

Internationale Arbeitskonferenz
93. Tagung 2005

Bericht V (1)

Arbeit im Fischereisektor



Internationales Arbeitsamt Genf

Internationale Arbeitskonferenz
93. Tagung 2005

Bericht V (1)

Arbeit im Fischereisektor

Fünfter Punkt der Tagesordnung

Internationales Arbeitsamt Genf

ISBN 92-2-715369-1
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 oder durch E-Mail: pubvente@ilo.org

Besuchen Sie unsere Website: www.ilo.org/publns.

INHALTSVERZEICHNIS

	Seite
EINLEITUNG.....	1
KAPITEL I: <i>Verhandlungen der 92. Tagung der Konferenz über die Arbeitsbedingungen im Fischereisektor</i>	3
Auszüge aus dem Bericht des Konferenzausschusses.....	3
Vom Ausschuß vorgeschlagene Schlußfolgerungen.....	110
Die Aussprache in der Plenarsitzung der Konferenz.....	140
KAPITEL II: <i>Vorgeschlagene Texte</i>	155
Entwurf eines Übereinkommens über die Arbeit im Fischereisektor.....	163
Entwurf einer Empfehlung betreffend die Arbeit im Fischereisektor	178

EINLEITUNG

Am 16. Juni 2004 nahm die Internationale Arbeitskonferenz auf ihrer 92. Tagung in Genf die folgende EntschlieÙung an:

Die Allgemeine Konferenz der Internationalen Arbeitsorganisation

hat den Bericht des zur Prüfung des fünften Punktes ihrer Tagesordnung eingesetzten Ausschusses angenommen,

hat insbesondere in Form allgemeiner Schlußfolgerungen Vorschläge für eine umfassende Norm (ein Übereinkommen und eine ergänzende Empfehlung) über die Arbeit im Fischereisektor im Hinblick auf die Einholung der Stellungnahmen der Regierungen gebilligt,

beschließt, in die Tagesordnung ihrer nächsten ordentlichen Tagung einen Punkt mit dem Titel „Arbeit im Fischereisektor“ zur zweiten Beratung im Hinblick auf die Annahme einer umfassenden Norm (ein Übereinkommen und eine ergänzende Empfehlung) aufzunehmen.

Aufgrund dieser EntschieÙung hat das Amt nach Artikel 39 Absatz 6 der Geschäftsordnung der Konferenz unter Berücksichtigung der ersten Beratung durch die Konferenz die Entwürfe eines Übereinkommens und einer Empfehlung auszuarbeiten und diese den Regierungen so zeitig zu übermitteln, daß sie bei ihnen spätestens zwei Monate nach Schluß der 92. Tagung der Konferenz eintreffen. Zweck des vorliegenden Berichts ist es, den Regierungen die Entwürfe zu übermitteln.

Die Regierungen werden gebeten, dem Amt nach Befragung der maßgebenden Verbände der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer innerhalb von drei Monaten etwaige Änderungsvorschläge oder Bemerkungen zur Kenntnis zu bringen. Gemäß den Bestimmungen der Geschäftsordnung der Konferenz sollten dem Amt in Genf Änderungsvorschläge oder Bemerkungen zu den vorgeschlagenen Texten so bald wie möglich, spätestens jedoch bis zum 15. November 2004, übermittelt werden.

Die Regierungen, die weder Änderungen vorzuschlagen noch Bemerkungen zu machen haben, werden ersucht, dem Amt bis zum gleichen Zeitpunkt mitzuteilen, ob die vorgeschlagenen Texte ihres Erachtens eine geeignete Grundlage für die Beratung auf der 93. Tagung der Konferenz im Juni 2005 bilden.

Gemäß Artikel 39 Absatz 6 der Geschäftsordnung der Konferenz werden die Regierungen ferner ersucht anzugeben, welche Verbände der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer sie vor der endgültigen Fertigstellung ihrer Antworten befragt haben. Gemäß Artikel 5 (1) a) des Übereinkommens (Nr. 144) über drei-

gliedrige Beratungen (internationale Arbeitsnormen), 1976, ist diese Befragung auch im Fall von Ländern erforderlich, die dieses Übereinkommen ratifiziert haben. Die Ergebnisse der Befragung sollten in den Antworten der Regierungen zum Ausdruck kommen.

KAPITEL I

VERHANDLUNGEN DER 92. TAGUNG DER KONFERENZ ÜBER DIE ARBEITSBEDINGUNGEN IM FISCHEREISEKTOR

Auszüge aus dem Bericht des Konferenzausschusses

1. Der Ausschuß für den Fischereisektor hielt seine erste Sitzung am 1. Juni 2004 ab. Ursprünglich bestand der Ausschuß aus 117 Mitgliedern (59 Regierungsvertreter, 22 Arbeitgebervertreter und 36 Arbeitnehmervertreter). Zur Herstellung der Stimmgleichheit erhielt jeder Regierungsvertreter mit Stimmrecht 396 Stimmen, jeder Arbeitgebervertreter 1.062 Stimmen und jeder Arbeitnehmervertreter 649 Stimmen. Die Zusammensetzung des Ausschusses wurde im Lauf der Tagung elfmal geändert, und die jedem Mitglied zugeteilte Stimmenzahl wurde entsprechend angepaßt.

2. Der Ausschuß wählte folgenden Vorstand:

Vorsitzender: Herr F. Ribeiro Lopes (Regierungsvertreter, Portugal) auf seiner ersten Sitzung;

Stellvertretende Vorsitzende: Frau R. Karikari Anang (Arbeitgebervertreterin, Ghana) und Herr O. Irabor (Arbeitnehmervertreter, Nigeria) auf seiner ersten Sitzung, Herr P. Mortensen (Arbeitnehmervertreter, Dänemark) ab seiner dritten Sitzung;

Berichterstatter: Herr G. Boumbopoulos (Regierungsvertreter, Griechenland) auf seiner vierten Sitzung.

.....

4. Der Ausschuß hielt 20 Sitzungen ab, wobei ihm die Berichte V (1) und V(2) vorlagen, die vom Amt zum fünften Tagesordnungspunkt der Konferenz mit dem Titel „Arbeitsbedingungen im Fischereisektor“ ausgearbeitet worden waren.

Einleitung

5. Der Vorsitzende dankte dem Ausschuß für seine Wahl und erinnerte an den Zweck dieser ersten Behandlung einer neuen umfassenden Norm, nämlich die Förderung der menschenwürdigen Arbeit im Fischereisektor und von Möglichkeiten für Frauen und Männer, eine menschenwürdige und produktive Arbeit in Freiheit, Sicherheit und Würde und unter gleichen Bedingungen zu

erhalten. Viele Fischer arbeiteten zwar unter Bedingungen, die mit diesem Ziel vereinbar seien, doch gebe es auch viele, die zu den stärker benachteiligten Arbeitnehmergruppen gezählt werden könnten. Die Ausarbeitung einer Norm, die der großen Vielfalt des Sektors, den vielen Arten und Größen von Schiffen, den unterschiedlichen Fischereitätigkeiten und dem unterschiedlichen Entwicklungsstand der betroffenen Staaten gerecht werde, stelle eine Herausforderung dar. Die Norm sollte einem großen Teil der Fischer in aller Welt Schutz bieten. Um spürbare Auswirkungen auf das Leben der Fischer zu haben, müßte sie eine umfassende Ratifikation ermöglichen. Schließlich müßte sie die Arbeit anderer Organisationen des Systems der Vereinten Nationen ergänzen, ohne die IAO-Ziele der menschenwürdigen Arbeit aus den Augen zu verlieren. Der Vorsitzende wies auf die zeitlichen Zwänge hin, denen der Ausschuß in Anbetracht der Vorbereitung der zweiten Aussprache der Internationalen Arbeitskonferenz im Jahr 2005 ausgesetzt sei.

6. Die Vertreterin des Generalsekretärs stellte die Berichte des Amtes vor, die bei der Arbeit des Ausschusses als Grundlage dienen würden. Der Bericht V(1) gebe einen Überblick über die Gesetzgebung und Praxis der IAO-Mitgliedstaaten in bezug auf die Arbeitsbedingungen im Fischereisektor. Er enthalte einen Fragebogen über die mögliche Struktur und den möglichen Inhalt einer umfassenden Norm über die Arbeit in diesem Sektor. Antworten auf diesen Fragebogen seien von 83 Regierungen und 35 Arbeitnehmer- und 13 Arbeitgeberverbänden rechtzeitig eingegangen und im Bericht V(2) zusammengefaßt wiedergegeben. Auf der Grundlage dieser Antworten und der ergänzenden Hinweise der 2003 veranstalteten Dreigliedrigen Sachverständigentagung über Arbeitsnormen für den Fischereisektor habe das Amt die vorgeschlagenen Schlußfolgerungen formuliert, die ebenfalls im Bericht V(2) aufgeführt seien.

7. Aufgabe des Ausschusses sei es, sieben Fischereiurkunden (fünf Übereinkommen und zwei Empfehlungen), die sich mit Mindestalter, ärztlicher Untersuchung, Heuerverträgen, Unterkunft sowie Ernährung und Ausbildung befassen, neu zu fassen. Zu neuen Fragen, auf die die vorhandenen Urkunden nicht eingingen, gehörten Personalausweise, Heimschaffung, Anheuerung, medizinische Versorgung auf See, Arbeitsschutz, sozialer Schutz und die Einhaltung und Durchsetzung von Rechtsvorschriften. Die Struktur der vorgeschlagenen Schlußfolgerungen trage dem Beschluß des Verwaltungsrats Rechnung, die Urkunde solle die Form eines Übereinkommens und einer ergänzenden Empfehlung erhalten. Allerdings sei die Möglichkeit erwähnt worden, eine Urkunde in Form eines konsolidierten Rahmenübereinkommens ähnlich dem Entwurf des konsolidierten Seearbeitsübereinkommens für Seeleute, das derzeit behandelt werde, abzufassen. Der Ausschuß werde diese Frage möglicherweise eingehender prüfen.

