoabschätzung, Arbeitsschutzmanagement, Meldung von Unfällen, Untersuchung von schweren Unfällen und Veröffentlichung von nützlichen Statistiken, Verhütung von Entführungen, Arbeiterlaubnisse, Religionsfreiheit an Bord, Kommunikation, Fischereifahrzeug-Freiborde, Maßnahmen zur Erhaltung der Fischbestände und Maßnahmen zum Schutz der Meeresumwelt, Schutz gegen Belästigung an Bord, Strafmaßnahmen, Vorkehrungen, um sicherzustellen, daß für selbständig Erwerbstätige die gleichen Arbeitsschutzvorschriften gelten wie für Arbeitnehmer, Vorkehrungen, um sicherzustellen, daß Arbeitskräfte, die Mitglieder von Genossenschaften sind, dem Übereinkommen unterliegen, Klärung der Frage, ob die Bestimmungen für alle Fahrzeuge gelten (einschließlich bestehender) oder nur für solche, die nach einem bestimmten Datum gebaut werden, Koordinierung unter allen Parteien und Ministerien, die Verantwortung für die Arbeitsbedingungen der Fischer haben, Gewerkschaftsrechte, Förderung der Dreigliedrigkeit beim Abschluß von Verträgen, Umsetzung und Überwachung, Einrichtung dreigliedriger Seeschiffahrtsschüsse für den Fischereisektor, eine verstärkte Rolle der IAO bei der Sicherstellung der Durchführung des Übereinkommens und bei der Beilegung von Konflikten über die Arbeitsbedingungen im Fischereisektor und Einrichtung

eines Gremiums von Bediensteten, die der IAO Bericht erstatten, zur Prüfung der Einhaltung des Übereinkommens.

### C. Inhalt der vorgeschlagenen Empfehlung

#### C1. MINDESTALTER UND ARBEIT VON JUGENDLICHEN

**Fr. 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?*

*Bejahend*

*Regierungen:* 70. Ägypten, Algerien, Argentinien, Bahrain, Bangladesch, Belarus, Belgien, Benin, Brasilien, Bulgarien, Burundi, Dänemark, Deutschland, Ecuador, Estland, Fidschi, Finnland, Frankreich, Griechenland, Guatemala, Indien, Indonesien, Islamische Republik Iran, Irland, Island, Italien, Jamaika, Japan, Kanada, Katar, Republik Korea, Kroatien, Kuba, Kuwait, Lettland, Libanon, Litauen, Malaysia, Mauritius, Mexiko, Mosambik, Myanmar, Namibia, Neuseeland, Niederlande, Nigeria, Österreich, Oman, Panama, Philippinen, Polen, Portugal, Rumänien, Russische Föderation, Saint Vincent und die Grenadinen, Saudi-Arabien, Schweiz, Serbien und Montenegro, Simbabwe, Spanien, Arabische Republik Syrien, Thailand, Tschechische Republik, Türkei, Ukraine, Ungarn, Venezuela, Vereinigte Arabische Emirate, Vereinigte Staaten, Zypern.

*Arbeitgeberverbände:* CAPeCA/CALAPA/CAPA (Argentinien), EFE (Eritrea), ESA/Estnischer Fischerverband (Estland), MEDEF (Frankreich), COHEP (Honduras), CCIAB, CCIAS (Libanon), NEF (Namibia), ANDELAIPP (Panama), EMCOZ (Simbabwe), ECA (Trinidad und Tobago), USCIB (Vereinigte Staaten).

*Arbeitnehmerverbände:* GTUWA (Ägypten), CCUOMM, CGT, SOMU, UMAFLUP (Argentinien), CGT (Brasilien), SiD (Dänemark), Gewerkschaft der Fischereiarbeiter Estlands/Bund der Wasserwegtransportarbeiter Estlands (Estland), CSG (Gabun), MDU (Ghana), SLIMAPG (Guinea), KPI (Indonesien), CAW-Canada, UFAWU-CAW (Kanada), UNIMPESCOL (Kolumbien), FKSU (Republik Korea), PPDIV (Kroatien), FTUS (Libanon), CDT (Marokko), NUNW (Namibia), APOM (Panama), NSZZ Solidarnosc, PSU, ZZMiR (Polen), Bund der Gewerkschaften des Fischereisektors (Portugal), CNS Cartel Alfa (Rumänien), RPRRKh (Russische Föderation), SALFU (Sierra Leone), UFFC



(Sri Lanka), SWTUF (Sudan), NCTL (Thailand), NATUC (Trinidad und Tobago), TUC (Vereinigtes Königreich).

*Sonstige:* CCE (Belgien), AGCI PESCA (Italien), PVIS (Niederlande), ICMA, ICSF.

#### *Verneinend*

*Regierungen:* 10. Australien, China, El Salvador, Eritrea, Honduras, Nicaragua, Norwegen, Schweden, Tunesien, Vereinigtes Königreich.

*Arbeitgeberverbände:* LEC (Lettland), ECOT (Thailand).

*Arbeitnehmerverbände:* JSU (Japan), SGB (Schweiz).

*Sonstige:* Confcooperative (Italien).

#### *Sonstige*

*Regierungen:* 2. Costa Rica, Trinidad und Tobago.

#### *Kommentare*

*Australien.* Die Frage der gefährlichen Arbeit sollte durch Bestimmungen über einen adäquaten Arbeitsschutz und nicht über das Mindestalter geregelt werden.

*Costa Rica.* Das INS bejaht die Frage.

*Lettland.* Der Nationale Fischereirat verneint die Frage.

*Libanon.* Es sollte der Frage nachgegangen werden, ob es Personen unter 18 Jahren erlaubt sein soll, unabhängig vom Einsatzgebiet auf Schiffen aller Arten zu arbeiten, insbesondere in Anbetracht des Übereinkommens Nr. 138, in dem eine Arbeitsaufnahme ab 16 Jahren zugelassen wird.

*Saudi-Arabien.* Auf industriellen Fischereifahrzeugen sind Fertigkeiten und Erfahrung zum Umgang mit gefährlichen Fanggeräten erforderlich. Minderjährige sollten erst dann beschäftigt werden, wenn sie eine Ausbildung absolviert und ein Verständnis für die Gefahren von Fangtätigkeiten erworben haben.

*Schweiz.* Bestimmte Stellen der Bundesverwaltung: Nein, wenn die Fischerei als gefährliche Beschäftigung an sich angesehen wird. Andernfalls sollten die in der Empfehlung Nr. 190 niedergelegten Kriterien in einer an den Fischereisektor angepassten Form hinzugefügt werden.

**Fr. C1 b)** Wenn ja, was sollte Gegenstand dieser Leitlinien sein?

Algerien, CAPeCA/CALAPA/CAPA (Argentinien), Belgien, Benin, Burundi, Frankreich, CSG (Gabun), Griechenland, Indonesien, Italien, JSU (Japan), Kuba, Lettland, Libanon, Mosambik, Oman, Philippinen, Polen, Portugal, CNS Cartel Alfa (Rumänien), Russische Föderation, RPRRKh (Russische Föderation), Schweiz, Thailand, Tschechische Republik Türkei, Ukraine, Ungarn und Zypern sind der Auffassung, die Nachtarbeit sollte aufgrund ihrer Schädlichkeit für Gesundheit und Entwicklung für Personen unter 18 Jahren verboten sein.

Algerien, Bangladesch, Belgien, Benin, Dänemark, Deutschland, Griechenland, Indonesien, Japan, JSU (Japan), Kanada, UFAWU-CAW (Kanada), Katar, Kuba, Oman, CNS Cartel Alfa (Rumänien), Schweiz, Ukraine, Vereinigte Arabische Emirate und Zypern erklärten, daß Leitlinien über an sich gefährliche, schwere, mühselige, risikoreiche, aufreibende, körperlich anstrengende oder belastende Tätigkeiten/Aufgaben vorgesehen werden sollten, die die Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit beeinträchtigen oder gefährden.

Argentinien, CCUOMM (Argentinien), Bangladesch, Brasilien, Fidschi, Finnland, Italien, Lettland, Libanon, Nigeria, Polen, Russische Föderation, RPRRKh (Russische Föderation), Serbien und Montenegro und die Türkei schlagen vor, in die Empfehlung Leitlinien über Arbeitsschutzmaßnahmen in bezug auf die Arbeit an Bord von Fischereifahrzeugen aufzunehmen.

Deutschland, Fidschi, Portugal, Russische Föderation, ECA (Trinidad und Tobago): Ruhezeiten, Arbeitszeit.

Argentinien. Klimatische oder mechanische Faktoren sowie ohne Überwachung durchgeführte gefährliche oder schwere Arbeiten.

CCUOMM: Es sollte eine Überwachung der im Ausbildungsplan für die Arbeit von Minderjährigen an Bord von Fischereifahrzeugen vorgesehenen Aufgaben erfolgen, so daß Arbeit mit gefährlichen Maschinen oder Ausrüstungen und eine Exposition gegenüber einem körperlichen Mißbrauch usw. vermieden wird.

Belgien. Sonntagsarbeit.

Dänemark. Das Mindestalter für Fischer beträgt 16 Jahre, kann aber bei bestimmten spezifischen Tätigkeiten 18 Jahre betragen. Jugendlichen von 16 bis 18 Jahren sollte es erlaubt sein, an Bord von Fischereifahrzeugen zu arbeiten, wenn der Dienst auf See Teil der Ausbildung von Fischern ist. Die jungen Fischer und der Reeder sollten ein Ausbildungsprogramm entsprechend den von der Dänischen Schiffsbehörde anerkannten nationalen Ausbildungsprogrammen für die Fischerei vereinbaren.

Ecuador. Eine Liste der für verschiedene Altersstufen untersagten Tätigkeiten, einschließlich Erklärungen der mit jeder Tätigkeit verbundenen Risiken.

*Frankreich.* Arbeit auf Fabriksschiffen und lange Dauer der Fangtätigkeiten. Personen unter 18 Jahren sollten die Möglichkeit haben, die wöchentliche Ruhezeit an Land zu verbringen.

*Ghana.* MDU: Mindestalter für eine Ausbildung.

*Guatemala.* Personen, die auf Fischereifahrzeugen in den Einsatzgebieten „A“, „B“ und „C“ arbeiten, sollten von Nachtarbeit und gefährlichen Aufgaben entbunden sein.

*Guinea.* SLIMPAPG: Arbeit auf Thunfischfängern, Krabbenbooten oder Langleinenfischereibooten.

*Honduras.* COHEP: Verbot der Beschäftigung Minderjähriger auf Fischereifahrzeugen der Kategorien „A“ und „B“ und Einschränkung von gefährlichen Arbeiten auf Fischereifahrzeugen der Kategorie „C“.

*Indien.* Traditionelle Fischer, die in einheimischen Gewässern tätig sind und nur täglich fischen.

*Irland.* Das Schifffahrtsaufsichtssamt verweist auf die EU-Gesetze. Die HSA stimmt zu und schlägt Leitlinien für Arbeitsbedingungen, die Zeit auf See und den Betrieb von Maschinen, einschließlich Hebeegeräten, vor.

*Island.* Arbeit mit gefährlichen Maschinen, Ausrüstungen oder Werkzeugen und manuelle Handhabung oder manueller Transport schwerer Lasten.

*Jamaika.* Lehrlingsausbildung, Familien, die Traditionen weitergeben, Sicherheitsmaßnahmen, Vorkehrungen, Überwachung und Kontrolle bestimmter Arbeitsformen.

*Japan.* JSU: Arbeit, die eine gewisse Befähigung erfordert. Es sollten keine Leitlinien für die Arten von Fischereifahrzeugen vorgesehen werden, auf denen eine Arbeit für Personen unter 18 Jahren verboten sein sollte.

*Libanon.* Grundlage der Leitlinien könnten die für Handelsschiffe geltenden Normen oder die Normen in IAO-Verhaltenskodizes oder Richtlinien anderer internationaler Organisationen sein; sie sollten jedoch keine bindende Verpflichtung für Mitglieder darstellen.

*Kanada.* UFAWU-CAW: Kurze Fahrten, kurze Arbeitszeit (max. zwölf Stunden täglich), überwachte Arbeit.

*Katar.* Arbeit in Maschinenräumen oder Kühlkammern, Tauchvorgänge, Arbeit an Bord von Schiffen des Typs „A“, in Anbetracht der langen Zeit auf See.

*Republik Korea.* Arbeit an Bord von Fischereifahrzeugen, die im Eismeer tätig sind, und auf Langlinienfischereifahrzeugen in polaren Breiten.

*Mauritius.* Nachtwache in der Nähe des Einsatzgebiets.

*Mexiko.* Arbeit als Trimmer oder Heizer.

*Norwegen* und *Schweden* fordern, die Verbote in das Übereinkommen und nicht in die Empfehlung aufzunehmen.

*Oman.* Überstunden und Arbeit während der wöchentlichen Ruhetage oder der Feiertage ohne Genehmigung der zuständigen Behörde.

*Panama.* Befugnis der zuständigen Stelle zur Festlegung des Mindestalters für die verschiedenen Tätigkeiten und etwaige zusätzliche Erfordernisse.

ANDELAIPP: Leitlinien sollten je nach Art und Tätigkeit des Schiffes festgelegt werden.

APOM: Mindestgarantien für adäquate Verpflegung und Unterkunft entsprechend der Dauer des Aufenthalts auf See.

*Philippinen.* Gefahr einer groben See und Nachteile der Arbeit auf kleinen Schiffen.

*Polen.* Arbeit sollte überwacht werden.

*Saudi-Arabien.* Betätigung von Seilwinden, Verlassen des Mutterschiffs während der Fangtätigkeit.

*Simbabwe.* Arbeit in tiefen Gewässern.

*Sri Lanka.* UFFC: Arbeit auf Schiffen der Kategorien „A“ und „B“.

*Sudan.* SWTUF: Die Fähigkeiten von Personen unter 18 Jahren sollten im Hinblick auf ihre und die Sicherheit des Schiffes berücksichtigt werden.

*Arabische Republik Syrien.* Arbeit in internationalen Gewässern.

*Thailand.* NCTL: Arbeit im Maschinenraum.

*Türkei.* Tätigkeiten auf offener See.

*Ukraine.* Arbeit an Feiertagen.

*Ungarn.* Überstunden sollten nur ausnahmsweise zulässig sein, und gefährliche Arbeitsbedingungen nur bei Unglücksfällen.

*Vereinigte Arabische Emirate.* Hebetätigkeiten.

*Vereinigte Staaten.* Es sollten Arbeitsbedingungen benannt werden, die für Personen unter 18 Jahren zu untersagen sind. Hierzu sollten der Einsatz von schweren Geräten und Maschinen und Positionen von Besatzungsmitgliedern zählen, die umfangreiche Fähigkeiten und Erfahrungen erfordern. Darüber hinaus sollten Arbeiten untersagt werden, bei denen elektrische Holzbearbeitungsmaschinen, Hubvorrichtungen, Backmaschinen und Fleischschneidemaschinen eingesetzt werden.

*Vereinigtes Königreich.* Pauschale Verbote sind unzweckmäßig. Die Fähigkeit Jugendlicher (16 bis 18 Jahre) sollte durch eine besondere Risikobeurteilung für bestimmte Arbeitsformen ermittelt werden.

TUC: In dieses Übereinkommen müssen die wesentlichen Grundsätze des Übereinkommens Nr. 182 aufgenommen werden. Die neuen Urkunden müssen zumindest mit anderen vorhandenen Übereinkommen übereinstimmen, unter besonderer Berücksichtigung der grundlegenden Übereinkommen und ihrer begleitenden Empfehlungen, und sie dürfen keinesfalls Regierungen von der Erfüllung ihrer verfassungsmäßigen Pflichten in bezug auf ratifizierte Übereinkommen oder die IAO-Erklärung von 1998 über grundlegende Prinzipien und Rechte bei der Arbeit abhalten.

*ICMA.* Personen unter 18 Jahren sollten nur auf kleinen Schiffen beschäftigt werden, die im Familienbesitz sind und von der Familie betrieben werden. Sie sollten keine Nachtarbeit verrichten, es sei denn, sie verfügen über eine entsprechende Ausbildung. Es sollte ein Mentor ernannt werden, der für die Ausbildung und Überwachung minderjähriger Fischer zuständig ist.

*ICSF.* Untersagte Arten von Fangtätigkeiten, zu vermeidende Bedingungen auf See und Voraussetzungen für die Beschäftigung Jugendlicher.

Die Mehrheit der Staaten (70) war sich darin einig, daß die Empfehlung Leitlinien über die Arten von Arbeit enthalten sollte, die für Personen unter 18 Jahren verboten sein sollten. In vielen Antworten wurden die Arbeiten aufgeführt, die verboten werden sollten (z.B. Nachtarbeit, gefährliche oder beschwerliche Arbeit, Arbeit mit gefährlichen Maschinen, manuelle Handhabung oder Beförderung von schweren Lasten, Arbeit in hohen Breiten, während übermäßig langer Zeiträume oder während der Ferien). Außerdem könnten u.a. folgende Fragen in der Empfehlung behandelt werden: Lehrlingsausbildung, Arbeit in Familienbetrieben, Arbeitsschutz, Ausbildung, Ruhezeiten, Einschränkungen des Betriebs bestimmter Ausrüstungen.

Die Bestimmungen in den *Punkten 44* und *45* berücksichtigen bestimmte Einzelheiten des Übereinkommens Nr. 112. Sie spiegeln Sorge um den Schutz Jugendlicher wider und tragen Anregungen Rechnung, die von Regierungen in ihren Antworten gemacht wurden. Das Amt hat in *Punkt 46* eine allgemeine Bestimmung über die Notwendigkeit geeigneter Sicherheitsmittel für Jugendliche aufgenommen. Solche Bestimmungen könnten vielleicht auch in den den Arbeitsschutz betreffenden Teil der vorgeschlagenen Empfehlung aufgenommen

werden. Nach Auffassung des Amtes würden diese Bestimmungen aber durch Aufnahme in diesen Abschnitt stärker hervorgehoben.

## C2. ÄRZTLICHE UNTERSUCHUNG

**Fr. 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?*

*Bejahend*

*Regierungen:* 74. Ägypten, Algerien, Argentinien, Australien, Bahrain, Bangladesh, Belarus, Belgien, Benin, Brasilien, Bulgarien, Burundi, Costa Rica, Deutschland, Ecuador, El Salvador, Eritrea, Estland, Fidschi, Finnland, Frankreich, Griechenland, Guatemala, Honduras, Indien, Indonesien, Islamische Republik Iran, Irland, Island, Italien, Jamaika, Japan, Kanada, Katar, Republik Korea, Kroatien, Kuba, Kuwait, Lettland, Libanon, Malaysia, Mauritius, Mexiko, Mosambik, Myanmar, Namibia, Neuseeland, Nicaragua, Niederlande, Nigeria, Norwegen, Österreich, Oman, Panama, Philippinen, Polen, Portugal, Rumänien, Russische Föderation, Saint Vincent und die Grenadinen, Saudi-Arabien, Serbien und Montenegro, Simbabwe, Spanien, Arabische Republik Syrien, Trinidad und Tobago, Tschechische Republik, Türkei, Ukraine, Ungarn, Venezuela, Vereinigte Arabische Emirate, Vereinigtes Königreich, Zypern.

*Arbeitgeberverbände:* CAPeCA/CALAPA/CAPA (Argentinien), EFE (Eritrea), ESA/Estnischer Fischerverband (Estland), MEDEF (Frankreich), COHEP (Honduras), LEC (Lettland), CCIAB, CCIAS (Libanon), NEF (Namibia), ANDELAIPP (Panama), ECA (Trinidad und Tobago), USCIB (Vereinigte Staaten).

*Arbeitnehmerverbände:* GTUWA (Ägypten), CCUOMM, CGT, SOMU, UMAFLUP (Argentinien), CGT (Brasilien), SiD (Dänemark), Gewerkschaft der Fischereiarbeiter Estlands/Bund der Wasserwegtransportarbeiter Estlands (Estland), CSG (Gabun), MDU (Ghana), SLIMAPG (Guinea), KPI (Indonesien), JSU (Japan), CAW-Canada, UFAWU-CAW (Kanada), UNIMPESCOL (Kolumbien), FKSU (Republik Korea), PPDIV (Kroatien), FTUS (Libanon), CDT (Marokko), NUNW (Namibia), APOM (Panama), NSZZ Solidarnosc, PSU, ZZMiR (Polen), Bund der Gewerkschaften des Fischereisektors (Portugal), CNS Cartel Alfa (Rumänien), RPRRKh (Russische Föderation), SALAFU (Sierra Leone), UFFC (Sri Lanka), SWTUF (Sudan), NCTL (Thailand), NATUC (Trinidad und Tobago), TUC (Vereinigtes Königreich).

*Sonstige:* CCE (Belgien), AGCI PESCA, Confcooperative (Italien), PVIS (Niederlande), ICMA, ICSF, IMHA.

*Verneinend*

*Regierungen:* 6. China, Litauen, Schweden, Schweiz, Tunesien, Vereinigte Staaten.

*Arbeitgeberverband:* ECOT (Thailand).

*Sonstige*

*Regierungen:* 2. Dänemark, Thailand.

*Arbeitgeberverband:* EMCOZ (Simbabwe).

*Arbeitnehmerverband:* SGB (Schweiz).

*Kommentare*

*Brasilien, Dänemark, Ecuador, Katar, Republik Korea und Venezuela* sind der Auffassung, die Leitlinien könnten sich auf den Inhalt der ärztlichen Untersuchung erstrecken, und verlangen in Einzelfällen Angaben zu gefährlichen Tätigkeiten.

*Griechenland und Norwegen* schlagen vor, ein Modell für das ärztliche Zeugnis auszuarbeiten.

*Indonesien, Saint Vincent und die Grenadinen sowie Trinidad und Tobago* vertreten die Auffassung, diese Leitlinien sind erforderlich, um die ärztliche Untersuchung und die Ausstellung ärztlicher Zeugnisse zu standardisieren.

*Katar, Oman und Saudi-Arabien* sind der Auffassung, im Zeugnis solle bestätigt werden, daß der Arbeitnehmer tauglich ist und nicht unter einer ansteckenden Krankheit leidet.

*Panama, Vereinigtes Königreich* und der TUC (Vereinigtes Königreich) schlagen vor, sich an den IAO/WHO-Richtlinien für die Durchführung von Tauglichkeitsuntersuchungen für Seeleute vor Aufnahme der Beschäftigung auf See und in regelmäßigen Zeitabständen zu orientieren.

*Argentinien.* CCUOMM: Die Fischer sollten nicht die Kosten für ärztliche Untersuchungen und die Ausstellung ärztlicher Zeugnisse tragen müssen.

*Australien.* Die Leitlinien sollten in Übereinstimmung mit einschlägigen IMO-Normen stehen.

*El Salvador.* In jedem Hafen sollte ein Mechanismus zur Zertifizierung der Tätigkeiten der Arbeitnehmer vorgesehen werden.

*Fidschi.* Es sollte ein zweckmäßiges Kontroll- und Meldesystem vorgesehen werden.

*Frankreich.* Die Gültigkeitsdauer sollte festgelegt werden.

*Jamaika.* Die Schiffsgröße, die Zeit auf See und die Entfernung der Fischfanggebiete von der Küste sollten Berücksichtigung finden.

*Kanada.* Nur für die Stellen, für die eine ärztliche Beurteilung vorgeschrieben oder erforderlich ist.

*Katar.* Das Zeugnis sollte kostenlos von der zuständigen Stelle ausgestellt werden.

*Lettland.* Diese Leitlinien sollten nur für Beschäftigte von auf hoher See operierenden Fischereifahrzeugen gelten.

*Libanon.* Die Frage der Art des ärztlichen Zeugnisses ist zu klären, da es sich z.B. bei Personen, die auf kleinen oder Küstenfischereifahrzeugen arbeiten, um ein anderes Zeugnis handeln sollte als bei Schiffsführern oder Kapitänen von größeren Schiffen.

*Namibia.* Dies würde dem zuständigen Offizier bei der Prüfung durch den Flaggenstaat eine Hilfe sein.

NEF: Die ärztliche Untersuchung sollte derjenigen eines Arbeitnehmers entsprechen, der Lebensmittel handhabt, die für den Export bestimmt sind.

*Niederlande.* Diese Bestimmung sollte derjenigen für die ärztliche Untersuchung von Seeleuten entsprechen.

PVIS: Es sollte ein Beschwerderecht für den Fall vorgesehen werden, daß der Fischer für untauglich erklärt wird.

*Oman.* In ärztlichen Zeugnissen sollte bestätigt werden, daß das See- und Hörvermögen der Arbeitnehmer gut ist.

*Portugal.* Das Zeugnis sollte beispielsweise das Ergebnis (tauglich/untauglich für die betreffende Arbeit) und einen Hinweis auf die Fähigkeit des Arbeitnehmers zur Anpassung an die Tätigkeit enthalten.

*Schweiz.* SGB: Die Vertraulichkeit der Patientendaten ist zu gewährleisten.

*Vereinigte Staaten.* Das amerikanische Recht schreibt keine ärztliche Untersuchung von Personen vor, die auf Fischereifahrzeugen arbeiten.

*Ansichten, die von mehreren Arbeitnehmerverbänden vertreten werden:* CCUOMM, CGT, SOMU, UMAFLUP (Argentinien), SiD (Dänemark), MDU (Ghana), KPI (Indonesien), JSU (Japan), UNIMPESCOL (Kolumbien), NSZZ Solidarnosc, PSU (Polen), RPRRKh (Russische Föderation), SALFU (Sierra Leone), TUC (Vereinigtes



Königreich): Derartigen Leitlinien käme eine entscheidenden Rolle zu, da es sich hier um einen Aspekt handelt, der der Hafenstaatkontrolle unterliegen sollte, wenn das Schiff ausländische Häfen anläuft.

**Fr. C2 b)** *Sollte die Empfehlung vorsehen, daß die Personen, die ein solches Zeugnis ausstellen, von der zuständigen Stelle zugelassen sein sollten?*

*Bejahend*

*Regierungen:* 71. Ägypten, Algerien, Argentinien, Australien, Bahrain, Bangladesh, Belarus, Benin, Brasilien, Bulgarien, Burundi, Costa Rica, Deutschland, Ecuador, El Salvador, Eritrea, Fidschi, Finnland, Frankreich, Griechenland, Honduras, Indien, Indonesien, Islamische Republik Iran, Irland, Island, Italien, Jamaika, Kanada, Katar, Republik Korea, Kroatien, Kuba, Kuwait, Lettland, Libanon, Malaysia, Mauritius, Mexiko, Mosambik, Myanmar, Namibia, Neuseeland, Nicaragua, Niederlande, Nigeria, Norwegen, Österreich, Oman, Panama, Philippinen, Polen, Portugal, Rumänien, Russische Föderation, Saint Vincent und die Grenadinen, Saudi-Arabien, Schweden, Serbien und Montenegro, Simbabwe, Spanien, Arabische Republik Syrien, Trinidad und Tobago, Tschechische Republik, Tunesien, Türkei, Ukraine, Ungarn, Venezuela, Vereinigte Arabische Emirate, Vereinigtes Königreich.

*Arbeitgeberverbände:* CAPeCA/CALAPA/CAPA (Argentinien), EFE (Eritrea), MEDEF (Frankreich), COHEP (Honduras), LEC (Lettland), CCIAB, CCIAS (Libanon), NEF (Namibia), ANDELAIPP (Panama), ECOT (Thailand), ECA (Trinidad und Tobago), USCIB (Vereinigte Staaten).

*Arbeitnehmerverbände:* GTUWA (Ägypten), CCUOMM, CGT, SOMU, UMAFLUP (Argentinien), CGT (Brasilien), Gewerkschaft der Fischereiarbeiter Estlands/Bund der Wasserwegtransportarbeiter Estlands (Estland), CSG (Gabun), MDU (Ghana), SLIMAPG (Guinea), KPI (Indonesien), JSU (Japan), CAW-Canada, UFAWU-CAW (Kanada), UNIMPESCOL (Kolumbien), FKSU (Republik Korea), CDT (Marokko), NUNW (Namibia), APOM (Panama), NSZZ Solidarnosc, PSU, ZZMiR (Polen), Bund der Gewerkschaften des Fischereisektors (Portugal), CNS Cartel Alfa (Rumänien), RPRRKh (Russische Föderation), SALFU (Sierra Leone), UFFC (Sri Lanka), SWTUF (Sudan), NCTL (Thailand), NATUC (Trinidad und Tobago), TUC (Vereinigtes Königreich).

*Sonstige:* CCE (Belgien), AGCI PESCA, Confcooperative (Italien), PVIS (Niederlande), ICMA, ICSF, IMHA.

*Verneinend*

*Regierungen:* 7. Belgien, China, Estland, Japan, Litauen, Schweiz, Zypern.

*Arbeitgeberverband:* ESA/Estnischer Fischerverband (Estland).

*Arbeitnehmerverband:* SGB (Schweiz).

*Sonstige*

*Regierungen:* Dänemark, Guatemala, Thailand, Vereinigte Staaten.

*Arbeitgeberverband:* EMCOZ (Simbabwe).

*Arbeitnehmerverband:* FTUS (Libanon).

*Kommentare*

*Brasilien (INS), Costa Rica, El Salvador, Eritrea, ESA/Estnischer Fischerverband (Estland), Fidschi, Irland (Schiffahrtsaufsichtssamt), NEF (Namibia), Nigeria, Norwegen, Panama, Saudi-Arabien, ECA (Trinidad und Tobago) und die ICMA erklären, Personen, die ein solches Zeugnis ausstellen, sollten ausschließlich approbierte, zugelassene und/oder praktizierende Ärzte sein.*

*Algerien, CCUOMM (Argentinien), Bahrain, Norwegen, Serbien und Montenegro, und die ICMA sind der Meinung, Personen, die ärztliche Zeugnisse ausstellen, sollten sich auf Schiffsmedizin spezialisiert haben und/oder über Erfahrung und Ausbildung in bezug auf die medizinischen Aspekte der Arbeit auf einem Fischereifahrzeug verfügen, beispielsweise sollten sie mit der genauen Bedeutung der „gefährlichen Verhältnisse“ und „gefährliche Arbeit“ usw. vertraut sein.*

*Ägypten, Burundi, CSG (Gabun), SLIMAPG (Guinea), Indonesien, CDT (Marokko), Oman, Philippinen, SALFU (Sierra Leone), SWTUF (Sudan) und Trinidad und Tobago weisen darauf hin, daß diese Bestimmung zur Vermeidung von Betrug, Unregelmäßigkeiten und gefälschten ärztlichen Zeugnissen führen und die Genauigkeit und Zuverlässigkeit der Ergebnisse der ärztlichen Untersuchungen sowie die Echtheit, Glaubwürdigkeit und generelle Gültigkeit ärztlicher Zeugnisse gewährleisten würde.*

*Ägypten.* Unter dem Aspekt der Vermeidung von Krankheiten und der Angabe der erforderlichen Impfungen wird dieser Bestimmung zugestimmt.

*Argentinien:* Die Ausstellung von Zeugnissen sollte nicht Privatunternehmen übertragen werden.

*CCUOMM:* Ärztliches Personal, das für die Ausstellung von Zeugnissen zuständig ist, sollte über die entsprechenden Qualifikationen gemäß den WHO/IAO-Richtlinien für verfügen.

*SOMU:* Der Hafenstaat sollte für die Überwachung der ärztlichen Zeugnisse zuständig sein.

*Australien.* Die Leitlinien sollten im Einklang mit einschlägigen IMO-Normen stehen.

*Belgien.* Nach dem belgischen Recht erfolgt eine Zulassung betriebsärztlicher Dienste und nicht der Arbeitsmediziner selbst.

*Dänemark.* Dies sollte in den bindenden Teil des Übereinkommens aufgenommen werden. In einer Bestimmung sollte festgelegt werden, daß ein Mitglied nach Konsultationen mit Verbänden der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer nationale Vorschriften annehmen kann, die sicherstellen, daß Seeleuten ein Recht auf Beschwerde gegen die Entscheidung zusteht.

*Indien.* Die Anforderung sollte der der Handelsschifffahrt entsprechen.

*Irland.* Die HSA verneint die Frage.

*Island.* Sie sollten zugelassen werden wie beispielsweise Ärzte, doch nicht unbedingt in der Form, daß lediglich ein bestimmter Arzt ein Zeugnis ausstellen kann.

*Japan.* Sofern ein gültiges Zeugnis ausgestellt wird, sollte die Zulassung der Person, die das Zeugnis ausstellt, durch die zuständige Behörde nicht erforderlich sein.

*Katar.* In Katar werden ärztliche Untersuchungen in staatlichen Spezialkliniken durchgeführt, die Zeugnisse nach Berufszweig ausstellen. Der Arbeitgeber trägt die Kosten für Erstuntersuchungen und die Behandlungen.

*Libanon.* Es sollte ein offizieller medizinischer Ausschuß vorhanden sein, der sich aus Mitgliedern der staatlichen Gesundheitsministerien und der für Seefischerei zuständigen Ministerien zusammensetzt.

*Norwegen.* Der Arzt sollte objektiv sein und keine Bindungen an Arbeitgeber oder Arbeitnehmer haben.

*Panama.* APOM: Nur bestimmte Kliniken und/oder von den zuständigen Stellen empfohlene qualifizierte Personen sollten derartige Zeugnisse ausstellen können.

*Philippinen.* Auf diese Weise könnte in Fällen, in denen Sanktionen auferlegt werden, festgestellt werden, welche Person oder Stelle, die derartige Zeugnisse ausstellt, rechenschaftspflichtig und verantwortlich ist.

*Simbabwe.* Anderenfalls sollte das Zeugnis ungültig sein.

*Saint Vincent und die Grenadinen.* Es sollten Maßnahmen zur Überprüfung der Echtheit und der Feststellung der Rechenschaftspflicht ergriffen werden.

*Spanien.* Das öffentliche Gesundheitswesen sollte entweder selbst die Zeugnisse ausstellen oder die von anderen Stellen ausgestellten Zeugnisse validieren.

*Vereinigte Staaten.* Trifft nicht zu.

Die große Mehrheit der Staaten (75) gab an, daß die Empfehlung Leitlinien über den Inhalt des ärztlichen Zeugnisses und über die bei der Ausstellung des ärztlichen Zeugnisses zu befolgenden Verfahren enthalten sollte. Die meisten Staaten (71) sprachen sich dafür aus, daß die ausstellenden Personen von der zuständigen Stelle zugelassen sein sollten.

Einige Bestimmungen, die im Übereinkommen Nr. 113 enthalten sind, sind in die vorgeschlagenen Schlußfolgerungen im Hinblick auf eine Empfehlung übertragen worden (*Punkte 47 bis 53*). Das Amt hat in *Punkt 54* auch einen Hinweis auf die IAO/WHO-Richtlinien für die Durchführung von Tauglichkeitsuntersuchungen für Seeleute vor Aufnahme der Beschäftigung auf See und in regelmäßigen Zeitabständen aufgenommen, da dies für Fischer relevant sein könnte, die unter Bedingungen arbeiten, die denen von Seeleuten entsprechen<sup>12</sup>. Das Amt weist darauf hin, daß diese Richtlinien folgendes umfassen: einen Überblick über einschlägige innerstaatliche Rechtsvorschriften; eine Beschreibung des Zwecks und des Inhalts des ärztlichen Zeugnisses für Seeleute; Leitlinien zu dem Recht auf Privatsphäre; empfohlene Qualifikationen für diejenigen, die die ärztlichen Tauglichkeitsuntersuchungen von Seeleuten durchführen; eine Erörterung der Einspruchsverfahren für Seeleute, denen ein ärztliches Zeugnis verweigert wird; eine kurze Beschreibung von Aspekten des Lebens auf See, die für die ärztliche Untersuchung von Seeleuten relevant sein können; eine kurze Beschreibung der Arten und Häufigkeit der ärztlichen Untersuchungen von Seeleuten; empfohlene Verfahren für die Durchführung von ärztlichen Untersuchungen; empfohlene Impfungen für Seeleute; und Anhänge über Mindestanforderungen an das Seh- und Hörvermögen von Seeleuten, Angaben zu Krankheitszuständen, die von den Ärzten bei der Entscheidung über die Ausstellung von ärztlichen Zeugnissen für Seeleute berücksichtigt werden sollten, Mindestanforderungen an die ärztliche Untersuchung von Seeleuten, ein Muster eines ärztlichen Zeugnisses für den Seedienst und einen Anhang über die Erhebung, Verarbeitung und Weitergabe von gesundheitsbezogenen Daten.

In *Punkt 55* hat das Amt eine Bestimmung aufgenommen, die auf die Förderung der Gesundheit von Fischern abzielt, die von den Bestimmungen über die ärztliche Untersuchung ausgenommen sind, in Anbetracht der Bedeutung dieser Frage für viele Fischereigemeinschaften. Sie könnte allerdings in Anbe-

<sup>12</sup> Die Dreigliedrige IAO-Tagung über den Arbeitsschutz in der Fischereindustrie empfahl, daß diese Richtlinien bei der Neufassung des Übereinkommens Nr. 113 berücksichtigt werden sollten.

tracht der *Punkte 8 und 9* der vorgeschlagenen Schlußfolgerungen im Hinblick auf ein Übereinkommen als überflüssig erachtet werden.

### C3. MEDIZINISCHE BETREUUNG AUF SEE

**Fr. C3 a)** *Sollte die Empfehlung Leitlinien über den Inhalt der Schiffsapotheke und die Art der medizinischen Ausrüstung<sup>13</sup> enthalten, die an Bord von Fischereifahrzeugen mitgeführt werden müssen?*

*Bejahend*

*Regierungen:* 80. Ägypten, Algerien, Argentinien, Australien, Bahrain, Bangladesch, Belarus, Belgien, Benin, Brasilien, Bulgarien, Burundi, China, Costa Rica, Dänemark, Deutschland, Ecuador, El Salvador, Eritrea, Estland, Fidschi, Finnland, Frankreich, Griechenland, Honduras, Indien, Indonesien, Islamische Republik Iran, Irland, Island, Italien, Jamaika, Japan, Kanada, Katar, Republik Korea, Kroatien, Kuba, Kuwait, Lettland, Libanon, Litauen, Malaysia, Mauritius, Mexiko, Mosambik, Myanmar, Namibia, Neuseeland, Nicaragua, Niederlande, Nigeria, Norwegen, Österreich, Oman, Panama, Philippinen, Polen, Portugal, Rumänien, Russische Föderation, Saint Vincent und die Grenadinen, Saudi-Arabien, Schweden, Schweiz, Serbien und Montenegro, Simbabwe, Spanien, Arabische Republik Syrien, Thailand, Tschechische Republik, Tunesien, Türkei, Ukraine, Ungarn, Venezuela, Vereinigte Arabische Emirate, Vereinigte Staaten, Vereinigtes Königreich, Zypern.

*Arbeitgeberverbände:* CAPeCA/CALAPA/CAPA (Argentinien), EFE (Eritrea), MEDEF (Frankreich), COHEP (Honduras), LEC (Lettland), CCIAB, CCIAS (Libanon), NEF (Namibia), ANDELAIPP (Panama), ECOT (Thailand), ECA (Trinidad und Tobago), USCIB (Vereinigte Staaten).

*Arbeitnehmerverbände:* GTUWA (Ägypten), CCUOMM, CGT, SOMU, UMAFLUP (Argentinien), CGT (Brasilien), SiD (Dänemark), Gewerkschaft der Fischereiarbeiter Estlands/Bund der Wasserwegtransportarbeiter Estlands (Estland), CSG (Gabun), MDU (Ghana), SLIMAPG (Guinea), KPI (Indonesien), JSU (Japan), CAW-Canada, UFAWU-CAW (Kanada), UNIMPESCOL (Kolumbien), FKSU (Republik Korea), PPDIV (Kroatien), FTUS (Libanon), CDT (Marokko), NUNW (Namibia), APOM (Panama), NSZZ Solidarnosc, PSU, ZZMiR (Polen), Bund der Gewerkschaften des Fischereisektors (Portugal), CNS Cartel Alfa (Rumänien), RPRRKh (Russische Föderation), SGB (Schweiz),

<sup>13</sup> Oder die Erste-Hilfe-Ausrüstung für bestimmte kleinere Fischereifahrzeuge.

SALFU (Sierra Leone), UFFC (Sri Lanka), SWTUF (Sudan), NCTL (Thailand), NATUC (Trinidad und Tobago), TUC (Vereinigtes Königreich).

*Sonstige:* CCE (Belgien), AGCI PESCA, Confcooperative (Italien), PVIS (Niederlande), ICMA, ICSF, IMHA.

#### *Verneinend*

*Regierungen:* 2. Guatemala, Trinidad und Tobago.

*Arbeitgeberverbände:* ESA/Estnischer Fischerverband (Estland), Norwegischer Fischereireeder-Verband/Trawler-Verband (Norwegen).

#### *Sonstige*

*Arbeitgeberverband:* EMCOZ (Simbabwe).

#### *Kommentare*

GTUWA (Ägypten), *Burundi, Indonesien, Malaysia, Philippinen* und der SWTUF (Sudan) sind der Auffassung, die Leithilfen könnten eine zweckmäßige Erste-Hilfe-Ausrüstung zur Lebensrettung und Erster Hilfe bei Krankheiten oder Unfällen auf See empfehlen.

*Burundi, APOM (Panama)* und die ICMA sind der Meinung, es sollte klare Anweisungen zur Benutzung des Inhalts der Schiffsapotheke geben, bzw. Arbeitnehmer sollten in Grundkursen die korrekte Verwendung erlernen.

*Frankreich, Portugal, Saudi-Arabien, Schweiz:* Der Inhalt der Schiffsapotheke sollte abhängig von der auf See verbrachten Zeit, der Größe des Schiffes (*Libanon, Serbien und Montenegro, Spanien*) oder der Art des Fischereifahrzeuges (*Brasilien, COHEP (Honduras), Portugal*) festgelegt werden.

MEDEF (Frankreich), *Irland (Schiffahrtsaufsichtssamt), Niederlande, Vereinigtes Königreich* und der TUC (Vereinigtes Königreich) vertreten die Ansicht, dieses Erfordernis sollte im Einklang mit der Richtlinie 92/29/EWG des Rates stehen.

*Australien.* Die Leithilfen sollten im Einklang mit einschlägigen IMO-Normen stehen.

*Costa Rica.* Das INS stimmt dieser Bestimmung zu, damit jedem Mannschaftsmitglied, das einen Unfall erleidet oder krank wird, unabhängig davon, ob dies mit der Arbeit zusammenhängt, Erste Hilfe geleistet wird.

*Eritrea.* Es wäre hilfreich, die medizinischen Verbrauchsgüter zu erneuern.

*Estland.* ESA/Estnischer Fischerverband: Nur bei Fangtätigkeiten in internationalen Gewässern.

*Indien.* Es sollte dasselbe Erfordernis wie in der Handelschiffahrt für Hochseeschiffe gelten.

*Jamaika.* Der Kapitän und der Obermaat müßten über Kenntnisse der Ersten Hilfe verfügen, falls an Bord kein ärztliches Personal ist.

*Namibia.* Das Verfalldatum der Schiffsapotheke sollte überprüft werden.

*Nigeria.* Bei der Bestimmung des Inhalts der Schiffsapotheke sollten die häufig auf See auftretenden medizinischen Probleme berücksichtigt werden.

*Oman.* Der Inhalt sollte mindestens dem entsprechen, was in internationalen Normen vorgeschrieben wird.

*Saint Vincent und die Grenadinen.* Schiffe, die in großer Entfernung von der Küste im Einsatz sind, sollten verpflichtet sein, mehr medizinische Ausrüstung mitzuführen.

*Ansichten, die von mehreren Arbeitnehmerverbänden vertreten werden:* CCUOMM, CTG, SOMU, UMAFLUP (Argentinien), SiD (Dänemark), MDU (Ghana), KPI (Indonesien), JSU (Japan), UNIMPESCOL (Kolumbien), NSZZ Solidarnosc, PSU (Polen), RPRRKh (Russische Föderation), SALFU (Sierra Leone), TUC (Vereinigtes Königreich): Dies könnte durch eine Aufzählung der von anderen zuständigen internationalen Organisationen angenommenen einschlägigen Urkunden erreicht werden.

**Fr. C3 b)** *Sollte die Empfehlung Leitlinien über die Verfügbarkeit funktürkärztlicher Beratungs- und ähnlicher Dienste an Bord von Fischereifahrzeugen und über die Anweisungen hinsichtlich ihrer Verwendung enthalten?*

*Bejahend*

*Regierungen:* 75. Ägypten, Algerien, Argentinien, Australien, Bangladesch, Belarus, Belgien, Benin, Brasilien, Bulgarien, Burundi, China, Costa Rica, Dänemark, Deutschland, Ecuador, El Salvador, Eritrea, Estland, Fidschi, Finnland, Frankreich, Griechenland, Guatemala, Honduras, Indien, Indonesien, Islamische Republik Iran, Irland, Island, Italien, Jamaika, Kanada, Republik Korea, Kroatien, Kuba, Kuwait, Lettland, Libanon, Malaysia, Mauritius, Mexiko, Mosambik, Myanmar, Namibia, Neuseeland, Nicaragua, Niederlande, Nigeria, Norwegen, Österreich, Oman, Panama, Philippinen, Polen, Portugal, Rumänien, Russische Föderation, Saint Vincent und die Grenadinen, Schweden, Schweiz, Serbien und Montenegro, Simbabwe, Spanien, Arabische Republik Syrien, Thailand, Tschechische Republik, Türkei, Ukraine, Ungarn, Venezuela,

Vereinigte Arabische Emirate, Vereinigte Staaten, Vereinigtes Königreich, Zypern.

*Arbeitgeberverbände:* CAPeCA/CALAPA/CAPA (Argentinien), EFE (Eritrea), ESA/Estnischer Fischerverband (Estland), MEDEF (Frankreich), COHEP (Honduras), CCIAB (Libanon), NEF (Namibia), ANDELAIPP (Panama), ECOT (Thailand), ECA (Trinidad und Tobago), USCIB (Vereinigte Staaten).

*Arbeitnehmerverbände:* GTUWA (Ägypten), CCUOMM, CGT, SOMU, UMAFLUP (Argentinien), CGT (Brasilien), SiD (Dänemark), Gewerkschaft der Fischereiarbeiter Estlands/Bund der Wasserwegtransportarbeiter Estlands (Estland), MDU (Ghana), SLIMAPG (Guinea), JSU (Japan), CAW-Canada, UFAWU-CAW (Kanada), UNIMPESCOL (Kolumbien), FKSU (Republik Korea), PPDIV (Kroatien), CDT (Marokko), NUNW (Namibia), APOM (Panama), NSZZ Solidarnosc, PSU, ZZMiR (Polen), Bund des Fischereisektors (Portugal), CNS Cartel Alfa (Rumänien), RPRRKh (Russische Föderation), SGB (Schweiz), SALFU (Sierra Leone), UFFC (Sri Lanka), SWTUF (Sudan), NCTL (Thailand), NATUC (Trinidad und Tobago), TUC (Vereinigtes Königreich).

*Sonstige:* CCE (Belgien), AGCI PESCA, Confcooperative (Italien), PVIS (Niederlande), ICMA, ICSF, IMHA.

#### *Verneinend*

*Regierungen:* 6. Bahrain, Katar, Litauen, Saudi-Arabien, Trinidad und Tobago, Tunesien.

*Arbeitgeberverbände:* LEC (Lettland), CCIAS (Libanon), Norwegischer Fischereireeder-Verband/Trawler-Verband (Norwegen).

*Arbeitnehmerverbände:* CSG (Gabun), FTUS (Libanon).

#### *Sonstige*

*Regierung:* 1. Japan.

*Arbeitgeberverband:* EMCOZ (Simbabwe).

*Arbeitnehmerverband:* KPI (Indonesien).

#### *Kommentare*

*Ägypten.* Im Fall von Fischereifahrzeugen, die auf hoher See tätig sind, und von Zeiträumen, die sechs Monate überschreiten.

*Argentinien.* Diese Leitlinien sollten auf die Überwachung und Funktionsweise funktärztlicher Dienste, Kommunikation, Hubschrauber und sonstige Notfallsysteme für die Kategorien von Fischereifahrzeugen eingehen, die längere Zeit auf See verbringen.



*Australien.* Die Leitlinien sollten mit einschlägigen IMO-Normen im Einklang stehen und bei der Festlegung der erforderlichen Ersten Hilfe eine Strategie des Risikomanagements unter gebührender Berücksichtigung der Art der Arbeit, des Standorts, der Größe und Gestaltung des Arbeitsplatzes sowie der Zahl und Aufteilung der Arbeitnehmer fördern. Hierzu könnten auch Informationen über Konsultationen, Vertraulichkeit und Aufzeichnungen, Qualifikationen und Ausbildung des Personals für die Erste Hilfe, Inhalt von Erste-Hilfe-Ausrüstungen und Erste-Hilfe-Räumen, Infektionskontrolle und Erste-Hilfe-Zeichen zählen. Für Fischereifahrzeuge, die Taucharbeiten durchführen, könnten besondere Bestimmungen gelten.

*Bahrain.* Nur für sehr große Schiffe, die mehrere Monate auf See sind.

*Burundi.* Funkärztliche Verbindungen zu einer Gesundheitseinrichtung sollten kostenlos sein.

*Costa Rica.* Das INS hebt hervor, daß durch eine Bereitstellung ärztlicher Beratungsdienste schwerwiegende Konsequenzen bei Arbeitsunfällen vermieden werden können.

*Gabun.* CSG: Arbeitgeber würden dies als Vorwand nutzen, um keinen Arzt bzw. keine Krankenschwester an Bord beschäftigen zu müssen.

*Irland.* Das Schiffsaufsichtssamt schlägt einen Hinweis auf die diesbezügliche EU-Richtlinie vor.

*Jamaika.* Die vorzusehenden Technologien sollten in Entwicklungsländern zur Verfügung stehen.

*Japan.* Eine ärztliche Behandlung sollte von Ärzten persönlich an Patienten vorgenommen werden, und funkärztliche Dienste sollten nur als Ergänzung einer derartigen Behandlung eingesetzt werden.

*Katar.* Anspruchsvolle medizinische Geräte sind teuer, und ihre Verwendung setzt Fachkenntnisse voraus, die unter Mannschaftsmitgliedern auf einem Schiff des Typs „A“ nicht unbedingt vorhanden sind.

*Republik Korea.* Die Regierung verweist auf die Empfehlung (Nr. 106) betreffend die ärztliche Beratung auf See, 1958.

*Lettland.* Der Nationale Fischereirat verneint die Frage.

*Libanon.* Im Fall von großen Schiffen, die in internationalen Gewässern und Ozeanen im Einsatz sind, oder bei Fahrten über 48 Stunden Dauer. Die Leitlinien sollten auch Informationen über die ärztliche Versorgung enthalten, die auf dem Funkweg gewährleistet wird.

*Mosambik.* Eine Funkverbindung erreicht einen großen Teil der im Einsatzgebiet tätigen Personen und deckt das größte Gebiet ab.

*Namibia.* NEF: Dies würde die Rechenschaftspflicht des Kapitäns begrenzen.

*Niederlande.* Diese Erfordernis sollte im Einklang mit der Richtlinie 92/29/EWG des Rates stehen.

*Panama.* ANDELAIPP: Unter der Voraussetzung, daß es sich um einen Dienst der Sozialen Sicherheit handelt.

*Portugal.* Dies ist bei Unfällen oder Krankheiten an Bord von Fischereifahrzeugen, die sich in weiter Entfernung von der Küste befinden, notwendig.

*Russische Föderation.* Dies sollte obligatorisch sein.

*Saudi-Arabien.* Da die meisten in einheimischen Gewässern operierenden Fischereifahrzeuge traditionell konstruierte Schiffe von weniger als neun Metern Länge sind, die maximal drei Tage auf See verbleiben, oder Schiffe unter 20 Metern Länge, die nur in einheimischen Gewässern tätig sind, wäre es unpraktisch, ihre Ausstattung mit Röntengeräten usw. vorzuschreiben.

*Sri Lanka.* UFFC: Diese Bestimmung sollte nur für Schiffe gelten, die außerhalb der ausschließlichen Wirtschaftszonen Fangtätigkeiten durchführen.

*Sudan.* SWTUF: Für den Einsatz derartiger Ausrüstungen sollten strenge Voraussetzungen und Anweisungen gelten, und er sollte ausschließlich Fachleuten vorbehalten sein.

*Venezuela.* Dies wäre für Schiffe von Nutzen, auf denen kein ärztliches bzw. kein in Erster Hilfe ausgebildetes Personal zur Verfügung steht.

*Vereinigte Staaten.* Auf den größeren Schiffen, auf denen eine funktärztliche Beratung möglich ist, sollte das für die Erste Hilfe zuständig Mannschaftsmitglied wissen, an wen es sich mit seinem Hilfsersuchen wenden kann.

*Vereinigtes Königreich.* Es sollten dieselben Leitlinien wie für Handelsschiffe gelten.

*Ansichten, die von mehreren Arbeitnehmerverbänden vertreten werden:* CCUOMM, CGT, SOMU, UMAFLUP (Argentinien), SiD (Dänemark), MDU (Ghana), JSU (Japan), UNIMPESCOL (Kolumbien), NSZZ Solidarnosc, PSU (Polen), RPRRKh (Russische Föderation), SALFU (Sierra Leone), TUC (Vereinigtes Königreich): Diese könnte durch die Aufzählung der von anderen zuständigen internationalen Organisationen angenommenen einschlägigen Urkunden erreicht werden.

*ICMA*. Dies wäre für Hochseefischereifahrzeuge von besonderer Bedeutung.

*ICSF*. Dies dürfte in den meisten Entwicklungsländern nicht sehr relevant sein.

*IMHA*. Funkärztliche Beratungen und sonstige ärztliche Dienstleistungen sollten Pflichtteil der Ausbildung sein. Sie könnten einen Beitrag zur Ermittlung der auf See auftretenden Krankheiten und Verletzungen leisten und mithelfen, Verhütungsmaßnahmen zu ergreifen und Ursachen (epidemiologische und statistische Studien) zu ermitteln. Regierungen sollten die Koordination dieser Dienste untereinander und mit lokalen Ausbildungs- und Forschungszentren fördern.

Die große Mehrheit (80) der Staaten gab an, daß die Empfehlung Leitlinien über den Inhalt der Schiffsapothek und über die Art der medizinischen Ausrüstung enthalten sollte, die an Bord von Fischereifahrzeugen mitgeführt werden sollte. Etliche Arbeitnehmerverbände regten an, daß dies durch die Anführung einschlägiger, von anderen zuständigen internationalen Organisationen angenommener Instrumente bewerkstelligt werden könnte. Es wurde darauf hingewiesen, daß die Leitlinien im Einklang mit den einschlägigen IMO-Normen stehen sollten.

Eine große Mehrheit der Staaten (75) war sich darin einig, daß die Empfehlung Leitlinien über funkärztliche Dienste enthalten sollte. Einige Staaten gaben an, daß diese Leitlinien mit den IMO-Normen und der EU-Richtlinie 92/29/EG des Rates im Einklang stehen sollten oder daß dies durch die Nennung anderer internationaler Urkunden erfolgen könnte. Eine andere Anregung lautete, daß die Leitlinien die gleichen sein sollten, wie sie für Handelsschiffe vorgesehen sind. In einigen Antworten wurden Einzelheiten erwähnt, die aufgenommen werden sollten.

*Punkt 59* gibt allgemein eine Bestimmung über medizinischen Bedarf wieder, die in dem Übereinkommen Nr. 126 enthalten ist, und sieht vor, daß die Mitglieder spezifische Listen des medizinischen Bedarfs und der medizinischen Ausrüstung aufstellen sollten, die an Bord mitzuführen sind. *Punkt 61* behandelt die Frage der Ausbildung in Erster Hilfe. Die Instrumente, auf die Bezug genommen wird, könnten beispielsweise das STCW-F-Übereinkommen der IMO und bestimmte FAO/IAO/IMO-Kodexe umfassen. *Punkt 62* führt das Konzept eines einheitlichen ärztlichen Berichtsformulars ein, das sich auf das Übereinkommen Nr. 164, Artikel 12, sowie auf eine Bestimmung im Entwurf des konsolidierten Übereinkommens über die Arbeit in der Seeschifffahrt stützt. Ein solches Standardformular würde die ärztliche Behandlung von Fischern verbessern.

C4. QUALIFIKATIONEN VON PERSONEN, DIE AN BORD  
VON FISCHEREIFAHRZEUGEN ARBEITEN

**Fr. C4 a)** *Sollte die Empfehlung über die in internationalen Normen vorgesehenen Leitlinien hinaus zusätzliche Leitlinien über die Ausbildung von Personen enthalten, die an Bord von Fischereifahrzeugen arbeiten?*

*Bejahend*

*Regierungen:* 34. Argentinien, Australien, Bangladesch., Belgien, Brasilien, Costa Rica, Dänemark, Fidschi, Finnland, Honduras, Indonesien, Islamische Republik Iran, Irland, Island, Jamaika, Kanada, Katar, Kuwait, Lettland, Malaysia, Mauritius, Mosambik, Nigeria, Österreich, Oman, Portugal, Russische Föderation, Saudi-Arabien, Simbabwe, Spanien, Trinidad und Tobago, Tunesien, Venezuela, Vereinigte Arabische Emirate.

*Arbeitgeberverbände:* CAPeCA/CALAPA/CAPA (Argentinien), CCIAS (Libanon), ECA (Trinidad und Tobago).

*Arbeitnehmerverbände:* GTUWA (Ägypten), CCUOMM, CGT, SOMU, UMAFLUP (Argentinien), CGT (Brasilien), SiD (Dänemark), CSG (Gabun), MDU (Ghana), SLIMAPG (Guinea), KPI (Indonesien), JSU (Japan), CAW-Canada (Kanada), UNIMPESCOL (Kolumbien), PPDIV (Kroatien), CDT (Marokko), NUNW (Namibia), PSU, ZZMiR (Polen), Bund der Gewerkschaften des Fischereisektors (Portugal), RPRRKh (Russische Föderation), SGB (Schweiz), SALFU (Sierra Leone), UFFC (Sri Lanka), SWTUF (Sudan), NATUC (Trinidad und Tobago), TUC (Vereinigtes Königreich).

*Sonstige:* CCE (Belgien), AGCI PESCA (Italien), ICMA, ICSF.

*Verneinend*

*Regierungen:* 45. Ägypten, Algerien, Bahrain, Belarus, Benin, Bulgarien, Burundi, China, Ecuador, El Salvador, Eritrea, Estland, Frankreich, Griechenland, Guatemala, Indien, Italien, Japan, Republik Korea, Kroatien, Kuba, Libanon, Litauen, Mexiko, Myanmar, Namibia, Neuseeland, Nicaragua, Niederlande, Norwegen, Panama, Philippinen, Polen, Rumänien, Saint Vincent und die Grenadinen, Schweden, Schweiz, Serbien und Montenegro, Tschechische Republik, Türkei, Ukraine, Ungarn, Vereinigte Staaten, Vereinigtes Königreich, Zypern.

*Arbeitgeberverbände:* EFE (Eritrea), ESA/Estnischer Fischerverband (Estland), MEDEF (Frankreich), COHEP (Honduras), LEC (Lettland), CCIAS (Libanon), NEF (Namibia), ANDELAIPP (Panama), ECOT (Thailand), USCIB (Vereinigte Staaten).

*Arbeitnehmerverbände:* Gewerkschaft der Fischereiarbeiter Estlands/Bund der Wasserwegtransportarbeiter Estlands (Estland), FKSU (Republik Korea), FTUS (Libanon), APOM (Panama), NSZZ Solidarnosc (Polen), CNS Cartel Alfa (Rumänien), NCTL (Thailand).

*Sonstige:* Confcooperative (Italien), PVIS (Niederlande).

*Sonstige*

*Regierungen:* 3. Deutschland, Arabische Republik Syrien, Thailand.

*Arbeitgeberverband:* EMCOZ (Simbabwe).

*Arbeitnehmerverband:* UFAWU-CAW (Kanada).

*Kommentare*

MEDEF (Frankreich), *Irland*, *Norwegen*, APOM (Panama) und die *Russische Föderation* stellten fest, daß dieses Thema im STCW-F-Übereinkommen behandelt wird.

*Irland.* Die HSA verneint die Frage.

*Lettland.* Der Nationale Fischereirat verneint die Frage.

**Fr. C4 b)** *Wenn ja, welche Fragen sollten Gegenstand dieser Leitlinien sein?*

GTUWA (Ägypten), CGT, UMAFLUP (Argentinien), *Australien*, *Belgien*, CGT (Brasilien), *Honduras*, *Indien*, *Kanada*, PPDIV (Kroatien), *Mauritius*, *Portugal*, *Simbabwe*, STUV (Sudan), *Arabische Republik Syrien*, *Tunesien* und *Venezuela* sind der Auffassung, die Leitlinien über die Ausbildung sollten auf sich mit dem Arbeitsschutz an Bord von Fischereifahrzeugen (beispielsweise Grundsätze, Probleme, Risiken, Vorschriften, Verfahren, Techniken, Tendenzen) befassen.

*Ägypten.* GTUWA: Berufliche Spezialisierung und Arbeitsplätze im informellen Sektor.

*Argentinien.* Ausbildung des Aufsichtspersonals am Bord.  
CGT: Erhaltung der Fischbestände und der Meeresumwelt.

*Bahrain.* Praktische Ausbildung.

*Bangladesh.* Gefahren, Verhütung und Bereitschaftseinsatz.

*Brasilien.* Berufsbildung, Qualifikationen und Umschulung.

*Dänemark.* Anforderungen für Qualifikationen der Kapitäne an Bord von Fischereifahrzeugen von weniger als 24 Metern Länge, die nicht unter das STCW-F-Übereinkommen fallen, sofern sie nicht bereits im bindenden Teil aufgeführt sind.

*Gabun.* CSG: Umschulung.

*Guinea.* SLIMAPG: Ausbildung von Kapitänen oder Obermaschinenisten, die über keine formelle Ausbildung verfügen und ihren Beruf am Arbeitsplatz erlernt haben.

*Honduras.* Ausbildung am Arbeitsplatz.

*Indonesien.* Eine Funkerausbildung für Notfälle und eine Ausbildung in Selbstrettung.

*Italien.* AGCI PESCA: Arbeitsplatzbeschreibungen.

*Katar.* Einsatz moderner Kommunikationsausrüstungen, ein rationaler Umgang mit Fangbeständen, umweltfreundliche Fangmethoden.

*Kroatien.* PPDIV: Neue Technologien in diesem Sektor.

*Malaysia.* Fischereifahrzeuge, die auf hoher See im Einsatz sind.

*Mauritius.* Erste Hilfe und Wachdienst.

*Mosambik.* Verfahren und Disziplin für den reibungslosen Ablauf von Fangtätigkeiten, Einhaltung der Arbeits- und Ruhezeiten; Verhalten der Arbeitnehmer untereinander; Teamarbeit.

*Nigeria.* Beobachter und Hilfskräfte bei Fischereitätigkeiten zu Forschungszwecken.

*Portugal.* Die Seeschiffahrtsausbildung für den jeweiligen Arbeitsplatz, die in regelmäßigen Abständen auf den neuesten Stand gebracht werden sollte, wobei die Art des Schiffes und neue Seeschiffahrtstechnologien berücksichtigt werden sollten.

*Russische Föderation.* Kostenlose Berufsbildung bzw. Umschulung und Finanzierungsquellen.

*Simbabwe.* Rettungseinsätze, Überlebensfähigkeiten.

*Spanien.* Es sollte eine Harmonisierung der verschiedenen nationalen Gesetze erfolgen, so daß die ausgestellten Zeugnisse und Titel unter der Voraussetzung, daß für

alle Staaten geltende Mindestausbildungserfordernisse erfüllt sind, international gültig sind.

*Sudan.* SWTUF: Rentabilitäts- und Durchführbarkeitsstudien, Arbeitnehmerrechte.

*Trinidad und Tobago.* Bestimmte Fangtätigkeiten oder -methoden.

*Vereinigte Arabische Emirate.* 18jährige Arbeitnehmer sollten eine Ausbildung in Sicherheitsaspekten und Navigatoren oder Ingenieure in neuen Technologien in bezug auf Navigation und Fangtätigkeit erhalten.

*ICMA.* Ärzte sollten bezüglich der Erteilung von Empfehlungen konsultiert werden.

*ICSF.* Ein Ausbildungshandbuch für Personen, die an Bord von Kleinfischereifahrzeugen arbeiten, insbesondere diejenigen, die bei ihren Fischereitätigkeiten große Entfernungen zurücklegen.

Weniger als die Hälfte (34) der antwortenden Staaten unterstützte Empfehlungen zur Ausbildung von an Bord von Fischereifahrzeugen tätigen Personen, die über diejenigen in bestehenden internationalen Normen hinausgehen. Es wurde angeregt, daß zusätzliche Leitlinien beispielsweise folgende Fragen angehen sollten: Risiken, Gefahren, Prävention und Notfallpflichten; Arbeitsschutz; Ausbildung von Beobachtern und Zeitpersonal; moderne Kommunikationsausrüstung; rationelle Fischereibewirtschaftung; umweltfreundliche Fangmethoden; Überlebentechniken; Rettungsaktionen; oder Arbeit an Bord von kleinen Fischereifahrzeugen. Einige Staaten erklärten jedoch, daß die Frage bereits durch das STCW-F-Übereinkommen abgedeckt werde. Ein Vorschlag lautete, daß Leitlinien über die Qualifikationen für Schiffsführer von Fischereifahrzeugen unter 24 m vorgesehen werden sollten, für die das STCW-F-Übereinkommen nicht gilt.

Das Amt stellt fest, daß die Frage C4 a) von mehr Regierungen verneinend als bejahend beantwortet worden ist. Auch die Auffassungen der Dreigliedrigen Sachverständigentagung über Arbeitsnormen für den Fischereisektor waren in dieser Frage geteilt. Außerdem weist das Amt darauf hin, daß sehr umfassende Richtlinien zur Ausbildung in dem FAO/IAO/IMO-Leitfaden für die Ausbildung und Erteilung von Befähigungszeugnissen von Personal auf Fischereifahrzeugen enthalten sind. Das Amt zögert daher, in die Empfehlung spezifischere Anforderungen an die Ausbildung aufzunehmen. In Anbetracht der positiven Auswirkungen der Empfehlung Nr. 126 hat das Amt jedoch auch vorgeschlagen (in *Punkt 56*), Leitlinien zu den durch diese Urkunde erfaßten Gegenstände aufzunehmen, um die Fortführung oder Entwicklung von Ausbildungseinrichtungen und -programmen zu unterstützen.

C5. VERTRAGLICHE VEREINBARUNGEN ÜBER DIE ARBEIT  
AN BORD VON FISCHEREIFAHRZEUGEN

**Fr. C5 a)** *Sollte die Empfehlung auf der Grundlage der im Übereinkommen Nr. 114 enthaltenen Elemente Leitlinien über den Inhalt der Arbeits- oder Heuerverträge für die Arbeit an Bord von Fischereifahrzeugen vorsehen?*

*Bejahend*

*Regierungen:* 67. Algerien, Argentinien, Bahrain, Bangladesch, Belgien, Benin, Brasilien, Bulgarien, Burundi, Ecuador, El Salvador, Eritrea, Estland, Fidschi, Finnland, Frankreich, Guatemala, Honduras, Indien, Indonesien, Islamische Republik Iran, Irland, Island, Italien, Jamaika, Japan, Kanada, Katar, Republik Korea, Kroatien, Kuba, Kuwait, Malaysia, Mauritius, Mexiko, Mosambik, Myanmar, Neuseeland, Nicaragua, Niederlande, Nigeria, Norwegen, Österreich, Oman, Panama, Philippinen, Polen, Portugal, Rumänien, Russische Föderation, Saint Vincent und die Grenadinen, Saudi-Arabien, Schweiz, Serbien und Montenegro, Simbabwe, Spanien, Arabische Republik Syrien, Thailand, Tunesien, Türkei, Ukraine, Ungarn, Venezuela, Vereinigte Arabische Emirate, Vereinigte Staaten, Vereinigtes Königreich, Zypern.

*Arbeitgeberverbände:* CAPeCA/CALAPA/CAPA (Argentinien), EFE (Eritrea), MEDEF (Frankreich), COHEP (Honduras), CCIAB (Libanon), NEF (Namibia), ANDELAIPP (Panama), ECA (Trinidad und Tobago), USCIB (Vereinigte Staaten).

*Arbeitnehmerverbände:* GTUWA (Ägypten), CCUOMM, CGT, SOMU (Argentinien), CGT (Brasilien), SiD (Dänemark), Gewerkschaft der Fischereiarbeiter Estlands/Bund der Wasserwegtransportarbeiter Estlands (Estland), CSG (Gabun), MDU (Ghana), SLIMAPG (Guinea), KPI (Indonesien), JSU (Japan), CAW-Canada, UFAWU-CAW (Kanada), UNIMPESCOL (Kolumbien), FKSU (Republik Korea), PPDIV (Kroatien), NUNW (Namibia), NSZZ Solidarnosc, PSU, ZZMiR (Polen), Bund der Gewerkschaften des Fischereisektors (Portugal), CNS Cartel Alfa (Rumänien), RPRRKh (Russische Föderation), LO, TCO (Schweden), SGB (Schweiz), SALFU (Sierra Leone), UFFC (Sri Lanka), SWTUF (Sudan), NCTL (Thailand), NATUC (Trinidad und Tobago), TUC (Vereinigtes Königreich).

*Sonstige:* CCE (Belgien), AGCI PESCA, Confcooperative (Italien), PVIS (Niederlande), ICMA, ICSF.

*Verneinend*

*Regierungen:* 9. Ägypten, Australien, Belarus, China, Griechenland, Lettland, Litauen, Schweden, Trinidad und Tobago.



*Arbeitgeberverbände:* ESA/Estnischer Fischerverband (Estland), LEC (Lettland), CCIAS (Libanon), ECOT (Thailand).

*Arbeitnehmerverbände:* FTUS (Libanon), APOM (Panama).

#### *Sonstige*

*Regierungen:* 6. Costa Rica, Dänemark, Deutschland, Libanon, Namibia, Tschechische Republik.

*Arbeitgeberverband:* EMCOZ (Simbabwe).

*Arbeitnehmerverband:* CDT (Marokko).

#### *Kommentare*

*Costa Rica.* Das INS verneint die Frage.

*Irland.* Die HSA verneint die Frage.

*Libanon.* Sofern die Empfehlung unabhängig vom Übereinkommen Nr. 114 ist, insbesondere in Anbetracht der Tatsache, daß sie diese Urkunde zum Teil neufassen soll, wobei unklar ist, um welche Teile es sich handelt.

**Fr. C5 b) i)** *Wenn ja, sollten die in der Empfehlung enthaltenen Leitlinien auch Elemente umfassen, die im Übereinkommen Nr. 114 nicht vorgesehen sind?*

#### *Bejahend*

*Regierungen:* 49. Algerien, Argentinien, Belgien, Benin, Brasilien, Bulgarien, Ecuador, Eritrea, Estland, Fidschi, Finnland, Frankreich, Honduras, Indien, Indonesien, Irland, Island, Jamaika, Kanada, Katar, Republik Korea, Kuba, Kuwait, Malaysia, Mauritius, Mosambik, Myanmar, Nicaragua, Nigeria, Oman, Panama, Philippinen, Portugal, Rumänien, Russische Föderation, Saint Vincent und die Grenadinen, Saudi-Arabien, Serbien und Montenegro, Simbabwe, Spanien, Thailand, Tunesien, Türkei, Ukraine, Ungarn, Venezuela, Vereinigte Arabische Emirate, Vereinigte Staaten, Vereinigtes Königreich.

*Arbeitgeberverbände:* CCIAB (Libanon), ECA (Trinidad und Tobago), USCIB (Vereinigte Staaten).

*Arbeitnehmerverbände:* GTUWA (Ägypten), CCUOMM, CGT, SOMU, UMAFLUP (Argentinien), CGT (Brasilien), SiD (Dänemark), Gewerkschaft der Fischereiarbeiter Estlands/Bund der Wasserwegtransportarbeiter Estlands (Est-

land), CSG (Gabun), MDU (Ghana), SLIMAPG (Guinea), KPI (Indonesien), JSU (Japan), CAW-Canada, UFAWU-CAW (Kanada), UNIMPESCOL (Kolumbien), FKSU (Republik Korea), PPDIV (Kroatien), NUNW (Namibia), APOM (Panama), NSZZ Solidarnosc, PSU, ZZMiR (Polen), Bund der Gewerkschaften des Fischereisektors (Portugal), CNS Cartel Alfa (Rumänien), RPRRKh (Russische Föderation), LO, TCO (Schweden), SGB (Schweiz), SALFU (Sierra Leone), UFFC (Sri Lanka), SWTUF (Sudan), NCTL (Thailand), NATUC (Trinidad und Tobago), TUC (Vereinigtes Königreich).

*Sonstige:* CCE (Belgien), ICMA, ICSF.

#### *Verneinend*

*Regierungen:* 17. Bahrain, Bangladesch, Belarus, Burundi, El Salvador, Guatemala, Islamische Republik Iran, Italien, Japan, Kroatien, Libanon, Mexiko, Neuseeland, Niederlande, Polen, Schweiz, Zypern.

*Arbeitgeberverbände:* CAPeCA/CALAPA/CAPA (Argentinien), EFE (Eritrea), ESA/Estnischer Fischerverband (Estland), MEDEF (Frankreich), COHEP (Honduras), NEF (Namibia), ANDELAIPP (Panama), ECOT (Thailand).

*Sonstige:* AGCI PESCA, Confcooperative (Italien), PVIS (Niederlande).

#### *Sonstige*

*Regierungen:* 16. Ägypten, Australien, China, Costa Rica, Dänemark, Deutschland, Griechenland, Lettland, Litauen, Namibia, Norwegen, Österreich, Schweden, Arabische Republik Syrien, Trinidad und Tobago, Tschechische Republik.

*Arbeitgeberverbände:* LEC (Lettland), CCIAS (Libanon), EMCOZ (Simbabwe).

*Arbeitnehmerverbände:* FTUS (Libanon), CDT (Marokko).

#### *Kommentare*

*Costa Rica.* Das INS verneint die Frage.

*Honduras.* Die Verträge sollten in der Landessprache ausgefertigt werden.

**Fr. 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 Todesfall erwähnt werden sollte?*

*Bejahend*

*Regierungen:* 52. Algerien, Argentinien, Bahrain, Bangladesch, Belgien, Benin, Brasilien, Bulgarien, Burundi, Ecuador, Eritrea, Estland, Fidschi, Finnland, Griechenland, Honduras, Indonesien, Islamische Republik Iran, Irland, Island, Jamaika, Kanada, Katar, Republik Korea, Kuba, Kuwait, Litauen, Malaysia, Mauritius, Mosambik, Myanmar, Nicaragua, Nigeria, Oman, Panama, Philippinen, Portugal, Rumänien, Russische Föderation, Saint Vincent und die Grenadinen, Serbien und Montenegro, Simbabwe, Spanien, Arabische Republik Syrien, Thailand, Tunesien, Türkei, Ukraine, Ungarn, Venezuela, Vereinigte Arabische Emirate, Vereinigte Staaten.

*Arbeitgeberverbände:* CAPeCA/CALAPA/CAPA (Argentinien), EFE (Eritrea), COHEP (Honduras), CCIAB (Libanon), ECA (Trinidad und Tobago), USCIB (Vereinigte Staaten).

*Arbeitnehmerverbände:* GTUWA (Ägypten), CCUOMM, CGT, SOMU, UMAFLUP (Argentinien), CGT (Brasilien), SiD (Dänemark), Gewerkschaft der Fischereiarbeiter Estlands/Bund der Wasserwegtransportarbeiter Estlands (Estland), CSG (Gabun), MDU (Ghana), SLIMAPG (Guinea), KPI (Indonesien), JSU (Japan), CAW-Canada, UFAWU-CAW (Kanada), UNIMPESCOL (Kolumbien), FKSU (Republik Korea), PPDIV (Kroatien), NUNW (Namibia), APOM (Panama), NSZZ Solidarnosc, PSU, ZZMiR (Polen), Bund der Gewerkschaften des Fischereisektors (Portugal), CNS Cartel Alfa (Rumänien), RPRRKh (Russische Föderation), LO, TCO (Schweden), SGB (Schweiz), SALFU (Sierra Leone), UFFC (Sri Lanka), SWTUF (Sudan), NCTL (Thailand), NATUC (Trinidad und Tobago), TUC (Vereinigtes Königreich).

*Sonstige:* CCE (Belgien), AGCI PESCA (Italien), ICMA, ICSF.

*Verneinend*

*Regierungen:* 5. Ägypten, Frankreich, Guatemala, Kroatien, Vereinigtes Königreich.

*Arbeitgeberverbände:* ESA/Estnischer Fischerverband (Estland), NEF (Namibia), ECOT (Thailand).

*Sonstige:* PVIS (Niederlande).

*Sonstige*

*Regierungen:* 25. Australien, Belarus, China, Costa Rica, Dänemark, Deutschland, El Salvador, Indien, Italien, Japan, Lettland, Libanon, Mexiko, Namibia, Neuseeland, Niederlande, Norwegen, Österreich, Polen, Saudi-Arabien, Schweden, Schweiz, Trinidad und Tobago, Tschechische Republik, Zypern.

*Arbeitgeberverbände:* MEDEF (Frankreich), LEC (Lettland), CCIAS (Libanon), ANDELAIPP (Panama), EMCOZ (Simbabwe).

*Arbeitnehmerverbände:* FTUS (Libanon), CDT (Marokko).

### *Kommentare*

*Argentinien.* Dieser Bestimmung kommt bei der Einhaltung des Verhaltenskodexes der FAO für verantwortungsvolle Fischerei eine entscheidende Bedeutung zu.

*Australien.* Die vorgeschlagenen Bestimmungen sollten nicht für Arbeitnehmer gelten, deren Anspruch auf Entgelt davon abhängt, daß durch die Aktivität des Schiffes Bruttoeinkünfte oder Erträge erzielt werden, und deren Entgelt ganz oder teilweise aus einem Anteil an den Bruttoeinkünften bzw. Erträgen besteht.

*Burundi.* Im Arbeitsvertrag sollte eine Versicherungsdeckung für die Möglichkeit eines Unfalls, eines Todesfalls oder einer Umschulung für eine andere Beschäftigung vorgesehen sein.

*Costa Rica.* Das INS lehnt diese Bestimmung ab, da in der innerstaatlichen Gesetzgebung bereits Mindestanforderungen niedergelegt sind, die in einem Arbeitsvertrag für diese Arbeitnehmer aufgeführt werden sollten.

*Norwegen.* Im Übereinkommen sollte vorgeschrieben werden, daß eine Versicherung durch den Reeder obligatorisch ist und daß der weitere Inhalt des Vertrags auf dem Verhandlungsweg zwischen Verbänden der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer festgelegt werden sollte.

*Panama.* APOM: Die Reeder sollten einen Versicherungsschutz für die Mannschaft bei Unfällen vorsehen.

*Philippinen.* Es sollten genaue Angaben zur Höhe der Entschädigung in bezug auf Art, Umfang und Schwere der Verletzung gemacht werden.

*Russische Föderation.* Es sollte ein obligatorischer Beitrag des Reeders/Arbeitgebers zu den Versicherungsleistungen für Mannschaftsmitglieder sowie der Grundsatz der freiwilligen Einzelversicherung von Mannschaftsmitgliedern bei Übernahme eines Kostenanteils durch den Reeder vorgesehen werden.

*Spanien.* Darüber hinaus sollte Wert darauf gelegt werden, daß im Entgeltsystem Garantien für die Zahlung des fälligen Entgelts in der vereinbarten Höhe vorgesehen werden.

*Ansichten, die von mehreren Arbeitnehmerverbänden vertreten werden:* CCUOMM, CGT, SOMU, UMAFLUP (Argentinien), SiD (Dänemark), MDU (Ghana), KPI (Indonesien), JSU (Japan), UNIMPESCOL (Kolumbien), NSZZ Solidarnosc, PSU (Polen), SALFU (Sierra Leone), TUC (Vereinigtes Königreich): Dieser Bestimmung

kommt bei der Umsetzung der einschlägigen Bestimmungen des Verhaltenskodexes der FAO für verantwortungsvolle Fischerei eine wichtige Bedeutung zu.

*ICMA.* Obgleich Reedern zwingend vorgeschrieben werden könnte, für einen Versicherungsschutz Sorge zu tragen, sollten derartige Bestimmungen nicht dazu dienen, die Pflichten des Reeders auf ihre Mannschaften abzuwälzen oder eine vorhandene gesetzliche Verpflichtung zur ärztlichen Versorgung von Mannschaftsmitgliedern, die während ihrer Beschäftigung auf einem Fischereifahrzeug erkranken bzw. eine Verletzung erleiden, zu umgehen. Es sollten Angaben für Leistungen bei Todesfällen vorgesehen werden.

*ICSF.* Darüber hinaus könnte es sinnvoll sein, Leitlinien über den Inhalt von Verträgen für mehrtätige Fangtätigkeiten der Kleinfischerei vorzusehen.