8. Bezugnehmend auf einige der zu erörternden Themen stellte sie fest, daß die Bestimmungen über den Geltungsbereich sehr allgemein formuliert seien, jedoch eine gewisse Flexibilität bezüglich möglicher Ausschlüsse ein-

räumten. Die Bestimmungen erstrecken sich auf alle Fischer, Arten von Fischerfahrzeugen und Fanggebiete. Ziel der Bestimmungen sei es, Fischern, die auf kleinen Fahrzeugen in Küstennähe arbeiteten, sowie Fischern, die in fernen Gewässern längere Zeit auf See blieben, Schutz zu bieten. Eine große Herausforderung bestehe darin, ein Schutzsystem vorzusehen, das den Interessen der unterschiedlichen Kategorien von Fischern gerecht werde. Die vorgeschlagenen Schlußfolgerungen enthielten zwei Anhänge. Anhang I enthalte die in die Heuerverträge der Fischer aufzunehmenden Punkte, und der gegenwärtige Vorschlag laute, dem Anhang denselben rechtlichen Status zu verleihen wie dem Text des Übereinkommens. Anhang II enthalte Angaben zur Unterkunft und ergänze somit Teil V der vorgeschlagenen Schlußfolgerungen. Es sei wichtig, in bezug auf die Unterkunft bindende und nichtbindende Bestimmungen in das richtige Gleichgewicht zu bringen.

9. Obleich es erhebliche Unterschiede zwischen Fischerei- und Seeschiffahrtstätigkeiten gebe, stünden Fischer, die auf größeren Fahrzeugen in internationalen Gewässern arbeiteten, oft vor ähnlichen Problemen wie Seeleute auf Handelsschiffen. Viele IAO-Normen für Seeleute würden bzw. könnten auf Fischer Anwendung finden. Im allgemeinen würden Fischer normalerweise nicht von den für Seeleute geltenden Rechtsvorschriften angenommen. Allerdings seien in einigen Fällen Gesetze für Seeleute durch spezielle Bestimmungen für Fischer ergänzt worden. In Anbetracht dieser Überlegungen müsse der Ausschuß auch der Beziehung zwischen dem vorgeschlagenen Seearbeitsübereinkommen, das Fischer ausnehme, und den Schlußfolgerungen Rechnung tragen, die dieser Ausschuß annehmen würde.

10. Sie forderte den Ausschuß nachdrücklich auf, die Aufgabenbereiche, Tätigkeiten und Normen anderer Organisationen der Vereinten Nationen, insbesondere der Internationalen Seeschiffsorganisation und der Ernährungs- und Landwirtschaftsorganisation, zu berücksichtigen, um Konflikte oder Überlappungen mit anderen internationalen Instrumenten zu vermeiden. Bei den vorgeschlagenen Urkunden werde außerdem angestrebt, eine Duplizierung aktueller Normen für die Fischerei zu vermeiden, unabhängig davon, ob es sich um IAO-Normen oder Normen anderer Organisationen handele. Abschließend verlieh sie der Hoffnung Ausdruck, die Ausschußmitglieder würden gemeinsam Schlußfolgerungen ausarbeiten, die den Weg zur Annahme einer praktischen, ausgewogenen, für viele ratifizierbaren und zukunftsorientierten Norm ebnet – einer Norm, die den weltweit 35 Millionen Fischern und ihren Angehörigen einen wirksamen Schutz biete.

Allgemeine Aussprache

11. Die stellvertretende Vorsitzende (Arbeitgebergruppe) erklärte, eine neue Urkunde für den Fischereisektor werde erörtert, obschon es fünf frühere Übereinkommen und zwei frühere Empfehlungen gebe. Der Ausschuß sollte

sich bei seinen Überlegungen vor Augen halten, warum nur wenige Regierungen die vorhandenen Urkunden hätten ratifizieren können. Eine hohe Anzahl von Ratifikationen der neuen Urkunde sei ein wichtiges Ziel. Etwa 90 Prozent der Beschäftigung im Fischereisektor entfalle auf kleinste und kleine Fahrzeuge; nur 5 Prozent auf große Fischereifahrzeuge. Kleinst- und Kleinbetriebe seien in Industrie- wie in Entwicklungsländern weit verbreitet. Die Schlußfolgerungen sollten Flexibilität und Ausgewogenheit anstreben, damit allen Fischern ein Mindestschutz gewährt werde, ohne daß die für einige Fischer geltenden Normen an Substanz verlieren. Seit Annahme der letzten Norm für den Fischereisektor seien 40 Jahre vergangen, in denen sich vieles verändert hätte. Das vorrangige Ziel der IAO bestehe darin, Möglichkeiten für Frauen und Männer zu fördern, eine menschenwürdige und produktive Arbeit zu finden. Dies bedeute die Schaffung und Erhaltung menschenwürdiger Arbeitsplätze. Verbesserungen der Lebens- und Arbeitsbedingungen von Fischern würden ohne Zweifel auch eine größere Produktivität zur Folge haben. Ihre Gruppe sei zu einer offenen Aussprache über die Ausarbeitung eines Übereinkommens und einer ergänzenden Empfehlung bereit, um Arbeitsplätze zu erhalten, die Wirtschaftsentwicklung zu fördern und allen Fischern einen Mindestschutz zu bieten.

12. Der Sprecher der Arbeitnehmergruppe wies darauf hin, daß die Fischereiindustrie von der IAO als eine gefahrenträchtige Branche mit einem großen Defizit an menschenwürdiger Arbeit bezeichnet worden sei. Die Arbeitnehmergruppe sei von den vorgeschlagenen Schlußfolgerungen enttäuscht. Einem für alle passenden Ansatz könne kein Erfolg beschieden sein, da es bei Fangtätigkeiten, Beschäftigungsbedingungen und Fahrzeugtypen große Unterschiede gebe. Die Annahme eines neuen IAO-Übereinkommens dürfe die Wirksamkeit der Normen anderer internationaler Organisationen, insbesondere des FAO/IAO/ IMO-Sicherheitskodex für Fischereifahrzeuge und ihre Besatzungen, der derzeit fertiggestellt werde, weder beeinträchtigen noch im Widerspruch zu ihnen stehen. Die Arbeitnehmergruppe wisse es zu schätzen, daß im Vorfeld der Tagung Konsultationen mit den Sozialpartnern gefördert worden seien, und hoffe, daß ihre grundlegenden Anliegen behandelt würden. Es sei sinnvoll, eine Arbeitsgruppe mit einem entsprechenden Arbeitsauftrag und der Fähigkeit zu flexibler Arbeit einzusetzen, um den vorhandenen Text weiterzuentwickeln und einen Rahmen für die Erarbeitung wirksamer Normen festzulegen.

13. Der Regierungsvertreter Irlands, dessen Land die Präsidentschaft der Europäischen Union innehatte, unterstützte uneingeschränkt die Ausarbeitung umfassender Normen. Er erklärte, seine Delegation freue sich auf die Diskussionen mit den Sozialpartnern.

14. Der Regierungsvertreter Namibias beglückwünschte das Amt zu den ausgezeichneten Unterlagen, die eine gute Grundlage für in Kenntnis der Sachlage getroffene Beschlüsse bilde. Seine Delegation trete für die Einsetzung einer Arbeitsgruppe ein.

15. Der Regierungsvertreter Norwegens zeigte sich erfreut, daß die Frage der Ausarbeitung neuer Normen für den Fischereisektor in die Tagesordnung der Internationalen Arbeitskonferenz aufgenommen worden sei. Die Herausforderung bestehe darin, eine Norm zu entwickeln, die in weiten Kreisen anwendbar, relevant und durchsetzbar sei. Vor allem müsse im Hinblick auf die Verringerung von Unfällen in diesem gefährlichen Berufszweig die Frage des Arbeitsschutzes behandelt werden. Die Unterkünfte betreffenden Normen müßten aktualisiert und verbessert werden. Anhang II sollte bindend werden. Die geltenden Regelungen der Europäischen Union könnten bei der Frage der Ruhezeiten zugrundegelegt werden. Strukturell könnte die Urkunde dem Übereinkommen (Nr. 185) über Ausweise für Seeleute (Neufassung), 2003, und dem gegenwärtig behandelten konsolidierten Seearbeitsübereinkommen ähnlich sein. Ein Teil des Übereinkommens könnte bindend sein; darüber hinaus wären die ratifizierenden Staaten jedoch verpflichtet, die im nichtverbindlichen Teil der Urkunde enthaltenen Richtlinien gebührend zu berücksichtigen. Es gebe die Möglichkeit, ein vereinfachtes Abänderungsverfahren zur Aktualisierung der Norm vorzusehen. Schließlich sollte die Frage der Hafensaatkontrolle sorgfältig geprüft werden, und die Einhaltung der diesbezüglichen Rechtsvorschriften sei zu verbessern.