**Fr. 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?*

*Bejahend*

*Regierungen:* 67. Algerien, Argentinien, Bahrain, Bangladesch, Belarus, Belgien, Benin, Brasilien, Bulgarien, Burundi, Ecuador, El Salvador, Eritrea, Estland, Fidschi, Finnland, Griechenland, Guatemala, Honduras, Indien, Indonesien, Islamische Republik Iran, Irland, Island, Italien, Jamaika, Japan, Kanada, Katar, Republik Korea, Kroatien, Kuba, Kuwait, Malaysia, Mauritius, Mexiko, Mosambik, Myanmar, Neuseeland, Nicaragua, Niederlande, Nigeria, Norwegen, Österreich, Oman, Philippinen, Polen, Portugal, Rumänien, Russische Föderation, Saint Vincent und die Grenadinen, Saudi-Arabien, Schweiz, Serbien und Montenegro, Simbabwe, Spanien, Arabische Republik Syrien, Thailand, Tunesien, Türkei, Ukraine, Ungarn, Venezuela, Vereinigte Arabische Emirate, Vereinigte Staaten, Vereinigtes Königreich, Zypern.

*Arbeitgeberverbände:* CAPeCA/CALAPA/CAPA (Argentinien), EFE (Eritrea), CCIAB (Libanon), NEF (Namibia), ANDELAIPP (Panama), EMCOZ (Simbabwe), ECA (Trinidad und Tobago), USCIB (Vereinigte Staaten).

*Arbeitnehmerverbände:* GTUWA (Ägypten), CCUOMM, CGT, SOMU, UMAFLUP (Argentinien), CGT (Brasilien), SiD (Dänemark), Gewerkschaft der Fischereiarbeiter Estlands/Bund der Wasserwegtransportarbeiter Estlands (Estland), CSG (Gabun), MDU (Ghana), SLIMAPG (Guinea), KPI (Indonesien),

JSU (Japan), CAW-Canada, UFAWU-CAW (Kanada), UNIMPESCOL (Kolumbien), FKSU (Republik Korea), PPDIV (Kroatien), NUNW (Namibia), APOM (Panama), NSZZ Solidarnosc, PSU, ZZMiR (Polen), Bund der Gewerkschaften des Fischereisektors (Portugal), CNS Cartel Alfa (Rumänien), RPRRKh (Russische Föderation), LO, TCO (Schweden), SGB (Schweiz), SALFU (Sierra Leone), UFFC (Sri Lanka), SWTUF (Sudan), NCTL (Thailand), TUC (Verinigtes Königreich).

*Sonstige:* CCE (Belgien), AGCI PESCA, Confcooperative (Italien), PVIS (Niederlande), ICMA, ICSF.

#### *Verneinend*

*Regierungen:* 8. Ägypten, Australien, China, Finnland, Lettland, Litauen, Schweden, Tschechische Republik.

*Arbeitgeberverbände:* ESA/Estnischer Fischerverband (Estland), COHEP (Honduras), LEC (Lettland), CCIAS (Libanon), ECOT (Thailand).

*Arbeitnehmerverband:* FTUS (Libanon).

#### *Sonstige*

*Regierungen:* 7. Costa Rica, Dänemark, Deutschland, Libanon, Namibia, Panama, Trinidad und Tobago.

*Arbeitgeberverband:* MEDEF (Frankreich).

*Arbeitnehmerverband:* CDT (Marokko).

#### *Kommentare*

*Ecuador, Spanien und ICMA:* Es sollte eine Bestimmung vorgesehen werden, in der ein Mindestvertrag in bezug auf die wichtigsten Rechte und Pflichten beider Parteien empfohlen wird.

*Fidschi.* Diese Bestimmung wäre eine Hilfe für den Beamten, der die Beglaubigung oder urkundliche Bezeugung vornimmt.

*Griechenland.* Die Bestimmung sollte sich nur auf Mannschaftsmitglieder beziehen, denen Pflichten im Bereich der Navigationssicherheit, aber nicht im Bereich der Fangtätigkeiten obliegen, da es sich hierbei um eine Wirtschaftstätigkeit handelt.

*Indien.* Die Anforderungen sollten denen der Handelsschifffahrt entsprechen.

*Irland.* Die HSA verneint die Frage.

*Libanon.* Dies ist davon abhängig, was in bezug auf die Bestimmungen des Übereinkommens Nr. 114 unternommen wird.

*Malaysia.* Nur für Fischereifahrzeuge, die auf hoher See im Einsatz sind.

*Mosambik.* Klarheit könnte Arbeitsstreitigkeiten vorbeugen.

*Philippinen.* In bezug auf Arbeits- oder Heuerverträge und – was noch wichtiger ist – Entlassungsgründe und Disziplinarstrafen könnte es erforderlich sein, eine Schlichtung durch die zuständige Stelle vorzusehen.

*Saudi-Arabien.* Der Vertrag sollte vor seinem Inkrafttreten auch von den zuständigen Stellen gebilligt werden, um sicherzustellen, daß seine Bestimmungen nicht innerstaatliche Rechtsvorschriften verletzen.

*Tschechische Republik.* Allgemeine Bestimmungen des Arbeitsrechts sollten Anwendung finden.

*Ansichten, die von mehreren Arbeitnehmerverbänden vertreten werden:* CCUOMM, CGT, SOMU, UMAFLUP (Argentinien), SiD (Dänemark), MDU (Ghana), KPI (Indonesien), UNIMPESCOL (Kolumbien), NSZZ Solidarnosc, PSU (Polen), RPRRKh (Russische Föderation), SALFU (Sierra Leone), TUC (Vereinigtes Königreich): In Anbetracht der Defizite im Bereich der menschenwürdigen Arbeit in diesem Industriezweig sind derartige Bestimmungen für die Entwicklung der sozialen Dimension der verantwortlichen Fischerei von entscheidender Bedeutung.

**Fr. C5 d)** *Sollte die Empfehlung Leitlinien über die Entgeltsysteme und gegebenenfalls über die Fangbeteiligungssysteme enthalten?*

*Bejahend*

*Regierungen:* 42. Algerien, Argentinien, Belgien, Benin, Brasilien, Burundi, El Salvador, Eritrea, Fidschi, Finnland, Guatemala, Irland, Japan, Kanada, Katar, Republik Korea, Kroatien, Kuba, Kuwait, Mauritius, Mosambik, Neuseeland, Nicaragua, Österreich, Oman, Panama, Philippinen, Portugal, Rumänien, Russische Föderation, Saint Vincent und die Grenadinen, Serbien und Montenegro, Saudi-Arabien, Schweiz, Spanien, Arabische Republik Syrien, Thailand, Tunesien, Türkei, Ukraine, Ungarn, Vereinigte Arabische Emirate.

*Arbeitgeberverbände:* EFE (Eritrea), COHEP (Honduras), CCIAB (Libanon), ANDELAIPP (Panama), ECA (Trinidad und Tobago).

*Arbeitnehmerverbände:* GTUWA (Ägypten), CCUOMM, CGT, SOMU, UMAFLUP (Argentinien), CGT (Brasilien), SiD (Dänemark), Bund der Wasserwegtransportarbeiter Estlands (Estland), CSG (Gabun), MDU (Ghana), KPI (Indonesien), JSU (Japan), CAW-Canada, UFAWU-CAW (Kanada), UNIMPESCOL (Kolumbien), FKSU (Republik Korea), PPDIV (Kroatien),

NUNW (Namibia), NSZZ Solidarnosc, PSU, ZZMiR (Polen), CNS Cartel Alfa (Rumänien), RPRRKh (Russische Föderation), LO, TCO (Schweden), SGB (Schweiz), SALFU (Sierra Leone), UFFC (Sri Lanka), SWTUF (Sudan), TUC (Vereinigtes Königreich).

*Sonstige:* CCE (Belgien), AGCI PESCA, Confcooperative (Italien), ICMA, ICSF.

#### *Verneinend*

*Regierungen:* 33. Ägypten, Australien, Bahrain, Bangladesch, Belarus, Bulgarien, China, Deutschland, Ecuador, Estland, Finnland, Griechenland, Honduras, Indien, Indonesien, Islamische Republik Iran, Island, Italien, Jamaika, Lettland, Libanon, Litauen, Malaysia, Mexiko, Myanmar, Niederlande, Polen, Schweden, Simbabwe, Trinidad und Tobago, Tschechische Republik, Venezuela, Vereinigtes Königreich.

*Arbeitgeberverbände:* CAPeCA/CALAPA/CAPA (Argentinien), MEDEF (Frankreich), LEC (Lettland), CCIAS (Libanon), NEF (Namibia), EMCOZ (Simbabwe), ECOT (Thailand).

*Arbeitnehmerverbände:* Gewerkschaft der Fischereiarbeiter Estlands (Estland), FTUS (Libanon), APOM (Panama), Bund der Gewerkschaften des Fischereisektors (Portugal), NCTL (Thailand).

*Sonstige:* PVIS (Niederlande).

#### *Sonstige*

*Regierungen:* 7. Costa Rica, Dänemark, Namibia, Nigeria, Norwegen, Vereinigte Staaten, Zypern.

*Arbeitnehmerverbände:* ESA/Estnischer Fischerverband (Estland), USCIB (Vereinigte Staaten).

*Arbeitgeberverbände:* SLIMAPG (Guinea), CDT (Marokko).

#### *Kommentare*

*Australien.* Diese Fragen werden vom Kapitän/Eigner des Fischereifahrzeugs und der Mannschaft ausgehandelt.

*Costa Rica.* Das INS bejaht die Frage.

*Indien.* Es gibt ein Entgeltsystem, das ausschließlich für Fischereifahrzeuge Gültigkeit hat.

*Irland.* Das Schifffahrtsaufsichtsamt und der HSA verneinen die Frage.



*Japan.* JSU: Was das „Fangbeteiligungssystem“ anbelangt, so gibt es keine andere Möglichkeit, als es zu akzeptieren, obschon es der Erhaltung der Meeresressourcen abträglich ist.

*Vereinigte Staaten.* USCIB: In der Empfehlung sollten Leitlinien zur Festsetzung der Entgeltbedingungen in den Verträgen enthalten sein, um Mißverständnisse zwischen Arbeitnehmer und Arbeitgeber zu vermeiden, aber nicht zu den Entgeltsystemen selbst.

**Fr. C5 e)** *Wenn ja, geben Sie bitte die Fragen an, die aufgenommen werden sollten.*

GTUWA (Ägypten), CCUOMM, CGT, SOMU, UMAFLUP (Argentinien), *Brasilien*, SiD (Dänemark), MDU (Ghana), KPI (Indonesien), JSU (Japan), UNIMPESCOL (Kolumbien), *Oman*, NSZZ Solidarnosc, PSU (Polen), *Sierra Leone*, SALFU (Sierra Leone), UFFC (Sri Lanka), *Ukraine*, TUC (Vereinigtes Königreich): Es sollte immer einen garantierten Mindestlohn geben.

*Algerien.* Tatsächlicher Wert des Fangs und Berechnungsmethode des Fanganteils.

*Argentinien.* Der normale Heuervertrag muß durch Gesamtarbeitsverträge verbessert werden. Weniger günstige Bedingungen sollten null und nichtig sein.

*Benin.* Klare Festsetzung des Grundentgelts im Fall eines Festhaltens des Schiffes sowie der Fangprämie als Anteil am Fang. Einsatzgebiet, Qualifikationen der Arbeitnehmer und ihre Stellung sollten Berücksichtigung finden.

*Brasilien.* Das Fangbeteiligungssystem ist ein Entlohnungssystem im Rahmen eines Arbeitsvertrags und niemals ein Beschäftigungssystem.

*Burundi.* Zur Vermeidung von Unklarheiten oder Betrug sollten Entgelt und Fangbeteiligungssystem im Arbeitsvertrag aufgeführt sein. Die zuständige Stelle sollte Arbeitsverträge überwachen und Fischern Beratung erteilen.

*Costa Rica.* Das INS erklärt, die Fangbeteiligungssysteme sollten in Verträgen festgelegt werden, um Streitigkeiten zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmern auf ein Minimum zu beschränken.

*El Salvador.* Zugewiesener Prozentsatz pro Tonne oder ein Teil der Überproduktion.

*Eritrea.* Bei einem Stücklohn sollte eine faire Aufteilung erfolgen, und das Entgelt sollte für den Lebensunterhalt ausreichen.

*Fidschi.* Die Frage, ob der Anteil gestaffelt sein sollte.

*Frankreich.* Festlegung der vom Reeder zu übernehmenden Ausgaben und der gemeinsamen Ausgaben, Aufteilung zwischen Reeder und Mannschaft, nach Funktion geordnet.

*Ghana.* MDU: Tonnageprämie.

*Guatemala.* Anteil am Gewinn gemäß Stellung und Festsetzung des Zeitpunkts der Zahlung im Fall von Geldleistungen.

*Honduras.* COHEP: Die verschiedenen Fangarten sollten Berücksichtigung finden.

*Japan.* Ein bestimmter Anteil des Garantielohns entsprechend der Arbeitszeit im Fall von Personen, die nach dem Fangbeteiligungssystem vergütet werden. Dies soll jedoch nicht das Fangbeteiligungssystem fördern.

*Kanada.* UFAWU-CAW: Arbeitszeit, an Land bzw. bei den Fangtätigkeiten zu verrichtende Pflichten, Anteile oder Löhne, Ausgaben, Mechanismen zur Beilegung von Streitigkeiten.

*Kroatien.* PPDIV: Der Fanganteil sollte als Anreiz und nicht als Entgelt vorgesehen werden.

*Libanon.* Es sollten Bestimmungen über den bezahlten Urlaub für Arbeit in der Hochseefischerei vorhanden sein.

*Mauritius.* Zahlung in bezug auf Beifang und zu kleine Fische.

*Mosambik.* Im Vertrag sollten klar Art und Zeitpunkt der Vergütung (von Überstunden) angegeben sein.

*Neuseeland.* Die in der Empfehlung (Nr. 187) betreffend die Heuern und die Arbeitszeit der Seeleute und die Besatzungsstärke der Schiffe, 1996, niedergelegten Grundsätze sowie einen garantierten Mindestlohn, unabhängig davon, ob es sich um ein Fangbeteiligungssystem oder ein Entgeltsystem handelt.

*Nigeria.* Eine Reduzierung der Fälle, in denen die Mannschaft/der Kapitän das Fangergebnis illegal verkaufen.

*Norwegen.* Diese wichtige und sehr heikle Angelegenheit kann sich als Hindernis erweisen. Leitlinien für diesen Bereich können aufgenommen werden, wenn sie auf Vereinbarungen mit den Sozialpartnern in der IAO beruhen.

*Panama.* Berechnung der Zahlung nach Produktion.

*Philippinen.* Im Fangbeteiligungssystem sollte ein einheitlicher bestimmter Prozentsatz festgelegt sein (d.h. abzugsfähige Posten oder Belastungen sollten gegen den geschätzten Verdienst oder Wert des Fangs aufgerechnet werden).

*Portugal.* Es wird empfohlen, Urkunden anzunehmen, in denen die Tatsache berücksichtigt wird, daß die Zahlungsform, nämlich ein vom Fangerfolg abhängiges Entgelt, zu Unfällen führen kann.

*Russische Föderation.* Zahlung in Form eines einzelnen Anteils eines Mannschaftsmitglieds, und ein garantiertes Mindestentgelt unter Berücksichtigung des für die betreffende Region erforderlichen Existenzminimums.

*Saudi-Arabien.* Vertragliche Festlegung des Fanganteils, insbesondere im Fall der Kleinfischerei, und ein Mindestzusatzlohn in bestimmten Fällen.

*Spanien.* Kontrolle des Verkaufsvorgangs und ausreichende Informationen, um eine transparente Lohnfestsetzung zu gewährleisten.

*Sri Lanka.* Haftung für Schäden an Netzen oder Booten.

*Arabische Republik Syrien.* Zahlung am Ende jeden Monats bzw. im Fall des Fangbeteiligungssystems alle 15 Tage.

*Vereinigte Arabische Emirate.* Überstundenvergütung pro Stunde und Entschädigung für Beschädigungen.

*Vereinigtes Königreich.* TUC: Lohnschutz.

*ICMA.* Es sollten Leitlinien zur Freizeit zwischen Fahrten, der Heimschaffung, der Beschreibung des Fangbeteiligungssystems und der Anheuerung und Vermittlung in den Text aufgenommen werden.

*ICSF.* Garantielohn zur Sicherung des Existenzminimums entsprechend den nationalen Normen oder einem entsprechenden Fanganteil und Verhütung, daß der Wert des Fangs zu niedrig angesetzt wird, damit der auf Arbeitnehmer entfallende Anteil nicht geringer wird.

Die Mehrheit der Staaten (67) gab an, daß die Empfehlung auf der Grundlage der im Übereinkommen Nr. 114 enthaltenen Elemente Leitlinien über den Inhalt der Arbeits- oder Heuerverträge für die Arbeit an Bord von Fischereifahrzeugen vorsehen sollte. Ein erheblicher Prozentsatz unterstützte dies jedoch nicht.

Viele Staaten (49) gaben an, daß die Leitlinien auch Elemente einschließen sollten, die im Übereinkommen Nr. 114 nicht enthalten sind. Die Mehrheit (52) war sich darin einig, daß Versicherungsschutz für Personen, die an Bord von Fischereifahrzeugen arbeiten, im Verletzungs-, Krankheits- oder Todesfall eines

dieser Elemente sein sollte. Es wurde ferner darauf hingewiesen, daß dies die einschlägigen Bestimmungen im FAO-Verhaltenskodex für verantwortungsvolle Fischerei umsetzen sollte.

Die Mehrheit der Staaten (67) gab an, daß 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 sollte.

In nur der Hälfte der Antworten (42) wurde die Auffassung geäußert, daß die Empfehlung Leitlinien über die Entgeltsysteme und gegebenenfalls über die Fangbeteiligungssysteme enthalten sollte. In den verneinenden Antworten wurde darauf hingewiesen, daß diese Angelegenheiten zwischen dem Kapitän/Eigner des Fischereifahrzeugs und der Besatzung ausgehandelt würden, oder es wurde vorgeschlagen, daß die Empfehlung Leitlinien über die Entlohnungsbedingungen in den Verträgen, nicht aber über die Art der Systeme selbst enthalten könnte. In den bejahenden Antworten wurde angeregt, daß u.a. folgende Fragen in Betracht gezogen werden sollten: der tatsächliche Wert des Fangs und die Methode der Anteilsberechnung, eine eindeutige Definition des im Fall der Immobilisierung des Fahrzeugs zu zahlenden Grundlohns; die anteilige Fangprämienbeteiligung, die Definition der vom Eigner des Fischereifahrzeugs getragenen Kosten, die Definition der gemeinsamen Kosten; Prämien, Zahlungen, was Beifänge und Fisch unter Normalgröße angeht, in der Empfehlung Nr. 187 enthaltene Grundsätze, Kontrolle des Verkaufsvorgangs, Transparenz hinsichtlich der Bestimmung der gezahlten Löhne oder Lohnschutz. Mehrere Arbeitnehmerverbände sowie eine Reihe von Staaten befürworteten einen Mindestlohn.

*Punkt 57* beruht auf einer Bestimmung des Übereinkommens Nr. 114. *Punkt 58* zielt auf die Förderung des Schutzes für diejenigen Fischer ab, die vom Geltungsbereich des Übereinkommens ausgenommen sind. Diese Bestimmung könnte in Anbetracht der *Punkte 8* und *9* der vorgeschlagenen Schlußfolgerungen im Hinblick auf ein Übereinkommen als überflüssig erachtet werden.

#### C6. UNTERKUNFT UND PROVIANT AN BORD VON FISCHEREIFAHREZEUGEN

**Fr. 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?*

*Bejahend*

*Regierungen:* 73. Ägypten, Algerien, Argentinien, Australien, Bahrain, Bangladesch, Belarus, Belgien, Benin, Brasilien, Bulgarien, Burundi, Dänemark,

Deutschland, Ecuador, El Salvador, Eritrea, Estland, Fidschi, Finnland, Frankreich, Griechenland, Guatemala, Honduras, Indonesien, Islamische Republik Iran, Irland, Island, Italien, Jamaika, Japan, Kanada, Katar, Republik Korea, Kroatien, Kuba, Kuwait, Libanon, Mauritius, Mexiko, Mosambik, Namibia, Neuseeland, Nicaragua, Niederlande, Nigeria, Norwegen, Österreich, Oman, Panama, Philippinen, Polen, Portugal, Rumänien, Russische Föderation, Saint Vincent und die Grenadinen, Saudi-Arabien, Schweden, Serbien und Montenegro, Simbabwe, Spanien, Arabische Republik Syrien, Thailand, Trinidad und Tobago, Tunesien, Türkei, Ukraine, Ungarn, Venezuela, Vereinigte Arabische Emirate, Vereinigte Staaten, Vereinigtes Königreich, Zypern.

*Arbeitgeberverbände:* CAPeCA/CALAPA/CAPA (Argentinien), EFE (Eritrea), ESA/Estnischer Fischerverband (Estland), MEDEF (Frankreich), COHEP (Honduras), CCIAB, CCIAS (Libanon), NEF (Namibia), ANDELAIPP (Panama), EMCOZ (Simbabwe), ECA (Trinidad und Tobago), USCIB (Vereinigte Staaten).

*Arbeitnehmerverbände:* GTUWA (Ägypten), CCUOMM, CGT, SOMU, UMAFLUP (Argentinien), CGT (Brasilien), SiD (Dänemark), Gewerkschaft der Fischereiarbeiter Estlands/Bund der Wasserwegtransportarbeiter Estlands (Estland), CSG (Gabun), MDU (Ghana), SLIMAPG (Guinea), KPI (Indonesien), JSU (Japan), CAW-Canada, UFAWU-CAW (Kanada), UNIMPESCOL (Kolumbien), FKSU (Republik Korea), PPDIV (Kroatien), NUNW (Namibia), APOM (Panama), NSZZ Solidarnosc, PSU, ZZMiR (Polen), Bund der Gewerkschaften des Fischereisektors (Portugal), CNS Cartel Alfa (Rumänien), RPRRKh (Russische Föderation), SGB (Schweiz), SALFU (Sierra Leone), UFFC (Sri Lanka), SWTUF (Sudan), NCTL (Thailand), TUC (Vereinigtes Königreich).

*Sonstige:* CCE (Belgien), AGCI PESCA, Confcooperative (Italien), PVIS (Niederlande), ICMA, ICSF.

#### *Verneinend*

*Regierung:* 7. China, Indien, Lettland, Litauen, Malaysia, Myanmar, Schweiz.

*Arbeitgeberverbände:* LEC (Lettland), ECOT (Thailand).

*Arbeitnehmerverband:* FTUS (Libanon).

#### *Sonstige*

*Regierungen:* 2. Costa Rica, Tschechische Republik.

*Arbeitnehmerverband:* CDT (Marokko).

### *Kommentare*

*Argentinien.* Eine Unterkunft wäre angemessen, wenn Überbelegung vermieden wird, und Fahrzeiten und Zahl der Mannschaftsmitglieder berücksichtigt werden.

*Brasilien.* Bei neuen und bereits im Einsatz befindlichen Schiffen sollten Vorkehrungen für adäquate Unterkünfte und gegebenenfalls die Modernisierung vorhandener Unterkünfte getroffen werden.

*Costa Rica.* Das INS bejaht die Frage, da dies Teil der konkreten Umsetzung von Arbeitsschutzmaßnahmen ist.

*Indien.* In Hoheitsgewässern im Einsatz befindliche traditionelle Fahrzeuge und Motorboote sollten ausgenommen werden.

*Katar.* In Katar findet eine Inspektion der Unterkunft im Rahmen der Jahresinspektion von Fischereifahrzeugen statt.

*Libanon.* Die Größe des Fahrzeugs, das Einsatzgebiet, die auf See verbrachten Zeiträume und die Existenz eines adäquaten Inspektionssystems sollten gebührend Berücksichtigung finden.

*Namibia.* Wie bei Handelsschiffen.

NEF: Es sollten unabhängige Sicherheitskontrollen von Schiffen, einschließlich von Kontrollen der Unterkunft und Maßräume, stattfinden.

*Niederlande.* Diese Anforderung sollte im Einklang mit der Richtlinie 93/103/EG des Rates stehen.

*Oman.* Grundlage dieser Bestimmung sollte das Übereinkommen Nr. 126 sein.

*Panama.* ANDELAIPP: Art und Tätigkeit des Schiffes sollten angegeben werden.

*Portugal.* Dies ist für die Modernisierung von Flotten und die Verbesserung der Arbeits- und Ruhebedingungen von Mannschaften unentbehrlich.

*Russische Föderation.* Die Bestimmung sollte die Verantwortlichkeit des Staates in diesem Bereich für alle Organisationen, unabhängig von Art und Form der Eignerschaft, vorsehen.

*Saudi Arabien.* Diese Bestimmung sollte auf dem Übereinkommen Nr. 126 beruhen.

*Serbien und Montenegro.* Ausgeschlossen werden sollten kleine Boote, auf denen Fischer in der Nähe der Küste arbeiten.

*Trinidad und Tobago.* So würde vermieden, daß es aufgrund der Einfuhr ausländischer Schiffe unzumutbare Unterkünfte und nicht normengerechte Verhältnisse gibt.

*Vereinigte Staaten.* Die Normen sollten mit denjenigen im Einklang stehen, die für andere gewerbliche Flotten des Landes gelten.

*ICMA.* In Anbetracht der Tatsache, daß in einigen Ländern Fischereifahrzeuge nicht inspiziert werden, sollte es Leitlinien über die Mindestnormen im Bereich Bau- und Instandhaltung von Mannschaftsunterkünften geben.

*ICSF.* Jedoch lediglich für Fischereifahrzeuge, die mehrtägige Fahrten durchführen.

**Fr. C6 b)** *Sollte die Empfehlung Leitlinien über die Anforderungen an die Unterkünfte, die Lebensmittel und das Trinkwasser enthalten?*

*Bejahend*

*Regierungen:* 74. Ägypten, Algerien, Argentinien, Australien, Bahrain, Belarus, Belgien, Benin, Brasilien, Bulgarien, Burundi, China, Costa Rica, Dänemark, Deutschland, Ecuador, El Salvador, Eritrea, Estland, Fidschi, Finnland, Frankreich, Griechenland, Guatemala, Honduras, Indien, Indonesien, Irland, Island, Italien, Jamaika, Japan, Kanada, Katar, Republik Korea, Kroatien, Kuba, Lettland, Malaysia, Mauritius, Mexiko, Mosambik, Myanmar, Namibia, Neuseeland, Nicaragua, Niederlande, Nigeria, Norwegen, Österreich, Oman, Panama, Philippinen, Polen, Portugal, Rumänien, Russische Föderation, Saint Vincent und die Grenadinen, Saudi-Arabien, Schweiz, Serbien und Montenegro, Simbabwe, Spanien, Thailand, Trinidad und Tobago, Tschechische Republik, Tunesien, Türkei, Ukraine, Ungarn, Vereinigte Arabische Emirate, Vereinigte Staaten, Vereinigtes Königreich, Zypern.

*Arbeitgeberverbände:* EFE (Eritrea), ESA/Estnischer Fischerverband (Estland), MEDEF (Frankreich), COHEP (Honduras), CCIAB, CCIAS (Libanon), NEF (Namibia), ANDELAIPP (Panama), EMCOZ (Simbabwe), ECA (Trinidad und Tobago), USCIB (Vereinigte Staaten).

*Arbeitnehmerverbände:* GTUWA (Ägypten), CCUOMM, CGT, SOMU, UMAFLUP (Argentinien), CGT (Brasilien), SiD (Dänemark), Gewerkschaft der Fischereiarbeiter Estlands/Bund der Wasserwegtransportarbeiter Estlands (Estland), CSG (Gabun), MDU (Ghana), SLIMAPG (Guinea), KPI (Indonesien), JSU (Japan), CAW-Canada, UFAWU-CAW (Kanada), UNIMPESCOL (Kolumbien), FKSU (Republik Korea), PPDIV (Kroatien), FTUS (Libanon), NUNW (Namibia), APOM (Panama), NSZZ Solidarnosc, PSU, ZZMiR (Polen), Bund

der Gewerkschaften des Fischereisektors (Portugal), CNS Cartel Alfa (Rumänien), RPRRKh (Russische Föderation), LO, TCO (Schweden), SGB (Schweiz), SALFU (Sierra Leone), UFFC (Sri Lanka), NCTL (Thailand), NATUC (Trinidad und Tobago), TUC (Vereinigtes Königreich).

*Sonstige:* CCE (Belgien), AGCI PESCA, Confcooperative (Italien), PVIS (Niederlande), ICMA, ICSF, IMHA.

#### *Verneinend*

*Regierung:* 5. Bangladesch, Islamische Republik Iran, Libanon, Litauen, Schweden.

*Arbeitgeberverbände:* CAPECA/CALAPA/CAPA (Argentinien), LEC (Lettland).

#### *Sonstige*

*Regierungen:* 3. Kuwait, Arabische Republik Syrien, Venezuela.

*Arbeitgeberverband:* ECOT (Thailand).

*Arbeitnehmerverbände:* CDT (Marokko), SWTUF (Sudan).

#### *Kommentare*

*Lettland.* Der Nationale Fischereirat verneint die Frage.

*Russische Föderation.* In der Empfehlung sollte eine Reihe von Standardbestimmungen über die Verpflegung und die für das Leben an Bord erforderlichen Vorräte aufgeführt sein; ferner sollte eine Steuerbefreiung für diese Ausgaben vorgesehen werden.

*IMHA.* Es sollten Leitlinien über Sanitäreinrichtungen vorgesehen werden.

**Fr. C6 c)** *Wenn ja, sollten diese sich auf folgendes erstrecken:*

#### *Bauausführung und Standort*

*Regierungen:* 68. Ägypten, Algerien, Argentinien, Australien, Bahrain, Belarus, Belgien, Benin, Brasilien, Bulgarien, Burundi, China, Costa Rica, Deutschland, Ecuador, El Salvador, Eritrea, Estland, Fidschi, Finnland, Frankreich, Honduras, Indien, Indonesien, Irland, Island, Italien, Jamaika, Japan, Kanada, Republik Korea, Kroatien, Kuba, Kuwait, Lettland, Libanon, Malaysia, Mauritius, Mosambik, Myanmar, Namibia, Neuseeland, Niederlande, Nigeria, Norwegen, Österreich, Oman, Panama, Philippinen, Polen, Portugal, Rumänien,



Russische Föderation, Saint Vincent und die Grenadinen, Saudi-Arabien, Serbien und Montenegro, Simbabwe, Spanien, Arabische Republik Syrien, Thailand, Trinidad und Tobago, Tschechische Republik, Tunesien, Ukraine, Vereinigte Arabische Emirate, Vereinigte Staaten, Vereinigtes Königreich, Zypern.

*Arbeitgeberverbände:* EFE (Eritrea), CCIAB, CCIAS (Libanon), NEF (Namibia), EMCOZ (Simbabwe), ECA (Trinidad und Tobago), USCIB (Vereinigte Staaten).

*Arbeitnehmerverbände:* GTUWA (Ägypten), CCUOMM, CGT, SOMU, UMAFLUP (Argentinien), CGT (Brasilien), SiD (Dänemark), Gewerkschaft der Fischereiarbeiter Estlands/Bund der Wasserwegtransportarbeiter Estlands (Estland), CSG (Gabun), MDU (Ghana), SLIMAPG (Guinea), KPI (Indonesien), JSU (Japan), CAW-Canada, UFAWU-CAW (Kanada), UNIMPESCOL (Kolumbien), FKSU (Republik Korea), PPDIV (Kroatien), NUNW (Namibia), APOM (Panama), NSZZ Solidarnosc, PSU, ZZMiR (Polen), RPRRKh (Russische Föderation), LO, TCO (Schweden), SGB (Schweiz), SALFU (Sierra Leone), UFFC (Sri Lanka), SWTUF (Sudan), NCTL (Thailand), NATUC (Trinidad und Tobago), TUC (Vereinigtes Königreich).

*Sonstige:* CCE (Belgien), AGCI PESCA, Confcooperative (Italien), PVIS (Niederlande), ICMA, ICSF.

### *Belüftung*

*Regierung:* 75. Ägypten, Algerien, Argentinien, Australien, Bahrain, Belarus, Belgien, Benin, Brasilien, Bulgarien, Burundi, China, Costa Rica, Deutschland, Ecuador, El Salvador, Eritrea, Estland, Fidschi, Finnland, Frankreich, Griechenland, Guatemala, Honduras, Indien, Indonesien, Irland, Island, Italien, Jamaika, Japan, Kanada, Katar, Republik Korea, Kroatien, Kuba, Kuwait, Lettland, Libanon, Malaysia, Mauritius, Mexiko, Mosambik, Myanmar, Namibia, Neuseeland, Nicaragua, Niederlande, Nigeria, Norwegen, Österreich, Oman, Panama, Philippinen, Polen, Portugal, Rumänien, Russische Föderation, Saint Vincent und die Grenadinen, Saudi-Arabien, Serbien und Montenegro, Simbabwe, Spanien, Arabische Republik Syrien, Thailand, Trinidad und Tobago, Tschechische Republik, Tunesien, Türkei, Ukraine, Ungarn, Vereinigte Arabische Emirate, Vereinigte Staaten, Vereinigtes Königreich, Zypern.

*Arbeitgeberverbände:* EFE (Eritrea), COHEP (Honduras), CCIAB, CCIAS (Libanon), NEF (Namibia), ANDELAIPP (Panama), EMCOZ (Simbabwe), ECA (Trinidad und Tobago), USCIB (Vereinigte Staaten).

*Arbeitnehmerverbände:* GTUWA (Ägypten), CCUOMM, CGT, SOMU, UMAFLUP (Argentinien), CGT (Brasilien), SiD (Dänemark), Gewerkschaft der Fischereiarbeiter Estlands/Bund der Wasserwegtransportarbeiter Estlands (Estland), CSG (Gabun), MDU (Ghana), SLIMAPG (Guinea), KPI (Indonesien),

JSU (Japan), CAW-Canada, UFAWU-CAW (Kanada), UNIMPESCOL (Kolumbien), FKSU (Republik Korea), PPDIV (Kroatien), NUNW (Namibia), APOM (Panama), NSZZ Solidarnosc, PSU, ZZMiR (Polen), Bund der Gewerkschaften des Fischereisektors (Portugal), CNS Cartel Alfa (Rumänien), RPRRKh (Russische Föderation), LO, TCO (Schweden), SGB (Schweiz), SALFU (Sierra Leone), UFFC (Sri Lanka), SWTUF (Sudan), NCTL (Thailand), NATUC (Trinidad und Tobago), TUC (Vereinigtes Königreich).

*Sonstige:* CCE (Belgien), AGCI PESCA, Confcooperative (Italien), PVIS (Niederlande), ICMA, ICSF.

### *Heizung*

*Regierung:* 70. Ägypten, Algerien, Argentinien, Australien, Belarus, Belgien, Benin, Brasilien, Bulgarien, Burundi, China, Costa Rica, Ecuador, El Salvador, Eritrea, Estland, Fidschi, Finnland, Frankreich, Griechenland, Guatemala, Indien, Indonesien, Irland, Island, Italien, Jamaika, Japan, Kanada, Republik Korea, Kroatien, Kuba, Kuwait, Lettland, Libanon, Malaysia, Mauritius, Mexiko, Mosambik, Namibia, Neuseeland, Nicaragua, Niederlande, Nigeria, Norwegen, Österreich, Oman, Panama, Philippinen, Polen, Portugal, Rumänien, Russische Föderation, Saint Vincent und die Grenadinen, Saudi-Arabien, Serbien und Montenegro, Simbabwe, Spanien, Arabische Republik Syrien, Thailand, Trinidad und Tobago, Tschechische Republik, Tunesien, Türkei, Ukraine, Ungarn, Vereinigte Arabische Emirate, Vereinigte Staaten, Vereinigtes Königreich, Zypern.

*Arbeitgeberverbände:* EFE (Eritrea), CCIAB, CCIAS (Libanon), NEF (Namibia), ANDELAIPP (Panama), EMCOZ (Simbabwe), ECA (Trinidad und Tobago), USCIB (Vereinigte Staaten).

*Arbeitnehmerverbände:* GTUWA (Ägypten), CCUOMM, CGT, SOMU, UMAFLUP (Argentinien), CGT (Brasilien), SiD (Dänemark), Gewerkschaft der Fischereiarbeiter Estlands/Bund der Wasserwegtransportarbeiter Estlands (Estland), CSG (Gabun), MDU (Ghana), SLIMAPG (Guinea), KPI (Indonesien), JSU (Japan), CAW-Canada, UFAWU-CAW (Kanada), UNIMPESCOL (Kolumbien), FKSU (Republik Korea), PPDIV (Kroatien), NUNW (Namibia), APOM (Panama), NSZZ Solidarnosc, PSU, ZZMiR (Polen), Bund der Gewerkschaften des Fischereisektors (Portugal), CNS Cartel Alfa (Rumänien), RPRRKh (Russische Föderation), LO, TCO (Schweden), SGB (Schweiz), SALFU (Sierra Leone), SWTUF (Sudan), NCTL (Thailand), NATUC (Trinidad und Tobago), TUC (Vereinigtes Königreich).

*Sonstige:* CCE (Belgien), AGCI PESCA, Confcooperative (Italien), PVIS (Niederlande), ICMA, ICSF.

### Beleuchtung

*Regierung:* 73. Ägypten, Algerien, Argentinien, Australien, Belarus, Belgien, Benin, Brasilien, Bulgarien, Burundi, China, Costa Rica, El Salvador, Eritrea, Estland, Fidschi, Finnland, Frankreich, Griechenland, Guatemala, Honduras, Indien, Indonesien, Irland, Island, Italien, Jamaika, Japan, Kanada, Katar, Republik Korea, Kroatien, Kuba, Kuwait, Lettland, Libanon, Malaysia, Mauritius, Mexiko, Mosambik, Myanmar, Namibia, Neuseeland, Nicaragua, Niederlande, Nigeria, Norwegen, Österreich, Oman, Panama, Philippinen, Polen, Portugal, Rumänien, Russische Föderation, Saint Vincent und die Grenadinen, Saudi-Arabien, Schweiz, Serbien und Montenegro, Simbabwe, Spanien, Arabische Republik Syrien, Thailand, Trinidad und Tobago, Tschechische Republik, Tunesien, Türkei, Ukraine, Ungarn, Vereinigte Arabische Emirate, Vereinigte Staaten, Vereinigtes Königreich, Zypern.

*Arbeitgeberverbände:* EFE (Eritrea), CCIAB, CCIAS (Libanon), NEF (Namibia), ANDELAIPP (Panama), EMCOZ (Simbabwe), ECA (Trinidad und Tobago).

*Arbeitnehmerverbände:* GTUWA (Ägypten), CCUOMM, CGT, SOMU, UMAFLUP (Argentinien), CGT (Brasilien), SiD (Dänemark), Gewerkschaft der Fischereiarbeiter Estlands/Bund der Wasserwegtransportarbeiter Estlands (Estland), CSG (Gabun), MDU (Ghana), SLIMAPG (Guinea), KPI (Indonesien), JSU (Japan), CAW-Canada, UFAWU-CAW (Kanada), UNIMPESCOL (Kolumbien), FKSU (Republik Korea), PPDIV (Kroatien), NUNW (Namibia), APOM (Panama), NSZZ Solidarnosc, PSU, ZZMiR (Polen), Bund der Gewerkschaften des Fischereisektors (Portugal), CNS Cartel Alfa (Rumänien), RPRRKh (Russische Föderation), LO, TCO (Schweden), SGB (Schweiz), SALFU (Sierra Leone), SWTUF (Sudan), NCTL (Thailand), NATUC (Trinidad und Tobago), TUC (Vereinigtes Königreich).

*Sonstige:* CCE (Belgien), AGCI PESCA, Confcooperative (Italien), PVIS (Niederlande), ICMA, ICSF.

### Schlafräume

*Regierung:* 74. Ägypten, Algerien, Argentinien, Australien, Belarus, Belgien, Benin, Brasilien, Bulgarien, Burundi, China, Costa Rica, Ecuador, El Salvador, Eritrea, Estland, Fidschi, Finnland, Frankreich, Griechenland, Guatemala, Honduras, Indien, Indonesien, Irland, Island, Italien, Jamaika, Japan, Kanada, Katar, Republik Korea, Kroatien, Kuba, Kuwait, Lettland, Libanon, Malaysia, Mauritius, Mexiko, Mosambik, Myanmar, Namibia, Neuseeland, Nicaragua, Niederlande, Nigeria, Norwegen, Österreich, Oman, Panama, Philippinen, Polen, Portugal, Rumänien, Russische Föderation, Saint Vincent und die Grenadinen, Saudi-Arabien, Schweiz, Serbien und Montenegro, Simbabwe, Spanien, Arabische Republik Syrien, Thailand, Trinidad und Tobago, Tschechi-

sche Republik, Tunesien, Türkei, Ukraine, Ungarn, Vereinigte Arabische Emirate, Vereinigte Staaten, Vereinigtes Königreich, Zypern.