16. Die Regierungsvertreterin Australiens begrüßte die Rationalisierung von IAO-Normen in der Fischereiindustrie. Ein neues Übereinkommen sollte sich auf Schiffe beziehen, die in internationalen Gewässern Fahrten durchführen. Fischereifahrzeuge, die in Landes- oder Küstengewässern tätig seien, sollten unter die innerstaatliche Gesetzgebung fallen. Darüber hinaus sollte eine Größenbegrenzung für Fahrzeuge festgelegt werden. In dieser Hinsicht könne das Übereinkommen (Nr. 126) über die Quartierräume auf Fischereifahrzeugen, 1966, als Orientierungshilfe dienen. Im Übereinkommen sollten die allgemeinen Grundsätze in bezug auf Ziele und Schutz festgeschrieben werden; andererseits sollte es so flexibel sein, daß den unterschiedlichen innerstaatlichen Verhältnissen Rechnung getragen werden könne. Bestimmungen zur Hafensaatkontrolle sollten bindend sein, und die Hauptverantwortung sollte dem Flaggenstaat zufallen. Angesichts der anstehenden Seeschiffahrtstagung der Internationalen Arbeitskonferenz im Jahr 2005 sei es für künftige Aussprachen über Seeleute wichtig, daß die Delegierten über die Beratungen dieses Ausschusses informiert werden.

17. Die Regierungsvertreterin des Libanon befürwortete eine flexible Urkunde, eine Art Rahmenübereinkommen, das alle Arten von Fahrzeugen erfasse, für ganz unterschiedliche Verhältnisse geeignet sei und Bestimmungen über den Arbeitsschutz enthalten könne. Die Empfehlung sollte klar und präzise sein und Richtlinien zur nachhaltigen Fischerei enthalten. Richtlinienensammlungen und Leitfäden müßten ebenfalls eine Rolle spielen. Es könne sinnvoll sein, in der Präambel an die Hauptgrundsätze anderer einschlägiger Urkunden zu erinnern.

18. Die Regierungsvertreterin des Vereinigten Königreiches erklärte, die vorgeschlagenen Schlußfolgerungen seien eine ausgezeichnete Diskussionsgrundlage und bildeten die Basis für ein Übereinkommen, das von vielen ratifiziert werden könne. Die wichtigsten Grundsätze seien klar und präzise dargestellt und berücksichtigten die Vielfältigkeit der Fischereiindustrie. Die Mitgliedstaaten trügen die Hauptverantwortung für die Durchführung und Anwendung der Normen für die unter ihrer Flagge fahrenden Schiffe, was angesichts der Dominanz kleiner Fahrzeuge und Fischereitätigkeiten im Sektor völlig richtig sei.

19. Der Regierungsvertreter Südafrikas erklärte, eine neue umfassende Urkunde für den Fischereisektor sei ein wichtiger Baustein bei den Bemühungen um menschenwürdige Arbeit. Die Ergebnisse könnten daran gemessen werden, ob sich die Lebensqualität aller Betroffenen verbessere. Seine Delegation werde sich von den folgenden Grundsätzen leiten lassen: i) integrierter Ansatz bei der Normensetzung, ii) Sicherung des vorhandenen Schutzes, iii) Stil, Terminologie und redaktionelle Abfassung ähnlich wie bei vorhandenen Urkunden, und iv) ausreichende Flexibilität, um eine hohe Anzahl von Ratifikationen zu ermöglichen.

20. Der Regierungsvertreter Chinas erklärte, sein Land sei bereit, die Lebens- und Arbeitsbedingungen von Fischern zu verbessern und zur Förderung der menschenwürdigen Arbeit beizutragen. Eine wesentliche Voraussetzung hierfür sei die Verbesserung der Produktivität. Es sollte mehr Beschäftigungsmöglichkeiten in diesem Sektor geben, um höhere Einkommen zu erzielen und die Nahrungsmittelversorgung sicherzustellen. Seine Delegation befürwortete die Einbeziehung von Bestimmungen über Soziale Sicherheit, Arbeitsschutz und Arbeitsbedingungen.

21. Der Regierungsvertreter Mosambiks begrüßte die Ausarbeitung eines Übereinkommens und einer Empfehlung über die Fischerei, da die in diesen Urkunden enthaltenen Hinweise eine Vereinfachung der Verfahren und der Vorgehensweise bei der Behandlung von Fischereifragen auf nationaler Ebene zur Folge haben würde.

22. Der Regierungsvertreter Kanadas erklärte, sein Land befürworte in der Regel keine sektorspezifischen IAO-Urkunden. Die Fischerei sei jedoch ein besonderer Sektor, und die meisten Mitgliedstaaten, die die Seeschiffahrtsübereinkommen ratifiziert haben, hätten nicht die Möglichkeit genutzt, den Schutz auf Fischer auszuweiten. Daher sei es notwendig, eine sektorspezifische internationale Arbeitsnorm für den Fischereisektor mit besonderer Betonung des Arbeitsschutzes auszuarbeiten. Der Text sollte Fischern einen starken Schutz bieten und so flexibel sein, daß unterschiedlichen Tätigkeiten, Bedingungen und Beschäftigungsverhältnissen Rechnung getragen werde. Darüber hinaus dürfe er nicht zu präskriptiv sein, da dies die Ratifikation behindere.

23. Die Regierungsvertreter Dänemarks, Indiens, Nigerias, Portugals und Thailands sprachen sich ebenfalls für ein Übereinkommen aus, das von vielen

Ländern ratifiziert werden könnte. Um die Ratifizierung durch möglichst viele Mitgliedstaaten zu gewährleisten, forderte der Regierungsvertreter Japans den Ausschuß auf, sich an der beim konsolidierten Seearbeitsübereinkommen gewählten Strategie zu orientieren und das Konzept der „wesentlichen Gleichwertigkeit“ einzuführen, um beim Erzielen gewünschter Ergebnisse übermäßig präskriptive Vorschriften zu vermeiden. Der Regierungsvertreter Chinas erklärte, das neue Übereinkommen solle dem unterschiedlichen Stand der Wirtschaft sowie den nationalen Gesetzen und Vorschriften der Mitgliedstaaten Rechnung tragen.

24. Die Regierungsvertreter Argentiniens, Brasiliens, Chiles, Dänemarks, Indiens und Portugals hoben hervor, daß die neue Urkunde im Hinblick auf eine möglichst hohe Zahl von Ratifikationen flexibel sein solle. Der Regierungsvertreter Indiens verlieh der Hoffnung Ausdruck, das neue Übereinkommen und die neue Empfehlung würden Fischern auf See Schutz bieten und die Verantwortlichkeiten von Regierungen, Arbeitgebern und Arbeitnehmern festlegen.

25. Der Regierungsvertreter Japans erklärte, ein Mangel der Realismus habe verhindert, daß frühere Übereinkommen über Arbeitsbedingungen im Fischereisektor umfassend ratifiziert worden seien. Der Vorschlag des Amtes, die vorhandenen Urkunden in einer neuen, umfassenden und für Mitgliedstaaten akzeptableren Norm zusammenzufassen, sei von großer Bedeutung. Zur Verwirklichung dieses Ziels müsse der Text der innerstaatlichen Gesetzgebung und Praxis sowie den tatsächlichen Gegebenheiten bei Fangtätigkeiten, insbesondere in kleinen Familienbetrieben, besser Rechnung tragen.

26. Der Regierungsvertreter Griechenlands erklärte, seine Delegation sei bereit, einen Beitrag zur Ausarbeitung einer realistischen, pragmatischen neuen Urkunde zu leisten, die den Bedingungen in der modernen Fischereiindustrie Rechnung trage.

27. Der Regierungsvertreter Frankreichs betonte, daß eine Kohärenz zwischen der neuen Urkunde über den Fischereisektor und dem konsolidierten Seearbeitsübereinkommen, das gegenwärtig behandelt werde, erforderlich sei. Hierzu sei es zweckmäßig, vor Abschluß der Diskussionen über die Fischereiurkunden einen Blick auf den Text des konsolidierten Seearbeitsübereinkommens zu werfen. Wie in den vorgeschlagenen Schlußfolgerungen angeregt, sollten bestimmte für Seeleute wichtige Fragen wie Heimschaffung auch in der neuen Norm über den Fischereisektor behandelt werden.

28. Die stellvertretende Vorsitzende (Arbeitgebergruppe) erinnerte den Ausschuß daran, daß die gegenwärtig behandelte Urkunde sich mit der Fischerei und nicht mit dem Seeschiffahrtssektor insgesamt befasse. Zwischen beiden gebe es deutliche Unterschiede. Die Auffassung, daß die Frage der Heimschaffung Fischer ebenso betreffe wie Seeleute, sei für die Arbeitgebergruppe unannehmbar. In den meisten Ländern werde zwischen Handelsschiffahrt und Fischerei deutlich unterschieden. Dies dürfe nicht außer Acht gelassen werden, da sich diese Urkunde mit den Arbeitsbedingungen von Fischern befasse.

29. Die Regierungsvertreterin Nigerias erklärte in bezug auf den Erfassungsbereich der Urkunde, die Länge eines Fischereifahrzeuges dürfe keine Rolle spielen, da alle Fischer denselben berufsbedingten Gefahren ausgesetzt seien. Freizeitfischer könnten zwar ausgenommen werden, es müßten jedoch alle Arbeitnehmer des Fischereisektors erfaßt werden.

30. In Anbetracht der hohen Unfallrate im Fischereisektor sprach sich der Regierungsvertreter Spaniens dafür aus, keine Arbeitnehmergruppe von den Arbeitsschutzbestimmungen auszunehmen.

31. Die Vertreterin des Generalsekretärs erklärte, in der derzeitigen Formulierung der Bestimmung über den Geltungsbereich gebe es keinen Hinweis auf die Schiffslänge. Nach Auffassung des Amtes sollte der Text für alle Fischereifahrzeuge gelten, selbst wenn bestimmte Annahmen nach Anhörung der maßgebenden Verbände der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer möglich seien, wie im Punkt 9 Absatz 1 der vorgeschlagenen Schlußfolgerungen vorgesehen.

32. Der Regierungsvertreter Südafrikas befürwortete den im Amtstext vorgesehenen Geltungsbereich, wies jedoch darauf hin, daß dieser landbasierte Fischer ausschließe. Darüber hinaus sollte der der zuständigen Stelle eingeräumte Spielraum zum Ausschluß bestimmter Fahrzeuge begrenzt sein, um nicht den in anderen Normen gewährten Schutz zu schwächen, z.B. in bezug auf die Beseitigung der schlimmsten Formen der Kinderarbeit.

33. Der Regierungsvertreter Japans verwies in bezug auf das Mindestalter für die Zulassung zur Beschäftigung auf das Übereinkommen (Nr. 138) über das Mindestalter, 1973, in dem vorgesehen sei, daß das Mindestalter nicht unter dem Alter, in dem die Schulpflicht ende, und auf keinen Fall unter 15 Jahren liegen dürfe. Dies dürfte auch im Fischereisektor zweckmäßig sein.

34. Die Regierungsvertreterin Chiles äußerte auch im Namen der Regierungsvertreter Argentiniens und Brasiliens die Befürchtung, daß die derzeitige Definition des Ausdrucks Fischer, die auf Fischer an Bord von Fischereifahrzeugen beschränkt sei, ein Ratifikationshindernis sein könnte. Es könne wünschenswert sein, auch eine Gleichstellungsdimension aufzunehmen.

35. Der Regierungsvertreter Deutschlands erklärte, die vorgeschlagenen Schlußfolgerungen würden pauschale Ausnahmen ermöglichen, was nicht der Fall sein sollte. Nur Teilausschlüsse sollten zulässig sein. Allerdings sei eine gewisse Flexibilität erforderlich, damit besonderen Situationen Rechnung getragen werden könne. Das Übereinkommen sollte nicht für Binnenfischer gelten, die in seinem Land Teil des Landwirtschaftssektors seien.

36. Eine Reihe von Delegationen sprach verschiedene Fragen in bezug auf die von Familien praktizierte Kleinfischerei an, in der die meisten Arbeitnehmer dieses Sektors beschäftigt seien. Der Regierungsvertreter El Salvadors erläuterte die in seinem Land erzielten Fortschritte im Bereich des Arbeitsschutzes und forderte den Ausschuß auf, bei der Prüfung der Lage Klein- und handwerklicher Fischer diese Fortschritte zu berücksichtigen. Der Regierungs-

vertreter der Bahamas fügte hinzu, daß eine übermäßige finanzielle Belastung kleiner Fischereifahrzeuge im Familienbetrieb vermieden werden solle. Der Regierungsvertreter Griechenlands erklärte, es müsse gewährleistet sein, daß traditionelle Fischereifahrzeuge weiterhin tätig sein können.

37. Die Regierungsvertreter Deutschlands, Chinas, Frankreichs, Kanadas, Nigerias, Spaniens und Thailands zählen zu denjenigen, die die Bedeutung der Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit hervorhoben. Der Regierungsvertreter Frankreichs stellte fest, daß Mindestruhezeiten festgelegt werden sollten, selbst wenn die Regelung der Arbeitszeit im Fischereisektor in der Praxis mit Schwierigkeiten verbunden sei. Das Übereinkommen sollte ferner einen Mindestmaß an Sozialer Sicherheit auf der Grundlage einfacher Kriterien garantieren. Frankreich gehe bei der Berechnung der Leistungen sowie der Arbeitszeit von der Anzahl der auf See verbrachten Tage aus.

38. Der Regierungsvertreter Dänemarks schlug vor, an Bord aller Fahrzeuge eine Risikobewertung vorzunehmen, um Fischer bei der Durchführung des Übereinkommens unmittelbar einzubeziehen, und so Arbeitsunfälle an Bord auf ein Minimum zu reduzieren. Kapitel III des Internationalen Übereinkommens über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten auf Fischereifahrzeugen, 1995 (STCW-F), enthalte ausgezeichnete Richtlinien zur Grundausbildung. Sein Land habe dieses Instrument vor kurzem ratifiziert, und er forderte andere Länder auf, dies ebenso zu tun.

39. Der Regierungsvertreter Indiens verwies auf den Verhaltenskodex der FAO für verantwortungsvolle Fischerei (1995), in dem die Bedeutung von Sicherheitsaspekten, einschließlich von Arbeits- und Lebensbedingungen, Arbeitsschutznormen, Bildung und Ausbildung, Sicherheit von Fischereifahrzeugen, Such- und Rettungsdiensten und Unfallmeldung anerkannt werde. Sensibilisierungsmaßnahmen, eine zweckentsprechende Ausbildung und die Bereitstellung von Lebensrettungsausrüstung seien erforderlich; am stärksten litten die kleinen Fischer, die ihren Lebensunterhalt mit Fischerei bestreiten unter fehlenden Mitteln.

40. Der Regierungsvertreter Brasiliens erklärte in bezug auf die Frage der Unterkünfte, daß der Status von Anhang II unklar sei.

41. Die Vertreterin des Generalsekretärs erwiderte, Anhang II sei zur Zeit weder dem Übereinkommensentwurf noch dem Empfehlungsentwurf beigefügt. Das Amt habe auf den Seiten 91 und 92 des Berichts V(2) vorgeschlagen, der Ausschuß solle aufgrund der Komplexität und Bedeutung dieses Themas den Inhalt von Anhang II festlegen und entscheiden, ob dieser einen verbindlichen oder empfehlenden Charakter haben soll.

42. Die stellvertretende Vorsitzende (Arbeitgebergruppe) schlug vor, die IAO solle die Einberufung einer Sachverständigentagung zur Behandlung der komplexen Frage der Unterkünfte in Erwägung ziehen.

43. Der Regierungsvertreter Kanadas schlug vor, Anhang II solle nicht dem Übereinkommen beigelegt werden, da er zu detailliert sei.

44. Der Regierungsvertreter Japans schlug vor, die Bestimmungen zu Unterkünften an Bord von Fischereifahrzeugen in die Empfehlung zu übernehmen.

45. Der Regierungsvertreter Frankreichs erklärte, der Frage der Einhaltung und Durchsetzung komme grundlegende Bedeutung zu. Die Hafenstaatkontrolle sei zwar wichtig, der Flaggenstaat müsse jedoch die Hauptverantwortung tragen.

46. Der Regierungsvertreter Japans stimmte zu und erklärte, die Hafenstaatkontrolle weiche vom Grundsatz der Flaggenstaatkontrolle ab. Die Gründe für ein Abweichen vom Grundsatz der Flaggenstaatkontrolle seien unzureichend, und die Mitgliedstaaten sollten daher sorgfältig prüfen, ob eine derartige Änderung notwendig sei.

47. Ein Vertreter des Internationalen Kollektivs zur Unterstützung der in der Fischerei beschäftigten Arbeitnehmer (ICSF) verwies auf die Tätigkeiten seiner Organisation für Kleinfischer und Fischereiarbeiter. Das Kollektiv begrüße den Vorschlag, die Begriffsbestimmung der „kommerziellen Fischerei“ so auszuweiten, daß diese alle Fangtätigkeiten auf See und in Binnengewässern mit Ausnahme der Subsistenz- und Freizeitfischerei umfasse. Kleinfischerei finde in allen Gewässern statt. Was die Art der Fangtätigkeiten anbelangt, so fänden in aller Welt rasche Veränderungen statt. Die Arbeits- und Lebensbedingungen an Bord von kleinen Fischereifahrzeugen würden radikal neu definiert, was Auswirkungen auf Beschäftigung, Einkommen, Sicherheit, Gesundheit und Soziale Sicherheit der Fischer habe. Das Kollektiv begrüße die Bemühungen der IAO, neue, zugleich vollständige und flexible Normen für den Fischereisektor zu erarbeiten, da diese die Ausarbeitung einschlägiger innerstaatlicher Gesetze für große und kleine Fischereifahrzeuge erleichtern würden. Eine Schwächung geltender Normen für industrielle Fischereifahrzeuge müsse jedoch vermieden werden.

48. Die stellvertretende Vorsitzende (Arbeitgebergruppe) erklärte, sie habe mit Interesse Kenntnis genommen von den verschiedenen Kommentaren der Regierungsvertreter, insbesondere was deren Wunsch nach einer Urkunde betreffe, die flexibel, nicht zu präskriptiv und somit leichter ratifizierbar sei. Die Urkunde sollte sich mit den allgemeinen Fragen im Fischereisektor befassen. Bezüglich der Schiffskategorien mahnte sie zur Vorsicht. Niemand wolle die vorhandenen Normen über größere Fahrzeuge aushöhlen; es sei aber wichtig, eine zu präskriptive Urkunde für kleine Fahrzeuge, auf denen 90 Prozent der Arbeitnehmer dieses Sektors beschäftigt seien, zu vermeiden. Die vorgeschlagenen Schlußfolgerungen bezögen sich auf einen Schutz durch die Soziale Sicherheit zu Bedingungen, die nicht ungünstiger seien als für andere Arbeitnehmer; in den meisten Entwicklungsländern gebe es jedoch keine Arbeitslosenversicherung und nur ein geringes Maß an Sozialer Sicherheit. Dies mache deutlich, wie

notwendig es sei, die Anwendbarkeit des Textes auf nationaler Ebene zu prüfen. Ein weiteres Beispiel seien die ärztlichen Untersuchungen: In einigen Ländern seien sie vorgeschrieben, in anderen nicht. Die Arbeitgebergruppe würde es vorziehen, keine Arbeitsgruppe einzusetzen, da der Verlust des Fachwissens von Ausschußmitgliedern die Aussprache im Plenum schwächen würde.