*Arbeitgeberverbände:* EFE (Eritrea), COHEP (Honduras), CCIAB, CCIAS (Libanon), NEF (Namibia), ANDELAIPP (Panama), EMCOZ (Simbabwe), ECA (Trinidad und Tobago).

*Arbeitnehmerverbände:* GTUWA (Ägypten), CCUOMM, CGT, SOMU, UMAFLUP (Argentinien), CGT (Brasilien), SiD (Dänemark), Gewerkschaft der Fischereiarbeiter Estlands/Bund der Wasserwegtransportarbeiter Estlands (Estland), CSG (Gabun), MDU (Ghana), SLIMAPG (Guinea), KPI (Indonesien), JSU (Japan), CAW-Canada, UFAWU-CAW (Kanada), UNIMPESCOL (Kolumbien), FKSU (Republik Korea), PPDIV (Kroatien), NUNW (Namibia), APOM (Panama), NSZZ Solidarnosc, PSU, ZZMiR (Polen), Bund der Gewerkschaften des Fischereisektors (Portugal), CNS Cartel Alfa (Rumänien), RPRRKh (Russische Föderation), LO, TCO (Schweden), SGB (Schweiz), SALFU (Sierra Leone), UFFC (Sri Lanka), SWTUF (Sudan), NCTL (Thailand), NATUC (Trinidad und Tobago), TUC (Vereinigtes Königreich).

*Sonstige:* CCE (Belgien), AGCI PESCA, Confcooperative (Italien), PVIS (Niederlande), ICMA, ICSF.

#### *Sanitäre Anlagen*

*Regierung:* 74. Ägypten, Algerien, Argentinien, Australien, Bahrain, Belarus, Belgien, Benin, Brasilien, Bulgarien, China, Costa Rica, Deutschland, Ecuador, El Salvador, Eritrea, Estland, Fidschi, Finnland, Frankreich, Guatemala, Honduras, Indien, Indonesien, Irland, Island, Italien, Jamaika, Japan, Kanada, Katar, Republik Korea, Kroatien, Kuba, Kuwait, Lettland, Libanon, Malaysia, Mauritius, Mexiko, Mosambik, Myanmar, Namibia, Neuseeland, Nicaragua, Niederlande, Nigeria, Norwegen, Österreich, Oman, Panama, Philippinen, Polen, Portugal, Rumänien, Russische Föderation, Saint Vincent und die Grenadinen, Saudi-Arabien, Schweiz, Serbien und Montenegro, Simbabwe, Spanien, Arabische Republik Syrien, Thailand, Trinidad und Tobago, Tschechische Republik, Tunesien, Türkei, Ukraine, Ungarn, Vereinigte Arabische Emirate, Vereinigte Staaten, Vereinigtes Königreich, Zypern.

*Arbeitgeberverbände:* EFE (Eritrea), COHEP (Honduras), CCIAB, CCIAS (Libanon), NEF (Namibia), ANDELAIPP (Panama), EMCOZ (Simbabwe), ECA (Trinidad und Tobago), USCIB (Vereinigte Staaten).

*Arbeitnehmerverbände:* GTUWA (Ägypten), CCUOMM, CGT, SOMU, UMAFLUP (Argentinien), CGT (Brasilien), SiD (Dänemark), Gewerkschaft der Fischereiarbeiter Estlands/Bund der Wasserwegtransportarbeiter Estlands (Estland), CSG (Gabun), MDU (Ghana), SLIMAPG (Guinea), KPI (Indonesien), JSU (Japan), CAW-Canada, UFAWU-CAW (Kanada), UNIMPESCOL (Kolum-

bien), FKSU (Republik Korea), PPDIV (Kroatien), NUNW (Namibia), APOM (Panama), NSZZ Solidarnosc, PSU, ZZMiR (Polen), Bund der Gewerkschaften des Fischereisektors (Portugal), CNS Cartel Alfa (Rumänien), RPRRKh (Russische Föderation), LO, TCO (Schweden), SGB (Schweiz), SALFU (Sierra Leone), UFFC (Sri Lanka), SWTUF (Sudan), NCTL (Thailand), NATUC (Trinidad und Tobago), TUC (Vereinigtes Königreich).

*Sonstige:* CCE (Belgien), AGCI PESCA, Confcooperative (Italien), PVIS (Niederlande), ICMA, ICSF.

#### *Lärm und Vibrationen*

*Regierung:* 72. Ägypten, Algerien, Argentinien, Australien, Bahrain, Belarus, Belgien, Benin, Brasilien, Bulgarien, Burundi, China, Costa Rica, Deutschland, Ecuador, El Salvador, Eritrea, Estland, Fidschi, Finnland, Frankreich, Honduras, Indien, Indonesien, Irland, Island, Italien, Jamaika, Japan, Kanada, Katar, Republik Korea, Kroatien, Kuba, Kuwait, Lettland, Libanon, Mauritius, Mexiko, Mosambik, Myanmar, Namibia, Neuseeland, Nicaragua, Niederlande, Nigeria, Norwegen, Österreich, Oman, Panama, Philippinen, Polen, Portugal, Rumänien, Russische Föderation, Saint Vincent und die Grenadinen, Saudi-Arabien, Serbien und Montenegro, Simbabwe, Spanien, Arabische Republik Syrien, Thailand, Trinidad und Tobago, Tschechische Republik, Tunesien, Türkei, Ukraine, Ungarn, Vereinigte Arabische Emirate, Vereinigte Staaten, Vereinigtes Königreich, Zypern.

*Arbeitgeberverbände:* EFE (Eritrea), CCIAB, CCIAS (Libanon), NEF (Namibia), ANDELAIPP (Panama), EMCOZ (Simbabwe), ECA (Trinidad und Tobago).

*Arbeitnehmerverbände:* GTUWA (Ägypten), CCUOMM, CGT, SOMU, UMAFLUP (Argentinien), CGT (Brasilien), SiD (Dänemark), Gewerkschaft der Fischereiarbeiter Estlands/Bund der Wasserwegtransportarbeiter Estlands (Estland), CSG (Gabun), MDU (Ghana), SLIMAPG (Guinea), KPI (Indonesien), JSU (Japan), CAW-Canada, UFAWU-CAW (Kanada), UNIMPESCOL (Kolumbien), FKSU (Republik Korea), PPDIV (Kroatien), NUNW (Namibia), APOM (Panama), NSZZ Solidarnosc, PSU, ZZMiR (Polen), Bund der Gewerkschaften des Fischereisektors (Portugal), CNS Cartel Alfa (Rumänien), RPRRKh (Russische Föderation), LO, TCO (Schweden), SGB (Schweiz), SALFU (Sierra Leone), SWTUF (Sudan), NCTL (Thailand), NATUC (Trinidad und Tobago), TUC (Vereinigtes Königreich).

*Sonstige:* CCE (Belgien), AGCI PESCA (Italien), PVIS (Niederlande), ICMA, ICSF.

*Trinkwasser*

*Regierung:* 76. Ägypten, Algerien, Argentinien, Australien, Bahrain, Belarus, Belgien, Benin, Brasilien, Bulgarien, Burundi, China, Costa Rica, Deutschland, Ecuador, El Salvador, Eritrea, Estland, Fidschi, Finnland, Frankreich, Griechenland, Guatemala, Honduras, Indien, Indonesien, Irland, Island, Italien, Jamaika, Japan, Kanada, Katar, Republik Korea, Kroatien, Kuba, Kuwait, Lettland, Libanon, Malaysia, Mauritius, Mexiko, Mosambik, Myanmar, Namibia, Neuseeland, Nicaragua, Niederlande, Nigeria, Norwegen, Österreich, Oman, Panama, Philippinen, Polen, Portugal, Rumänien, Russische Föderation, Saint Vincent und die Grenadinen, Saudi-Arabien, Schweiz, Serbien und Montenegro, Simbabwe, Spanien, Arabische Republik Syrien, Thailand, Trinidad und Tobago, Tschechische Republik, Tunesien, Türkei, Ukraine, Ungarn, Vereinigte Arabische Emirate, Vereinigte Staaten, Vereinigtes Königreich, Zypern.

*Arbeitgeberverbände:* EFE (Eritrea), ESA/Estnischer Fischerverband (Estland), COHEP (Honduras), CCIAB, CCIAS (Libanon), NEF (Namibia), ANDELAIPP (Panama), EMCOZ (Simbabwe), ECA (Trinidad und Tobago), USCIB (Vereinigte Staaten).

*Arbeitnehmerverbände:* GTUWA (Ägypten), CCUOMM, CGT, SOMU, UMAFLUP (Argentinien), CGT (Brasilien), SiD (Dänemark), Gewerkschaft der Fischereiarbeiter Estlands/Bund der Wasserwegtransportarbeiter Estlands (Estland), CSG (Gabun), MDU (Ghana), SLIMAPG (Guinea), KPI (Indonesien), JSU (Japan), CAW-Canada, UFAWU-CAW (Kanada), UNIMPESCOL (Kolumbien), FKSU (Republik Korea), PPDIV (Kroatien), CDT (Marokko), NUNW (Namibia), APOM (Panama), NSZZ Solidarnosc, PSU, ZZMiR (Polen), Bund der Gewerkschaften des Fischereisektors (Portugal), CNS Cartel Alfa (Rumänien), RPRRKh (Russische Föderation), LO, TCO (Schweden), SGB (Schweiz), SALFU (Sierra Leone), UFFC (Sri Lanka), SWTUF (Sudan), NCTL (Thailand), NATUC (Trinidad und Tobago), TUC (Vereinigtes Königreich).

*Sonstige:* CCE (Belgien), AGCI PESCA, Confcooperative (Italien), PVIS (Niederlande), ICMA, ICSF.

*Nahrungsmittel*

*Regierung:* 75. Ägypten, Algerien, Argentinien, Australien, Bahrain, Belarus, Belgien, Benin, Brasilien, Bulgarien, Burundi, China, Costa Rica, Ecuador, El Salvador, Eritrea, Estland, Fidschi, Finnland, Frankreich, Griechenland, Guatemala, Honduras, Indien, Indonesien, Irland, Island, Italien, Jamaika, Japan, Kanada, Katar, Republik Korea, Kroatien, Kuba, Kuwait, Lettland, Libanon, Malaysia, Mauritius, Mexiko, Mosambik, Myanmar, Namibia, Neuseeland, Nicaragua, Niederlande, Nigeria, Norwegen, Österreich, Oman, Panama, Philippinen, Polen, Portugal, Rumänien, Russische Föderation, Saint Vincent und die Grenadinen, Saudi-Arabien, Schweiz, Serbien und Montenegro, Simbabwe,

Spanien, Arabische Republik Syrien, Thailand, Trinidad und Tobago, Tschechische Republik, Tunesien, Türkei, Ukraine, Ungarn, Vereinigte Arabische Emirate, Vereinigte Staaten, Vereinigtes Königreich, Zypern.

*Arbeitgeberverbände:* EFE (Eritrea), ESA/Estnischer Fischerverband (Estland), COHEP (Honduras), CCIAB, CCIAS (Libanon), ANDELAIPP (Panama), EMCOZ (Simbabwe), ECA (Trinidad und Tobago), USCIB (Vereinigte Staaten).

*Arbeitnehmerverbände:* GTUWA (Ägypten), CCUOMM, CGT, SOMU, UMAFLUP (Argentinien), CGT (Brasilien), SiD (Dänemark), Gewerkschaft der Fischereiarbeiter Estlands/Bund der Wasserwegtransportarbeiter Estlands (Estland), CSG (Gabun), MDU (Ghana), SLIMAPG (Guinea), KPI (Indonesien), JSU (Japan), CAW-Canada, UFAWU-CAW (Kanada), UNIMPESCOL (Kolumbien), FKSU (Republik Korea), PPDIV (Kroatien), CDT (Marokko), NUNW (Namibia), APOM (Panama), NSZZ Solidarnosc, PSU, ZZMiR (Polen), Bund der Gewerkschaften des Fischereisektors (Portugal), CNS Cartel Alfa (Rumänien), RPRRKh (Russische Föderation), LO, TCO (Schweden), SGB (Schweiz), SALFU (Sierra Leone), SWTUF (Sudan), NCTL (Thailand), NATUC (Trinidad und Tobago), TUC (Vereinigtes Königreich).

*Sonstige:* CCE (Belgien), AGCI PESCA, Confcooperative (Italien), PVIS (Niederlande), ICMA, ICSF.

#### *Sonstige Fragen*

GTUWA (Ägypten), *El Salvador*, *Irland* und der APOM (Panama) sprechen sich für Kommunikationseinrichtungen und -ausrüstungen aus, beispielsweise im Hinblick auf Kontakte zu Freunden, Familie oder Arbeitgeber an Land.

*Argentinien*, CCUOMM, SOMU (Argentinien), *Panama* und *Simbabwe* schlagen Krankenzimmer oder Einrichtungen für Kranke vor.

GTUWA (Ägypten), CCUOMM (Argentinien), *Indien*, *Libanon*, *Mauritius*, *Panama*, APOM (Panama) und *die Vereinigten Arabischen Emirate* schlagen Räume und/oder Einrichtungen zum Zwecke der Erholung, der Unterhaltung oder der Freizeit vor.

*Argentinien*. CCUOMM: Messeräume, Küche und Möglichkeiten zu einer Waschmaschinenbenutzung.

*Australien*. Bodenfläche, Höhe der Räume, Essensräume, Umkleieräume, Sitzgelegenheiten, Erste Hilfe, Reinigung der Innenbereiche von Gebäuden und der Aufbewahrungsräume.

*Belgien*. Arbeitskleidung.

*Benin.* Klimaanlage.

*Brasilien.* Feuerschutz.

*Republik Korea.* FKSU: Klimaanlage.

*Libanon.* Sicherheitsausrüstungen entsprechend den Vorschriften des SOLAS-Übereinkommens für Handelsschiffe. Es sollte darauf geachtet werden, daß einige der genannten Punkte auch für kleine Boote vorgesehen werden.

*Mauritius.* Essensräume, Umkleieräume und Aufbewahrungsmöglichkeiten für Kleidungsstücke und persönliche Sachen.

*Portugal.* Kochgelegenheiten, Einschiffung und Ausschiffung, Raumaufteilung und -anordnung, elektrische Anlagen, Notgänge und -ausgänge, Feueranzeige und Brandschutz.

*Russische Föderation.* Steuerbefreiung für die Ausgaben des Reeders und der Mannschaftsmitglieder für Verpflegung und normale Lebensbedingungen an Bord.

*Sierra Leone.* SALFU: Fanggeräte und Sicherheitsausrüstungen.

*Spanien.* Notausgänge und Gänge, Rettungsmittel und -signale.

#### *Kommentare*

*Algerien.* Es sollten zu erfüllende Mindestnormen vorgegeben werden.

*Fidschi.* Die genannten Punkte sind für die Sicherheit der Arbeitnehmer und eine sichere Arbeitsumwelt erforderlich.

*Finnland.* Je nach Länge des Schiffes und Mannschaftsgröße sollten auch andere Themen behandelt werden.

*Honduras.* COHEP: Kojen und Gruppenunterkünfte sollten je nach Schiffsgröße akzeptiert werden.

*Italien.* Es sollte eine Ausnahme für Fischereifahrzeuge vorgesehen werden, die bis zu einer Entfernung von sechs Meilen von der Küste im Einsatz sind.

*Japan.* Es sollten Ausnahmen für Schiffe je nach Raumgehalt, Länge und auf See verbrachter Zeit vorgesehen werden.

*Namibia.* Es wird auf das Übereinkommen (Nr. 92) über die Quartierräume der Schiffsbesatzungen (Neufassung), 1949, und auf das Übereinkommen (Nr. 133) über die Quartierräume der Schiffsbesatzungen (zusätzliche Bestimmungen), 1970, hingewiesen.



*Niederlande.* Dieses Erfordernis sollte im Einklang mit der Richtlinie 93/103/EG des Rates stehen.

*Philippinen.* Dies ist für den Schutz und die Verbesserung des Wohlergehens von Arbeitnehmern an Bord von Fischereifahrzeugen erforderlich.

*Serbien und Montenegro.* Es sollten eine Ausnahme für die Fischerei in Küstennähe auf kleinen Booten, die maximal acht Stunden auf See verbringen, vorgesehen werden.

*Sudan.* SWTUF: Diese Punkte sind an Bord von großen Schiffen oder Schiffen, die längere Zeit auf See verbringen, von besonderer Bedeutung.

*Ukraine.* Eine Ausnahme sollte für Schiffe vorgesehen werden, die Küstenfischerei betreiben.

*ICSF.* Eine Heizung sollte jedoch nur für kalte Breitengrade vorgeschrieben sein.

*ICMA.* Die Empfehlung sollte Leitlinien für Inspektoren des Hafenstaates und des Flaggenstaates in bezug auf die Vorschriften des Übereinkommen enthalten. Die Annahme, daß unabhängige Reeder freiwillig ohne Subventionen oder entsprechende Versicherungsvorschriften die Empfehlung durchführen, ist unrealistisch.

**Fr. C6 d)** *Sollten die genannten Leitlinien über die Unterkünfte und den Proviant an Bord von Fischereifahrzeugen Unterscheidungen treffen nach:*

*Der Länge des Fischereifahrzeugs*

*Regierungen:* 45. Ägypten, Algerien, Argentinien, Australien, Bahrain, Belarus, Benin, Brasilien, Burundi, China, Deutschland, Ecuador, Finnland, Frankreich, Indien, Indonesien, Islamische Republik Iran, Irland, Island, Italien, Jamaika, Kanada, Republik Korea, Kroatien, Kuwait, Lettland, Mauritius, Mosambik, Niederlande, Nigeria, Österreich, Philippinen, Portugal, Russische Föderation, Saint Vincent und die Grenadinen, Saudi-Arabien, Serbien und Montenegro, Arabische Republik Syrien, Thailand, Trinidad und Tobago, Tunesien, Türkei, Vereinigte Arabische Emirate, Vereinigte Staaten, Vereinigtes Königreich.

*Arbeitgeberverbände:* EFE (Eritrea), MEDEF (Frankreich), COHEP (Honduras), CCIAS (Libanon), NEF (Namibia), ANDELAIPP (Panama), ECA (Trinidad und Tobago).

*Arbeitnehmerverbände:* CCUOMM, CGT, SOMU, UMAFLUP (Argentinien), CGT (Brasilien), SiD (Dänemark), Gewerkschaft der Fischereiarbeiter Estlands/Bund der Wasserwegtransportarbeiter Estlands (Estland), CSG (Gabun), MDU (Ghana), KPI (Indonesien), CAW-Canada (Kanada), UNIMPESCOL (Kolumbien), FKSU (Republik Korea), PPDIV (Kroatien), NUNW (Namibia), APOM (Panama), NSZZ Solidarnosc, PSU, ZZMiR (Polen), CNS Cartel Alfa (Rumänien), RPRRKh (Russische Föderation), SALFU (Sierra Leone), UFFC (Sri Lanka), SWTUF (Sudan), NATUC (Trinidad und Tobago), TUC (Vereinigtes Königreich).

*Sonstige:* AGCI PESCA, Confcooperative (Italien), PVIS (Niederlande), ICMA, ICSF.

#### *Einsatzgebiet*

*Regierungen:* 48. Ägypten, Algerien, Argentinien, Belarus, Benin, Brasilien, Bulgarien, Burundi, China, Ecuador, Estland, Frankreich, Griechenland, Indien, Indonesien, Island, Italien, Jamaika, Japan, Kanada, Katar, Kuba, Kuwait, Lettland, Malaysia, Mauritius, Mosambik, Namibia, Neuseeland, Niederlande, Nigeria, Norwegen, Österreich, Philippinen, Polen, Portugal, Rumänien, Russische Föderation, Saint Vincent und die Grenadinen, Saudi-Arabien, Schweiz, Serbien und Montenegro, Arabische Republik Syrien, Thailand, Trinidad und Tobago, Tunesien, Vereinigte Arabische Emirate, Vereinigte Staaten.

*Arbeitgeberverbände:* EFE (Eritrea), ESA/Estnischer Fischerverband (Estland), COHEP (Honduras), ANDELAIPP (Panama), EMCOZ (Simbabwe), ECA (Trinidad und Tobago), USCIB (Vereinigte Staaten).

*Arbeitnehmerverbände:* CCUOMM, CGT, SOMU, UMAFLUP (Argentinien), CGT (Brasilien), SiD (Dänemark), Gewerkschaft der Fischereiarbeiter Estlands/Bund der Wasserwegtransportarbeiter Estlands (Estland), CSG (Gabun), MDU (Ghana), SLIMAPG (Guinea), KPI (Indonesien), JSU (Japan), CAW-Canada (Kanada), UNIMPESCOL (Kolumbien), PPDIV (Kroatien), NUNW (Namibia), NSZZ Solidarnosc, PSU, ZZMiR (Polen), CNS Cartel Alfa (Rumänien), RPRRKh (Russische Föderation), SALFU (Sierra Leone), SWTUF (Sudan), NCTL (Thailand), NATUC (Trinidad und Tobago), TUC (Vereinigtes Königreich).

*Sonstige:* ICMA, ICSF.

#### *Raumgehalt*

*Regierungen:* 41. Ägypten, Algerien, Belarus, Brasilien, Bulgarien, Burundi, China, Ecuador, Frankreich, Griechenland, Guatemala, Indien, Indonesien, Island, Italien, Jamaika, Japan, Kanada, Republik Korea, Kroatien, Kuwait, Mosambik, Myanmar, Nigeria, Österreich, Panama, Philippinen, Portugal,

Rumänien, Russische Föderation, Saint Vincent und die Grenadinen, Saudi-Arabien, Schweden, Simbabwe, Spanien, Arabische Republik Syrien, Thailand, Trinidad und Tobago, Tunesien, Türkei, Vereinigte Arabische Emirate.

*Arbeitgeberverbände:* EFE (Eritrea), COHEP (Honduras), CCIAS (Libanon), NEF (Namibia), ANDELAIPP (Panama), EMCOZ (Simbabwe), ECA (Trinidad und Tobago), USCIB (Vereinigte Staaten).

*Arbeitnehmerverbände:* CCUOMM, CGT, SOMU, UMAFLUP (Argentinien), CGT (Brasilien), SiD (Dänemark), CSG (Gabun), MDU (Ghana), KPI (Indonesien), JSU (Japan), CAW-Canada (Kanada), UNIMPESCOL (Kolumbien), FKSU (Republik Korea), PPDIV (Kroatien), NUNW (Namibia), APOM (Panama), NSZZ Solidarnosc, PSU, ZZMiR (Polen), Bund der Gewerkschaften des Fischereisektors (Portugal), CNS Cartel Alfa (Rumänien), RPRRKh (Russische Föderation), SALFU (Sierra Leone), SWTUF (Sudan), UFFC (Sri Lanka), SWTUF (Sudan), TUC (Vereinigtes Königreich).

*Sonstige:* ICMA.

*Der Zeit, die ein Fischereifahrzeug normalerweise auf See verbringt*

*Regierungen:* 63. Ägypten, Algerien, Argentinien, Australien, Bahrain, Bangladesh, Belarus, Belgien, Benin, Brasilien, Bulgarien, Burundi, China, Deutschland, Ecuador, El Salvador, Frankreich, Griechenland, Guatemala, Honduras, Indien, Indonesien, Island, Jamaika, Japan, Kanada, Katar, Kroatien, Kuba, Kuwait, Mauritius, Mexiko, Mosambik, Namibia, Neuseeland, Nicaragua, Niederlande, Nigeria, Norwegen, Österreich, Oman, Philippinen, Polen, Portugal, Russische Föderation, Saint Vincent und die Grenadinen, Saudi-Arabien, Schweiz, Serbien und Montenegro, Simbabwe, Spanien, Arabische Republik Syrien, Thailand, Trinidad und Tobago, Tschechische Republik, Tunesien, Ukraine, Ungarn, Venezuela, Vereinigte Arabische Emirate, Vereinigte Staaten, Vereinigtes Königreich, Zypern.

*Arbeitgeberverbände:* EFE (Eritrea), ESA/Estnischer Fischerverband (Estland), MEDEF (Frankreich), COHEP (Honduras), CCIAB, CCIAS (Libanon), NEF (Namibia), ANDELAIPP (Panama), EMCOZ (Simbabwe), USCIB (Vereinigte Staaten).

*Arbeitnehmerverbände:* GTUWA (Ägypten), CGT, SOMU (Argentinien), CGT (Brasilien), Gewerkschaft der Fischereiarbeiter Estlands/Bund der Wasserwegtransportarbeiter Estlands (Estland), CSG (Gabun), SLIMAPG (Guinea), JSU (Japan), CAW-Canada, UFAWU-CAW (Kanada), PPDIV (Kroatien), CDT (Marokko), NUNW (Namibia), APOM (Panama), ZZMiR (Polen), CNS Cartel Alfa (Rumänien), RPRRKh (Russische Föderation), UFFC (Sri Lanka), SWTUF (Sudan), NATUC (Trinidad und Tobago).

*Sonstige:* CCE (Belgien), AGCI PESCA (Italien), ICMA, ICSF.

#### *Sonstige Kriterien*

*Australien,* CGT (Brasilien), EFE (Eritrea), *Griechenland,* COHEP (Honduras), *ICSF* schlagen im Hinblick auf anwendbare Normen die Art der Fischereiaktivitäten und die Fangmethoden oder -arten vor.

*Australien.* ICMA schlägt Zahl der Mannschaftsmitglieder vor (Normal- oder Höchstzahl)

*Argentinien.* Art des Schiffes.

*Italien.* AGCI PESCA: Motorleistung

*Libanon.* Klassifizierung des Schiffes bei einem Normungsinstitut.

*Sudan.* SWTUF: Religiöse Überzeugungen, z.B. Verbot von Alkohol und Drogen.

*Trinidad und Tobago.* Schiffsmerkmale.

#### *Kommentare*

*Costa Rica.* Das INS stimmt allen Punkten zu.

*Eritrea.* Unterscheidungen auf der Grundlage der genannten Punkte sind überflüssig.

*Irland.* Die HSA bejaht alle Punkte.

*Japan.* JSU: Ein langfristiger Einsatz auf einem Schiff mit schlechten Unterkunftsmöglichkeiten, wie dies zur Zeit bei japanischen Tunfischbooten der Fall ist, ist anachronistisch und vom humanitären Standpunkt aus problematisch.

*Katar.* Je länger der auf See verbrachte Zeitraum, desto größer die Notwendigkeit, Unterkunft, Nahrungsmittel und Trinkwasser zur Verfügung zu stellen.

*Oman.* Das Ministerium für Landwirtschaft und Fischereien stimmt allen Punkten zu.

*Trinidad und Tobago.* ECA: Diese Punkte sind im Falle eines Unfalls auf See von Bedeutung und könnten als Mechanismus zur Überwachung der Sicherheit und des Betriebs des Schiffes genutzt werden.

*Venezuela.* Arbeitnehmern sollten die erforderlichen Einrichtungen für lange Zeiträume auf See zur Verfügung gestellt werden.

Die große Mehrheit der Staaten (73) gab an, daß es eine innerstaatliche Gesetzgebung über die Planung und Kontrolle der Unterkünfte der Besatzungen an Bord von Fischereifahrzeugen geben sollte. Einige erklärten, daß dies im Einklang mit der Richtlinie 93/103/EG des Rates der EU oder dem Übereinkommen Nr. 126 stehen sollte. Die große Mehrheit (74) war sich auch darin einig, daß die Empfehlung Leitlinien über die Anforderungen an die Unterkünfte, die Lebensmittel und das Trinkwasser enthalten sollte. Eine sehr große Mehrheit gab an, daß diese sich auf folgendes erstrecken sollten: Bauausführung und Standort (68), Belüftung (75), Heizung (70), Beleuchtung (73), Schlafräume (74), sanitäre Anlagen (74), Lärm und Vibrationen (72), Trinkwasser (76) und Lebensmittel (75). Unter anderem wurden auch folgende Fragen angeregt: Unterhaltung und Kommunikationseinrichtungen, Krankenbetreuungseinrichtungen, Arbeitskleidung, Klimatisierung und Brandverhütung. In vielen Antworten wurde erklärt, daß die Leitlinien über die Unterkünfte und den Proviant an Bord von Fischereifahrzeugen Unterscheidungen treffen sollten nach: der Länge des Fischereifahrzeugs (45), dem Einsatzgebiet (48), dem Raumgehalt (41) oder der Sezeit (63). Andere gaben an, daß dies beruhen sollte auf: der Zahl der Besatzungsmitglieder, der Art des Fangs, den Fangmethoden und den Merkmalen des Fahrzeugs.

Siehe den Kommentar zu Frage B6.

#### C7. ARBEITS- UND RUHEZEITEN

**Fr. C7 a)** *Sollte die Empfehlung Leitlinien über die Arbeits- oder Ruhezeiten enthalten?*

*Bejahend*

*Regierungen:* 69. Ägypten, Algerien, Argentinien, Australien, Bangladesch, Belgien, Benin, Brasilien, Bulgarien, Burundi, China, Dänemark, El Salvador, Eritrea, Fidschi, Finnland, Frankreich, Griechenland, Guatemala, Honduras, Indien, Indonesien, Irland, Island, Italien, Jamaika, Japan, Kanada, Katar, Republik Korea, Kroatien, Kuba, Kuwait, Lettland, Litauen, Malaysia, Mauritius, Mexiko, Mosambik, Myanmar, Namibia, Neuseeland, Nicaragua, Nigeria, Norwegen, Österreich, Oman, Panama, Philippinen, Polen, Portugal, Rumänien, Russische Föderation, Saint Vincent und die Grenadinen, Schweiz, Serbien und Montenegro, Simbabwe, Spanien, Arabische Republik Syrien, Trinidad und Tobago, Tschechische Republik, Türkei, Ukraine, Ungarn, Venezuela, Vereinigte Arabische Emirate, Vereinigte Staaten, Vereinigtes Königreich, Zypern.

*Arbeitgeberverbände:* EFE (Eritrea), ESA/Estnischer Fischerverband (Estland), MEDEF (Frankreich), COHEP (Honduras), CCIAB, CCIAS (Libanon), NEF (Namibia), ANDELAIPP (Panama), EMCOZ (Simbabwe), ECA (Trinidad und Tobago), USCIB (Vereinigte Staaten).

*Arbeitnehmerverbände:* GTUWA (Ägypten), CCUOMM, CGT, SOMU, UMAFLUP (Argentinien), CGT (Brasilien), SiD (Dänemark), Gewerkschaft der Fischereiarbeiter Estlands/Bund der Wasserwegtransportarbeiter Estlands (Estland), CSG (Gabun), MDU (Ghana), SLIMAPG (Guinea), KPI (Indonesien), JSU (Japan), CAW-Canada, UFAWU-CAW (Kanada), UNIMPESCOL (Kolumbien), FKSU (Republik Korea), PPDIV (Kroatien), CDT (Marokko), NUNW (Namibia), APOM (Panama), NSZZ Solidarnosc, PSU, ZZMiR (Polen), Bund der Gewerkschaften des Fischereisektors (Portugal), CNS Cartel Alfa (Rumänien), RPRRKh (Russische Föderation), LO, TCO (Schweden), SGB (Schweiz), SALFU (Sierra Leone), UFFC (Sri Lanka), SWTUF (Sudan), NCTL (Thailand), NATUC (Trinidad und Tobago), TUC (Vereinigtes Königreich).

*Sonstige:* CCE (Belgien), AGCI PESCA, Confcooperative (Italien), ICMA, ICSF, IMHA.

#### *Verneinend*

*Regierungen:* 8. Bahrain, Belarus, Ecuador, Estland, Islamische Republik Iran, Saudi-Arabien, Schweden, Thailand.

*Arbeitgeberverbände:* CAPeCA/CALAPA/CAPA (Argentinien), LEC (Lettland).

*Arbeitnehmerverband:* FTUS (Libanon).

*Sonstige:* PVIS (Niederlande).

#### *Sonstige*

*Regierungen:* 5. Costa Rica, Deutschland, Libanon, Niederlande, Tunesien.

*Arbeitnehmerverband:* ECOT (Thailand).

#### *Kommentare*

*Costa Rica.* Das INS bejaht die Frage.

*Lettland.* Der Nationale Fischereirat verneint die Frage.

*Libanon.* Nur in bezug auf die Ruhezeiten. In Anbetracht des Wesens der Seefischerei ist die Arbeitszeit schwer festzulegen; diese Festlegung sollte der innerstaatlichen Gesetzgebung überlassen werden.

*Polen.* Es sollte nur die Mindestruhezeit angegeben werden.

*Tunesien.* Es sollten Leitlinien über die Ruhezeit, aber nicht über die Arbeitszeit vorgesehen werden, da das Arbeitsprogramm an Bord von Fischereifahrzeugen vom Reeder festgelegt wird, der allein die Ein- und Ausschiffungszeiten bestimmen kann.

*IMHA.* Die Fischereiindustrie sollte nicht aus den Seefahrtsbestimmungen internationaler Gesetze ausgeschlossen werden, die sich auf Gesundheitsschutz, Arbeitsverträge, Soziale Sicherheit (selbst für Ausländer), Versicherung u.s.w. beziehen.

**Fr. C7 b)** *Wenn ja, geben Sie bitte an, welche Höchstarbeitszeit oder welche Mindestruhezeiten gelten sollten.*

*Algerien, CAPeCA/CALAPA/CAPA (Argentinien), Myanmar, NEF (Namibia), Polen, Bund der Gewerkschaften des Fischereisektors (Portugal), NCTL (Thailand) und die Tschechische Republik* sind der Auffassung, die Mindestruhezeit sollte acht Stunden pro 24-Stunden-Zeitraum betragen.

*CCUOMM (Argentinien), Belgien, Lettland, NSZZ Solidarnosc (Polen), Tunesien und die Vereinigten Arabischen Emirate* sind der Meinung, die Mindestruhezeit sollte zehn Stunden pro Tag betragen.

*ESA/Estnischer Fischerverband (Estland), SLIMAPG (Guinea), UFAWU-CAW (Kanada), Katar, Rumänien, SALFU (Sierra Leone) und Spanien* schlagen eine Mindestruhezeit von sechs Stunden vor.

*CAPeCA/CALAPA/CAPA (Argentinien), Brasilien, INS (Costa Rica), PPDIV (Kroatien), Malaysia, Nigeria, Russische Föderation und Spanien* sind der Meinung, es solle eine maximale Arbeitszeit von zwölf Stunden pro 24-Stunden-Zeitraum festgelegt werden.

*GTUWA (Ägypten), Benin, Burundi, Eritrea, Fidschi, MDU (Ghana), Guatemala, Oman, Philippinen, Portugal, Serbien und Montenegro, SALFU (Sierra Leone), Simbabwe, Arabische Republik Syrien und NATUC (Trinidad und Tobago)* sprechen sich für einen Arbeitstag von maximal acht Stunden aus.

*Argentinien.* CCUOMM: Es sollte eine Ruhezeit von sechs aufeinanderfolgenden Stunden vorgesehen werden.

*Australien.* In einigen australischen Bestimmungen wird eine Ruhezeit von zehn Minuten nach je vier Stunden Arbeit vorgesehen.

*Belgien.* Durchschnittlich 48 Arbeitsstunden pro Woche, auf der Grundlage eines Bezugszeitraums von maximal zwölf Monaten. Die Mindestruhezeit sollte mindestens 77 Stunden pro Siebentagezeitraum betragen. Die Ruhezeit sollte in maximal zwei

Zeiträume aufgeteilt werden, wobei eine Ruhezeit zumindest sechs aufeinanderfolgende Stunden umfassen muß, und der Zeitraum zwischen zwei aufeinanderfolgenden Ruhezeiten sollte maximal 14 Stunden betragen.

*Brasilien.* An Land sollten ebenso viel Tage wie auf See verbracht werden.

CGT: Es sollte der Tatsache Rechnung getragen werden, daß es Hindernisse geben könnte, welche eine Fangtätigkeit unmöglich machen.

*Estland.* Bund der Wasserwegtransportarbeiter: Die Arbeitszeit sollte maximal 14 Stunden pro 24-Stunden-Zeitraum betragen.

*Frankreich.* Die Mindestruhezeit sollte eine ununterbrochene Ruhezeit von sechs Stunden im Rahmen einer festzulegenden Gesamtruhezeit umfassen.

*Gabun.* CSG: Unter Berücksichtigung der internen Vorkehrungen auf Schiffen sollten für jede Person zehn Stunden Arbeit, acht Stunden Schlaf und sechs Stunden Ruhezeit vorgesehen werden.

*Guatemala.* Die Arbeitszeit während der Nachtfischerei (18:00 bis 6:00 Uhr) sollte sechs Stunden betragen.

*Guinea.* SLIMAPG: Sechs Arbeitsstunden.

*Japan.* Die maximale Arbeitszeit – mit Ausnahme der Zeit, in der Fangtätigkeiten durchgeführt werden – sollte acht Stunden pro Tag und 40 Stunden pro Woche betragen. Die Mindestruhezeit während der Fangtätigkeiten sollte zehn Stunden pro Tag (in Ausnahmefällen 18 Stunden, verteilt auf zwei Tage) oder acht Stunden pro Tag (in Ausnahmefällen 16 Stunden, verteilt auf zwei Tage) je nach Typ oder Raumgehalt des Schiffes betragen.

JSU: Obgleich eine Begrenzung der Arbeitszeit, die die Tätigkeiten behindert (z.B. acht Stunden pro Tag), unannehmbar ist, sollte die Empfehlung Leitlinien über die maximale Arbeitszeit enthalten.

*Katar.* Es ist wichtig, einen Unterschied zwischen den Ruhezeiten an Bord und zwischen den Fahrten zu machen. In Katar ist eine Arbeitszeit von 48 Stunden pro Woche vorgeschrieben.

*Mauritius.* Dieselbe wie im STCW-Übereinkommen der IMO.

*Myanmar.* Zehn Arbeitsstunden.

*Namibia.* NEF: Durchschnittlich zwölf Arbeitsstunden pro Tag auf See und Fahrt, aber maximal 16 Stunden Dienst.

*Österreich.* Es sollte eine unterbrochene tägliche Mindestruhezeit von elf Stunden vorgesehen werden. Gleichzeitig sollte es den ratifizierenden Staaten bzw. den Sozial-



partnern ermöglicht werden, daß sie durch Verwaltungsvorschriften bzw. durch Vereinbarung Teilungen und Durchrechnungen über einen längeren Zeitraum zulassen können. In diesem Zusammenhang sollten insbesondere auch die IAO-Übereinkommen (Nr. 132) über den bezahlten Jahresurlaub, 1970, und (Nr. 171) über die Nachtarbeit, 1990, berücksichtigt werden.

*Oman.* Maximal 48 Stunden pro Woche. Die Mindestruhezeit sollte mindestens 30 Minuten pro sechs Stunden Arbeit umfassen.

*Philippinen.* Arbeitgeber, ob gewinnorientiert oder gemeinnützig, sind verpflichtet, Arbeitnehmern eine Ruhezeit von mindestens 24 aufeinanderfolgenden Stunden nach je sechs aufeinanderfolgenden Arbeitstagen zu gewähren.

*Polen.* NSZZ Solidarnosc: Die Mindestruhezeit sollte 72 Stunden pro Siebentagezeitraum betragen. Ruhezeiten können in maximal zwei Zeiträume aufgeteilt werden, von denen einer zumindest sechs Stunden umfassen muß. Zeiträume zwischen den Ruhezeiten sollten maximal 14 Stunden umfassen.

*Portugal.* Es sollte angestrebt werden, die Arbeitszeit der Normalarbeitszeit (beispielsweise 40 Stunden Woche, zwei Tage wöchentliche Ruhezeit, elf Stunden Intervall zwischen den Arbeitstagen) anzupassen. In Anbetracht des Saisoncharakters bestimmter Fangtätigkeiten ist zu empfehlen, auf Mechanismen zum Erzielen von Flexibilität und zur Anpassung der Arbeitszeit zurückzugreifen. Vorteile dieser Lösungen wären u.a. eine Verbesserung der Lebensqualität der Arbeitnehmer, die Erleichterung der Vereinbarkeit von Arbeits- und Familienleben und die Erholung der Fischbestände.

*Rumänien.* CNS Cartel Alfa: Die maximale Arbeitszeit sollte zehn Stunden pro Tag betragen.

*Russische Föderation.* Eine der Ruhezeiten sollte mindestens acht Stunden pro 24-Stunden-Zeitraum betragen. Erforderlichenfalls sollte die Möglichkeit bestehen, eine Dreierwache während der Fangtätigkeiten vorzusehen.

*Saint Vincent und die Grenadinen.* Die Regierung schlägt sechs Arbeitsstunden pro Tag vor.

*Schweiz.* Zehn Stunden Arbeit und mindestens fünf Stunden Ruhe.