49. Der Sprecher der Arbeitnehmergruppe trug einige der grundlegenden Anliegen seiner Gruppe erneut vor. Seine Gruppe sei der Auffassung, es müsse unterschiedliche Vorschriften für Fahrzeuge von weniger als 15 Metern Länge und für längere Fahrzeuge geben. Das Übereinkommen sollte Fischern denselben Anspruch auf Schutz durch Soziale Sicherheit wie an Land beschäftigten Arbeitnehmern bieten; der Amtstext löse indessen nicht das Problem von Fischern, die nach Artikel 77 des Übereinkommens (Nr. 102) über Soziale Sicherheit (Mindestnormen), 1952, vom Geltungsbereich ausgeschlossen sind. Dem Arbeitsschutz komme zwar entscheidende Bedeutung zu, die vorgeschlagenen Schlußfolgerungen enthielten jedoch nur wenige diesbezügliche Vorschriften. Er sprach vier Fragen an, die vom Ausschuß in seiner Gesamtheit behandelt werden sollte, da sie für künftige Debatten von grundlegender Bedeutung seien: i) Wie sollte die Frage größerer Fahrzeuge angegangen werden? Sollte der Ausschuß zusätzliche Abschnitte für Fahrzeuge von mehr als 15 Metern Länge und von mehr als 24 Metern Länge, die in internationalen Gewässern tätig seien, ausarbeiten? Oder sollte der Geltungsbereich des Übereinkommens auf Fahrzeuge von weniger als 15 Metern Länge beschränkt und eine zusätzliche Bestimmung aufgenommen werden, derzufolge Fahrzeuge über diesem Schwellenwert unter das konsolidierte Seearbeitsübereinkommen fallen, das zur Zeit ausgearbeitet wird? Oder sollte der Ausschuß übereinkommen, daß das Amt derartige zusätzliche Abschnitte für die nächste internationale Arbeitskonferenz ausarbeiten sollte? ii) Auf der Sachverständigentagung im September 2003 sei vereinbart worden, daß für Fischer dieselben Bestimmungen der Sozialen Sicherheit gelten sollten wie für an Land beschäftigte Arbeitnehmer. Da das Übereinkommen Nr. 102 Seeschiffer jedoch ausdrücklich ausnehme (Artikel 77), stelle sich die Frage, wie dies erreicht werden könne. Sollte der Ausschuß durch eine diesbezügliche Bestimmung vorsehen, daß das Übereinkommen Nr. 102 auf Fischer anwendbar sei, oder sollte er das Amt bitten, für die kommende Internationale Arbeitskonferenz die Bestimmungen über die Soziale Sicherheit weiterzuentwickeln? iii) In vorhandenen Übereinkommen für Seeleute seien Bestimmungen enthalten, die die Möglichkeit der Einbeziehung des Fischereisektors vorsähen. Bei Annahme des konsolidierten Seearbeitsübereinkommens gebe es diese Möglichkeit nicht mehr. Wie sollte der Ausschuß in diesem Fall reagieren? iv) Auf welche Weise könnte der Ausschuß die Frage des Arbeitsschutzes behandeln, da das Übereinkommen (Nr. 155) über den Arbeitsschutz, 1981, eine Bestimmung enthalte, die den Ausschluß der Fischerei aus seinem Geltungsbereich nahelegt? Sollte der Ausschuß eine ausdrückliche Bestimmung vorsehen, die die Möglichkeit eines Ausschlusses der Fischerei unmöglich macht?

50. Der Regierungsvertreter Dänemarks bat das Amt um Klärung der von der Arbeitnehmergruppe angesprochenen Fragen, da sie sich einige auf die vorgeschlagenen Schlußfolgerungen, andere auf frühere IAO-Übereinkommen beziehen würden.

51. Die Vertreterin des Generalsekretärs gab die folgende Erklärung ab. Die erste von der Arbeitnehmergruppe aufgeworfene Frage unterstelle offenbar, daß die vorgeschlagenen Schlußfolgerungen im allgemeinen zwar als ausreichend für Fahrzeuge von weniger als 15 Metern Länge angesehen würden, es müßten allerdings zusätzliche Bestimmungen für Fischer ins Auge gefaßt werden, die an Bord größerer Fischereifahrzeuge tätig sind. Es gebe drei Möglichkeiten. Erstens könne der Ausschuß zusätzliche Bestimmungen zur Behandlung der Lage von Fischern an Bord von Fahrzeugen mit einer Länge von 15 bis 24 Metern sowie für jene an Bord von Fahrzeugen von mehr als 24 Metern ausarbeiten. Zweitens könne der Geltungsbereich der Urkunden auf Fischer auf Fahrzeugen mit weniger als 15 Metern Länge beschränkt werden. In einem solchen Fall könnte die Anforderung vorgesehen werden, daß Fischer auf Fahrzeugen von mehr als 15 Metern Länge unter die Bestimmungen des konsolidierten Seearbeitsübereinkommens fallen. Die dritte Möglichkeit bestehe darin, daß der Ausschuß das Amt bittet, weitere Bestimmungen für die zweite Aussprache über das Fischereiübereinkommen auf der Internationalen Arbeitskonferenz auszuarbeiten. In bezug auf die zweite Frage zum Anspruch von Fischern auf dieselbe Soziale Sicherheit wie an Land beschäftigte Arbeitnehmer wies sie auf Artikel 77 Absatz 1 des Übereinkommens (Nr. 102) über Soziale Sicherheit (Mindestnormen), 1952, hin, wo erklärt werde, daß das Übereinkommen keine Anwendung auf Schiffsleute und Seefischer finde. Ferner wies sie auf das Übereinkommen (Nr. 70) über die Soziale Sicherheit der Schiffsleute, 1946, und auf das Übereinkommen (Nr. 71) über Altersrenten der Schiffsleute, 1946, hin, in denen Soziale Sicherheit für diese Arbeitnehmer vorgesehen ist. Das Übereinkommen Nr. 70 sei neugefaßt worden durch das Übereinkommen (Nr. 165) über die Soziale Sicherheit der Seeleute (Neufassung), 1987, das jedoch lediglich von zwei Ländern ratifiziert worden sei. Der Geltungsbereich dieses Übereinkommens erfasse alle Seeleute, und in Artikel 2 Absatz 2 sei vorgesehen, daß dieses Übereinkommen nach Beratung mit den repräsentativen Verbänden der Reeder von Fischereifahrzeugen und der Fischer auf die gewerbliche Seefischerei angewandt werden könne. Die Frage sei zweifellos komplex, und die Arbeitnehmer hätten mit dem Vorschlag, die Anwendung des Übereinkommens Nr. 102 auf Fischer auszuweiten, wichtige rechtliche Fragen aufgeworfen. Der Rechtsberater werde in der Lage sein, die Fragen für den Ausschuß besser verständlich zu machen. Bei der dritten Frage gehe es darum, wie der Verlust des Schutzes, den Fischer im Rahmen vorhandener Übereinkommen für Seeleute gewährt worden sei, nach Annahme des konsolidierten Seearbeitsübereinkommens behandelt werde. Was die vierte Frage anbelangt, so sei in Artikel 1 des Übereinkommens (Nr. 155) über den Arbeitsschutz, 1981, vorgesehen, daß das Übereinkommen für alle Wirtschaftszweige gilt; es habe daher einen sehr großen Geltungsbe-

reich. Allerdings sei in Absatz 2 die Möglichkeit vorgesehen, „bestimmte Wirtschaftszweige, wie die Seeschifffahrt oder die Fischerei, ganz oder teilweise von der Anwendung auszuschließen, wenn dabei besondere Probleme von erheblicher Bedeutung entstehen“. Die Arbeitnehmer hätten die Frage gestellt, ob eine Bestimmung angenommen werden könne, um die Möglichkeit eines Ausschlusses der Fischerei zu beseitigen. Auch zu diesem Punkt könne der Rechtsberater angesichts der damit im Zusammenhang stehenden umfassenden Rechtsfragen Stellung nehmen.

52. Der Rechtsberater beantwortete im Ausschuß die von der Arbeitnehmergruppe gestellten Fragen und ging gleichzeitig auf die Fragen 2 und 4 ein. Er erklärte, in beiden Fragen würden Punkte angesprochen, die nicht nur rechtlicher Art seien, sondern sachliche Überlegungen beinhalteten, welche erhebliche Auswirkungen auf die Möglichkeit bzw. den Willen der Mitgliedstaaten haben könnten, die künftige Urkunde zu ratifizieren, bzw. die die Arbeitsorganisation des Amtes beeinflussen könnten. Diese Überlegungen sollten in Anbetracht ihres möglichen Einflusses auf den Erfolg der künftigen Urkunden Beachtung finden. Es stelle sich die Frage, wie das Ziel erreicht werden könne, das darin bestehe, daß Fischer a) in den Genuß derselben Bestimmungen der Sozialen Sicherheit kommen, die für Arbeitnehmer an Land gelten, wobei der Ausschluß von Seefischern gemäß Artikel 77 des Übereinkommens (Nr. 102) über Soziale Sicherheit (Mindestnormen), 1952, zu berücksichtigen wäre, und b) unter die in Artikel 1(2) des Übereinkommens (Nr. 155) über den Arbeitsschutz, 1981, enthaltenen Bestimmungen fallen, denen zufolge es möglich sei, die Fischerei aus dem Geltungsbereich auszuschließen, wenn „besondere Probleme von erheblicher Bedeutung entstehen“.