*Spanien.* Es sollte Mechanismen für die Gewährung einer Ausgleichsruhezeit vorhanden sein.

*Sri Lanka.* UFFC: Die Mindestruhezeit zwischen den einzelnen Fahrten sollte eineinhalb Tage pro fünf Tage auf See betragen, die Instandhaltung von Netzen oder Neuausrüstung und Vorbereitung des Schiffes nicht inbegriffen.

*Sudan.* SWTUF: Fangtätigkeiten sollten maximal sechs Stunden pro Tag dauern.

*Trinidad und Tobago.* Es sollte eine normale Ruhezeit zu dem Zeitpunkt vorgesehen werden, an dem keine Fangtätigkeiten auf See durchgeführt werden. Während der Fangtätigkeiten kann die Arbeitszeit nicht begrenzt sein, da Unterbrechungen eine Auswirkung auf das Fangergebnis hätten.

*Vereinigte Arabische Emirate.* Maximal 14 Arbeitsstunden und eine in zwei Zeiträume aufgeteilte Ruhezeit.

*Vereinigte Staaten.* In den Vereinigten Staaten gibt es Arbeitszeitbestimmungen nur für staatlich anerkannte Offiziere auf Fahrzeugen mit mehr als 200 Bruttoregistertonnen, die nach dem Rotationsprinzip Wache halten. Im allgemeinen berücksichtigen diese Bestimmungen die Schiffsroute (Binnengewässer, Küste oder Ozean) und die Länge der Fahrt. Was z.B. die „Küsten-“ oder „Ozean“-Routen anbelangt, so stehen dem staatlichen zugelassenen Personal, das einer Navigationswache oder einem technischen Wachdienst zugeteilt ist, zumindest zehn Ruhestunden pro Tag zu, von denen sechs ununterbrochen sein müssen; indessen sind Ausnahmen für die Fälle vorgesehen, in denen Personen oder Eigentum in Gefahr sind.

USCIB: Die maximale Arbeitszeit sollte 16 Stunden pro 24-Stunden-Zeitraum betragen.

#### *Kommentare*

*Ägypten.* Dies sollte von der Verwaltung des Flaggenstaates festgelegt werden.

*Australien.* Vorschriften werden nicht empfohlen, sondern eher allgemeine Leitlinien als Grundvoraussetzung zur Vermeidung ermüdungsbedingter Zwischenfälle. In den Leitlinien sollten Beispiele von Begrenzungen und Bestimmungen unter dem Leistungsaspekt angegeben werden; ferner sollten sie der Art der Arbeit, den vorherrschenden Bedingungen, der Arbeitsbelastung, der Organisation und persönlichen Faktoren Rechnung tragen.

*Bahrain.* Dies hängt vom Fang ab, d.h. ob es sich um einen unterbrochenen Zeitraum (Ruhezeit zwischen jeder Fangtätigkeit) oder einen ununterbrochenen Zeitraum handelt.

*Ecuador.* Das bindende Übereinkommen sollte Bestimmungen über diese Aspekte enthalten.

*Finland.* Die Richtlinie 93/104/EG des Rates sollte Berücksichtigung finden<sup>14</sup>.

*Griechenland.* Verweist auf Artikel 17 b) der Richtlinie 2000/34/EG.

<sup>14</sup> Siehe Anhang II.

*Irland.* Das Schiffsinspektionssamt schlägt einen Hinweis auf die relevante EU-Richtlinie vor.

*Italien.* Die Begrenzungen sollten denjenigen des Übereinkommens Nr. 180 entsprechen.

Confcooperative: Die verschiedenen Fangtechniken sollten berücksichtigt werden.

*Jamaika.* Dies würde von der Art der Fangtätigkeit abhängen.

*Marokko.* CDT: Die verschiedenen Arten von Schiffen und Fangtätigkeiten sollten Berücksichtigung finden.

*Namibia.* Verweist auf das Übereinkommen Nr. 147.

*Neuseeland.* Dies sollte in Übereinstimmung mit dem STCW-F-Übereinkommen stehen.

*Norwegen.* Grundlage für diesbezügliche Überlegungen sollte die Richtlinie 2000/34/EG sein. Im Mittelpunkt sollten die Mindestruhezeiten stehen.

*Panama.* Dies sollte im Einklang mit dem STCW-F-Übereinkommen stehen.

APOM: Die Bestimmungen sollten im Einklang mit dem Übereinkommen Nr. 180 stehen.

*Ungarn.* Die Leitlinien sollten im Einklang mit der Richtlinie 1999/63/EG des Rates stehen<sup>15</sup>.

*Venezuela.* Arbeits- und Ruhezeiten hängen von der Art der Fangtätigkeiten und den Gefahren ab, denen sich Arbeitnehmer gegenüber sehen.

*Vereinigtes Königreich.* Für EU-Länder werden diese Punkte durch die Bestimmungen der Richtlinie 2000/34/EG abgedeckt.

*ICMA.* Grundlage der Bestimmungen über Arbeits- und Ruhezeiten sollten wissenschaftliche Forschungen über die Ermüdung sein.

*ICSF.* Es sollte eine Mindestruhezeit und nicht eine Begrenzung der Arbeitszeit vorgegeben werden.

Die große Mehrheit der Staaten (69) gab an, daß die Empfehlung die Arbeits- oder Ruhezeiten behandeln sollte. Zu der Frage, welche Höchstarbeitszeit oder welche Mindestruhezeiten gelten sollten, gingen viele unterschiedliche

<sup>15</sup> Siehe Anhang II.

Antworten ein. Mehrere Länder nahmen Bezug auf Bestimmungen des STCW-F-Übereinkommens, auf die Richtlinie 2004/34/EG des Rates der EU oder auf das Übereinkommen Nr. 180.

Siehe den Kommentar zu Frage B8.

## C8. ARBEITSSCHUTZ

**Fr. C8 a)** *Sollte die Empfehlung die folgenden Fragen behandeln:*

*Die Einbeziehung von Arbeitsschutzfragen im Bereich der Fischerei in eine integrierte innerstaatliche Arbeitsschutzpolitik*

*Regierungen:* 72. Ägypten, Algerien, Argentinien, Australien, Bahrain, Bangladesch, Belarus, Belgien, Benin, Brasilien, Bulgarien, China, Costa Rica, Dänemark, Ecuador, El Salvador, Eritrea, Estland, Fidschi, Finnland, Griechenland, Guatemala, Honduras, Indien, Indonesien, Islamische Republik Iran, Irland, Island, Italien, Jamaika, Japan, Kanada, Katar, Republik Korea, Kroatien, Kuba, Kuwait, Libanon, Malaysia, Mauritius, Mexiko, Mosambik, Myanmar, Namibia, Neuseeland, Niederlande, Nigeria, Norwegen, Österreich, Oman, Panama, Philippinen, Polen, Portugal, Russische Föderation, Saint Vincent und die Grenadinen, Saudi-Arabien, Schweden, Serbien und Montenegro, Simbabwe, Spanien, Arabische Republik Syrien, Thailand, Trinidad und Tobago, Tschechische Republik, Tunesien, Türkei, Ukraine, Ungarn, Venezuela, Vereinigte Arabische Emirate, Vereinigte Staaten.

*Arbeitgeberverbände:* CAPeCA/CALAPA/CAPA (Argentinien), EFE (Eritrea), MEDEF (Frankreich), CCIAB (Libanon), NEF (Namibia), ANDELAIPP (Panama), EMCOZ (Simbabwe), ECA (Trinidad und Tobago), USCIB (Vereinigte Staaten).

*Arbeitnehmerverbände:* GTUWA (Ägypten), CCUOMM, CGT, SOMU, UMAFLUP (Argentinien), CGT (Brasilien), SiD (Dänemark), Gewerkschaft der Fischereiarbeiter Estlands/Bund der Wasserwegtransportarbeiter Estlands (Estland), CSG (Gabun), MDU (Ghana), SLIMAPG (Guinea), KPI (Indonesien), JSU (Japan), CAW-Canada, UFAWU-CAW (Kanada), UNIMPESCOL (Kolumbien), FKSU (Republik Korea), PPDIV (Kroatien), CDT (Marokko), NUNW (Namibia), APOM (Panama), NSZZ Solidarnosc, PSU, ZZMiR (Polen), Bund der Gewerkschaften des Fischereisektors (Portugal), CNS Cartel Alfa (Rumänien), RPRRKh (Russische Föderation), SGB (Schweiz), SALFU (Sierra Leone), UFFC (Sri Lanka), SWTUF (Sudan), NCTL (Thailand), NATUC (Trinidad und Tobago), TUC (Vereinigtes Königreich).

*Sonstige:* CCE (Belgien), AGCI PESCA, Confcooperative (Italien), PVIS (Niederlande), ICMA, ICSF.

*Die Rechte und Pflichten der Eigner von Fischereifahrzeugen und von Personen, die an Bord von Fischereifahrzeugen arbeiten, im Bereich des Arbeitsschutzes*

*Regierungen:* 76. Ägypten, Algerien, Argentinien, Australien, Bahrain, Bangladesch, Belarus, Belgien, Benin, Brasilien, Bulgarien, China, Dänemark, Ecuador, El Salvador, Eritrea, Estland, Fidschi, Finnland, Frankreich, Griechenland, Guatemala, Honduras, Indonesien, Islamische Republik Iran, Irland, Island, Italien, Jamaika, Kanada, Katar, Republik Korea, Kroatien, Kuba, Kuwait, Lettland, Libanon, Litauen, Malaysia, Mauritius, Mexiko, Mosambik, Myanmar, Namibia, Neuseeland, Niederlande, Nigeria, Norwegen, Österreich, Oman, Panama, Philippinen, Polen, Portugal, Rumänien, Russische Föderation, Saint Vincent und die Grenadinen, Saudi-Arabien, Schweden, Schweiz, Serbien und Montenegro, Simbabwe, Spanien, Arabische Republik Syrien, Thailand, Trinidad und Tobago, Tschechische Republik, Tunesien, Türkei, Ukraine, Ungarn, Venezuela, Vereinigte Arabische Emirate, Vereinigte Staaten, Vereinigtes Königreich, Zypern.

*Arbeitgeberverbände:* EFE (Eritrea), COHEP (Honduras), LEC (Lettland), CCIAB (Libanon), NEF (Namibia), ANDELAIPP (Panama), EMCOZ (Simbabwe), ECA (Trinidad und Tobago), USCIB (Vereinigte Staaten).

*Arbeitnehmerverbände:* GTUWA (Ägypten), CCUOMM, CGT, SOMU, UMAFLUP (Argentinien), CGT (Brasilien), SiD (Dänemark), Gewerkschaft der Fischereiarbeiter Estlands (Estland), CSG (Gabun), MDU (Ghana), SLIMAPG (Guinea), KPI (Indonesien), JSU (Japan), CAW-Canada, UFAWU-CAW (Kanada), UNIMPESCOL (Kolumbien), FKSU (Republik Korea), PPDIV (Kroatien), CDT (Marokko), NUNW (Namibia), APOM (Panama), NSZZ Solidarnosc, PSU, ZZMiR (Polen), Bund der Gewerkschaften des Fischereisektors (Portugal), CNS Cartel Alfa (Rumänien), RPRRKh (Russische Föderation), SGB (Schweiz), SALFU (Sierra Leone), UFFC (Sri Lanka), SWTUF (Sudan), NCTL (Thailand), NATUC (Trinidad und Tobago), TUC (Vereinigtes Königreich).

*Sonstige:* CCE (Belgien), AGCI PESCA, Confcooperative (Italien), PVIS (Niederlande), ICMA, ICSF.

*Gegebenenfalls Sicherheitsmanagementsysteme*

*Regierungen:* 67. Ägypten, Algerien, Argentinien, Australien, Bahrain, Bangladesch, Belarus, Belgien, Benin, Brasilien, Bulgarien, China, Costa Rica, Dänemark, Ecuador, El Salvador, Eritrea, Fidschi, Griechenland, Honduras, Indonesien, Islamische Republik Iran, Irland, Island, Italien, Jamaika, Japan, Kanada, Katar, Republik Korea, Kroatien, Kuba, Kuwait, Libanon, Malaysia,

Mauritius, Mosambik, Myanmar, Namibia, Neuseeland, Nicaragua, Niederlande, Nigeria, Norwegen, Österreich, Oman, Panama, Philippinen, Polen, Portugal, Russische Föderation, Saint Vincent und die Grenadinen, Saudi-Arabien, Schweden, Serbien und Montenegro, Simbabwe, Spanien, Arabische Republik Syrien, Thailand, Trinidad und Tobago, Tschechische Republik, Tunesien, Türkei, Ukraine, Venezuela, Vereinigte Arabische Emirate, Vereinigte Staaten.

*Arbeitgeberverbände:* EFE (Eritrea), COHEP (Honduras), CCIAB, CCIAS (Libanon), NEF (Namibia), ANDELAIPP (Panama), EMCOZ (Simbabwe), ECA (Trinidad und Tobago), USCIB (Vereinigte Staaten).

*Arbeitnehmerverbände:* GTUWA (Ägypten), CCUOMM, CGT, SOMU, UMAFLUP (Argentinien), CGT (Brasilien), SiD (Dänemark), Gewerkschaft der Fischereiarbeiter Estlands (Estland), CSG (Gabun), MDU (Ghana), SLIMAPG (Guinea), KPI (Indonesien), JSU (Japan), CAW-Canada, UFAWU-CAW (Kanada), UNIMPESCOL (Kolumbien), FKSU (Republik Korea), PPDIV (Kroatien), CDT (Marokko), NUNW (Namibia), APOM (Panama), NSZZ Solidarnosc, PSU, ZZMiR (Polen), Bund der Gewerkschaften des Fischereisektors (Portugal), CNS Cartel Alfa (Rumänien), RPRRKh (Russische Föderation), SGB (Schweiz), SALFU (Sierra Leone), SWTUF (Sudan), NCTL (Thailand), NATUC (Trinidad und Tobago), TUC (Vereinigtes Königreich).

*Sonstige:* CCE (Belgien), AGCI PESCA, Confcooperative (Italien), PVIS (Niederlande), ICMA, ICSF.

#### *Persönliche Schutzausrüstung*

*Regierungen:* 79. Ägypten, Algerien, Argentinien, Australien, Bahrain, Bangladesch, Belarus, Belgien, Benin, Brasilien, Bulgarien, China, Costa Rica, Dänemark, Deutschland, Ecuador, El Salvador, Eritrea, Fidschi, Finnland, Frankreich, Griechenland, Guatemala, Honduras, Indonesien, Islamische Republik Iran, Irland, Island, Italien, Jamaika, Japan, Kanada, Katar, Republik Korea, Kroatien, Kuba, Kuwait, Lettland, Libanon, Litauen, Malaysia, Mauritius, Mexiko, Mosambik, Myanmar, Namibia, Neuseeland, Nicaragua, Niederlande, Nigeria, Norwegen, Österreich, Oman, Panama, Philippinen, Polen, Portugal, Rumänien, Russische Föderation, Saint Vincent und die Grenadinen, Saudi-Arabien, Schweden, Schweiz, Serbien und Montenegro, Simbabwe, Spanien, Arabische Republik Syrien, Thailand, Trinidad und Tobago, Tschechische Republik, Tunesien, Türkei, Ukraine, Ungarn, Venezuela, Vereinigte Arabische Emirate, Vereinigte Staaten, Vereinigtes Königreich, Zypern.

*Arbeitgeberverbände:* CAPeCA/CALAPA/CAPA (Argentinien), EFE (Eritrea), ESA/Estnischer Fischerverband (Estland), MEDEF (Frankreich), COHEP (Honduras), LEC (Lettland), CCIAB, CCIAS (Libanon), NEF (Namibia), ANDELAIPP (Panama), EMCOZ (Simbabwe), ECA (Trinidad und Tobago), USCIB (Vereinigte Staaten).

*Arbeitnehmerverbände:* GTUWA (Ägypten), CCUOMM, CGT, SOMU, UMAFLUP (Argentinien), CGT (Brasilien), SiD (Dänemark), Gewerkschaft der Fischereiarbeiter Estlands (Estland), CSG (Gabun), MDU (Ghana), SLIMAPG (Guinea), KPI (Indonesien), JSU (Japan), CAW-Canada, UFAWU-CAW (Kanada), UNIMPESCOL (Kolumbien), FKSU (Republik Korea), PPDIV (Kroatien), CDT (Marokko), NUNW (Namibia), APOM (Panama), NSZZ Solidarnosc, PSU, ZZMiR (Polen), Bund der Gewerkschaften des Fischereisektors (Portugal), CNS Cartel Alfa (Rumänien), RPRRKh (Russische Föderation), SGB (Schweiz), SALFU (Sierra Leone), SWTUF (Sudan), NCTL (Thailand), NATUC (Trinidad und Tobago), TUC (Vereinigtes Königreich).

*Sonstige:* CCE (Belgien), AGCI PESCA, Confcooperative (Italien), PVIS (Niederlande), ICMA, ICSF.

#### *Maschinenschutz*

*Regierungen:* 72. Ägypten, Algerien, Argentinien, Australien, Bahrain, Bangladesch, Belarus, Belgien, Benin, Brasilien, Bulgarien, China, Costa Rica, Dänemark, Ecuador, El Salvador, Eritrea, Fidschi, Frankreich, Griechenland, Honduras, Indonesien, Islamische Republik Iran, Irland, Island, Italien, Jamaika, Japan, Kanada, Katar, Republik Korea, Kroatien, Kuba, Kuwait, Lettland, Libanon, Malaysia, Mauritius, Mosambik, Myanmar, Namibia, Neuseeland, Nicaragua, Niederlande, Nigeria, Norwegen, Österreich, Oman, Panama, Philippinen, Polen, Portugal, Rumänien, Russische Föderation, Saudi-Arabien, Schweden, Schweiz, Serbien und Montenegro, Simbabwe, Spanien, Arabische Republik Syrien, Thailand, Trinidad und Tobago, Tschechische Republik, Tunesien, Türkei, Ukraine, Ungarn, Venezuela, Vereinigte Arabische Emirate, Vereinigte Staaten, Vereinigtes Königreich.

*Arbeitgeberverbände:* CAPeCA/CALAPA/CAPA (Argentinien), EFE (Eritrea), COHEP (Honduras), LEC (Lettland), CCIAB, CCIAS (Libanon), NEF (Namibia), ANDELAIPP (Panama), EMCOZ (Simbabwe), ECA (Trinidad und Tobago), USCIB (Vereinigte Staaten).

*Arbeitnehmerverbände:* GTUWA (Ägypten), CCUOMM, CGT, SOMU, UMAFLUP (Argentinien), CGT (Brasilien), SiD (Dänemark), Gewerkschaft der Fischereiarbeiter Estlands (Estland), CSG (Gabun), MDU (Ghana), SLIMAPG (Guinea), KPI (Indonesien), JSU (Japan), CAW-Canada, UFAWU-CAW (Kanada), UNIMPESCOL (Kolumbien), FKSU (Republik Korea), PPDIV (Kroatien), CDT (Marokko), NUNW (Namibia), APOM (Panama), NSZZ Solidarnosc, PSU, ZZMiR (Polen), Bund der Gewerkschaften des Fischereisektors (Portugal), CNS Cartel Alfa (Rumänien), RPRRKh (Russische Föderation), SGB (Schweiz), SALFU (Sierra Leone), SWTUF (Sudan), NCTL (Thailand), NATUC (Trinidad und Tobago), TUC (Vereinigtes Königreich).

*Sonstige:* CCE (Belgien), AGCI PESCA, Confcooperative (Italien), PVIS (Niederlande), ICMA, ICSF.

*Die Aufzeichnung und die Meldung von Unfällen, Verletzungen und Todesfällen*

*Regierungen:* 77. Ägypten, Algerien, Argentinien, Australien, Bangladesch, Belarus, Belgien, Benin, Brasilien, Bulgarien, China, Costa Rica, Dänemark, Deutschland, Ecuador, El Salvador, Eritrea, Estland, Fidschi, Finnland, Frankreich, Griechenland, Guatemala, Honduras, Indonesien, Islamische Republik Iran, Irland, Island, Italien, Jamaika, Japan, Kanada, Katar, Republik Korea, Kroatien, Kuba, Kuwait, Lettland, Libanon, Malaysia, Mauritius, Mexiko, Mosambik, Myanmar, Namibia, Neuseeland, Nicaragua, Niederlande, Nigeria, Norwegen, Österreich, Oman, Panama, Philippinen, Polen, Portugal, Rumänien, Russische Föderation, Saint Vincent und die Grenadinen, Saudi-Arabien, Schweden, Serbien und Montenegro, Simbabwe, Spanien, Arabische Republik Syrien, Thailand, Trinidad und Tobago, Tschechische Republik, Tunesien, Türkei, Ukraine, Ungarn, Venezuela, Vereinigte Arabische Emirate, Vereinigte Staaten, Vereinigtes Königreich, Zypern.

*Arbeitgeberverbände:* CAPeCA/CALAPA/CAPA (Argentinien), EFE (Eritrea), ESA/Estnischer Fischerverband (Estland), MEDEF (Frankreich), COHEP (Honduras), CCIAB, CCIAS (Libanon), NEF (Namibia), ANDELAIPP (Panama), EMCOZ (Simbabwe), ECA (Trinidad und Tobago), USCIB (Vereinigte Staaten).

*Arbeitnehmerverbände:* GTUWA (Ägypten), CCUOMM, CGT, SOMU, UMAFLUP (Argentinien), CGT (Brasilien), SiD (Dänemark), Gewerkschaft der Fischereiarbeiter Estlands (Estland), CSG (Gabun), MDU (Ghana), SLIMAPG (Guinea), KPI (Indonesien), JSU (Japan), CAW-Canada, UFAWU-CAW (Kanada), UNIMPESCOL (Kolumbien), FKSU (Republik Korea), PPDIV (Kroatien), CDT (Marokko), NUNW (Namibia), APOM (Panama), NSZZ Solidarnosc, PSU, ZZMiR (Polen), Bund der Gewerkschaften des Fischereisektors (Portugal), CNS Cartel Alfa (Rumänien), RPRRKh (Russische Föderation), SGB (Schweiz), SALFU (Sierra Leone), UFFC (Sri Lanka), SWTUF (Sudan), NCTL (Thailand), NATUC (Trinidad und Tobago), TUC (Vereinigtes Königreich).

*Sonstige:* CCE (Belgien), AGCI PESCA, Confcooperative (Italien), PVIS (Niederlande), ICMA, ICSF.

*Die Untersuchung von Arbeitsunfällen*

*Regierungen:* 73. Algerien, Argentinien, Australien, Bangladesch, Belarus, Belgien, Benin, Brasilien, Bulgarien, China, Dänemark, Deutschland, Ecuador, El Salvador, Eritrea, Estland, Fidschi, Finnland, Frankreich, Griechenland, Guatemala, Honduras, Indonesien, Islamische Republik Iran, Irland, Island,



Italien, Jamaika, Japan, Kanada, Republik Korea, Kroatien, Kuba, Kuwait, Libanon, Malaysia, Mauritius, Mexiko, Mosambik, Myanmar, Namibia, Neuseeland, Nicaragua, Niederlande, Nigeria, Norwegen, Österreich, Oman, Panama, Philippinen, Polen, Portugal, Rumänien, Russische Föderation, Saint Vincent und die Grenadinen, Saudi-Arabien, Schweden, Serbien und Montenegro, Simbabwe, Spanien, Arabische Republik Syrien, Thailand, Trinidad und Tobago, Tschechische Republik, Tunesien, Türkei, Ukraine, Ungarn, Venezuela, Vereinigte Arabische Emirate, Vereinigte Staaten, Vereinigtes Königreich, Zypern.

*Arbeitgeberverbände:* CAPeCA/CALAPA/CAPA (Argentinien), EFE (Eritrea), ESA/Estnischer Fischerverband (Estland), MEDEF (Frankreich), CCIAB (Libanon), NEF (Namibia), ANDELAIPP (Panama), EMCOZ (Simbabwe), ECA (Trinidad und Tobago).

*Arbeitnehmerverbände:* GTUWA (Ägypten), CCUOMM, CGT, SOMU, UMAFLUP (Argentinien), CGT (Brasilien), SiD (Dänemark), Gewerkschaft der Fischereiarbeiter Estlands (Estland), CSG (Gabun), MDU (Ghana), SLIMAPG (Guinea), KPI (Indonesien), JSU (Japan), CAW-Canada, UFAWU-CAW (Kanada), UNIMPESCOL (Kolumbien), FKSU (Republik Korea), PPDIV (Kroatien), CDT (Marokko), NUNW (Namibia), APOM (Panama), NSZZ Solidarnosc, PSU, ZZMiR (Polen), CNS Cartel Alfa (Rumänien), RPRRKh (Russische Föderation), SGB (Schweiz), SALFU (Sierra Leone), UFFC (Sri Lanka), SWTUF (Sudan), NCTL (Thailand), NATUC (Trinidad und Tobago), TUC (Vereinigtes Königreich).

*Sonstige:* CCE (Belgien), AGCI PESCA (Italien), PVIS (Niederlande), ICMA, ICSF.

### *Sonstige Fragen*

*Ägypten.* Untersuchung einzelner Vorfälle unter Mannschaftsmitgliedern.

*Australien.* Eine zweckmäßige Sicherheitsausbildung.

*Belgien.* Ansteckende Krankheiten.

*Frankreich.* Einsatz eines dem Typ des Fischereifahrzeuges angepaßten Sicherheitsmanagementsystems.

*Irland.* Manuelle Handhabung und Hebevorrichtungen an Bord von Schiffen, ein Standardsystem zur Meldung, Erfassung und Beschreibung von Unfällen.

*Mosambik.* Inspektionsdienst für die Sicherheitsausrüstung.

*Norwegen.* Systematische Risikoevaluierung und systematisches Risikomanagement, Einführung paritätischer dreigliedriger Unfallverhütungsausschüsse an Bord und/oder auf regionaler Ebene.

*Spanien.* Rettungs- und Brandbekämpfungsmittel, die an Bord von Fischereifahrzeugen grundlegende Sicherheitsfaktoren darstellen.

*Trinidad und Tobago.* ECA: Anzahl der Arbeitnehmer.

*Vereinigte Staaten.* Ein freiwilliges Meldesystem für Beinahe-Unfälle oder Beinahe-Todesfälle wie dasjenige, das in Bundesluftfahrtverwaltungen Anwendung findet.

*ICMA.* Leitlinien über die Benachrichtigung der nächsten Angehörigen bei Todesfällen und Unfällen, ihre Informierung nach entsprechenden Untersuchungen, Bereitstellung von Kommunikationseinrichtungen zur privaten Nutzung durch die Mannschaft.

#### *Kommentare*

*Argentinien.* Was die Unfallmeldung anbelangt, so sollten standardisierte Formblätter in Erwägung gezogen werden.

*Australien.* Viele dieser Fragen werden in IMO-Normen und in den IAO-Übereinkommen Nr. 155, 133 und 92 behandelt.

*Costa Rica.* Das INS stimmt allen Punkten zu.

*Honduras.* COHEP: Informationen sollten in der Sprache der betreffenden Seeleute zur Verfügung gestellt werden.

*Irland.* Die Richtlinie 93/103/EG des Rates sollte dahingehend überarbeitet werden, daß Schiffe von zehn oder mehr Metern Länge einbezogen werden.

*Kanada.* UFAWU-CAW: Arbeitsschutznormen sollten zumindest denjenigen entsprechen, die an Land vorgesehen sind.

*Lettland.* Nationaler Fischereirat: Rechte und Pflichten, persönliche Schutzausrüstungen und Maschinenschutz.

*Libanon.* Der Größe des Schiffs und seines Einsatzgebietes sollte entsprechend Rechnung getragen werden, da beispielsweise Sicherheitsmanagementsysteme auf Fischerbooten nicht unbedingt erforderlich sind.

*Mosambik.* Auf diese Weise wird der Erfolg von Fangtätigkeiten bei Vermeidung der Gefahr von Unfällen, Verletzungen und Todesfällen sichergestellt. Ferner wird so gewährleistet, daß die benutzten Ausstattungen für den Schutz der an Bord von Fischereifahrzeugen arbeitenden Menschen am zweckmäßigsten sind.

*Niederlande.* Dieses Erfordernis sollte im Einklang mit der Richtlinie 93/103/EG des Rates stehen.

Die große Mehrheit der Staat gab an, daß die Empfehlung folgendes behandeln sollte: die Einbeziehung von Arbeitsschutzfragen im Bereich der Fischerei in eine integrierte innerstaatliche Arbeitsschutzpolitik (72); die Rechte und Pflichten der Eigner von Fischereifahrzeugen und von Personen, die an Bord von Fischereifahrzeugen arbeiten, im Bereich des Arbeitsschutzes (76); gegebenenfalls Sicherheitsmanagementsysteme (67); persönliche Schutzausrüstung (79); Maschinenschutz (72); die Aufzeichnung und Meldung von Unfällen, Verletzungen und Todesfällen (77); und die Untersuchung von Arbeitsunfällen (73). Außerdem wurden folgende Fragen zur Aufnahme vorgeschlagen: Sicherheitsausbildung; ansteckende Krankheiten; Aufsicht; Risikoabschätzung und Risikomanagement; gemeinsame Bord- und/oder regionale dreigliedrige Unfallverhütungsausschüsse; freiwilliges System zur Meldung von Beinaheunfällen; Richtlinien für die Benachrichtigung der nächsten Angehörigen bei Todesfällen und Unfällen, Weitergabe von Informationen an sie aufgrund von Untersuchungen und Bereitstellung von Kommunikationseinrichtungen für die private Nutzung durch die Besatzung.

Die *Punkte 63 bis 68* sehen zusätzliche Leitlinien in bezug auf den Arbeitsschutz der Fischer vor. *Punkt 66* enthält eine Aufzählung der Fragen, die, soweit dies praktisch möglich ist und den Bedingungen im Fischereisektor entspricht, behandelt werden sollten. *Punkt 67* soll den auf der Dreigliedrigen Sachverständigentagung über Arbeitsnormen für den Fischereisektor geäußerten Auffassungen Rechnung tragen. *Punkt 68* stützt sich auf eine Bestimmung der Empfehlung (Nr. 194) betreffend die Liste der Berufskrankheiten, 2002. Diese Bestimmung könnte auch für die Frage des Schutzes durch die Soziale Sicherheit von Belang sein.

#### C.9 SOZIALE SICHERHEIT

**Fr. C9 a)** *Sollte die Empfehlung Leitlinien über die Soziale Sicherheit für Personen enthalten, die an Bord von Fischereifahrzeugen arbeiten?*

*Bejahend*

*Regierungen:* 72. Ägypten, Algerien, Argentinien, Bahrain, Bangladesch, Belarus, Belgien, Benin, Brasilien, Bulgarien, Burundi, Deutschland, Ecuador, El Salvador, Eritrea, Estland, Fidschi, Frankreich, Guatemala, Honduras, Indien, Indonesien, Islamische Republik Iran, Irland, Island, Italien, Jamaika, Japan,

Kanada, Katar, Republik Korea, Kroatien, Kuba, Kuwait, Lettland, Libanon, Litauen, Malaysia, Mauritius, Mexiko, Mosambik, Myanmar, Namibia, Neuseeland, Nicaragua, Norwegen, Österreich, Oman, Panama, Philippinen, Polen, Portugal, Rumänien, Russische Föderation, Saint Vincent und die Grenadinen, Saudi-Arabien, Schweiz, Serbien und Montenegro, Simbabwe, Spanien, Arabische Republik Syrien, Thailand, Tschechische Republik, Tunesien, Türkei, Ukraine, Ungarn, Venezuela, Vereinigte Arabische Emirate, Vereinigte Staaten, Vereinigtes Königreich, Zypern.

*Arbeitgeberverbände:* EFE (Eritrea), ESA/Estnischer Fischerverband (Estland), MEDEF (Frankreich), COHEP (Honduras), CCIAB, CCIAS (Libanon), EMCOZ (Simbabwe), ECOT (Thailand), ECA (Trinidad und Tobago), USCIB (Vereinigte Staaten).

*Arbeitnehmerverbände:* GTUWA (Ägypten), CCUOMM, CGT, SOMU, UMAFLUP (Argentinien), CGT (Brasilien), SiD (Dänemark), Gewerkschaft der Fischereiarbeiter Estlands/Bund der Wasserwegtransportarbeiter Estlands (Estland), CSG (Gabun), MDU (Ghana), SLIMAPG (Guinea), KPI (Indonesien), JSU (Japan), CAW-Canada, UFAWU-CAW (Kanada), UNIMPESCOL (Kolumbien), FKSU (Republik Korea), PPDIV (Kroatien), FTUS (Libanon), CDT (Marokko), NUNW (Namibia), APOM (Panama), NSZZ Solidarnosc, PSU, ZZMiR (Polen), Bund der Gewerkschaften des Fischereisektors (Portugal), CNS Cartel Alfa (Rumänien), RPRRKh (Russische Föderation), SGB (Schweiz), SALFU (Sierra Leone), UFFC (Sri Lanka), SWTUF (Sudan), NCTL (Thailand), NATUC (Trinidad und Tobago), TUC (Vereinigtes Königreich).

*Sonstige:* CCE (Belgien), AGCI PESCA, Confcooperative (Italien), ICMA, ICSF.

#### *Verneinend*

*Regierungen:* 5. Australien, China, Finnland, Griechenland, Niederlande.

*Arbeitgeberverbände:* CAPeCA/CALAPA/CAPA (Argentinien), LEC (Lettland), NEF (Namibia).

*Sonstige:* PVIS (Niederlande).

#### *Sonstige*

*Regierungen:* 5. Costa Rica, Dänemark, Nigeria, Schweden, Trinidad und Tobago.

#### *Kommentare*

*Argentinien.* Die innerstaatlichen Fischereivorschriften sehen die Einrichtung eines Verzeichnisses aller in diesem Bereich tätigen Personen sowie aller Arbeitgeber vor, die der Arbeitsunfallversicherung angeschlossen sind. Notwendig ist dies insbesondere

angesichts der körperlich strapaziösen Arbeit und der Tatsache, daß das Erwerbsleben der Arbeitnehmer dieses Sektors verkürzt ist.

*Australien.* Die IAO-Normen der Sozialen Sicherheit gelten bereits für die Fischereiindustrie.

*Brasilien.* Fischer sollten Anspruch haben auf Altersversorgung, Dienstalterrente, Leistungen im Todesfall, Leistungen bei Behinderung und bei Arbeitsunfällen sowie – im Fall von handwerklichen Fischern, die ausschließlich mit Familienangehörigen arbeiten – bei Arbeitslosigkeit während des Zeitraums, in dem der Fang bestimmter Arten verboten ist.

*Costa Rica.* Das INS stimmt zu.

*Finnland.* Da die Organisation, Struktur und Verwaltung der Systeme der Sozialen Sicherheit je nach Land sehr unterschiedlich ist, ist es nicht möglich, globale Leitlinien aufzustellen.

*Griechenland.* Dies sollte vom Gesetzgeber des Flaggenstaates und/oder des Staates der Staatsangehörigkeit geregelt werden.

*Irland.* Die Schifffahrtsaufsichtsbehörde stimmt nicht zu.

*Japan.* Angesichts des besonderen Beschäftigungsstatus der Personen an Bord von Fischereifahrzeugen sollten keine allgemeinen Leitlinien zu den Bestimmungen der Sozialen Sicherheit aufgestellt werden.

*Katar.* Allerdings sind die Arbeitsbedingungen von Land zu Land anders, die Entlohnung auf Fischereifahrzeugen basiert in der Regel auf dem Fangbeteiligungssystem, und die Arbeitnehmer gelten als selbständig Erwerbstätige

*Lettland.* Der Nationale Fischereirat stimmt nicht zu.

*Libanon.* Eine Leitlinie in der Form eines Mindestbetrags der Leistungen der Sozialen Sicherheit wäre angesichts des Inhalts des Übereinkommens Nr. 102 wichtig.

*Niederlande.* Besondere Bestimmungen sind nicht notwendig, denn die niederländischen Fischereiarbeitnehmer genießen die gleiche Behandlung wie andere Arbeitnehmerkategorien.

*Nigeria.* Den Arbeitnehmern und ihren Familien sollten angemessener Schutz und angemessene Vergütung gewährt werden.

*Norwegen.* Aufgrund der Art ihres Beschäftigungsverhältnisses sollten Fischer im gleichen Umfang sozial abgesichert sein wie Arbeitnehmer generell, und zwar auch

Fischer, die „selbständig erwerbstätig“ sind. Fischer sollten in das System der Sozialen Sicherheit für alle Arbeitnehmer integriert sein.

*Panama.* APOM: Mit Ausnahme handwerklicher Fahrzeuge, die nur vom Eigner betrieben werden, sollten alle Arbeitgeber einem Plan für Soziale Sicherheit angeschlossen sein.

*Philippinen.* Dies soll sicherstellen, daß die Interessen und das Wohl des Eigners/Betreibers des Fischereifahrzeugs und die der Arbeitnehmer gleichermaßen berücksichtigt werden, und daß ein Klima entstehen kann, das Verständigung, Zusammenarbeit und Kompromißbereitschaft fördert.

*Portugal.* Sofern sie die gleichen sind wie für andere Arbeitnehmer.

*Russische Föderation.* Eine Bestimmung sollte die soziale Absicherung derjenigen Personen sicherstellen, die an Bord von Fahrzeugen arbeiten, die in einem zweiten Register eingetragen oder von ausländischen Reedern/Arbeitgebern geleast worden sind.

*Saudi-Arabien.* Es sollte eine Untersuchung der Lebensbedingungen und sozialen Umfeldler von Fischern angestellt werden, um zu ermitteln, welche Kategorien von Fischern von Bestimmungen zur Sozialen Sicherheit erfaßt werden sollten.

*Schweden.* Fischer sollten in das System der Sozialen Sicherheit für alle Arbeitnehmer integriert sein.

*Spanien.* Es sollte eine Liste der Leistungen, auf die Fischer Anspruch haben, aufgenommen werden, wobei die Möglichkeit einer Ausdehnung vorzusehen ist.

*Vereinigtes Königreich.* TUC: Der TUC schlug auf der Internationalen Arbeitskonferenz 2003 vor, eine Kampagne für die universelle Ratifikation der wichtigsten Instrumente der Sozialen Sicherheit und des Arbeitsschutzes einzuleiten, denn in ihnen sind Prinzipien verankert, die grundlegende Elemente menschenwürdiger Arbeit sind.

*ISCF.* Ungeachtet der Tatsache, ob ein staatliches System der Sozialen Sicherheit vorhanden ist, sollte für den Fischereisektor angesichts der Gefährlichkeit dieser Arbeit eine soziale Absicherung vorgesehen werden.

**Fr. C9 b)** *Sollten sich die Leitlinien auf die folgenden Leistungen erstrecken? (Geben Sie bitte die Gründe für Ihre Wahl an):*

#### *Ärztliche Betreuung*

*Regierungen:* 63. Ägypten, Algerien, Argentinien, Bahrain, Bangladesch, Belgien, Benin, Brasilien, Bulgarien, Burundi, Ecuador, El Salvador, Eritrea,

Estland, Frankreich, Guatemala, Honduras, Indien, Indonesien, Islamische Republik Iran, Irland, Island, Italien, Jamaika, Japan, Katar, Kanada, Republik Korea, Kroatien, Kuba, Kuwait, Lettland, Libanon, Malaysia, Mexiko, Mosambik, Myanmar, Nicaragua, Nigeria, Norwegen, Österreich, Oman, Panama, Philippinen, Polen, Rumänien, Russische Föderation, Saint Vincent und die Grenadinen, Saudi-Arabien, Schweiz, Serbien und Montenegro, Simbabwe, Spanien, Arabische Republik Syrien, Thailand, Tunesien, Türkei, Ukraine, Ungarn, Venezuela, Vereinigte Arabische Emirate, Vereinigtes Königreich, Zypern.

*Arbeitgeberverbände:* EFE (Eritrea), ESA/Estnischer Fischerverband (Estland), COHEP (Honduras), CCIAB (Libanon), ANDELAIPP (Panama), ECOT (Thailand), ECA (Trinidad und Tobago).

*Arbeitnehmerverbände:* GTUWA (Ägypten), CCUOMM, CGT, SOMU, UMAFLUP (Argentinien), CGT (Brasilien), SiD (Dänemark), Gewerkschaft der Fischereiarbeiter Estlands (Estland), CSG (Gabun), MDU (Ghana), SLIMAPG (Guinea), KPI (Indonesien), JSU (Japan), CAW-Canada, UFAWU-CAW (Kanada), UNIMPESCOL (Kolumbien), FKSU (Republik Korea), PPDIV (Kroatien), FTUS (Libanon), CDT (Marokko), NUNW (Namibia), NSZZ Solidarnosc, PSU, ZZMiR (Polen), CNS Cartel Alfa (Rumänien), RPRRKh (Russische Föderation), SGB (Schweiz), SALFU (Sierra Leone), UFFC (Sri Lanka), SWTUF (Sudan), NCTL (Thailand), NATUC (Trinidad und Tobago), TUC (Vereinigtes Königreich).

*Sonstige:* CCE (Belgien), AGCI PESCA, Confcooperative (Italien), ICMA, ICSF.

#### *Leistungen bei Krankheit*

*Regierungen:* 61. Ägypten, Algerien, Argentinien, Bangladesch, Belgien, Benin, Brasilien, Bulgarien, Burundi, Deutschland, Ecuador, El Salvador, Eritrea, Estland, Frankreich, Guatemala, Honduras, Indonesien, Islamische Republik Iran, Irland, Island, Italien, Jamaika, Japan, Kanada, Katar, Republik Korea, Kroatien, Kuba, Kuwait, Lettland, Libanon, Litauen, Mauritius, Mexiko, Mosambik, Namibia, Nicaragua, Nigeria, Norwegen, Österreich, Oman, Panama, Philippinen, Polen, Portugal, Russische Föderation, Saint Vincent und die Grenadinen, Saudi-Arabien, Serbien und Montenegro, Spanien, Arabische Republik Syrien, Thailand, Tunesien, Türkei, Ukraine, Ungarn, Venezuela, Vereinigte Arabische Emirate, Vereinigtes Königreich, Zypern.

*Arbeitgeberverbände:* EFE (Eritrea), ESA/Estnischer Fischerverband (Estland), COHEP (Honduras), CCIAB, CCIAS (Libanon), ANDELAIPP (Panama), ECOT (Thailand), ECA (Trinidad und Tobago).

*Arbeitnehmerverbände:* GTUWA (Ägypten), CCUOMM, CGT, SOMU, UMAFLUP (Argentinien), CGT (Brasilien), SiD (Dänemark), Gewerkschaft der

Fischereiarbeiter Estlands (Estland), CSG (Gabun), MDU (Ghana), SLIMAPG (Guinea), KPI (Indonesien), JSU (Japan), CAW-Canada, UFAWU-CAW (Kanada), UNIMPESCOL (Kolumbien), FKSU (Republik Korea), PPDIV (Kroatien), FTUS (Libanon), CDT (Marokko), NUNW (Namibia), NSZZ Solidarnosc, PSU, ZZMiR (Polen), CNS Cartel Alfa (Rumänien), RPRRKh (Russische Föderation), SGB (Schweiz), SALFU (Sierra Leone), UFFC (Sri Lanka), SWTUF (Sudan), NCTL (Thailand), NATUC (Trinidad und Tobago), TUC (Vereinigtes Königreich).

*Sonstige:* CCE (Belgien), AGCI PESCA, Confcooperative (Italien), ICMA, ICSF.

#### *Leistungen bei Alter*

*Regierungen:* 57. Ägypten, Algerien, Argentinien, Bangladesch, Belgien, Benin, Brasilien, Bulgarien, Burundi, Deutschland, Ecuador, El Salvador, Eritrea, Estland, Frankreich, Guatemala, Honduras, Indonesien, Islamische Republik Iran, Irland, Island, Italien, Jamaika, Japan, Kanada, Republik Korea, Kroatien, Kuba, Kuwait, Lettland, Libanon, Litauen, Mexiko, Mosambik, Namibia, Nicaragua, Nigeria, Norwegen, Österreich, Oman, Panama, Philippinen, Polen, Portugal, Russische Föderation, Serbien und Montenegro, Simbabwe, Spanien, Arabische Republik Syrien, Tunesien, Türkei, Ukraine, Venezuela, Vereinigte Arabische Emirate, Vereinigte Staaten, Vereinigtes Königreich, Zypern.

*Arbeitgeberverbände:* EFE (Eritrea), ESA/Estnischer Fischerverband (Estland), COHEP (Honduras), CCIAB, CCIAS (Libanon), ANDELAIPP (Panama), ECOT (Thailand), ECA (Trinidad und Tobago), USCIB (Vereinigte Staaten).

*Arbeitnehmerverbände:* GTUWA (Ägypten), CCUOMM, CGT, SOMU, UMAFLUP (Argentinien), CGT (Brasilien), SiD (Dänemark), Gewerkschaft der Fischereiarbeiter Estlands (Estland), CSG (Gabun), MDU (Ghana), SLIMAPG (Guinea), KPI (Indonesien), JSU (Japan), CAW-Canada, UFAWU-CAW (Kanada), UNIMPESCOL (Kolumbien), FKSU (Republik Korea), PPDIV (Kroatien), FTUS (Libanon), CDT (Marokko), NUNW (Namibia), NSZZ Solidarnosc, PSU, ZZMiR (Polen), CNS Cartel Alfa (Rumänien), RPRRKh (Russische Föderation), SGB (Schweiz), SWTUF (Sudan), NATUC (Trinidad und Tobago), TUC (Vereinigtes Königreich).

*Sonstige:* CCE (Belgien), AGCI PESCA, Confcooperative (Italien), ICMA, ICSF.

#### *Leistungen bei Arbeitsunfällen und Berufskrankheiten*

*Regierungen:* 66. Ägypten, Algerien, Argentinien, Bangladesch, Belgien, Benin, Brasilien, Bulgarien, Burundi, Ecuador, El Salvador, Eritrea, Estland, Frankreich, Guatemala, Honduras, Indien, Indonesien, Islamische Republik Iran,



Irland, Island, Italien, Jamaika, Japan, Kanada, Katar, Republik Korea, Kroatien, Kuba, Kuwait, Lettland, Libanon, Litauen, Malaysia, Mexiko, Mosambik, Myanmar, Namibia, Nicaragua, Nigeria, Norwegen, Österreich, Oman, Panama, Philippinen, Polen, Portugal, Rumänien, Russische Föderation, Saint Vincent und die Grenadinen, Saudi-Arabien, Schweiz, Serbien und Montenegro, Simbabwe, Spanien, Arabische Republik Syrien, Thailand, Tunesien, Türkei, Ukraine, Ungarn, Venezuela, Vereinigte Arabische Emirate, Vereinigte Staaten, Vereinigtes Königreich, Zypern.

*Arbeitgeberverbände:* EFE (Eritrea), ESA/Estnischer Fischerverband (Estland), COHEP (Honduras), CCIAB, CCIAS (Libanon), NEF (Namibia), ANDELAIPP (Panama), ECOT (Thailand), ECA (Trinidad und Tobago), USCIB (Vereinigte Staaten).

*Arbeitnehmerverbände:* GTUWA (Ägypten), CCUOMM, CGT, SOMU, UMAFLUP (Argentinien), CGT (Brasilien), SiD (Dänemark), Gewerkschaft der Fischereiarbeiter Estlands (Estland), CSG (Gabun), MDU (Ghana), SLIMAPG (Guinea), KPI (Indonesien), JSU (Japan), CAW-Canada, UFAWU-CAW (Kanada), UNIMPESCOL (Kolumbien), FKSU (Republik Korea), PPDIV (Kroatien), FTUS (Libanon), CDT (Marokko), NUNW (Namibia), APOM (Panama), NSZZ Solidarnosc, PSU, ZZMiR (Polen), CNS Cartel Alfa (Rumänien), RPRRKh (Russische Föderation), SGB (Schweiz), SALFU (Sierra Leone), UFFC (Sri Lanka), SWTUF (Sudan), NCTL (Thailand), NATUC (Trinidad und Tobago), TUC (Vereinigtes Königreich).

*Sonstige:* CCE (Belgien), AGCI PESCA, Confcooperative (Italien), ICMA, ICSF.

#### *Mutterschaftsleistungen*

*Regierungen:* 53. Ägypten, Algerien, Argentinien, Bangladesch, Belgien, Benin, Brasilien, Bulgarien, Deutschland, Ecuador, El Salvador, Eritrea, Estland, Frankreich, Honduras, Indonesien, Islamische Republik Iran, Irland, Island, Italien, Jamaika, Japan, Kanada, Republik Korea, Kroatien, Kuba, Kuwait, Libanon, Mauritius, Mexiko, Mosambik, Namibia, Nicaragua, Nigeria, Norwegen, Österreich, Oman, Panama, Philippinen, Polen, Portugal, Russische Föderation, Serbien und Montenegro, Spanien, Thailand, Tunesien, Türkei, Ukraine, Ungarn, Venezuela, Vereinigte Arabische Emirate, Vereinigtes Königreich, Zypern.

*Arbeitgeberverbände:* EFE (Eritrea), ESA/Estnischer Fischerverband (Estland), COHEP (Honduras), CCIAB (Libanon), ANDELAIPP (Panama), ECOT (Thailand), ECA (Trinidad und Tobago).

*Arbeitnehmerverbände:* GTUWA (Ägypten), CCUOMM, CGT, SOMU, UMAFLUP (Argentinien), CGT (Brasilien), SiD (Dänemark), Gewerkschaft der

Fischereiarbeiter Estlands (Estland), CSG (Gabun), MDU (Ghana), KPI (Indonesien), JSU (Japan), CAW-Canada, UFAWU-CAW (Kanada), UNIMPESCOL (Kolumbien), FKSU (Republik Korea), PPDIV (Kroatien), FTUS (Libanon), CDT (Marokko), NUNW (Namibia), NSZZ Solidarnosc, PSU, ZZMiR (Polen), CNS Cartel Alfa (Rumänien), RPRRKh (Russische Föderation), SGB (Schweiz), SWTUF (Sudan), NCTL (Thailand), NATUC (Trinidad und Tobago), TUC (Vereinigtes Königreich).

*Sonstige:* CCE (Belgien), AGCI PESCA, Confcooperative (Italien), ICMA, ICSF.

#### *Leistungen bei Invalidität*

*Regierungen:* 62. Ägypten, Algerien, Argentinien, Bangladesch, Belgien, Benin, Brasilien, Bulgarien, Burundi, Deutschland, Ecuador, El Salvador, Eritrea, Estland, Frankreich, Guatemala, Honduras, Island, Indien, Indonesien, Islamische Republik Iran, Irland, Italien, Jamaika, Japan, Kanada, Republik Korea, Kroatien, Kuba, Kuwait, Lettland, Libanon, Litauen, Mexiko, Serbien und Montenegro, Mosambik, Myanmar, Nicaragua, Nigeria, Norwegen, Österreich, Oman, Panama, Philippinen, Polen, Portugal, Katar, Russische Föderation, Saudi-Arabien, Schweiz, Simbabwe, Spanien, Thailand, Tunesien, Türkei, Ukraine, Ungarn, Vereinigte Arabische Emirate, Venezuela, Vereinigte Staaten, Vereinigtes Königreich, Zypern,.

*Arbeitgeberverbände:* EFE (Eritrea), ESA/Estnischer Fischerverband (Estland), COHEP (Honduras), CCIAB (Libanon), NEF (Namibia), ANDELAIPP (Panama), ECOT (Thailand), ECA (Trinidad und Tobago).

*Arbeitnehmerverbände:* GTUWA (Ägypten), CCUOMM, CGT, SOMU, UMAFLUP (Argentinien), CGT (Brasilien), SiD (Dänemark), Gewerkschaft der Fischereiarbeiter Estlands (Estland), CSG (Gabun), MDU (Ghana), SLIMAPG (Guinea), KPI (Indonesien), JSU (Japan), CAW-Canada, UFAWU-CAW (Kanada), UNIMPESCOL (Kolumbien), FKSU (Republik Korea), PPDIV (Kroatien), FTUS (Libanon), CDT (Marokko), NUNW (Namibia), APOM (Panama), NSZZ Solidarnosc, PSU, ZZMiR (Polen), CNS Cartel Alfa (Rumänien), RPRRKh (Russische Föderation), SGB (Schweiz), SWTUF (Sudan), NCTL (Thailand), NATUC (Trinidad und Tobago), TUC (Vereinigtes Königreich).

*Sonstige:* CCE (Belgien), AGCI PESCA, Confcooperative (Italien), ICMA, ICSF.

#### *Leistungen an Hinterbliebene*

*Regierungen:* 55. Ägypten, Algerien, Argentinien, Bangladesch, Belgien, Benin, Brasilien, Bulgarien, Burundi, Deutschland, Ecuador, El Salvador, Eri-

tre, Estland, Frankreich, Indonesien, Islamische Republik Iran, Irland, Island, Italien, Jamaika, Japan, Kanada, Republik Korea, Kroatien, Kuba, Kuwait, Libanon, Mexiko, Mosambik, Namibia, Nicaragua, Nigeria, Norwegen, Österreich, Oman, Panama, Philippinen, Polen, Portugal, Russische Föderation, Saint Vincent und die Grenadinen, Serbien und Montenegro, Simbabwe, Spanien, Arabische Republik Syrien, Thailand, Tunesien, Türkei, Ukraine, Venezuela, Vereinigte Arabische Emirate, Vereinigte Staaten, Vereinigtes Königreich, Zypern.

*Arbeitgeberverbände:* EFE (Eritrea), CCIAB (Libanon), ANDELAIPP (Panama), ECOT (Thailand), ECA (Trinidad und Tobago), USCIB (Vereinigte Staaten).

*Arbeitnehmerverbände:* GTUWA (Ägypten), CCUOMM, CGT, SOMU, UMAFLUP (Argentinien), CGT (Brasilien), SiD (Dänemark), Gewerkschaft der Fischereiarbeiter Estlands (Estland), CSG (Gabun), MDU (Ghana), SLIMAPG (Guinea), KPI (Indonesien), JSU (Japan), CAW-Canada, UFAWU-CAW (Kanada), UNIMPESCOL (Kolumbien), FKSU (Republik Korea), PPDIV (Kroatien), FTUS (Libanon), CDT (Marokko), NUNW (Namibia), NSZZ Solidarnosc, PSU, ZZMiR (Polen), CNS Cartel Alfa (Rumänien), RPRRKh (Russische Föderation), SGB (Schweiz), SALFU (Sierra Leone), UFFC (Sri Lanka), SWTUF (Sudan), NCTL (Thailand), NATUC (Trinidad und Tobago), TUC (Vereinigtes Königreich).

*Sonstige:* CCE (Belgien), AGCI PESCA, Confcooperative (Italien), ICMA, ICSF.

#### *Leistungen bei Arbeitslosigkeit*

*Regierungen:* 47. Ägypten, Algerien, Argentinien, Belgien, Benin, Brasilien, Bulgarien, Burundi, Ecuador, El Salvador, Eritrea, Estland, Guatemala, Indonesien, Islamische Republik Iran, Irland, Island, Italien, Jamaika, Japan, Kanada, Republik Korea, Kroatien, Kuba, Kuwait, Libanon, Mauritius, Mosambik, Nigeria, Norwegen, Österreich, Panama, Philippinen, Polen, Portugal, Russische Föderation, Serbien und Montenegro, Schweiz, Simbabwe, Spanien, Türkei, Ukraine, Venezuela, Vereinigte Arabische Emirate, Vereinigte Staaten, Vereinigtes Königreich, Zypern.

*Arbeitgeberverbände:* EFE (Eritrea), CCIAB (Libanon), ECOT (Thailand), USCIB (Vereinigte Staaten).

*Arbeitnehmerverbände:* GTUWA (Ägypten), CCUOMM, CGT, SOMU, UMAFLUP (Argentinien), CGT (Brasilien), SiD (Dänemark), Gewerkschaft der Fischereiarbeiter Estlands (Estland), CSG (Gabun), MDU (Ghana), KPI (Indonesien), JSU (Japan), CAW-Canada, UFAWU-CAW (Kanada), UNIMPESCOL (Kolumbien), FKSU (Republik Korea), FTUS (Libanon), CDT (Marokko),

NUNW (Namibia), NSZZ Solidarnosc, PSU, ZZMiR (Polen), CNS Cartel Alfa (Rumänien), RPRRKh (Russische Föderation), SGB (Schweiz), SWTUF (Sudan), NATUC (Trinidad und Tobago), TUC (Vereinigtes Königreich).

*Sonstige:* CCE (Belgien), AGCI PESCA, Confcooperative (Italien), ICMA, ICSF.

#### *Familienleistungen*

*Regierungen:* 49. Ägypten, Algerien, Argentinien, Belgien, Benin, Brasilien, Bulgarien, Burundi, Deutschland, Ecuador, El Salvador, Eritrea, Estland, Frankreich, Guatemala, Honduras, Indonesien, Islamische Republik Iran, Irland, Island, Italien, Jamaika, Kanada, Kroatien, Kuba, Kuwait, Libanon, Mauritius, Mexiko, Mosambik, Nicaragua, Nigeria, Norwegen, Österreich, Panama, Philippinen, Polen, Portugal, Russische Föderation, Saint Vincent und die Grenadinen, Serbien und Montenegro, Spanien, Thailand, Tunesien, Türkei, Ukraine, Venezuela, Vereinigtes Königreich, Zypern.

*Arbeitgeberverbände:* EFE (Eritrea), COHEP (Honduras), CCIAB (Libanon), ECA (Trinidad und Tobago).

*Arbeitnehmerverbände:* CCUOMM, CGT, SOMU, UMAFLUP (Argentinien), CGT (Brasilien), SiD (Dänemark), GTUWA (Ägypten), Gewerkschaft der Fischereiarbeiter Estlands (Estland), CSG (Gabun), MDU (Ghana), SLIMAPG (Guinea), KPI (Indonesien), JSU (Japan), CAW-Canada, UFAWU-CAW (Kanada), UNIMPESCOL (Kolumbien), PPDIV (Kroatien), FTUS (Libanon), CDT (Marokko), NUNW (Namibia), NSZZ Solidarnosc, PSU, ZZMiR (Polen), CNS Cartel Alfa (Rumänien), RPRRKh (Russische Föderation), SGB (Schweiz), SWTUF (Sudan), NATUC (Trinidad und Tobago), TUC (Vereinigtes Königreich).

*Sonstige:* CCE (Belgien), AGCI PESCA, Confcooperative (Italien), ICMA, ICSF.

#### *Kommentare*

*Ägypten.* Angesichts der aufreibenden Arbeit an Bord von Fischereifahrzeugen und der Häufigkeit von Unfällen benötigen Fischer und ihre Familien Unterstützung.

*Brasilien.* Leistungen an Hinterbliebene sollten nur dort gewährt werden, wo das innerstaatliche Recht keine Leistungen bei Arbeitslosigkeit oder Arbeitsunfällen/Berufskrankheiten vorsieht.

*Costa Rica.* Das INS stimmt allen Vorschlägen mit Ausnahme der Leistungen bei Arbeitslosigkeit zu.

*Fidschi.* Die Leistungen der Sozialen Sicherheit sollten denen der anderen Arbeitnehmer in dem Land entsprechen, in dem das Fahrzeug registriert ist.

*Frankreich.* In Frankreich ist die soziale Absicherung der Seeleute durch verschiedene Versicherungen gewährleistet, die Unfall, Krankheit, Mutterschaft, Invalidität, Sterbefall und Rente abdecken; ferner wird Kindergeld gezahlt. Für Leistungen bei Arbeitslosigkeit gibt es ein separates System.

*Honduras.* COHEP: Die Arbeitnehmer sollten die Beiträge zahlen, dank derer sie Anspruch auf Soziale Sicherheit haben. Diese Möglichkeit sollte auch selbständig Erwerbstätigen geboten werden.

*Irland.* Die HSA stimmt im Hinblick auf ärztliche Betreuung, Leistungen bei Alter, Leistungen bei Arbeitsunfällen und Berufskrankheiten sowie Familienleistungen zu.

*Italien.* Confcooperative: Um Gleichbehandlung mit anderen Arbeitnehmern auf See sicherzustellen.

*Jamaika.* Leistungen bei Alter sollten auf den Beschäftigungsbedingungen basieren. Die Leitlinien sollten allgemein gehalten sein und die Verhältnisse in den Entwicklungsländern berücksichtigen.

*Japan.* Das Übereinkommen sollte die Leistungen klassifizieren. Der Begriff der „Familienleistung“ ist unklar.

*Katar.* Andere Leistungen als diejenigen im Zusammenhang mit Arbeitsunfällen und Berufskrankheiten dürfen Arbeitnehmern an Bord von Fischereifahrzeugen – und insbesondere Ausländern (z.B. Wanderarbeitnehmern) – nicht gewährt werden.

*Kroatien.* PPDIV: Leistungen bei Arbeitslosigkeit sind abhängig von der auf See verbrachten Zeit.

*Libanon.* FTUS: Arbeitnehmer im Fischereisektor haben im Winter aufgrund der Bedingungen auf See keine Einkünfte.

*Mauritius.* In die Empfehlung sollten nur die Leistungen bei Krankheit, Mutterschaft und Arbeitslosigkeit sowie die Familienleistungen aufgenommen werden; die anderen Leistungen sollten in das Übereinkommen aufgenommen werden.

*Norwegen.* Aufgrund der Gefährlichkeit der Fischerei sind Leistungen im Todesfall, bei Krankheit und bei Arbeitsunfällen und Berufskrankheiten für Fischer und ihre Familien besonders wichtig. Norwegen verfügt über ein besonderes System der Sozialen Sicherheit für Fischer: Der Großteil ihrer Sozialleistungen wird aus einer „Produktgebühr“ finanziert. In Norwegen wird daran gearbeitet, Fischern die Sozialleistungen zu gewähren, auf die andere Arbeitnehmer Anspruch haben.

*Oman.* Das Ministerium für Landwirtschaft und Fischerei stimmt allen Leistungen zu.

*Philippinen.* Fischereifahrzeuge, die im Einsatzgebiet „E“ tätig sind, sollten jedoch ausgenommen werden.

*Portugal.* Ärztliche Betreuung könnte im Rahmen des staatlichen Gesundheitsdienstes oder des Systems der Sozialen Sicherheit geboten werden.

*Spanien.* Zusätzliche Leistungen sollten im Fall von Arbeitsunfällen gewährt werden, die unmittelbar auf mangelnde AS-Maßnahmen zurückzuführen sind.

*Vereinigte Staaten.* USCIB: Fischereiarbeitnehmer, die Sozialabgaben zahlen, sollten Anspruch auf die gleichen Leistungen haben wie andere Arbeitnehmer. In den Vereinigten Staaten wird die ärztliche Betreuung von privaten Versicherungen gedeckt; es besteht keine Versicherungspflicht. Leistungen bei Alter richten sich nach den Anspruchskriterien des jeweiligen Bundesstaats. Anspruch auf Leistungen bei Arbeitsunfällen und Berufskrankheiten sollte lediglich in dem Umfang bestehen, wie er in der innerstaatlichen Gesetzgebung und Praxis vorgesehen ist. Mutterschaftsleistungen werden nur im Rahmen privater Arbeitsunfähigkeitsversicherungen gezahlt. Leistungen bei Arbeitslosigkeit werden gewährt, wenn die Anspruchskriterien nach der innerstaatlichen Gesetzgebung und Praxis erfüllt sind. Leistungen bei Krankheit und Invalidität sowie Familienleistungen werden nicht gezahlt.

*Vereinigtes Königreich.* Die „Leistungen bei Arbeitsunfällen“ würden nur den Fischern geboten, die unselbständig Erwerbstätige und infolgedessen nicht im gleichem Umfang gedeckt sind wie Seeleute. Das britische System der Leistungen bei Arbeitsunfällen erfaßt keine selbständig Erwerbstätigen, und dies gilt auch für fanganteilmäßig entlohnte Fischer.

*ICMA.* Da die meisten Besatzungsmitglieder von Fischereifahrzeugen nicht verpflichtet sind, Handelsmarineausweise zu besitzen, und da sie folglich auch nicht die Ausbildung erhalten, die zahlreiche Seeleute der Handelsmarine absolvieren, sind sie im allgemeinen nicht über ihre Rechte und Leistungsansprüche informiert.

Die große Mehrheit der Staaten (72) war sich darin einig, daß die Empfehlung Leitlinien über die Soziale Sicherheit von Personen, die an Bord von Fischereifahrzeugen arbeiten, enthalten sollte. Einige erklärten, daß diese Angelegenheit der innerstaatlichen Gesetzgebung des Flaggenstaats überlassen bleiben sollte, daß die Normen der Sozialen Sicherheit bereits auf den Fischereisektor anwendbar seien oder daß Fischereiarbeiter in der gleichen Weise behandelt werden sollten wie andere Beschäftigtenkategorien. Es gab unterschiedliche Grade der Unterstützung für ärztliche Betreuung (63), Leistungen bei Krankheit (61), bei Alter (57), bei Arbeitsunfällen und Berufskrankheiten (66), bei Mutterschaft (53), bei Invalidität (56), an Hinterbliebene (55), bei Arbeitslosigkeit (47) und Familienleistungen (49). Viele unterstrichen in Anbetracht der dem

Fischereisektor eigenen Gefahren insbesondere die Bedeutung von Leistungen bei Arbeitsunfällen und Berufskrankheiten, der ärztlichen Betreuung und an Hinterbliebene.

*Punkt 69* sieht Leitlinien zu den Mitteln vor, mit deren Hilfe die Mitgliedstaaten Fortschritte bei der schrittweisen Ausdehnung des Schutzes durch die Soziale Sicherheit auf alle Fischer messen könnten. *Punkt 70* ist dem Übereinkommen Nr. 102, Artikel 38, und dem Übereinkommen Nr. 121, Artikel 9(3), entnommen. *Punkt 71* ist dem Übereinkommen Nr. 102, Artikel 70, und dem Übereinkommen Nr. 121, Artikel 23, entnommen. *Punkt 72* sieht Leitlinien zum Schutz der Rechte ausländischer Fischer vor, die auf Fahrzeugen arbeiten, die unter der Flagge eines Mitgliedstaats fahren.

#### C10. VERZEICHNIS VON PERSONEN, DIE AN BORD VON FISCHEREIFAHRZEUGEN ARBEITEN

**Fr. C10 a)** *Sollte die Empfehlung Bestimmungen über die Führung eines Verzeichnisses von Personen, die an Bord von Fischereifahrzeugen arbeiten, durch die zuständige Stelle enthalten?*

*Bejahend*

*Regierungen:* 67. Ägypten, Algerien, Argentinien, Bahrain, Bangladesch, Belarus, Belgien, Benin, Brasilien, Bulgarien, Burundi, China, Costa Rica, Deutschland, Ecuador, El Salvador, Eritrea, Estland, Fidschi, Frankreich, Griechenland, Guatemala, Honduras, Indien, Indonesien, Islamische Republik Iran, Irland, Island, Italien, Jamaika, Katar, Republik Korea, Kroatien, Kuba, Kuwait, Lettland, Libanon, Litauen, Malaysia, Mauritius, Mexiko, Mosambik, Myanmar, Namibia, Nicaragua, Nigeria, Norwegen, Österreich, Oman, Philippinen, Polen, Portugal, Russische Föderation, Saint Vincent und die Grenadinen, Saudi-Arabien, Schweiz, Serbien und Montenegro, Simbabwe, Spanien, Arabische Republik Syrien, Tunesien, Türkei, Ukraine, Ungarn, Venezuela, Vereinigte Arabische Emirate, Zypern.

*Arbeitgeberverbände:* CAPeCA/CALAPA/CAPA (Argentinien), EFE (Eritrea), ESA/Estnischer Fischerverband (Estland), MEDEF (Frankreich), COHEP (Honduras), LEC (Lettland), CCIAB, CCIAS (Libanon), NEF (Namibia), ANDELAIPP (Panama), EMCOZ (Simbabwe), ECA (Trinidad und Tobago).

*Arbeitnehmerverbände:* GTUWA (Ägypten), CCUOMM, CGT, SOMU, UMAFLUP (Argentinien), CGT (Brasilien), SiD (Dänemark), Gewerkschaft der Fischereiarbeiter Estlands (Estland), CSG (Gabun), MDU (Ghana), KPI (Indonesien), JSU (Japan), CAW-Canada, UFAWU-CAW (Kanada), UNIMPESCOL

(Kolumbien), FKSU (Republik Korea), PPDIV (Kroatien), CDT (Marokko), NUNW (Namibia), APOM (Panama), NSZZ Solidarnosc, PSU, ZZMiR (Polen), Bund der Gewerkschaften des Fischereisektors (Portugal), CNS Cartel Alfa (Rumänien), RPRRKh (Russische Föderation), SALFU (Sierra Leone), UFFC (Sri Lanka), NCTL (Thailand), NATUC (Trinidad und Tobago), TUC (Vereinigtes Königreich).

*Sonstige:* CCE (Belgien), AGCI PESCA, Confcooperative (Italien), ICMA, ICSF.

#### *Verneinend*

*Regierungen:* 10. Australien, Dänemark, Finnland, Japan, Neuseeland, Niederlande, Rumänien, Schweden, Trinidad und Tobago, Vereinigtes Königreich.

*Arbeitgeberverbände:* ECOT (Thailand), USCIB (Vereinigte Staaten).

*Arbeitnehmerverbände:* Bund der Wasserwegtransportarbeiter Estlands (Estland), FTUS (Libanon).

*Sonstige:* PVIS (Niederlande).

#### *Sonstige*

*Regierungen:* 5. Kanada, Panama, Thailand, Tschechische Republik, Vereinigte Staaten.

*Arbeitnehmerverbände:* SLIMAPG (Guinea), SGB (Schweiz), SWTUF (Sudan).

#### *Kommentare*

*Brasilien, Burundi, Fidschi, COHEP (Honduras), Katar, Mosambik, Portugal, Spanien, TUC (Vereinigtes Königreich)* sind der Auffassung, daß dies von wesentlicher Bedeutung für diejenigen Behörden ist, welche für die Überwachung der Sicherheit, die Arbeitsaufsicht auf Fischereifahrzeugen und die Kontrolle der Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften (z.B. im Hinblick auf Gesundheit und Soziale Sicherheit) zuständig sind.

*Brasilien, Norwegen, Saudi-Arabien, Venezuela* erklären, daß Verzeichnisse die Aufstellung präziser Statistiken zur Beschäftigung in diesem Sektor erlauben.

*Algerien.* Um einen besseren Überblick über die berufliche Laufbahn von Arbeitnehmern auf See zu erhalten.

*Argentinien.* Möglichst enge Kontakte zwischen den beteiligten Behörden wären wichtig.

*CAPeCA/CALAPA/CAPA:* Ein solches Verzeichnis müßte auf dreigliedriger Grundlage geführt werden.



*Bangladesch.* Das ist zur Identifizierung von Fischern notwendig.

*Brasilien.* Ein staatliches Fischereiverzeichnis sollte Konzepten zur Förderung des Sektors dienen.

*Costa Rica.* Das INS ist der Auffassung, das Verzeichnis solle von der Hafenbehörde geführt werden.

*Estland.* Ein besonderes Verzeichnis für Fischer ist nicht notwendig, denn sie könnten in das staatliche Seeleuteregister aufgenommen werden.

*Irland.* Die Schifffahrtsaufsichtsbehörde und die HSA stimmen nicht zu.

*Japan.* Ein Verzeichnis ist nicht die einzige Methode, die an Bord befindlichen Arbeitnehmer zu schützen. Diese Bestimmung ist nicht sachdienlich, da kein Übereinkommen zu gewerblichen Fahrzeugen eine derartige Vorschrift enthält.

*Kanada.* UFAWU-CAW: Oft weiß niemand, wer sich an Bord befindet.

*Norwegen.* Es wäre sinnvoll. Die Anzahl und Identität der Fischer zu kennen, um Konzepte entwickeln zu können.

*Oman.* Ein Verzeichnis trägt dazu bei, den Berufsstand zu regulieren und Informationen über seine Probleme und Arbeitsbedingungen zu sammeln, und es erleichtert Studien und Erhebungen über die diesbezüglichen gesetzlichen Vorschriften.

*Panama.* Dies wäre fast unmöglich, da die einzige Überwachung darin besteht, die Anzahl der ausgegebenen Zulassungen je Kategorie zu kontrollieren.

*Portugal.* Um im Fall eines schweren Unfalls (z.B. Schiffbruch) Informationen über die an Bord befindlichen Personen zu haben.

*Russische Föderation.* Eine Bestimmung zur Verantwortung der Hafenverwaltung sollte aufgenommen werden.

*Saudi-Arabien.* Um Sicherheitsaspekte gebührend zu berücksichtigen und um bei Problemen zwischen Fischern und Arbeitgebern die Verzeichnisse zu konsultieren.

*Sri Lanka.* UFFC: Fahrzeuge der Kategorien „D“ und „E“ sollten ausgenommen werden.

*Sudan.* SWTUF: Solche Verzeichnisse werden insbesondere im Hinblick auf Notfälle und auf ärztliche Betreuung geführt.

*Vereinigtes Königreich.* Eine Liste der Personen mit Befähigungsnachweis sollte geführt werden.

*Ansichten, die von mehreren Arbeitnehmersverbänden vertreten werden:* CCUOMM, CGT, SOMU, UMAFLUP (Argentinien), SiD (Dänemark), MDU (Ghana), KPI (Indonesien), UNIMPESCOL (Kolumbien), JSU (Japan), PSU (Polen), RPRRKh (Russische Föderation), SALFU (Sierra Leone), TUC (Vereinigtes Königreich): Dies ist von entscheidender Bedeutung für die Planung des Arbeitskräfteeinsatzes.

*ICMA.* Fischereifahrzeuge heuern oft Personen an, die weder ausgebildet noch qualifiziert sind. Diese Praxis erhöht für sie und ihre Kollegen die Gefahr von Arbeitsunfällen und tödlichen Unfällen.

Die Mehrheit der Staaten (67) gab an, daß die Empfehlung Bestimmungen über die Führung eines Verzeichnisses von Personen, die an Bord von Fischereifahrzeugen arbeiten, durch die zuständige Stelle enthalten sollte. Unter anderem wurden folgende Gründe für die Führung eines solchen Verzeichnisses angeführt: es würde eine bessere Verfolgung des beruflichen Werdegangs registrierter Arbeitnehmer in der Seeschifffahrt ermöglichen; es könnte dazu dienen, den betreffenden Sektor zu fördern, Statistiken zu erheben und Gesundheit und Sicherheit zu überwachen; für Sicherheitszwecke; Studien über die Arbeit im Fischereisektor zu erleichtern; und die Einstellung nicht ausgebildeter und nicht qualifizierter Personen zu kontrollieren. In einigen Antworten wurde festgestellt, daß ein solches Register überflüssig oder unzweckmäßig wäre oder nicht umgesetzt werden könnte. Andere gaben an, daß die Fischer in das innerstaatliche Seeleuteregister aufgenommen werden könnten. Es wurde darauf hingewiesen, daß im Fall eines Unfalls Informationen über die an Bord befindlichen Personen vorhanden sein sollten.

Das Amt stellt fest, daß eine Bestimmung über die Führung eines Verzeichnisses der Fischer mehrheitlich unterstützt wurde. Die Dreigliedrige Sachverständigentagung über Arbeitsnormen für den Fischereisektor hatte ebenfalls eine eingeschränkte Unterstützung für die Aufnahme einer solchen Bestimmung zum Ausdruck gebracht. Hinsichtlich ihres Zwecks sind jedoch Bedenken geäußert worden. Das Amt war der Auffassung, daß es für die Führung eines solchen Verzeichnisses zahlreiche Gründe geben könnte, die überwiegend in den Antworten genannt wurden. Nach weiterer Überlegung hat es keine eigenständige Bestimmung über solche Verzeichnisse vorgeschlagen, da es zweckmäßiger ist, dies in gesonderten Teilen des vorgeschlagenen Übereinkommens oder der vorgeschlagenen Empfehlung zu behandeln, hat aber eine Bestimmung (*Punkt 27*) in das Übereinkommen aufgenommen, wonach das Fahrzeug verpflichtet wäre, ein Verzeichnis der an Bord befindlichen Fischer mitzuführen, wobei eine Kopie an Land übermittelt werden müßte. Dies dürfte für Sicherheits- und Rettungszwecke und für die Kontaktierung von Personen an Land (z.B. Ärzte oder Angehörige) bei Notfällen auf See unbedingt erforderlich sein.

## C11. FISCHEREIBEOBACHTER

**Fr. C11 a)** *Sollte die Empfehlung Leitlinien über die Arbeitsbedingungen von Fischereibeobachtern an Bord von Fischereifahrzeugen enthalten?*

*Bejahend*

*Regierungen:* 54. Ägypten, Algerien, Argentinien, Bahrain, Bangladesch, Benin, Brasilien, Bulgarien, Burundi, Ecuador, El Salvador, Eritrea, Estland, Griechenland, Guatemala, Indonesien, Islamische Republik Iran, Irland, Island, Jamaika, Japan, Kanada, Katar, Kroatien, Kuwait, Libanon, Litauen, Mauritius, Mosambik, Myanmar, Namibia, Neuseeland, Nicaragua, Nigeria, Norwegen, Oman, Philippinen, Polen, Portugal, Rumänien, Russische Föderation, Saint Vincent und die Grenadinen, Serbien und Montenegro, Simbabwe, Spanien, Arabische Republik Syrien, Thailand, Trinidad und Tobago, Tunesien, Ukraine, Ungarn, Vereinigte Arabische Emirate, Vereinigte Staaten, Vereinigtes Königreich.

*Arbeitgeberverbände:* EFE (Eritrea), ESA/Estnischer Fischerverband (Estland), COHEP (Honduras), CCIAB (Libanon), NEF (Namibia), ANDELAIPP (Panama), EMCOZ (Simbabwe), ECA (Trinidad und Tobago), USCIB (Vereinigte Staaten).

*Arbeitnehmerverbände:* GTUWA (Ägypten), CCUOMM, SOMU (Argentinien), CGT (Brasilien), Gewerkschaft der Fischereiarbeiter Estlands/Bund der Wasserwegtransportarbeiter Estlands (Estland), CSG (Gabun), SLIMAPG (Guinea), CAW-Canada, UFAWU-CAW (Kanada), PPDIV (Kroatien), CDT (Marokko), NUNW (Namibia), APOM (Panama), ZZMiR (Polen), Bund der Gewerkschaften des Fischereisektors (Portugal), RPRRKh (Russische Föderation), SGB (Schweiz), UFFC (Sri Lanka), SWTUF (Sudan), NATUC (Trinidad und Tobago).

*Sonstige:* AGCI PESCA (Italien), ICMA.

*Verneinend*

*Regierungen:* 22. Australien, Belarus, Belgien, China, Deutschland, Fidschi, Finnland, Frankreich, Honduras, Indien, Italien, Republik Korea, Kuba, Lettland, Malaysia, Mexiko, Niederlande, Saudi-Arabien, Schweden, Schweiz, Türkei, Venezuela.

*Arbeitgeberverbände:* CAPeCA/CALAPA/CAPA (Argentinien), MEDEF (Frankreich), LEC (Lettland), CCIAS (Libanon), ECOT (Thailand).

*Arbeitnehmerverbände:* CGT, UMAFLUP (Argentinien), SiD (Dänemark), MDU (Ghana), KPI (Indonesien), JSU (Japan), UNIMPESCOL (Kolumbien),

FKSU (Republik Korea), FTUS (Libanon), NSZZ Solidarnosc, PSU (Polen), CNS Cartel Alfa (Rumänien), SALFU (Sierra Leone), NCTL (Thailand), TUC (Vereinigtes Königreich).

*Sonstige:* CCE (Belgien), Confcooperative (Italien), PVIS (Niederlande), ICSF.

*Sonstige*

*Regierungen:* 6. Costa Rica, Dänemark, Österreich, Panama, Tschechische Republik, Zypern.

*Kommentare*

*Costa Rica.* Das INS stimmt zu.

*Irland.* Die Schifffahrtsaufsichtsbehörde und die HSA stimmen nicht zu.

*Libanon.* Sofern das Schiff in der ausschließlichen Wirtschaftszone eines anderen Staates im Einsatz ist.

*Panama.* Zunächst müßten die Aufgaben von Fischerei-Beobachtern festgelegt werden, denn es handelt sich um ein Übereinkommen, dessen Gegenstand die Verpflichtungen des Reeders und der Besatzung im Hinblick auf die Arbeit auf Fischereifahrzeugen sind.

**Fr. C11 b)** *Wenn ja, was sollte in diesen Leitlinien enthalten sein?*

*Ägypten, GTUWA (Ägypten), Algerien, CCUOMM (Argentinien), Bulgarien, El Salvador, Jamaika, Japan, Katar, Oman, Philippinen, Portugal, Spanien, SWTUF (Sudan), Trinidad und Tobago, ICMA* schlagen Leitlinien zur Unterkunft vor.

*GTUWA (Ägypten), Bahrain, EFE (Eritrea), Katar, CDT (Marokko), Oman, Serbien und Montenegro, Simbabwe, Spanien, Thailand, Trinidad und Tobago* befürworten Leitlinien zum Arbeitsschutz.

*Algerien, Bahrain, Ecuador, Indien, Kanada, Nigeria, ANDELAIPP (Panama), Russische Föderation, SALFU (Sierra Leone), SWTUF (Sudan)* schlagen Leitlinien zu den Rechten, Zuständigkeiten und Befugnissen vor, welche sich aus ihren Funktionen und/oder Aufgaben und Pflichten ergeben, damit es nicht zu einer Beeinträchtigung der Arbeit an Bord kommt.