53. Von einem rein rechtlichen Standpunkt aus gebe es verschiedene Wege zum Erreichen dieses Resultats. Eine Möglichkeit bestehe darin, einige oder alle der Bestimmungen dieser Urkunden in das künftige Übereinkommen aufzunehmen. Ein Beispiel einer Einbeziehung dieser Art finde sich in Artikel 9 und 10 des Übereinkommens (Nr. 165) über die Soziale Sicherheit der Seeleute (Neufassung), 1987. Eine Einbeziehung dieser Art hätte rechtlich zur Folge, daß das Mitglied, welches das neue Übereinkommen ratifiziere, selbst für den Fall, daß es das Übereinkommen Nr. 102 nicht ratifiziert habe, dessen Bestimmungen auf die unter das neue Übereinkommen fallenden Personen anwenden müsse. Gleiches gelte für alle Bestimmungen des Übereinkommens Nr. 155, die unter Umständen in das künftige Übereinkommen über die Fischerei aufgenommen würden. Es gehe darum, daß neue Verpflichtungen für Mitglieder aufgrund ihrer Ratifizierung des neuen vorgeschlagenen Übereinkommens entstünden. Diese Verpflichtungen würden denen der Übereinkommen Nr. 102 und 155 entsprechen, mit Ausnahme des Geltungsbereichs, der in diesem Fall der Fischereisektor wäre. Eine zweite Möglichkeit bestehe darin vorzusehen, daß Mitglieder, die das künftige Übereinkommen ratifizieren und auf die die Übereinkommen Nr. 102 und 155 anwendbar sind, verpflichtet wären, den Schutz, den die unter diese Übereinkommen fallenden Arbeitnehmer genießen, auf den Fischereisek-

tor auszuweiten, ungeachtet der Bestimmungen von Artikel 77 des Übereinkommens Nr. 102 und der in Artikel 1 Absatz 2 des Übereinkommens Nr. 155 vorgesehenen Ausschlußmöglichkeiten. Rechtlich gesehen würde eine Bestimmung dieser Art die Möglichkeit einräumen, den bereits anderen Arbeitnehmern durch die Ratifizierung der Übereinkommen Nr. 102 und 155 gewährten Schutz durch die Ratifizierung der neuen Urkunde auf Arbeitnehmer im Fischereisektor auszuweiten. Gehe man auf diese Weise vor, wäre es allerdings nicht möglich, Fischer aus Ländern einzubeziehen, die das oder die einschlägigen Übereinkommen nicht ratifiziert haben. Es stelle sich dann die Frage, welche Verpflichtungen im Bereich der Sozialen Sicherheit und des Arbeitsschutzes den Mitgliedstaaten obliegen, die diese Übereinkommen nicht ratifiziert haben. Diese Mitgliedstaaten könnten verpflichtet sein, Verpflichtungen der Art, wie sie im Amtstext aufgeführt sind, einzuhalten. Die dritte Frage der Arbeitnehmergruppe, die sich auf mögliche Verbindungen zwischen dem vorgeschlagenen Übereinkommen über den Fischereisektor und das mögliche künftige konsolidierte Seearbeitsübereinkommen beziehe, werfe eine Reihe weiterer rechtlicher Probleme auf. Hinsichtlich des Vorschlags, das künftige Seearbeitsübereinkommen auf bestimmte Fischerkategorien anzuwenden, stelle sich für den Ausschuß ein Zeitproblem. Es sei zweifellos nicht wünschenswert und vermutlich auch nicht möglich, daß ein Übereinkommen auf eine Urkunde verweist, die noch nicht existiert und deren Text noch nicht fertiggestellt ist. Nach dem vorliegenden Zeitplan würde das konsolidierte Seearbeitsübereinkommen zum Zeitpunkt der Annahme des Übereinkommens über den Fischereisektor auf der nächsten Tagung der Internationalen Arbeitskonferenz noch nicht angenommen worden sein. Allerdings spreche nichts gegen die Aufnahme einer Bestimmung, der zufolge Mitglieder verpflichtet wären, für bestimmte Fischerkategorien ein Schutzniveau vorzusehen, das nicht niedriger sein dürfe als der Schutz, der Seeleuten gemäß der innerstaatlichen Gesetzgebung gewährt werde.

54. Die Regierungsvertreter Dänemarks, Deutschlands, Namibias und des Vereinigten Königreichs gingen davon aus, daß die vorgeschlagenen Schlußfolgerungen für alle Arten von Fahrzeugen unabhängig von deren Größe gelten, und sie erklärten, die Arbeitnehmer sollten ihren Vorschlag erläutern, den Geltungsbereich der Urkunde auf Fahrzeuge von weniger als 15 Metern Länge zu beschränken. In welcher Hinsicht seien die vorgeschlagenen Schlußfolgerungen nicht für größere Fahrzeuge geeignet? Der Regierungsvertreter Namibias erklärte, die Arbeitnehmergruppe sollte Lösungen vorschlagen, die ihrer Ansicht nach zur Behandlung dieser Fragen geeignet seien.

55. Die Regierungsvertreterin Deutschlands unterstrich die große Bedeutung der von der Arbeitnehmergruppe angesprochenen Fragen. Der Ausschluß von Fischern aus den Übereinkommen Nr. 102 und 155 sei der Grund dafür, daß ein spezielles Übereinkommen für Fischer erarbeitet werden müsse. Um diese Frage in zweckmäßiger Weise anzugehen, müsse in der Präambel der Schlußfolgerungen auf diese Ausschlüsse hingewiesen werden.

56. Der Sekretär der Arbeitnehmergruppe wies darauf hin, daß seine Gruppe bereits auf der Dreigliedrigen Sachverständigentagung über Arbeitsnormen für den Fischereisektor im Jahr 2003 Fragen zum Geltungsbereich und der Sozialen Sicherheit aufgegriffen habe. Er forderte das Amt zur Erläuterung der Gründe für den Ausschluß von Fischern im Übereinkommen (Nr. 102) über Soziale Sicherheit (Mindestnorm), 1952, und im Übereinkommen (Nr. 155) über den Arbeitsschutz, 1981, und zur Vorlage eines Lösungsvorschlags auf. Er erinnerte den Ausschuß an den besonderen Charakter der Fischerei und den sich daraus ergebenden hohen Grad der Gefährdung. Was den Geltungsbereich anbelange, so schlage seine Gruppe im Hinblick auf einen ausgewogenen Ansatz die Aufteilung der Bestimmungen nach verschiedenen Fahrzeugtypen vor. Er wies auf den unterschiedlichen Bedarf an ärztlicher Betreuung je nach Fahrzeugart hin und betonte, es müsse eine ausgewogene Formulierung gefunden werden, die eine angemessene Berücksichtigung dieser verschiedenen Bedürfnisse ermögliche. Im Prinzip stimme er der in den vorgeschlagenen Schlußfolgerungen (Punkt 43) vorgesehenen Formulierung „nicht günstiger behandelt werden“ zu, bei der Durchsetzung der Urkunde müsse jedoch ausdrücklich eine stärkere Hafenstaatkontrolle vorgesehen werden. Der derzeitige Ansatz sei für Fischereifahrzeuge, die in Gewässern in großer Entfernung von ihrem Flaggenstaat tätig seien, unzureichend. Die Arbeitnehmergruppe habe diese Fragen aufgeworfen, um die nötige Diskussion über diese Themen anzustoßen. Dies werde den Ausschuß in die Lage versetzen, eine Struktur für die neue Urkunde zu entwickeln, die im Verlauf der zweiten Aussprache verbessert werden könnte. Das Ziel sei die Ausarbeitung einer einschlägigen Norm für alle Fischer auf allen Arten von Fischereifahrzeugen in allen Tätigkeitsbereichen.

57. Der Regierungsvertreter Irlands erklärte im Namen der Regierungsvertreter der im Ausschuß vertretenen Mitgliedstaaten der Europäischen Union, daß es an Bord eines spanischen Thunfischfängers vor der Küste Galiziens bei stürmischem Wetter zu einem tragischen Unfall gekommen sei, bei dem zwei Besatzungsmitglieder ums Leben gekommen seien. Die übrigen acht Besatzungsmitglieder würden vermißt. Im Namen der im Ausschuß vertretenden Mitgliedstaaten der Europäischen Union sprach er den betroffenen Familien sowie der spanischen Delegation sein tief empfundenes Beileid aus.

58. Der Vorsitzende bezeugte den Opfern seine Hochachtung und rief den Ausschuß auf, durch seine Arbeit dafür zu sorgen, daß solche Unfälle seltener werden. Die stellvertretende Vorsitzende (Arbeitgebervertreter) und der Sprecher der Arbeitnehmergruppe schlossen sich den Worten des Vorsitzenden an und sprachen denjenigen, die Familienangehörige verloren hatten, ihr Beileid aus. Sie bekräftigten, wie wichtig Verbesserungen im Arbeitsleben der Fischer seien.

59. Der Regierungsvertreter Spaniens sprach dem Ausschuß seinen aufrichtigen Dank für seine Anteilnahme aus. Dieser traurige Vorfall zeuge von der

Gefährlichkeit der Fischerei und mache deutlich, warum ein Schutz auf internationaler wie auf nationaler Ebene erforderlich sei.

60. Der Sekretär der Arbeitnehmergruppe teilte dann mit, der stellvertretende Vorsitzende (Arbeitnehmergruppe) müsse aufgrund wichtiger Ereignisse in seinem Land nach Nigeria zurückkehren. Die Arbeitnehmergruppe habe daher den Sprecher der Arbeitnehmer gebeten, zusätzlich die Aufgaben des stellvertretenden Vorsitzenden (Arbeitnehmergruppe) zu übernehmen.

61. Der Regierungsvertreter Norwegens gab im Namen der Regierungsvertreter Belgiens, Dänemarks, Deutschlands, Estlands, Finnlands, Frankreichs, Griechenlands, Guatemalas, Irlands, Islands, Japans, Kanadas, Kuwaits, Namibias (und im Namen der Afrikanischen Gruppe, einschließlich Algeriens, Angolas und Tunesiens), der Niederlande, Portugals, Saudi-Arabiens, Schwedens, Spaniens, Thailands, der Vereinigten Staaten und des Vereinigten Königreiches eine Erklärung ab. Diese Regierungen befürworteten eine allgemeine Urkunde mit einem großen Geltungsbereich, die sich global mit Arbeitsbedingungen im Fischereisektor unabhängig von der jeweiligen Schiffsgröße befassen würde. Das Übereinkommen sollte keinerlei Auswirkungen auf vorhandene Gesetze, Gewohnheitsrecht oder Verträge haben, die günstigere Bedingungen bieten als die Bestimmungen der neuen Urkunde. Es solle vorsehen, daß Mitgliedstaaten bestimmte Kategorien von Fischern oder Fischereifahrzeugen in den Fällen ausschließen können, in denen die zuständige Stelle festgestellt habe, daß in bezug auf die Anwendung des Übereinkommens besondere Probleme von erheblicher Bedeutung entstünden.

62. Der Regierungsvertreter Irlands erklärte auch im Namen der Regierungsvertreter Belgiens, Dänemarks, Deutschlands, Estlands, Finnlands, Frankreichs, Griechenlands, der Niederlande, Portugals, Schwedens, Spaniens und des Vereinigten Königreiches, daß diese Erklärung das Ergebnis längerer Überlegungen sei. Die Regierungen seien sich der Einwände der Arbeitnehmergruppe bewußt, und sie hätten sich bemüht, ihnen Rechnung zu tragen. Um die besonderen Probleme des Fischereisektors anzugehen, sollte unverzüglich ein starkes Übereinkommen angenommen werden. Die Norm sollte allgemein für Fischer unabhängig von der Schiffsgröße gelten. Keine Bestimmung des neuen Übereinkommens dürfe vorhandene Normen unterlaufen; trotzdem sei eine gewisse Flexibilität erforderlich. Es gehe nicht darum, Hintertürchen zu öffnen, sondern eine umfassende Ratifizierung zu fördern. Es gehe darum, ein Übereinkommen auszuarbeiten, daß eigenständig sei und ausdrücklich für den Fischereisektor gelte.

63. Die Regierungsvertreterin Chiles befürwortete auch im Namen der Regierungsvertreter Argentiniens, Brasiliens und Mexikos ebenfalls ein umfassend ratifizierbares Übereinkommen, das für alle Fischer unabhängig von der Schiffsgröße gelten würde.

64. Die stellvertretende Vorsitzende (Arbeitgebervertreter) betonte, ihre Gruppe trete für die Ausarbeitung einer allgemeinen Urkunde mit einem großen

Geltungsbereich ein, die sich in umfassender Weise mit den Arbeitsbedingungen im Fischereisektor unabhängig von der Schiffsgröße befassen würde. Es sei nicht beabsichtigt, die erworbenen Rechte bestimmter Fischer an Bord größerer Schiffe anzutasten; es sei aber offensichtlich notwendig, auch anderen Fischern einen grundlegenden Schutz zu bieten. Ein Hinweis auf das konsolidierte Seearbeitsübereinkommen, das noch erörtert werde, sei überflüssig. Der Ausschuß müsse sich auf die für den Fischereisektor typischen Probleme und nicht auf die Schifffahrt konzentrieren. Was die Lage selbstständiger Fischer anbelangt, so werde das Amt um Klärung gebeten.

65. Der Rechtsberater erklärte, das neue Übereinkommen werde gemäß Punkt 6 der vorgeschlagenen Schlußfolgerungen für „alle Fischereifahrzeuge gelten, die in der gewerblichen Fischerei eingesetzt werden“. Der Ausdruck „Fischer“ werde in Buchstabe 5 c) definiert. Die vorliegende Definition erfasse nicht nur Lohnempfänger, sondern auch an Bord tätige Personen, die fanganteilmäßig entlohnt werden, sowie selbstständig Erwerbstätige. Lotsen, Marineangehörige und andere ständig im Dienst einer Regierung stehende Personen seien ausdrücklich ausgeschlossen.

66. Der Regierungsvertreter Griechenlands ersuchte das Amt um Klärung der Frage, ob ein selbstständig Erwerbstätiger einen Arbeitsvertrag gemäß Punkt 23 haben müsse.

67. Die Vertreterin des Generalsekretärs erklärte, Punkt 23 fordere eine „Arbeitsvereinbarung“ gemäß Buchstabe 5 d). Dieser umfassende Ausdruck sei gewählt worden, um der weitreichenden Definition des Wortes „Fischer“ in Buchstabe 5 c) Rechnung zu tragen, und dürfe nicht mit einem Arbeitsvertrag verwechselt werden.

68. Der Sekretär der Arbeitgebergruppe fragte das Amt, ob die Urkunde für eine Person gelten würde, die zugleich Eigentümer und Nutzer eines kleinen Schiffes sei, d.h. für eine tatsächlich selbstständig erwerbstätige Person, nicht für einen Vertragsarbeiter.

69. Die Vertreterin des Generalsekretärs bestätigte, daß alle selbstständig Erwerbstätigen erfaßt würden.

70. Der Regierungsvertreter Brasiliens stellte klar, daß lediglich im Bereich der gewerbsmäßigen Fischerei tätige selbstständig Erwerbstätige unter das Übereinkommen fielen.

71. Die Regierungsvertreterin Nigerias erklärte, ihre Regierung stimme der vom Regierungsvertreter Norwegens abgegebenen Erklärung zu. Es sei wichtig, die Gründe für eine umfassende Urkunde für den Fischereisektor nicht aus den Augen zu verlieren. Übereinkommen und Empfehlungen seien so abgefaßt, daß den Bedürfnissen aller Mitgliedstaaten, Industrie- und Entwicklungsländern, Rechnung getragen werde, um die Ratifizierung und Anwendung zu fördern. In ihrem Land und vielen anderen Entwicklungsländern arbeite die große Mehrzahl der Fischer in der informellen Wirtschaft. Alle Schiffe sollten

erfaßt werden. Ein allumfassender Geltungsbereich würde einen sehr weiten Erfassungsbereich und umfangreichen Schutz bieten. Eine umfassende Norm über die Arbeit im Fischereisektor könne nicht vom konsolidierten Seearbeitsübereinkommen getrennt werden, da bestimmte Aspekte beider Urkunden gemeinsam seien. Was die zweite Frage der Arbeitnehmer anbelange, so seien Ausschlüsse für das Mandat des Ausschusses kontraproduktiv. Ein Artikel oder Abschnitt über die Soziale Sicherheit sollte allumfassend sein und den Arbeitnehmern mehr Schutz bieten. Darüber hinaus müsse auf die Frage der Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit eingegangen werden. Eine restriktive Anwendung des Textes würde die Durchführung, Einhaltung und Durchsetzung der Bestimmungen erschweren, was sich wiederum negativ auf das Wohlergehen der Arbeitnehmer auswirken würde, die das Übereinkommen schützen sollte. Aus diesem Grund sei ein umfassender Erfassungsbereich vorzuziehen.

72. Der Regierungsvertreter Indiens äußerte Sorge hinsichtlich der Kleinfischer in seinem Land, die aufgrund ihrer wirtschaftlichen Verhältnisse und ihres niedrigen Bildungsstands nicht in der Lage seien, kostspielige Kommunikationsgeräte und sonstige Ausrüstungen zu erwerben, zu bedienen und zu unterhalten, die gemäß bestimmter Bestimmungen des vorliegenden Textes obligatorisch sein würden. Da die Bestimmungen der Urkunde keine negativen Auswirkungen auf die Existenzgrundlagen dieser Fischer und ihrer Familien haben sollten, müßten bei in Territorialgewässern tätigen Schiffen Ausnahmen möglich sein. Schließlich solle eine Definition der „gewerbsmäßigen Fischerei“ in den Text aufgenommen werden.

73. Der Regierungsvertreter der Arabischen Republik Syrien stellte sich hinter die Erklärung, die der Regierungsvertreter Norwegens im Namen anderer Regierungsvertreter des Ausschusses abgegeben hatte. Er stellte dem Amt die Frage, ob Kleinfischer, deren Familienmitglieder auf ihren Booten tätig seien, als selbstständig erwerbstätige Fischer angesehen würden.