*Algerien, Bulgarien, Oman, Portugal, Spanien, Trinidad und Tobago* schlagen Leitlinien zu Nahrungsmitteln und Wasser vor.

*Bahrain, Myanmar, Nigeria, Serbien und Montenegro, Trinidad und Tobago* empfehlen Leitlinien zu Leistungen der Sozialen Sicherheit und Zulagen.

*Indien, Philippinen, Sierra Leone* schlagen Leitlinien zum Entgelt vor.

*Bahrain.* Ärztliche Untersuchung, Qualifikationen.

*Bulgarien.* Ärztliche Betreuung.

*Eritrea.* EFE: Arbeitszeit, Krankenurlaub, Jahresurlaub, Urlaub aus familiären Gründen, Feiertage.

*Gabun.* CSG: Es ist sicherzustellen, daß die Beobachter keine ansteckenden Krankheiten haben und daß ihre Arbeitskleidung desinfiziert wird, bevor sie an Bord gehen.

*Guinea.* SLIMAPG: Arbeitszeit, Zeitpunkt und Ort der Tätigkeit.

*Mosambik.* Instrumente und Ausrüstung, welche den Beobachtern erlauben, ihre Tätigkeit mit Erfolg zu verrichten.

*Neuseeland.* Die Beobachter sollten bei ihrer Arbeit nicht behindert werden; sie sollten respektvoll und höflich behandelt werden.

*Oman.* Ärztliche Betreuung.

*Panama.* APOM: Regelmäßiger Sehtest durch die zuständige Behörde.

*Portugal.* Geeignete individuelle Schutzausrüstung.

*Serbien und Montenegro.* Verträge.

*Spanien.* Ärztliche Betreuung, Rettungsvorkehrungen, Sicherheit, Verpflegung und Unterkünfte.

*Sudan.* SWTUF: Anreize, Überstunden- und Reisezulagen.

*Vereinigte Arabische Emirate.* Zusätzliches Entgelt für zusätzliche Arbeit.

*Vereinigte Staaten.* USCIB: Schutz bei der Ausführung ihrer Arbeit vor Behinderung und Belästigung durch Besatzungsmitglieder.

*ICMA.* Einführung in die Fischfangtätigkeit auf der Art von Fahrzeug, auf der sie tätig sein werden.

### *Kommentare*

CGT (Brasilien), COHEP (Honduras), *Jamaika, Mauritius, Neuseeland, Norwegen, Oman, Serbien und Montenegro, Vereinigtes Königreich*, USCIB (Vereinigte Staaten): Fischerei-Beobachter sollten auf Fischereifahrzeugen zumindest die gleichen Rechte und die gleichen Arbeits- und Lebensbedingungen genießen wie Besatzungsmitglieder.

*Brasilien*. Sie sollten ähnliche Bestimmungen enthalten wie das UNCLOS-Übereinkommen.

*Irland*. Die Beobachter sollten eine Sicherheits-Checkliste ausfüllen, auf der die Sicherheitsausrüstung, die sozialen Einrichtungen, die Notausrüstung usw. vermerkt werden, damit für einen bestimmten Zeitraum nur Fahrzeuge mit guten Sicherheitsstandards für Erhebungen ausgewählt werden.

*Libanon*. Die Leitlinien sollten das UNCLOS-Übereinkommen und den Schutz der Meeresumwelt berücksichtigen, in der der Fischfang stattfindet. Der Küstenstaat sollte die Tätigkeit überwachen.

*Norwegen*. Personen, die für kürzere oder längere Zeit an Bord arbeiten, sollten durch die Sicherheitsbestimmungen erfaßt werden. Der Kapitän und die Besatzung sollten die Anwesenheit von Beobachtern vorbereiten. Die Leitlinien sollten vorrangig auf die Frage eingehen, wie sicherzustellen ist, daß Beobachter die bestmöglichen Arbeitsbedingungen haben und einen effektiven Beitrag zur regulären Fischereitätigkeit leisten können.

*Vereinigte Staaten*. Solche Leitlinien sollten sich weniger mit den Pflichten der Fischereiarbeitnehmer als vielmehr jenen der Fischerei-Beobachter befassen.

Die Mehrheit der Staaten (54) gab an, daß die Empfehlung Leitlinien über die Arbeitsbedingungen von Fischerei-Beobachtern an Bord von Fischereifahrzeugen enthalten sollte. In einer beträchtlichen Anzahl von Antworten wurde dies jedoch abgelehnt. Es wurde angeregt, daß solche Leitlinien sich auf folgendes erstrecken könnten: Rechte und Pflichten, Unterkunft, Lebensmittel und Wasser, Arbeitsschutz, Soziale Sicherheit, ärztliche Untersuchung, Qualifikationen, Arbeitszeit, Urlaub, Schutz vor Einmischung bei der Wahrnehmung ihrer Aufgaben und Vertrautmachung mit Fischereitätigkeiten.

Auf der Dreigliedrigen Sachverständigentagung über Arbeitsnormen für den Fischereisektor sprachen sich die Arbeitnehmervertreter allgemein dafür aus, Fischereibeobachtern einen angemessenen Schutz und eine angemessene Sicherheitsausbildung zu gewähren, um sicherzustellen, daß sie keine Gefahr für die Besatzung darstellen, während die Arbeitgebervertreter hervorhoben, daß die Beobachter keine Bindungen an die Arbeitgeber hätten und nicht erfaßt werden sollten. Mehrere Regierungsvertreter waren ebenfalls der Auffassung, daß eine

eindeutige Definition des Begriffs „Fischereibeobachter“ vorgesehen werden sollte. In Anbetracht der vorstehenden Ausführungen hat das Amt keine gesonderte Bestimmung über Fischereibeobachter aufgenommen, hat aber statt dessen die Bestimmungen über den Arbeitsschutz so formuliert, daß der Anwesenheit anderer Personen (die Fischereibeobachter einschließen könnten) (Punkt 64) Rechnung getragen wird, um ihnen den erforderlichen Schutz zu gewährleisten. Die Konferenz wird diese Frage vielleicht weiter erörtern wollen.

#### C12. ANWENDUNG INNERHALB DER AUSSCHLISSLICHEN WIRTSCHAFTSZONE

**Fr. 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?*

*Bejahend*

*Regierungen:* 68. Ägypten, Algerien, Argentinien, Bahrain, Bangladesch, Belarus, Belgien, Benin, Brasilien, Bulgarien, Burundi, Costa Rica, Deutschland, Ecuador, El Salvador, Eritrea, Estland, Fidschi, Frankreich, Guatemala, Honduras, Indien, Indonesien, Islamische Republik Iran, Irland, Island, Italien, Jamaika, Japan, Kanada, Katar, Republik Korea, Kroatien, Kuba, Kuwait, Lettland, Libanon, Litauen, Malaysia, Mauritius, Myanmar, Namibia, Neuseeland, Nicaragua, Niederlande, Norwegen, Oman, Panama, Philippinen, Polen, Portugal, Rumänien, Russische Föderation, Saint Vincent und die Grenadinen, Schweden, Schweiz, Serbien und Montenegro, Simbabwe, Spanien, Trinidad und Tobago, Tunesien, Türkei, Ukraine, Ungarn, Venezuela, Vereinigte Arabische Emirate, Vereinigte Staaten, Zypern.

*Arbeitgeberverbände:* CAPeCA/CALAPA/CAPA (Argentinien), EFE (Eritrea), COHEP (Honduras), CCIAB (Libanon), NEF (Namibia), ANDELAIPP (Panama), EMCOZ (Simbabwe), ECOT (Thailand), ECA (Trinidad und Tobago), USCIB (Vereinigte Staaten).

*Arbeitnehmerverbände:* GTUWA (Ägypten), CCUOMM, CGT, SOMU, UMAFLUP (Argentinien), CGT (Brasilien), SiD (Dänemark), Gewerkschaft der Fischereiarbeiter Estlands/Bund der Wasserwegtransportarbeiter Estlands (Estland), CSG (Gabun), MDU (Ghana), SLIMAPG (Guinea), KPI (Indonesien), JSU (Japan), CAW-Canada, UFAWU-CAW (Kanada), UNIMPESCOL (Kolumbien), FKSU (Republik Korea), PPDIV (Kroatien), NUNW (Namibia), APOM (Panama), NSZZ Solidarnosc, PSU, ZZMiR (Polen), Bund der Gewerkschaften des Fischereisektors (Portugal), CNS Cartel Alfa (Rumänien), RPRRKh

(Russische Föderation), SGB (Schweiz), SALFU (Sierra Leone), UFFC (Sri Lanka), SWTUF (Sudan), NCTL (Thailand), NATUC (Trinidad und Tobago), TUC (Vereinigtes Königreich).

*Sonstige:* CCE (Belgien), AGCI PESCA, Confcooperative (Italien), PVIS (Niederlande), ICMA, ICSF.

#### *Verneinend*

*Regierungen:* 4. Australien, China, Mexiko, Arabische Republik Syrien.

*Arbeitgeberverbände:* ESA/Estnischer Fischerverband (Estland), LEC (Lettland), CCIAS (Libanon).

*Arbeitnehmerverband:* FTUS (Libanon).

#### *Sonstige*

*Regierungen:* 10. Dänemark, Finnland, Griechenland, Mosambik, Nigeria, Österreich, Saudi-Arabien, Thailand, Tschechische Republik, Vereinigtes Königreich.

*Arbeitgeberverband:* MEDEF (Frankreich).

*Arbeitnehmerverband:* CDT (Marokko).

#### *Kommentare*

*Algerien.* Um eine bessere Durchsetzung der Bestimmungen des Übereinkommens sicherzustellen.

*Argentinien.* Es sollten besondere Bestimmungen aufgenommen werden, die den Arbeitnehmer nicht im Hinblick auf günstigere Bestimmungen benachteiligen.

*El Salvador.* Die Einhaltung der internationalen Normen muß vom Staat garantiert werden.

*Eritrea.* Solche Leitlinien sind notwendig, um die in ausschließlichen Wirtschaftszonen tätigen Fischereifahrzeuge zu standardisieren.

*Gabun.* CSG: Wenn ein Staat das Übereinkommen ratifiziert, dann tut er dies in der Absicht, es auf Fischereifahrzeuge in seinen Hoheitsgewässern anzuwenden.

*Guinea.* SLIMAPG: Um die Flaggenstaaten zu verpflichten, internationale Übereinkommen zu ratifizieren und einzuhalten.

*Republik Korea.* Die Hafenstaatkontrolle sollte durchgesetzt werden, um die Wirksamkeit des Übereinkommens sicherzustellen und Fischereifahrzeuge auszuschließen, die wie die GF-Fahrzeuge die Standards nicht einhalten.



*Lettland.* Der Nationale Fischereirat stimmt nicht zu.

*Libanon.* Sofern der Staat und – in Übereinstimmung mit UNCLOS und anderen internationalen Instrumenten – der betreffende Küstenstaat dieses Übereinkommen ratifiziert haben.

*Niederlande.* PVIS: Diese Staaten sollten jedoch nicht von dem Übereinkommen abweichen.

*Nigeria.* Es sollten Informationen über die Bestände, die Methoden der Ausbeutung und die bestehenden innerstaatlichen Rechtsvorschriften vorliegen.

*Norwegen.* Dies würde gewährleisten, daß das Übereinkommen von vielen Ländern ratifiziert und umgesetzt wird. Die IAO wird ermutigt zu prüfen, ob dies vorgeschrieben werden sollte, damit sich alle ausländischen Fahrzeuge ungeachtet ihrer Flagge an das Übereinkommen halten müssen, um die Genehmigung zum Fischen zu erhalten.

*Philippinen.* Dies sollte für Fischereifahrzeuge gelten, deren Eigner Ausländer sind oder deren Heimathäfen im Ausland liegen und auf denen Arbeitnehmer tätig sind, die keine Inländer sind.

*Russische Föderation.* Dies ist eine wichtige Voraussetzung für die Erhaltung der biologischen Ressourcen des Meeres und die Gewährleistung der Betriebssicherheit des Fahrzeugs sowie vorschriftsmäßiger Arbeits- und Lebensbedingungen an Bord.

*Spanien.* Dies wäre eine optimale Maßnahme, um die Einhaltung der Norm zu kontrollieren und die Arbeitsbedingungen in den verschiedenen Ländern zu harmonisieren.

*Sudan.* SWTUF: Für den Küstenstaat, der Signatarstaat ist, sollte das Übereinkommen ebenso bindend sein wie für die Fahrzeuge in seinen Hoheitsgewässern.

*Thailand.* ECOT: Im Fall des Fischfangs in der ausschließlichen Wirtschaftszone sollten eher internationale Strafmaßnahmen vorgesehen werden, damit private Schiffe nicht durch zwischenstaatliche Konflikte in Mitleidenschaft gezogen werden.

*Ansichten, die von mehreren Arbeitnehmerverbänden vertreten werden:* CCUOMM, CGT, SOMU, UMAFLUP (Argentinien), SiD (Dänemark), MDU (Ghana), KPI (Indonesien), JSU (Japan), UNIMPESCOL (Kolumbien), NSZZ Solidarnosc, PSU (Polen), SALFU (Sierra Leone), TUC (Vereinigtes Königreich): Es sollte jedoch ausdrücklich vorgesehen werden, daß dies nicht dazu führen darf, daß Fischer durch eine solche Bestimmung, welche die Anwendung günstigerer innerstaatlicher Gesetze und Vorschriften verhindert, benachteiligt werden.

*ICMA.* Dieser Gedanke könnte auch in das Übereinkommen aufgenommen werden.

Die große Mehrheit der Staaten (68) war der Auffassung, daß die Empfehlung vorsehen sollte, daß die Küstenstaaten von den Fischereifahrzeugen, denen sie Lizenzen für das Fischen in ihren ausschließlichen Wirtschaftszonen erteilen, verlangen sollten, daß sie die Normen des Übereinkommens einhalten. Es wurde auch darauf hingewiesen, daß dies der Anwendung günstigerer innerstaatlicher Rechtsvorschriften nicht entgegenstehen sollte.

Auf der Dreigliedrigen Sachverständigentagung über Arbeitsnormen für den Fischereisektor äußerten einige Arbeitgeber-Sachverständige Bedenken wegen der möglichen Aufnahme einer solchen Bestimmung, während die Arbeitnehmer-Sachverständigen und mehrere Regierungs-Sachverständige dies unterstützten. Nach Auffassung des Amtes steht *Punkt 73* nicht in Widerspruch zu den Bestimmungen von UNCLOS. Es wird sich vor der Konferenz um eine weitere Klärung dieser Fragen bemühen.

### C13. SONSTIGE FRAGEN

**Fr. C13 a)** *Geben Sie bitte an, welche sonstigen Fragen in der Empfehlung behandelt werden sollten.*

*Australien.* Das Übereinkommen sollte die vorhandenen IMO-Normen ergänzen.

*Eritrea.* EFE: Gleiche Leistungen für Beschäftigte an Land und auf See.

*Honduras.* COHEP: Das Übereinkommen sollte die Rechtsvorschriften der Küstenstaaten zur Hafenstaatkontrolle in- und ausländischer Fischereifahrzeuge harmonisieren.

*Jamaika.* Bestimmte Fischereitätigkeiten oder Fanggeräte, so etwa der Einsatz von Unterwasser- Sauerstoffgeräten.

*Libanon.* Vorbeugung von Erschöpfung während des Fischfangs; Fischergenossenschaften; fischereiwissenschaftliche Institute.

CCIAB: Umweltfragen.

*Neuseeland.* Drogen und Alkohol.

*Oman.* Verpflichtung des Staates, die Rechte der Arbeitnehmer zu wahren und die erforderlichen grundlegenden Dienstleistungen zur Verfügung zu stellen, um die Umsetzung, die Folgemaßnahmen und die Überwachung des Übereinkommens zu fördern.

*Panama.* Eine geeignete Terminologie für die Arbeit an Bord von Fischereifahrzeugen.

*Spanien.* Schaffung eines Gremiums von Amtsträgern, das die Staaten im Hinblick auf die Anwendung des neuen Übereinkommens beobachtet, berät und anleitet.

*Thailand.* ECOT: Internationale Praxis für den Fischfang in internationalen Gewässern.

*Tunesien.* Bezahlter Urlaub und Berufsausbildung.

*ICMA.* Bereitstellung von Sozialdiensten, Umschulungsmaßnahmen usw. für Fischer, die ihre Arbeit aufgrund von Maßnahmen der Fischereibewirtschaftung – nicht jedoch im Zusammenhang mit Managemententscheidungen – verlieren.

Es wurden folgende weitere Fragen vorgeschlagen, die in der Empfehlung behandelt werden sollten: Leitlinien über spezifische Fischereitätigkeiten oder spezifisches Gerät, wie der Einsatz von Unterwasser-Atemgeräten; Vermeidung übermäßiger Ermüdung; Fischereigenossenschaften; Institute für Fischereiwissenschaft; Drogen und Alkohol; Pflicht des Staates, die Arbeitnehmerrechte zu gewährleisten und die erforderlichen Grunddienste zur Unterstützung der Durchführung des neuen Übereinkommens bereitzustellen; Einsetzung eines Gremiums von Bediensteten mit der Aufgabe, die Staaten hinsichtlich der Durchführung des Übereinkommens zu beobachten, zu beraten und anzuleiten; bezahlter Urlaub; Berufsausbildung; und die Bereitstellung von Sozialdiensten und Umschulungsmaßnahmen bei Verlust des Arbeitsplatzes aufgrund von Fischereibewirtschaftungsmaßnahmen.

Das Amt hat sich in Anbetracht dessen bemüht, diesen Fragen in der Empfehlung Rechnung zu tragen.

## **VORGESCHLAGENE SCHLUSSFOLGERUNGEN**

Nachstehend werden die vorgeschlagenen Schlußfolgerungen wiedergegeben, die aufgrund der im vorliegenden Bericht zusammengefaßten und kommentierten Antworten ausgearbeitet worden sind. Sie tragen den auf der Dreigliedrigen Sachverständigentagung über Arbeitsnormen für den Fischereisektor (2. bis 4. September 2003) geäußerten Auffassungen Rechnung. Die Schlußfolgerungen wurden in der üblichen Form abgefaßt und sind dazu bestimmt, der Internationalen Arbeitskonferenz auf ihrer 92. Tagung (2004) als Grundlage für die Aussprache über den fünften Punkt ihrer Tagesordnung – eine umfassende Norm (ein Übereinkommen und eine ergänzende Empfehlung) über die Arbeit im Fischereisektor – zu dienen.

In den vorgeschlagenen Schlußfolgerungen wurden gegenüber dem Wortlaut des Fragebogens einige redaktionelle Änderungen vorgenommen, auf die in den Kommentaren des Amtes nicht im einzelnen eingegangen wird. Diese Abweichungen erklären sich aus dem Bestreben, volle Übereinstimmung zwischen den Fassungen in den verschiedenen Sprachen herzustellen und soweit wie möglich die gleiche Terminologie zu verwenden wie in den bestehenden Urkunden. Soweit möglich, hat sich das Amt auch bemüht sicherzustellen, daß die verwendeten Formulierungen denen entsprechen, die in dem vorläufigen zweiten Entwurf des konsolidierten Übereinkommens über die Arbeit in der Seeschifffahrt (KÜAS) verwendet werden, da Abweichungen für manche Staaten Schwierigkeiten verursachen könnten.

Die vorgeschlagenen Schlußfolgerungen folgen nicht unbedingt dem Format des Fragebogens, da ihr Aufbau unter Berücksichtigung der Antworten der Mitgliedstaaten und unter Berücksichtigung der auf der Dreigliedrigen Sachverständigentagung über Arbeitsnormen für den Fischereisektor geäußerten Auffassungen festgelegt worden ist. Die verschiedenen Elemente des Fragebogens sind zwecks Aufnahme in die vorgeschlagenen Schlußfolgerungen im Hinblick auf ein Übereinkommen und eine Empfehlung in Form von umfassenden Punkten und Absätzen angeordnet worden.

### **A. Form der internationalen Urkunden**

1. Die Internationale Arbeitskonferenz sollte internationale Normen über die Arbeit im Fischereisektor annehmen.

2. Diese Normen sollten die Form eines Übereinkommens und einer ergänzenden Empfehlung erhalten.

### **B. Vorgeschlagene Schlußfolgerungen im Hinblick auf ein Übereinkommen und eine Empfehlung**

#### *Präambel*

3. Die Präambel sollte bestimmen, daß das Ziel der vorgeschlagenen Urkunden darin besteht, dazu beizutragen sicherzustellen, daß Fischer über angemessene Bedingungen für die Arbeit an Bord von Fischereifahrzeugen verfügen in bezug auf: Mindestanforderungen für die Arbeit an Bord; Dienstbedingungen; Unterkunft und Nahrungsmittel; Gesundheitsschutz; medizinische Betreuung; und Soziale Sicherheit.

### **C. Vorgeschlagene Schlußfolgerungen im Hinblick auf ein Übereinkommen**

4. Die Schlußfolgerungen im Hinblick auf ein Übereinkommen sollten die folgenden Bestimmungen enthalten.

#### TEIL I. BEGRIFFSBESTIMMUNGEN UND GELTUNGSBEREICH

##### *Begriffsbestimmungen*

5. Im Sinne des Übereinkommens:

- a) bedeutet der Ausdruck „zuständige Stelle“ jede Stelle mit der Befugnis, Vorschriften, Anordnungen oder sonstige Weisungen mit bindender Wirkung bezüglich des Gegenstandes der betreffenden Bestimmung zu erlassen, oder der Verantwortung nach dem Übereinkommen übertragen worden ist;
- b) bedeutet der Ausdruck „Beratung“ die Beratung der zuständigen Stelle mit den in Betracht kommenden repräsentativen Verbänden der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer und insbesondere den repräsentativen Verbänden der Eigentümer von Fischereifahrzeugen und der Fischer, soweit solche bestehen, über die Maßnahmen, die zur Durchführung der Bestimmungen des Übereinkommens zu treffen sind, und hinsichtlich jeder Abweichung, Ausnahme oder sonstigen flexiblen Anwendung des Übereinkommens; [abgeändert: Ü.159, Art. 3; Ü.161, Art. 4; Ü.160, Art. 3; vorläufiger zweiter Entwurf des KÜAS, Art. VII]
- c) bedeutet der Ausdruck „Fischer“ alle Personen, die in irgendeiner Eigenschaft an Bord eines Fischereifahrzeugs beschäftigt oder angeheuert sind,

einschließlich der an Bord arbeitenden Personen, die auf der Grundlage einer Fangbeteiligung entlohnt werden. Ausgenommen sind Lotsen, Marinepersonal und andere Personen im ständigen Staatsdienst; [abgeändert: Ü.114, Art. 2]

- d) bedeutet der Ausdruck „Arbeitsvereinbarung für Fischer“ einen Arbeitsvertrag, einen Heuervertrag oder eine andere ähnliche Vereinbarung und jeden anderen Vertrag, der die Arbeitsbedingungen eines Fischers an Bord eines Fahrzeugs regelt;
- e) bedeutet der Ausdruck „Fischereifahrzeug“ oder „Fahrzeug“ alle Schiffe oder Boote aller Art, gleich ob in öffentlichem oder privatem Eigentum, die zur gewerblichen Fischerei verwendet werden oder verwendet werden sollen; [abgeändert: Ü.112, Art. 1 (1); Ü.113, Art. 1 (1); Ü.114, Art. 1 (1)]
- f) bedeutet der Ausdruck „Brutto-Raumgehalt“ den gemäß den Regeln für die Ermittlung der Raumzahlen berechneten Brutto-Raumgehalt, die in Anhang 1 zu dem Internationalen Schiffsvermessungs-Übereinkommen, 1969, oder jedem Nachfolgeübereinkommen enthalten sind;
- g) bedeutet der Ausdruck „Anwerbungs- und Arbeitsvermittlungsdienst“ alle Personen, Unternehmen, Institutionen, Agenturen oder sonstigen Organisationen im öffentlichen oder privaten Sektor, die die Anwerbung von Fischern im Auftrag von Arbeitgebern oder die Vermittlung von Fischern an Arbeitgeber betreiben; [abgeändert: Ü.179, Art. 1 (1) b)]
- h) bedeutet der Ausdruck „Schiffsführer“ alle Personen, denen die Befehlsgewalt über ein Fischereifahrzeug übertragen ist. [Ü.125, Art. 3 a)]

#### *Geltungsbereich*

6. Das Übereinkommen gilt für alle Fahrzeuge, die in der gewerblichen Fischerei verwendet werden.

7. Im Zweifelsfall sollte die zuständige Stelle in jedem Mitglied nach Beratung entscheiden, ob ein Fahrzeug in der gewerblichen Fischerei verwendet wird.

8. (1) Die zuständige Stelle könnte nach Beratung von der Anwendung des Übereinkommens ausnehmen:

- a) Fischereifahrzeuge, die bei Fischereitätigkeiten in Flüssen und Binnengewässern eingesetzt werden; und
- b) begrenzte Gruppen von Fischern oder Fischereifahrzeugen, wenn in bezug auf diese Gruppen in Anbetracht der besonderen Dienstbedingungen der Fischer oder der Einsatzbedingungen des Fischereifahrzeugs erhebliche Probleme im Zusammenhang mit der Anwendung auftreten.

(2) Im Fall von Ausnahmen gemäß dem vorstehenden Absatz sollte die zuständige Stelle Maßnahmen treffen, um die in dem vorgeschlagenen Übereinkommen vorgesehenen Schutzmaßnahmen schrittweise auf diese Gruppen von Fischern und Fischereifahrzeugen auszudehnen. [abgeändert: Ü.138, Art. 4 (1); Ü.158, Art. 2 (5); Ü.184, Art. 3 (1) b)

9. Jedes Mitglied, das das Übereinkommen ratifiziert, sollte in seinem ersten Bericht über die Durchführung des Übereinkommens, den es gemäß Artikel 22 der Verfassung der Internationalen Arbeitsorganisation vorzulegen hat, die Gruppen von Fischern oder Fischereifahrzeugen angeben, die gegebenenfalls gemäß Punkt 8 (1) ausgenommen worden sind, und sollte die Gründe für deren Ausnahme angeben, unter Darlegung der jeweiligen Standpunkte der in Betracht kommenden Verbände der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer, insbesondere der repräsentativen Verbände der Eigentümer von Fischereifahrzeugen und der Fischer, soweit solche bestehen, und unter Angabe der Maßnahmen, die getroffen worden sind, um den ausgenommenen Gruppen einen angemessenen Schutz zu gewähren. [abgeändert: Ü.155, Art. 2 (3); Ü.172, Art. 1 (4)]

10. Jedes Mitglied, das das Übereinkommen ratifiziert, sollte in den folgenden Berichten über die Durchführung des Übereinkommens, die es gemäß Artikel 22 der Verfassung der Internationalen Arbeitsorganisation vorzulegen hat, die Maßnahmen angeben, die getroffen worden sind, um die Bestimmungen des Übereinkommens schrittweise auf die ausgenommenen Fischer und Fischereifahrzeuge auszudehnen. [abgeändert: Ü.184, Art. 3 (2)]

## TEIL II. ALLGEMEINE GRUNDSÄTZE

### *Durchführung*

11. Jedes Mitglied sollte die Gesetzgebung oder sonstigen Maßnahmen durchführen und durchsetzen, die es angenommen hat, um seine Verpflichtungen aus dem Übereinkommen hinsichtlich der seiner Zuständigkeit unterliegenden Fischer und Fischereifahrzeuge zu erfüllen [vorläufiger zweiter Entwurf des KÜAS, Art. V (1)]. Zu den sonstigen Maßnahmen könnten Gesamtarbeitsverträge, gerichtliche Entscheidungen, Schiedssprüche oder sonstige der innerstaatlichen Gesetzgebung und Praxis entsprechende Mittel gehören.

### *Zuständige Stelle und Koordinierung*

12. Jedes Mitglied sollte:

- a) die zuständige Stelle oder zuständigen Stellen bezeichnen; und
- b) Mechanismen für die Koordinierung zwischen den für den Fischereisektor zuständigen Stellen je nach den Umständen auf der innerstaatlichen und örtlichen Ebene einrichten und deren Aufgaben und Zuständigkeiten

festlegen, wobei ihr komplementärer Charakter und die innerstaatlichen Verhältnisse und Gepflogenheiten zu berücksichtigen sind.

### TEIL III. MINDESTANFORDERUNGEN FÜR DIE ARBEIT AN BORD VON FISCHEREIFAHRZEUGEN

#### III.1. Mindestalter

13. Personen unter dem Mindestalter sollten nicht an Bord eines Fischereifahrzeugs arbeiten.

14. Zum Zeitpunkt des erstmaligen Inkrafttretens des vorgeschlagenen Übereinkommens beträgt das Mindestalter 16 Jahre. [abgeändert: Ü.180, Art. 12; Ü.138]

15. Das Mindestalter für die Beschäftigung mit Tätigkeiten an Bord von Fischereifahrzeugen, die ihrer Natur nach oder aufgrund der Umstände, unter denen sie verrichtet werden, voraussichtlich die Sicherheit und Gesundheit von Jugendlichen gefährden, sollte 18 Jahre nicht unterschreiten. [abgeändert: Ü.184, Art. 16; Ü.138, Art. 3]

16. Die Arten von Beschäftigung oder Arbeit, für die Punkt 15 gilt, sollten durch Beratung bestimmt werden, wobei die betreffenden Risiken und die anwendbaren internationalen Normen berücksichtigt werden sollten. [abgeändert: Ü.184, Art. 16]

17. Die zuständige Stelle könnte nach Beratung die Durchführung der in Punkt 16 genannten Arbeit ab dem Alter von 16 Jahren unter der Voraussetzung genehmigen, daß die Gesundheit und Sicherheit der betreffenden Jugendlichen in vollem Umfang geschützt werden und daß die betreffenden Jugendlichen eine angemessene sachbezogene Unterweisung oder berufliche Ausbildung erhalten haben. [abgeändert: Ü.184, Art. 16; Ü.138, Art. 3]

#### III.2. Ärztliche Untersuchung

18. Personen sollten nur dann an Bord eines Fischereifahrzeugs arbeiten, wenn sie im Besitz eines gültigen ärztlichen Zeugnisses sind, das ihre medizinische Tauglichkeit für die zu leistende Arbeit bescheinigt [abgeändert: Ü.113, Art. 2].

19. Die zuständige Stelle könnte nach Beratung Ausnahmen von der Anwendung des vorstehenden Punktes für Fahrzeuge zulassen, die in der Regel nicht längere als [ ] Reisen unternehmen. [abgeändert: Ü.113, Art. 1 (2)]

20. Die Mitglieder sollten eine Gesetzgebung oder sonstige Maßnahmen annehmen, die folgendes vorsehen: [Hauptkonzepte von Ü.113]

a) die Art der ärztlichen Untersuchungen;



- b) Form und Inhalt der ärztlichen Zeugnisse;
- c) die Qualifikationen des Arztes, der die ärztliche Untersuchung durchführt und der das ärztliche Zeugnis unterzeichnet;
- d) die Häufigkeit der ärztlichen Untersuchungen und die Gültigkeitsdauer der ärztlichen Zeugnisse;
- e) Einspruchsverfahren für den Fall, daß einer Person ein Zeugnis verweigert worden ist oder daß Einschränkungen der Arbeit verfügt worden sind, die sie verrichten könnte; und
- f) sonstige in Frage kommende Anforderungen.

#### TEIL IV. DIENSTBEDINGUNGEN

##### *IV.1. Besetzung und Ruhezeiten*

21. Die Mitglieder sollten eine Gesetzgebung oder sonstige Maßnahmen annehmen, die die Eigentümer von Fischereifahrzeugen, die ihre Flagge führen, dazu verpflichten sicherzustellen, daß ihre Fahrzeuge ausreichend und sicher besetzt sind und einem fähigen Schiffsführer unterstehen.

22. Die Mitglieder sollten eine Gesetzgebung oder sonstige Maßnahmen annehmen, die die Eigentümer von Fischereifahrzeugen, die ihre Flagge führen, dazu verpflichten sicherzustellen, daß Fischern ausreichend häufige und lange Ruhepausen gewährt werden, damit sie ihre Arbeit sicher und gesund verrichten können.

##### *IV..2 Arbeitsvereinbarungen für Fischer und Verzeichnis der Personen an Bord*

23. Jedes Mitglied sollte eine Gesetzgebung oder sonstige Maßnahmen annehmen, wonach Fischer, die auf Fahrzeugen arbeiten, die ihre Flagge führen, im Besitz einer Arbeitsvereinbarung für Fischer sein müssen, die mit den Bestimmungen des vorgeschlagenen Übereinkommens im Einklang steht. [abgeändert: vorläufiger zweiter Entwurf des KÜAS]

24. Jedes Mitglied sollte eine Gesetzgebung oder sonstige Maßnahmen annehmen bezüglich:

- a) Verfahren, um sicherzustellen, daß ein Fischer Gelegenheit hat, die Bedingungen der Arbeitsvereinbarung für Fischer zu überprüfen und Rat hierzu einzuholen, bevor sie geschlossen wird;
- b) der Führung von Nachweisen über die Arbeit des Fischers gemäß einer solchen Vereinbarung;
- c) der Mittel für die Beilegung von Streitigkeiten im Zusammenhang mit einer solchen Vereinbarung. [abgeändert: Ü.114]

25. Jedes Mitglied sollte eine Gesetzgebung oder sonstige Maßnahmen annehmen, durch die die Mindestangaben vorgeschrieben werden, die in die Arbeitsvereinbarungen für Fischer gemäß den Bestimmungen von Anhang I aufzunehmen sind. [Hauptgrundsatz von Ü.114]

26. Eine Kopie der Arbeitsvereinbarung für Fischer sollte an Bord mitgeführt werden und sollte zur Überprüfung durch den Fischer und sonstiges beteiligtes Personal zugänglich sein. [abgeändert: Ü.114, Art. 7]

27. Jedes Fischereifahrzeug sollte ein Verzeichnis der an Bord befindlichen Fischer mitführen, von dem eine Kopie den in Frage kommenden Personen an Land vor oder kurz nach dem Auslaufen des Fahrzeugs übermittelt werden sollte. [neue Bestimmung]

#### *IV.3. Ausweise, Heimschaffungsrechte und Anwerbungs- und Arbeitsvermittlungsdienste*

28. Fischer, die an Bord von Fahrzeugen arbeiten, die internationale Reisen unternehmen, sollten nicht ungünstiger behandelt werden als Seeleute, die an Bord von Fahrzeugen arbeiten, die die Flagge des Mitglieds führen und gewöhnlich zu gewerblichen Tätigkeiten verwendet werden, in bezug auf:

- a) Ausweise;
- b) Heimschaffungsbedingungen;
- c) Anwerbungs- und Arbeitsvermittlungsdienste.

#### TEIL V. UNTERKUNFT UND NAHRUNGSMITTEL

29. Die Mitglieder sollten eine Gesetzgebung oder sonstige Maßnahmen in bezug auf Unterkunft, Nahrungsmittel und Trinkwasser an Bord für Fischereifahrzeuge annehmen, die ihre Flagge führen.

30. Die Mitglieder sollten eine Gesetzgebung oder sonstige Maßnahmen annehmen, die vorschreiben, daß die Unterkünfte an Bord von Fischereifahrzeugen, die ihre Flagge führen, im Hinblick auf die Verwendung des Fahrzeugs und die Aufenthaltsdauer der Fischer an Bord von ausreichender Größe und Qualität und angemessen ausgestattet sein sollten. Diese Maßnahmen sollten gegebenenfalls insbesondere die folgenden Fragen behandeln: [Hauptkonzepte von Ü.126]

- a) die Genehmigung von Plänen für den Bau oder die Änderung von Fischereifahrzeugen in bezug auf die Unterkünfte;
- b) die Unterhaltung der Unterkünfte und der Schiffsküche unter Berücksichtigung angemessener Hygiene-, Sicherheits-, Gesundheits- und Bequemlichkeitsverhältnisse;

- c) Belüftung, Heizung, Kühlung und Beleuchtung;
- d) die Verminderung von übermäßigem Lärm und übermäßigen Vibrationen;
- e) Lage, Größe, Baumaterialien, Einrichtung und Ausstattung der Schlaf-  
räume, Meßräume und sonstigen Unterkunftsräume;
- f) die sanitären Einrichtungen, einschließlich Toiletten und Waschgelegenhei-  
ten, und die Versorgung mit ausreichendem warmem und kaltem Wasser;
- g) Verfahren für die Behandlung von Beschwerden über unzulängliche Unter-  
künfte.

31. Die an Bord von Fischereifahrzeugen mitgeführten und ausgegebenen Nahrungsmittel sollten im Hinblick auf die Verwendung des Fahrzeugs nach Quantität, Nährwert und Qualität geeignet sein, und das Trinkwasser sollte von ausreichender Quantität und Qualität sein.

## TEIL VI. GESUNDHEITSSCHUTZ, MEDIZINISCHE BETREUUNG UND SOZIALE SICHERHEIT

### *VI.1. Medizinische Betreuung*

32. Die Mitglieder sollten eine Gesetzgebung oder sonstige Maßnahmen annehmen, die vorschreiben: [Konzepte von Ü.126 und Ü.164]

- a) daß Fischereifahrzeuge eine im Hinblick auf die Verwendung des Fahrzeugs geeignete medizinische Ausrüstung und geeigneten medizinischen Bedarf mitführen sollten, wobei die Zahl der Fischer an Bord, das Einsatzgebiet und die Dauer der Reise berücksichtigt werden sollten;
- b) daß die mitgeführte medizinische Ausrüstung und der mitgeführte medizini-  
sche Bedarf von Anleitungen oder sonstigen Informationen in einer Sprache  
und einem Format begleitet sein sollten, die von den betreffenden Fischern  
verstanden werden;
- c) daß Fischereifahrzeuge mindestens eine Person mitführen sollten, die in  
Erster Hilfe und anderen Formen der medizinischen Betreuung qualifiziert  
oder ausgebildet ist, wobei die Zahl der Fischer an Bord, das Einsatzgebiet  
und die Dauer der Reise zu berücksichtigen sind;
- d) daß Fischereifahrzeuge für die Funk- oder Satellitenfunkverbindung mit  
Personen oder Diensten an Land ausgerüstet sein sollten, die ärztliche  
Beratung erteilen können;
- e) daß Fischer das Recht auf ärztliche Behandlung an Land haben und recht-  
zeitig an Land gebracht werden sollten, damit sie bei schweren Verletzungen  
oder Erkrankungen behandelt werden können.

33. Die Anforderungen an die medizinische Betreuung an Bord von Fischereifahrzeugen, die internationale Reisen unternehmen oder während eines

von der zuständigen Stelle vorgeschriebenen Zeitraums auf See bleiben, sollten nicht ungünstiger sein als die, die Seeleuten auf Schiffen vergleichbarer Größe gewährleistet werden, die gewöhnlich zu gewerblichen Tätigkeiten verwendet werden.

*VI.2. Arbeitsschutz, Gesundheit und Unfallverhütung  
[Teile aus dem vorläufigen zweiten Entwurf des KÜAS]*

34. Jedes Mitglied sollte eine Gesetzgebung oder sonstige Maßnahmen annehmen betreffend:

- a) die Maßnahmen, die zur Verhütung von Arbeitsunfällen an Bord von Fischereifahrzeugen zu treffen sind, einschließlich der Risikobeurteilung und des Risikomanagements, der Ausbildung und der Unterweisung der Fischer an Bord;
- b) die Pflichten der Eigentümer von Fischereifahrzeugen, der Fischer und sonstiger Beteiligter, wobei die Sicherheit und Gesundheit von Fischern unter 18 Jahren gebührend zu berücksichtigen sind;
- c) die Meldung und Untersuchung von Unfällen an Bord von Fischereifahrzeugen, die seine Flagge führen.

*VI.3. Soziale Sicherheit*

35. Jedes Mitglied sollte sicherstellen, daß Fischer Anspruch auf Schutz durch die Soziale Sicherheit unter Bedingungen haben, die nicht ungünstiger sind als die, die für andere Arbeitnehmer gelten.

36. Hinsichtlich der Grundsätze der Gleichbehandlung und der Wahrung der Sozialschutzrechte sollten die Mitglieder Maßnahmen annehmen, die der Lage ausländischer Fischer Rechnung tragen.

*VI.4. Schutz bei Krankheit, Unfall oder Tod im Zusammenhang mit der Arbeit*

37. Jedes Mitglied sollte Maßnahmen treffen, um Fischern einen Schutz bei Krankheit, Unfall oder Tod im Zusammenhang mit der Arbeit zu gewährleisten, der im Einklang mit der innerstaatlichen Gesetzgebung oder Praxis festgelegt wird.

38. Unter Berücksichtigung der Besonderheiten des Fischereisektors könnte der im vorstehenden Punkt erwähnte Schutz sichergestellt werden durch:

- a) ein System für die Verpflichtungen der Eigentümer von Fischereifahrzeugen; oder
- b) ein Pflichtversicherungssystem, ein Unfallentschädigungssystem oder sonstige Systeme.

## TEIL VII. EINHALTUNG UND DURCHSETZUNG

39. Jedes Mitglied sollte seine Hoheitsgewalt und Kontrolle über die Fahrzeuge, die seine Flagge führen, wirksam ausüben, indem es ein System für die Sicherstellung der Einhaltung der Normen des Übereinkommens einrichtet, gegebenenfalls einschließlich: Besichtigungen; Meldungen; Überwachung; angemessener Strafen und Abhilfemaßnahmen in Übereinstimmung mit der innerstaatlichen Gesetzgebung. [abgeändert: vorläufiger zweiter Entwurf des KÜAS, Art. V 2]

40. Fischereifahrzeuge, die international eingesetzt werden, sollten verpflichtet sein, sich einer dokumentierten periodischen Kontrolle der Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord zu unterziehen.

41. (1) Die zuständige Stelle des Mitglieds sollte eine ausreichende Anzahl qualifizierter Inspektoren bestellen, um ihren Verantwortlichkeiten gemäß Punkt 39 nachzukommen.

(2) Jedes Mitglied sollte für die Aufsicht über die Lebens- und Arbeitsbedingungen der Fischer an Bord von Schiffen verantwortlich sein, die seine Flagge führen, gleich ob solche Besichtigungen von öffentlichen Einrichtungen oder von sonstigen zuständigen Stellen durchgeführt werden.

42. Ein Mitglied, das das Übereinkommen ratifiziert hat, könnte ein Fischereifahrzeug, das die Flagge eines anderen Staates führt, während des Aufenthalts des Schiffes in seinem Hafen besichtigen, um festzustellen, ob das Fahrzeug die Normen des Übereinkommens über die Lebens- und Arbeitsbedingungen der Fischer an Bord einhält.

43. Die Mitglieder sollten das Übereinkommen so anwenden, daß sichergestellt wird, daß die Fischereifahrzeuge von Staaten, die das Übereinkommen nicht ratifiziert haben, nicht günstiger behandelt werden als die Schiffe, die die Flagge von Mitgliedern führen, die es ratifiziert haben.

## ANHANG I [ZUM VORGESCHLAGENEN ÜBEREINKOMMEN]

*Arbeitsvereinbarung für Fischer [beruht auf Ü.114, Art. 6, mit Zusätzen]*

Die Arbeitsvereinbarung für Fischer sollte die folgenden Angaben 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) den Nachnamen und die übrigen Namen des Fischers, das Geburtsdatum oder Alter und den Geburtsort;
- b) Tag und Ort des Abschlusses der Vereinbarung;

- c) die Bezeichnung des Fischereifahrzeugs oder der Fischereifahrzeuge, für die sich der Fischer zum Dienst verpflichtet;
- d) die Reise oder die Reisen, die unternommen werden sollen, falls sie im Zeitpunkt der Anheuerung angegeben werden können;
- e) den Dienst, für den der Fischer angeheuert oder 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 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 Mindeststeuer;
- i) die Beendigung der Vereinbarung, und zwar
  - wenn die Vereinbarung auf bestimmte Zeit abgeschlossen ist, den Tag des Ablaufs der Vereinbarung;
  - wenn die Vereinbarung für eine Reise abgeschlossen ist, den Bestimmungshafen und die Frist nach der Ankunft, nach deren Ablauf der Fischer entlassen werden sollte;
  - wenn die Vereinbarung auf unbestimmte Zeit abgeschlossen ist, die Voraussetzungen, die jede Partei zur Kündigung berechtigen sollten, sowie die Kündigungsfrist, wobei die Frist bei Kündigung durch den Eigentümer des Fischereifahrzeugs nicht kürzer sein sollte als die bei Kündigung durch den Fischer;
- j) den Versicherungsschutz der Fischer bei Tod, Unfall oder Krankheit im Zusammenhang mit ihrer Arbeit an Bord des Fahrzeugs;
- k) alle weiteren Angaben, die die internationale Gesetzgebung vorschreiben könnte. [neue Bestimmung]

## **D. Vorgeschlagene Schlußfolgerungen im Hinblick auf eine Empfehlung**

### **I. VORAUSSETZUNGEN FÜR DIE ARBEIT AN BORD VON FISCHEREIFAHREZEUGEN**

#### *I.1. Schutz Jugendlicher*

44. Die Mitglieder sollten die Erfordernisse für die vorherige Ausbildung von Personen zwischen 16 und 18 Jahren, die an Bord von Fischereifahrzeugen arbeiten, festlegen, wobei die internationalen Urkunden über die Ausbildung für die Arbeit an Bord von Fischereifahrzeugen berücksichtigt werden sollten, ein-

schließlich Arbeitsschutzfragen wie: Nachtarbeit, gefährliche Aufgaben, Arbeit mit gefährlichen Maschinen, manuelle Handhabung und Beförderung von schweren Lasten, Arbeit in hohen Breiten, Arbeit während übermäßig langer Zeiträume und andere einschlägige Fragen, die nach einer Bewertung der betreffenden Risiken ermittelt werden.

45. Die Ausbildung von Personen zwischen 16 und 18 Jahren könnte durch die Teilnahme an einer Lehrlingsausbildung oder an einem zugelassenen Ausbildungsprogramm vermittelt werden, die nach feststehenden Regeln durchgeführt und von der zuständigen Stelle überwacht werden und die allgemeine Schulbildung der Person nicht beeinträchtigen sollten. [nach einem Konzept in Ü.112]

46. Die Mitglieder sollten Maßnahmen treffen, um sicherzustellen, daß die Sicherheits-, Lebensrettungs- und Überlebensmittel an Bord von Fischereifahrzeugen, die Personen unter 18 Jahren mitführen, für die betreffenden Jugendlichen geeignet sind.

### *1.2. Ärztliche Untersuchung*

#### *Art der ärztlichen Untersuchung und Inhalt des ärztlichen Zeugnisses*

47. Bei der Festsetzung der Art der Untersuchung sollten die Mitglieder das Alter der zu untersuchenden Person und die Natur der zu leistenden Arbeit gebührend berücksichtigen.

48. In dem ärztlichen Zeugnis sollte insbesondere bescheinigt werden, daß der Inhaber nicht an einer Krankheit leidet, die sich durch den Seedienst verschlimmern oder ihn hierfür untauglich machen oder die Gesundheit anderer Personen gefährden könnte.

#### *Ärztliches Zeugnis*

49. Das Zeugnis sollte von einem von der zuständigen Stelle anerkannten Arzt unterzeichnet werden.

#### *Gültigkeitsdauer des ärztlichen Zeugnisses*

50. Die Gültigkeitsdauer des ärztlichen Zeugnisses sollte bei Personen unter 21 Jahren höchstens ein Jahr betragen, gerechnet vom Zeitpunkt der Ausstellung.

51. Bei Personen, die das 21. Lebensjahr vollendet haben, sollte die zuständige Stelle die Gültigkeitsdauer des ärztlichen Zeugnisses bestimmen.

52. Läuft die Gültigkeitsdauer eines Zeugnisses während einer Reise ab, so sollte es bis zum Ende der Reise in Kraft bleiben.

*Recht auf förmliche Beschwerde*

53. Personen, die nach der Untersuchung als untauglich für die Arbeit an Bord von Fischereifahrzeugen oder an Bord von bestimmten Arten von Fischereifahrzeugen oder für bestimmte Arten von Arbeit an Bord von Fischereifahrzeugen eingestuft worden sind, sollte durch entsprechende Maßnahmen die Möglichkeit gegeben werden, eine neue Untersuchung durch einen oder mehrere ärztliche Obergutachter zu beantragen, die in keinem Abhängigkeitsverhältnis zu einem Eigentümer oder zu einem Berufsverband der Eigentümer der Fischereifahrzeuge oder der Fischer stehen sollten.

*Internationale Richtlinien*

54. Die zuständigen Stellen sollten die internationalen Richtlinien über die ärztliche Untersuchung und die Zertifizierung von Personen berücksichtigen, die auf See arbeiten, wie die *IAO/WHO-Richtlinien für die Durchführung von Tauglichkeitsuntersuchungen für Seeleute vor Aufnahme der Beschäftigung auf See und in regelmäßigen Zeitabständen*.

*Besondere Maßnahmen*

55. Für Fischer, die von der Anwendung der Bestimmungen des Übereinkommens über die ärztliche Untersuchung ausgenommen sind, sollte die zuständige Stelle ausreichende andere Maßnahmen treffen, um für eine Überwachung der Gesundheit für die Zwecke des Arbeitsschutzes zu sorgen.

*I.3. Befähigung und Ausbildung*

56. Die Mitglieder sollten:

- a) sicherstellen, daß die für Schiffsführer, Steuerleute, Maschinisten und andere Personen, die an Bord von Fischereifahrzeugen arbeiten, vorgeschriebenen Befähigungen den allgemein anerkannten internationalen Normen für die Ausbildung und Befähigungen der Fischer Rechnung tragen;
- b) hinsichtlich der Berufsausbildung der Fischer die folgenden Fragen behandeln: innerstaatliche Planung und Verwaltung, einschließlich Koordinierung; Finanzierung und Ausbildungsnormen; Ausbildungsprogramme, einschließlich der vorberuflichen Ausbildung und Kurzlehrgängen für berufstätige Fischer; Ausbildungsmethoden; und internationale Zusammenarbeit;
- c) sicherstellen, daß es beim Zugang zur Ausbildung nicht zu Diskriminierung kommt.



## TEIL II. DIENSTBEDINGUNGEN

*Dienstnachweis*

57. Am Ende jeder Reise sollte dem beteiligten Fischer eine Dienstbescheinigung über diese Reise ausgestellt oder eine entsprechende Eintragung in seinem Arbeitsbuch vorgenommen werden.

*Besondere Maßnahmen*

58. Für Fischer, die vom Geltungsbereich des Übereinkommens ausgeschlossen sind, sollte die zuständige Stelle Maßnahmen treffen, um ihnen einen ausreichenden Schutz in bezug auf ihre Arbeitsbedingungen und Mittel für die Beilegung von Streitigkeiten zu gewähren.

TEIL III. GESUNDHEITSSCHUTZ, MEDIZINISCHE BETREUUNG UND  
SOZIALE SICHERHEIT*III.1. Medizinische Betreuung an Bord*

59. Die zuständige Stelle sollte ein Verzeichnis des medizinischen Bedarfs und der medizinischen Ausrüstung aufstellen, die von Fischereifahrzeugen mitzuführen sind und die den betreffenden Risiken entsprechen.

60. Fischereifahrzeuge mit 100 oder mehr Fischern an Bord, die gewöhnlich zu internationalen Reisen mit einer Fahrtdauer von mehr als drei Tagen verwendet werden, sollten einen ausgebildeten Arzt mitführen.

61. Fischer sollten eine Ausbildung in grundlegender Erster Hilfe gemäß der innerstaatlichen Gesetzgebung erhalten, wobei die geltenden internationalen Instrumente berücksichtigt werden sollten.

62. Es sollte ein einheitliches ärztliches Berichtsformular vorhanden sein, das so gestaltet ist, daß der vertrauliche Austausch von medizinischen und verwandten Angaben über einzelne Fischer zwischen Fischereifahrzeug und Land bei Erkrankungen oder Unfällen erleichtert wird.

*III.2. Arbeitsschutz*

63. Um zu einer anhaltenden Verbesserung der Sicherheit und Gesundheit der Fischer beizutragen, sollten die Mitgliedstaaten über Programme für die Verhütung von Unfällen an Bord von Fischereifahrzeugen verfügen, die u.a. die Sammlung und Verbreitung von Arbeitsschutzmaterial, Forschungen und Analysen vorsehen.

64. Informationen über besondere Gefahren sollten allen Fischern und anderen Personen an Bord durch amtliche Bekanntmachungen zur Kenntnis

gebracht werden, die Weisungen oder Anleitungen zu diesen Gefahren oder andere geeignete Mittel enthalten.

65. Bei der Festlegung von Methoden und Programmen betreffend die Sicherheit und Gesundheit der Fischer sollte die zuständige Stelle die technologischen Fortschritte und die Kenntnisse im Bereich des Arbeitsschutzes sowie die einschlägigen internationalen Instrumente berücksichtigen.

#### *Technische Anforderungen*

66. Die Mitglieder sollten, soweit dies praktisch möglich ist und den Bedingungen im Fischereisektor entspricht, folgendes angehen:

- a) Seetüchtigkeit und Stabilität von Fischereifahrzeugen;
- b) Funkverbindungen;
- c) Temperatur, Belüftung und Beleuchtung von Arbeitsbereichen;
- d) Rutschhemmung von Deckoberflächen;
- e) Maschinensicherheit, einschließlich Maschinenschutz;
- f) Vertrautmachung von Fischern oder Fischereibeobachtern, die neu auf dem Fahrzeug sind, mit dem Fahrzeug;
- g) persönliche Schutzausrüstung;
- h) Brandbekämpfung und Lebensrettung;
- i) Be- und Entladen des Fahrzeugs;
- j) Hebezeug;
- k) Verankerungs- und Festmachevorrichtungen;
- l) Sicherheit und Gesundheit in Aufenthaltsräumen;
- m) Lärm und Vibrationen in Arbeitsbereichen;
- n) Ergonomie, auch in Beziehung zur Gestaltung der Arbeitsstätten und zum manuellen Heben und Handhaben;
- o) Ausrüstung und Verfahren für den Fang, die Handhabung, die Lagerung und die Verarbeitung von Fisch und anderen Meeresressourcen;
- p) Konstruktion, Bauausführung und Bauänderung von Fahrzeugen, die für den Arbeitsschutz von Belang sind;
- q) Navigation und Fahrzeugführung;
- r) an Bord des Fahrzeugs verwendete gefährliche Materialien;
- s) sichere Zugangs- und Abgangsmittel für Fischereifahrzeuge im Hafen;
- t) spezielle Sicherheits- und Gesundheitsanforderungen für Jugendliche;
- u) Verhütung von Ermüdung;
- v) sonstige Fragen im Zusammenhang mit der Sicherheit und Gesundheit.

*Arbeitsschutzmanagementsysteme*

67. (1) Bei der Festlegung der Methoden und Programme für die Sicherheit und Gesundheit im Fischereisektor sollten die zuständigen Stellen alle einschlägigen internationalen Richtlinien über Arbeitsschutzmanagementsysteme berücksichtigen, einschließlich der *IAA-Richtlinien für Arbeitsschutzmanagementsysteme*.

(2) Risikobeurteilungen im Zusammenhang mit der Fischerei sollten gegebenenfalls unter Beteiligung der Fischer oder ihrer Vertreter durchgeführt werden.

68. Die Mitglieder sollten ein Verzeichnis der Krankheiten aufstellen, die nachweislich auf die Exposition gegenüber Stoffen oder gefährlichen Bedingungen im Fischereisektor zurückzuführen sind.

*III.3. Soziale Sicherheit*

69. (1) Die Mitglieder sollten Maßnahmen treffen, um den sozialen Schutz schrittweise auf alle Fischer auszudehnen.

(2) Zu diesem Zweck sollten die Mitglieder auf den neuesten Stand befindliche Informationen führen über:

- a) den Prozentsatz der erfaßten Fischer;
- b) die gedeckten Fälle; und
- c) die Höhe der Leistungen.

70. Die in Punkt 37 des Übereinkommens erwähnten Leistungen sollten während der ganzen Dauer des Falls gewährt werden. [aus Ü.102, Art. 38, und Ü.121, Art. 9 (3)]

*Gemeinsame Bestimmungen*

71. Jedem Antragsteller sollte das Recht eingeräumt werden, ein Rechtsmittel einzulegen, falls die Leistung abgelehnt oder ihre Art oder ihr Ausmaß strittig wird.

72. Die Mitglieder sollten Schritte unternehmen, um den Schutz ausländischer Fischer sicherzustellen, auch durch den Abschluß entsprechender Vereinbarungen.

## TEIL IV. SONSTIGE BESTIMMUNGEN

73. In seiner Eigenschaft als Küstenstaat könnte ein Mitglied bei der Gewährung von Lizenzen für das Fischen in seiner ausschließlichen Wirtschafts-

zone verlangen, daß die Fischereifahrzeuge den Normen des Übereinkommens entsprechen.

## **Anhang II**

**[zur Zeit weder dem Übereinkommen noch der Empfehlung beigelegt]**

### **Unterkünfte an Bord von Fischereifahrzeugen [abgeändert gegenüber Ü.126]**

#### TEIL I. ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

1. Die Bestimmungen dieses Anhangs sollten für Fischereifahrzeuge mit einer Länge von mehr als 24,4 m gelten.

2. Dieser Anhang könnte auf Fahrzeuge mit einer Länge von 13,7 m bis 24,4 m angewendet werden, wenn die zuständige Stelle nach Beratung entscheidet, daß dies tunlich und durchführbar ist.

3. Die folgenden Bestimmungen gelten nicht für Fahrzeuge, die in der Regel weniger als 36 Stunden ihrem Heimathafen fernbleiben und deren Besatzung während des Hafenaufenthalts nicht ständig an Bord wohnt:

- a) Beleuchtung in Absatz 35 unten;
- b) Schlafräume;
- c) Messräume;
- d) sanitäre Einrichtungen;
- e) Krankenraum;
- f) Platz für das Aufhängen von Öltuchkleidung;
- g) Kocheinrichtungen und Schiffsküche.

4. Die in Absatz 3 erwähnten Schiffe sollten mit angemessenen sanitären Einrichtungen sowie mit Messräumen, Kochgelegenheiten und Ruheräumen ausgestattet werden.

5. Von den Bestimmungen des Teils III dieses Anhangs könnte in bezug auf jedes Fahrzeug abgewichen werden, falls die zuständige Stelle nach Beratung die beabsichtigten Abweichungen als derartig vorteilhaft erachtet, daß die dadurch geschaffenen Bedingungen im ganzen nicht ungünstiger sind als die Bedingungen, die sich aus der vollen Anwendung des Anhangs ergeben würden.

## TEIL II. PLANUNG UND ÜBERWACHUNG DER QUARTIERRÄUME DER BESATZUNG

6. Bevor der Bau eines Fischereifahrzeugs beginnt oder die Quartierräume auf einem bereits bestehenden Fahrzeug wesentlich geändert oder umgebaut werden, sollten der zuständigen Stelle eingehende Pläne der Quartierräume und Angaben darüber zur Genehmigung vorgelegt werden.

7. Die zuständige Stelle sollte eine Besichtigung des Fahrzeugs vornehmen und sich vergewissern, daß die Quartierräume der Besatzung den Erfordernissen der Gesetzgebung oder sonstiger Maßnahmen entsprechen, wenn

- a) ein Fischereifahrzeug eingetragen oder neu eingetragen wird;
- b) die Quartierräume der Besatzung wesentlich geändert oder umgebaut worden sind; oder
- 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 Anhang nicht entsprechen.

## TEIL III. BESTIMMUNGEN ÜBER DIE QUARTIERRÄUME DER BESATZUNG

### *Allgemeine Normen für die Quartierräume* *[beruht auf Ü.126, Art. 6]*

8. Verteilung, Zugänge, Bau und Anordnung der Quartierräume der Besatzung im Verhältnis zu den anderen Schiffsteilen sollten angemessene Sicherheit, Schutz gegen Witterung und die See sowie Isolierung gegen Hitze, Kälte, übermäßige Geräusche und Gerüche oder Ausdünstungen aus anderen Schiffsteilen gewährleisten.

9. Erforderlichenfalls sollten alle Quartierräume der Besatzung mit Notausgängen versehen werden.

10. 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 sollten, soweit irgend möglich, vermieden werden. Die Schottenteile zwischen solchen Räumen und den Schlafräumen und die Außenschotten der Schlafräume sollten angemessen aus Stahl oder einem anderen genehmigten Stoff hergestellt und wasser- und gasdicht sein.

11. Die Außenschotten von Schlaf- und Messräumen sollten angemessen isoliert sein. Alle Maschinenkästen und alle Schottwände von Küchen und anderen Räumen mit Wärmeausstrahlung sollten angemessen isoliert sein, wenn die Hitze in den anstoßenden Räumen oder Gängen belästigen könnte. Vorgesehen werden sollten auch Maßnahmen zum Schutz gegen Hitzeausstrahlung der Dampf- und Heißwasserrohre.

12. Die Innenschotten sollten aus einem genehmigten Stoff hergestellt sein, in dem sich Ungeziefer nicht leicht einnisten kann.

13. Schlaf-, Mess- und Erholungsräume sowie Gänge in dem der Unterbringung der Besatzung dienenden Teil des Fahrzeugs sollten angemessen isoliert sein, um Feuchtigkeitsniederschlag oder Überhitzung zu verhüten.

14. Hauptdampf- und Abdampfrohre von Winden und ähnlichen Geräten sollten, soweit technisch irgend möglich, weder durch Quarterräume noch durch die zu Quarterräumen führenden Gänge verlaufen; sind sie durch solche Quarterräume oder Gänge gelegt, so sollten sie angemessen isoliert und verkleidet sein.

15. Innenfüllungen oder -wegerungen sollten aus Stoffen hergestellt werden, deren Oberfläche leicht gereinigt werden kann. Die Verwendung von Brettern mit Spund und Nut sowie jede andere Bauart, die das Einnisten von Ungeziefer begünstigt, sollte untersagt werden.

16. Die zuständige Stelle sollte entscheiden, wie weit Maßnahmen zur Verhütung oder Eindämmung von Bränden beim Bau von Quarterräumen getroffen werden sollten.

17. Die Wände und Decken von Schlaf- und Messräumen sollten leicht reinzuhalten sein; für den etwaigen Anstrich sollten helle Farben verwendet werden; Kalktünche sollte untersagt werden.

18. Der Anstrich der Innenwände sollte nach Bedarf erneuert oder ausgebessert werden.

19. Baustoff und -art der Deckbekleidung aller Quarterräume der Besatzung sollten der Genehmigung bedürfen; die Deckbekleidung sollte feuchtigkeitsdicht und leicht reinzuhalten sein.

20. Offene Decks über den Quarterräumen der Besatzung sollten mit einer Isolierung aus Holz oder einem gleichwertigen Stoff verkleidet werden.

21. Bei Verwendung eines zusammengesetzten Deckbelags sollten die Übergänge zu den Wänden zur Vermeidung von Fugenbildung abgerundet werden.

22. Es sollte ausreichender Wasserabfluß vorgesehen werden.

23. Es sollten alle durchführbaren Maßnahmen getroffen werden, um die Quartierräume der Besatzung gegen das Eindringen von Fliegen und anderen Insekten abzusichern.

*Lärm und Vibrationen*  
[neue Bestimmung, nicht aus Ü.126]

24. Lärm und Vibrationen in den Quartierräumen sollten die Grenzwerte, die von der zuständigen Stelle unter Berücksichtigung internationaler Instrumente festgesetzt werden, nicht überschreiten.

*Lüftung*  
[beruht auf Ü.126, Art. 7]

25. Schlaf- und Messräume sollten mit angemessener Lüftung unter Berücksichtigung der klimatischen Verhältnisse versehen sein.

26. Die Lüftungsanlage sollte so einstellbar sein, daß die Luftbeschaffenheit bei jedem Wetter und Klima befriedigend bleibt und ausreichende Lufterneuerung gewährleistet ist.

27. Fahrzeuge, die regelmäßig zu Fahrten in den Tropen und anderen Gegenden mit ähnlichen klimatischen Verhältnissen verwendet werden, sollten, soweit diese Verhältnisse es erfordern, sowohl mit einer mechanischen Lüftung als auch mit elektrischen Ventilatoren ausgerüstet werden; jedoch ist nur eine der beiden Anlagen in solchen Schiffsteilen erforderlich, in denen dadurch eine ausreichende Lüftung gewährleistet wird.

28. Außerhalb dieser Gegenden verwendete Fahrzeuge sollten entweder mit einer mechanischen Lüftung oder mit elektrischen Ventilatoren ausgerüstet werden. Die zuständige Stelle könnte Fahrzeuge, die gewöhnlich in den kalten Gewässern der nördlichen und südlichen Halbkugel verkehren, von dieser Bestimmung ausnehmen.

29. Die Triebkraft zur Bedienung der erforderlichen Lüftung sollte, soweit tunlich, stets verfügbar sein, wenn die Besatzung an Bord wohnt oder arbeitet und die Umstände es erfordern.

*Heizung*  
[beruht auf Ü.126, Art. 8]

30. Für die Quartierräume der Besatzung sollte unter Berücksichtigung der klimatischen Verhältnisse eine angemessene Heizanlage vorgesehen werden.

31. Die Heizanlage sollte, soweit tunlich, stets in Betrieb gehalten werden, wenn die Besatzung an Bord wohnt oder arbeitet und die Umstände es erfordern.

32. Die Heizanlage sollte 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 sollte die bezüglichen Normen festsetzen.

33. Heizkörper und sonstige Heizgeräte sollten so aufgestellt werden und, soweit erforderlich, abgeschirmt und mit Sicherheitsvorrichtungen versehen werden, daß Brandgefahr und Gefährdung oder Belästigung der Bewohner der Räume vermieden werden.

*Beleuchtung*  
[beruht auf Ü.126, Art. 9]

34. Alle Besatzungsräume sollten angemessen beleuchtet werden. Als Mindestnorm für die natürliche Beleuchtung von Aufenthaltsräumen sollte fest­gesetzt werden, daß eine Person mit normaler Sehschärfe in der Lage sein sollte, an einem klaren Tag eine normal gedruckte Zeitung an jeder frei zugänglichen Stelle zu lesen. Soweit angemessene natürliche Beleuchtung nicht vorgesehen werden kann, sollte für künstliche Beleuchtung gesorgt werden, die der genann­ten Mindestnorm entspricht.

35. Auf allen Fahrzeugen sollten, soweit dies durchführbar ist, die Quar­tierräume der Besatzung mit elektrischem Licht versehen werden. Wenn nicht zwei unabhängige elektrische Kraftquellen vorhanden sind, sollte für Notfälle eine zusätzliche Beleuchtung mit angemessen gebauten Lampen oder Beleuch­tungsgeschäften vorgesehen werden.

36. Die künstliche Beleuchtung sollte so angebracht werden, daß den Bewohnern des Raumes die größtmögliche Lichtwirkung zugute kommt.

37. Neben der normalen Kabinenbeleuchtung sollte jede Koje eine zum Lesen ausreichende Beleuchtung aufweisen.

38. In den Schlafräumen sollte außerdem während der Nacht eine ständige blaue Beleuchtung vorgesehen werden.

*Schlafräume*  
[beruht auf Ü.126, Art. 10, verkürzter Text]

39. Die Schlafräume sollten mittschiffs oder achtern untergebracht werden; wenn die Größe, Art oder beabsichtigte Verwendung des Fahrzeugs jede andere Anordnung untunlich oder undurchführbar erscheinen läßt, könnte die zustän­dige Stelle in besonderen Fällen gestatten, daß die Schlafräume im Vorschiff, keinesfalls aber vor dem Kollisionsschott, untergebracht werden.



40. In Schlafräumen sollte die Bodenfläche je Person, ausschließlich der von Kojen und Spinden eingenommenen Fläche, nicht geringer sein als:

- a) 0,5 m<sup>2</sup> auf Fahrzeuge mit einer Länge von 13,7 m oder mehr, aber unter 19,8 m;
- b) 0,75 m<sup>2</sup> auf Fahrzeugen mit einer Länge von 19,8 m oder mehr, aber unter 26,8 m;
- c) 0,9 m<sup>2</sup> auf Fahrzeugen mit einer Länge von 26,8 m oder mehr, aber unter 35,1 m;
- d) 1 m<sup>2</sup> auf Fahrzeugen mit einer Länge von 35,1 m oder mehr.

41. Die freie Höhe der Schlafräume der Besatzung sollte nach Möglichkeit mindestens 1,90 m betragen.

42. Die Zahl der Schlafräume sollte ausreichend sein, um einen oder mehrere gesonderte Schlafräume für jeden Dienst vorsehen zu können.

43. Die Belegschaft eines Schlafraums sollte 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 mit einer Länge von 35,1 m oder mehr;
  - ii) sechs Personen je Raum auf Fahrzeugen mit einer Länge von weniger als 35,1 m.

44. Die zuständige Stelle könnte in besonderen Fällen Ausnahmen von den Erfordernissen der beiden vorausgehenden Absätze zulassen, wenn die Größe, die Art oder die beabsichtigte Verwendung des Fahrzeugs diese Erfordernisse als unzumutbar oder undurchführbar erscheinen lassen.

45. In jedem Schlafraum sollte die Höchstzahl der Personen, die darin untergebracht werden dürfen, an leicht sichtbarer Stelle leserlich und unlöschar angegeben werden.

46. Für die Mitglieder der Besatzung sollten Einzelkojen angemessener Größe vorgesehen werden. Kojen sollten nicht derart nebeneinander aufgestellt sein, daß eine Koje überstiegen werden muß, um zur Nachbarkoje zu gelangen.

47. Übereinander sollten nicht mehr als zwei Kojen aufgestellt sein. Wo sich über einer Koje eine Luke befindet, sollten Kojen der Schiffswand entlang nicht übereinander aufgestellt sein.

48. Die untere von zwei übereinander liegenden Kojen sollte mindestens 0,30 m über dem Boden und die obere annähernd in der Mitte zwischen dem Boden der unteren Koje und der Unterseite der Deckbalken angebracht werden.

49. Die Mindestinnenmaße einer Koje sollten, soweit möglich, 1,90 m zu 0,68 m betragen.

50. Der Rahmen und, soweit vorhanden, die Schlingerleiste der Koje sollten aus einem genehmigten harten, glatten und rostfreien Stoff hergestellt werden, in dem sich Ungeziefer nicht leicht einnisten kann.

51. Werden für die Kojenherstellung Rohrrahmen verwendet, so sollten diese völlig geschlossen sein und sollten keine Öffnungen aufweisen, durch die Ungeziefer eindringen könnte.

52. Jede Koje sollte mit einer Sprungfedermatratze aus einem genehmigten Stoff oder mit einem Sprungfederboden und einer Matratze aus einem genehmigten Stoff ausgestattet werden. Füllungen aus Stroh oder anderen Stoffen, in denen sich Ungeziefer leicht einnisten kann, sollten nicht verwendet werden.

53. Bei übereinanderliegenden Kojen sollte unter der oberen Koje ein staubdichter Schirm aus Holz, Leinwand oder einem anderen geeigneten Stoff angebracht werden.

54. Die Schlafräume sollten so angelegt und ausgestattet werden, daß sie den Bewohnern angemessene Bequemlichkeit bieten und leicht in Ordnung gehalten werden können.

55. Die Ausstattung sollte für jeden Bewohner ein Kleiderspind umfassen, das mit einer Verschlusvorrichtung mittels Vorlegeschloß und einer Schiene zum Hängen der Kleider auf Kleiderbügel versehen werden sollte. Die zuständige Stelle sollte dafür sorgen, daß die Spinde möglichst geräumig sind.

56. Jeder Schlafraum sollte mit einem festangebrachten, aufklappbaren oder ausziehbaren Tisch oder Pult und, nach Erfordernis, mit bequemen Sitzgelegenheiten ausgestattet werden.

57. Die Möbel sollten aus einem glatten, harten Stoff bestehen, der sich nicht wirft oder rostet und in dem sich Ungeziefer nicht leicht einnisten kann.

58. Die Ausstattung sollte für jede Person eine Lade oder einen entsprechenden Raum umfassen, der, wenn immer möglich, mindestens 0,056 m<sup>3</sup> betragen sollte.

59. Die Schlafraumluker sollten mit Vorhängen ausgestattet werden.

60. Jeder Schlafraum sollte mit einem Spiegel, kleinen Spinden für Toilettenbedarf, einem Bücherbrett und einer ausreichenden Zahl von Kleiderhaken ausgestattet werden.

61. Soweit tunlich, sollten die Besatzungsmitglieder so auf die Schlafräume aufgeteilt werden, daß die Wachen getrennt und daß die im Tagelohn stehenden Personen nicht einen Schlafraum mit wachegehenden Besatzungsmitgliedern teilen.

*Messräume*  
[beruht auf Ü.126, Art. 11]

62. Auf allen Fahrzeugen mit einer Besatzung von mehr als zehn Personen sollten von den Schlafräumen getrennte Messräume vorgesehen werden. Wenn immer möglich, sollten solche Messräume auch auf Fahrzeugen mit einer zahlenmäßig geringeren Besatzung vorgesehen werden. Ist dies jedoch nicht durchführbar, so könnten die Messräume mit den Schlafräumen kombiniert werden.

63. Auf Fahrzeugen, die in der Hochseefischerei verwendet werden und deren Besatzung mehr als 20 Personen umfaßt, könnte ein eigener Messraum für den Schiffsführer und die Offiziere vorgesehen werden.

64. Ausmaße und Einrichtung jedes Messraums sollten für die Zahl von Personen ausreichen, die ihn wahrscheinlich gleichzeitig benutzen.

65. Die Messräume sollten mit ausreichenden Tischen und genehmigten Sitzgelegenheiten für die Zahl von Personen ausgestattet werden, die sie wahrscheinlich gleichzeitig benutzen.

66. Die Messräume sollten in möglichster Nähe der Küche untergebracht werden.

67. Wo die Räume zur Reinigung und Aufbewahrung des Tischgeräts keine unmittelbaren Zugänge von den Messräumen besitzen, sollten geeignete Spinde für das Tischgerät und geeignete Waschvorrichtungen vorgesehen werden.

68. Die Oberflächen der Tische und Sitzgelegenheiten sollten aus feuchtigkeitsfestem Stoff, frei von Sprüngen und leicht zu reinigen sein.

69. Wenn immer möglich, sollten die Messräume so geplant, möbliert und ausgestattet werden, daß sie Erholungsmöglichkeiten bieten.

*Sanitäre Einrichtungen*  
[beruht auf Ü.126, Art. 12]

70. Auf allen Fahrzeugen sollten ausreichende sanitäre Einrichtungen vorgesehen werden, einschließlich Waschbecken und Badewannen oder Duschen.

71. Für alle Besatzungsmitglieder, die nicht Räume mit eigenen sanitären Einrichtungen innehaben, sollten, wenn immer möglich, für jede Dienstgruppe die folgenden sanitären Einrichtungen vorgesehen werden.

- a) eine Badewanne oder eine Dusche für je acht oder weniger Personen;
- b) ein Wasserklosett für je acht oder weniger Personen;
- c) ein Waschbecken für je sechs oder weniger Personen.

72. In allen gemeinsamen Waschräumen sollten kaltes und warmes Süßwasser oder Vorrichtungen zur Wassererwärmung vorgesehen werden. Die zuständige Stelle könnte nach Beratung die Mindestmenge an Süßwasser festsetzen, die je Person und Tag zur Verfügung gestellt werden sollte.

73. Waschbecken und Badewannen sollten angemessen groß und aus einem genehmigten glatten Stoff hergestellt sein, der nicht springt, splittert oder rostet.

74. Alle Wasserklosette sollte einen eigenen Lüftungsabzug besitzen, der, von den anderen Teilen der Quartiere unabhängig, direkt ins Freie mündet.

75. Die sanitäre Ausstattung der Wasserklosette sollte einem genehmigten Muster entsprechen und mit einer starken und jederzeit verwendungsbereiten Einzelwasserspülung versehen werden.

76. Die Abfluß- und Auslaßrohre sollten angemessene Ausmaße aufweisen und so gebaut sein, daß die Verstopfungsgefahr möglichst gering ist und sie leicht gereinigt werden können. Sie sollten weder durch Süßwasser- oder Trinkwasserbehälter geleitet werden, noch sollten sie, wenn durchführbar, entlang der Decke von Mess- oder Schlafräumen verlaufen.

77. Für mehr als eine Person bestimmte sanitäre Einrichtungen sollten folgenden Erfordernissen entsprechen:

- a) die Böden sollten aus einem genehmigten dauerhaften Stoff bestehen und leicht zu reinigen, feuchtigkeitsfest und mit einem angemessen Abfluß versehen sein;
- b) die Schotten sollten aus Stahl oder einem anderen genehmigten Stoff hergestellt und bis zur Höhe von mindestens 0,23 m über dem Deckboden wasserdicht sein;
- c) die Räume sollten ausreichend beleuchtet, geheizt und gelüftet sein.

78. Die Wasserklosette sollte in bequemer Nähe von Schlaf- oder Waschräumen, aber getrennt von ihnen angebracht werden; sie sollten keinen direkten Zugang von den Schlafräumen oder einem Gang besitzen, der ausschließlich eine Verbindung zwischen Schlafräum und Wasserklosett bildet; doch sollte diese Bestimmung nicht für ein zwischen zwei Schlafräumen mit einer Gesamtbelegschaft von höchstens vier Personen untergebrachtes Wasserklosett gelten. Sind mehrere Wasserklosette im gleichen Raum untergebracht, so sollten sie durch Wände ausreichend isoliert werden.

79. Es sollten Vorrichtungen zum Waschen und Trocknen von Kleidung in einem der Besatzungsstärke und der gewöhnlichen Fahrtdauer entsprechenden Umfang vorgesehen werden.

80. Die Vorrichtungen zum Waschen von Kleidung sollten mit geeigneten Becken mit Abfluß versehen werden, die in den Waschräumen aufgestellt werden können, falls die Einrichtung einer gesonderten Waschküche nicht tunlich ist. Für die Becken sollten kaltes Süßwasser und warmes Süßwasser in ausreichender Menge oder Wasserwärmer bereitgestellt werden.

81. Für das Trocknen von Kleidungsstücken sollte ein von den Schlaf- und Messräumen sowie den Wasserklosetten gesonderter Raum mit angemessener Lüftung und Heizung und mit Leinen oder anderen Aufhängevorrichtungen vorgesehen werden.

*Krankenraum*

*[beruht auf Ü.126, Art. 13]*

82. Wenn irgend möglich, sollte eine gesonderte Kabine für erkrankte oder verletzte Besatzungsmitglieder vorgesehen werden. Auf Fahrzeugen mit einer Länge von 45,7 m oder mehr sollte ein Krankenraum eingerichtet werden.

*Platz für das Aufhängen von Öltuchkleidung*

*[beruht auf Ü.126, Art. 14]*

83. Für das Aufhängen von Öltuchkleidung sollten ausreichende und angemessen gelüftete Räume außerhalb der Schlafräume, aber in bequemer Nähe vorgesehen werden.

*Rein und wohnlich*

*[beruht auf Ü.126, Art. 15]*

84. Die Quartieräume der Besatzung sollte rein, angemessen wohnlich und frei von Gütern und Vorräten gehalten werden, die nicht persönliches Eigentum der Bewohner der Räume sind.

*Kocheinrichtungen und Schiffsküche*

*[beruht auf Ü.126, Art. 16]*

85. An Bord sollten sich angemessene Kocheinrichtungen befinden, die, wenn immer möglich, in einer gesonderten Schiffsküche untergebracht werden sollten.

86. Die Schiffsküche sollte zweckentsprechende Größenmaße aufweisen und gut beleuchtet und gelüftet sein.

87. Die Schiffsküche sollte mit Kochgerät, der erforderlichen Zahl von Schränken und Regalen sowie mit Ausgüssen und Geschirrgestellen aus einem rostfreien Stoff und einwandfreien Abflußleitungen versehen sein. Trinkwasser sollte der Küche mittels Rohrleitungen zugeführt werden. Im Fall von Druckleitungen sollten Vorrichtungen zur Verhinderung des Rückfließens vorgesehen werden. Steht in der Küche kein heißes Wasser zur Verfügung, so sollte eine Anlage zum Erwärmen des Wassers vorgesehen werden.

88. Die Schiffsküche sollte so eingerichtet sein, daß für die Besatzung jederzeit heiße Getränke zubereitet werden können.

89. Ein ausreichend großer Vorratsraum sollte eingerichtet werden, der trocken und kühl gehalten und gut gelüftet werden kann, damit die Vorräte nicht verderben. Wenn notwendig, sollten Kühlschränke oder andere kühle Aufbewahrungsräume vorgesehen werden.

90. Wird in der Küche Butan- oder Propangas zu Kochzwecken verwendet, so sollten die Gasbehälter auf dem offenen Deck aufbewahrt werden.

TEIL IV. ANWENDUNG AUF BESTEHENDE FISCHEREIFAHRZEUGE  
[BERUHT AUF Ü.126, ART. 17]

91. Die Erfordernisse dieses Anhangs sollten für Fischereifahrzeuge gelten, die nach dem Inkrafttreten des vorgeschlagenen Übereinkommens für das betreffende Mitglied gebaut werden.