74. Die Vertreterin des Generalsekretärs vertrat die Ansicht, die Begriffsbestimmungen, der Geltungsbereich und die Ausschlüsse in den vorgeschlagenen Schlußfolgerungen seien sämtlich sehr umfassend und müßten zusammen gelesen werden. Der Amtstext sei so abgefaßt, daß er die mehrheitliche Auffassung der eingegangenen Antworten widerspiegele. Es sei jetzt Aufgabe des Ausschusses, über das Änderungsverfahren Art und Inhalt der Urkunde festzulegen.

75. Der Sekretär der Arbeitnehmergruppe dankte allen Regierungen, die den vorhandenen Schutz nicht antasten wollten; er erinnerte den Ausschuß jedoch daran, daß die Annahme des neuen Übereinkommens zur Ablösung früherer Urkunden führt und deren weitere Ratifizierung verhindert. Die Arbeitnehmergruppe stehe vor einem Dilemma: Kleinfischern werde zwar Schutz geboten, der derzeit durch vorhandene Übereinkommen gebotene Schutz werde jedoch möglicherweise aufgegeben. Diese Frage werde Gegenstand ernster Überlegungen innerhalb der Arbeitnehmergruppe sein.

Prüfung der in Bericht V (2) vorgeschlagenen Schlußfolgerungen

A. Form der internationalen Urkunden

Punkte 1 und 2

76. Die Punkte 1 und 2 wurden nicht besprochen.

B. Vorgeschlagene Schlußfolgerungen im Hinblick auf ein Übereinkommen und eine Empfehlung

PRÄAMBEL

Punkt 3

77. Punkt 3 wurde nicht erörtert.

C. Vorgeschlagene Schlußfolgerungen im Hinblick auf ein Übereinkommen

Punkt 4

78. Punkt 4 wurde nicht besprochen.

TEIL I. BEGRIFFSBESTIMMUNGEN UND GELTUNGSBEREICH

Begriffsbestimmungen

Punkt 5

79. Ein vom Regierungsvertreter Venezuelas eingereichter Änderungsantrag wurde nicht unterstützt und nicht besprochen.

Neuer Punkt vor Buchstabe a)

80. Die stellvertretende Vorsitzende (Arbeitgebergruppe) beantragte, vor Buchstabe a) einen weiteren Buchstaben mit folgendem Wortlaut einzufügen: „bedeutet der Ausdruck ‚gewerbliche Fischerei‘ alle Fischereitätigkeiten, mit Ausnahme der Subsistenzfischerei und der Freizeitfischerei“. Ihre Gruppe wünsche, den Begriff „gewerbliche Fischerei“ zu definieren, da dies der Gegenstand der Urkunde sei. Sie verwies auf die Erklärungen des Amtes zu dem Ausdruck „gewerbliche Fischerei“ auf Seite 30 der deutschen Fassung des Berichts V (2).

81. Der Sekretär der Arbeitnehmergruppe erklärte, es bedürfe keiner Begriffsbestimmung, da die Erläuterungen des Amtes ausreichten. Sollte der

Antrag angenommen werden, dann wäre sowohl der Begriff „Subsistenzfischerei“ wie auch der Begriff „Freizeitfischerei“ eindeutig zu definieren. Der Antrag werde daher von der Arbeitnehmergruppe nicht unterstützt.

82. Der Regierungsvertreter der Bahamas lehnte den Antrag ebenfalls ab, da er praktische Probleme schaffe. Er sei sich nicht sicher, ob der Text des Antrags Fahrzeuge, die für die Ausbildung im Fischerberuf eingesetzt werden, abdecken würde.

83. Der Regierungsvertreter Guatemalas brachte einen Zusatzantrag ein, demzufolge nach dem Wort „Fischereitätigkeiten“ „für Erwerbszwecke“ hinzugefügt werden sollte. Er unterstütze zwar den Grundgedanken des ursprünglichen Vorschlags der Arbeitgebergruppe, bevorzuge aber eine nähere Bestimmung des Begriffs „gewerbliche Fischerei“.

84. Der Regierungsvertreter der Bahamas unterstützte den Zusatzantrag.

85. Der Regierungsvertreter Spaniens teilte den Standpunkt der Arbeitnehmer und betonte, falls es notwendig sei, den Ausdruck „Subsistenzfischerei“ zu definieren, wäre es wichtig, Fragen wie die Größe des Fahrzeugs, die Anzahl der Fischer an Bord und das Einsatzgebiet zu erörtern.

86. Die Regierungsvertreterin Portugals erklärte, es sei notwendig, eine Begriffsbestimmung des Ausdrucks „gewerbliche Fischerei“ aufzunehmen. In einem Zusatzantrag schlug sie mit Verweis auf die Erklärungen auf Seite 30 der deutschen Fassung des Berichts V (2) vor, nach dem Wort „Fischereitätigkeiten“ die Worte „einschließlich Fischereitätigkeiten auf Binnenseen und Flüssen“ einzufügen.

87. Die stellvertretende Vorsitzende (Arbeitgebergruppe) und der stellvertretende Vorsitzende (Arbeitnehmergruppe) unterstützten diesen Zusatzantrag.

88. Der Regierungsvertreter Brasiliens erklärte, Punkt 7 überlasse den Mitgliedern die Entscheidung, ob eine bestimmte Tätigkeit „gewerbliche Fischerei“ darstelle oder nicht. Solche Fragen könnten daher im Zweifelsfall von dem einzelnen Mitglied entschieden werden.

89. Von der Regierungsvertreterin Chiles wurde die Aufnahme einer Begriffsbestimmung nicht unterstützt. Sie stimme der ursprünglich von der Arbeitnehmergruppe gegebenen Erklärung zu und ziehe den Text des Amtes vor. Eine nähere Bestimmung der Begriffe „Freizeitfischerei“ und „Sportfischerei“ sollte vermieden werden.

90. Die stellvertretende Vorsitzende (Arbeitgebergruppe) erklärte, der Zusatzantrag des Regierungsvertreters Guatemalas erübrige sich, da der Ausdruck „gewerblich“ impliziere, daß die Tätigkeit „für Erwerbszwecke“ erfolge.

91. Der Zusatzantrag fand nicht die Unterstützung des stellvertretenden Vorsitzenden der Arbeitnehmergruppe.

92. Der vom Regierungsvertreter Guatemalas vorgeschlagene Zusatzantrag wurde daher nicht angenommen.

93. Der Antrag der Arbeitgebergruppe wurde demzufolge in der durch Zusatzantrag der Regierungsvertreterin Portugals abgeänderten Fassung angenommen.

Buchstabe 5 a)

94. Die Regierungsvertreter Norwegens und des Vereinigten Königreichs beantragten, Buchstaben a) zu streichen und durch folgenden Wortlaut zu ersetzen: „bedeutet der Ausdruck ‚zuständige Stelle‘ den Minister, die Regierungsstelle oder eine andere Stelle mit der Befugnis, Vorschriften, Anordnungen oder sonstige Weisungen mit bindender Wirkung bezüglich des Gegenstands der betreffenden Bestimmung zu erlassen“. Die Regierungsvertreterin des Vereinigten Königreichs erklärte, der Antrag bezwecke, die in den vorgeschlagenen Schlußfolgerungen enthaltene Definition des Begriffs „zuständige Stelle“ durch die im Entwurf des konsolidierten Seearbeitsübereinkommens verwendete Begriffsbestimmung zu ersetzen. Letztere werde von ihr bevorzugt, weil die Definition durch den Verweis auf „den Minister, die Regierungsstelle oder eine andere Stelle mit der Befugnis, Vorschriften mit bindender Wirkung zu erlassen“ expliziter werde. Ein weiterer Vorteil wäre Übereinstimmung zwischen dem konsolidierten Seearbeitsübereinkommen und dem neuen Übereinkommen über den Fischereisektor.

95. Der Regierungsvertreter Irlands unterstützte auch im Namen der Regierungsvertreter Belgiens, Dänemarks, Deutschland, Estlands, Finnlands, Frankreichs, Griechenlands, der Niederlande, Portugals, Schwedens und Spaniens den Antrag, der gleichfalls die Unterstützung des Regierungsvertreters Japans sowie der stellvertretenden Vorsitzenden (Arbeitgebergruppe) und des stellvertretenden Vorsitzenden (Arbeitnehmergruppe) fand.

96. Der Änderungsantrag wurde angenommen.

Buchstabe 5 b)

97. Die Regierungsvertreter Norwegens und des Vereinigten Königreichs beantragten, Buchstaben 5 b) als neuen Punkt nach dem Punkt 11 zu plazieren. Der Regierungsvertreter Norwegens begründete den Änderungsantrag damit, daß der gegenwärtige Punkt 5, Buchstabe b) betreffend Beratungen keine Definition im eigentlichen Sinne, sondern eher eine Bestimmung grundsätzlichen Charakters darstelle. Er befürworte zwar die Intention und den Wortlaut des Buchstabens, doch sei er der Ansicht, er sei hier fehl am Platze und sollte eine getrennte Bestimmung des Übereinkommens bilden.

98. Die stellvertretende Vorsitzende (Arbeitgebergruppe) erklärte, der Ausdruck „Beratung“ sei zu definieren, da der soziale Dialog in der IAO eine wichtige Rolle spiele. Sie lehnte die Umstellung des Buchstabens ab und unterstützte den Antrag folglich nicht.

99. Der stellvertretende Vorsitzende (Arbeitnehmergruppe) schloß sich dieser Auffassung an und fügte hinzu, den Buchstaben aus dem Abschnitt „Begriffsbestimmungen“ herauszunehmen und an anderer Stelle im Text zu plazieren, würde seinen Sinn ändern.

100. Der Regierungsvertreter Namibias sprach sich aus den gleichen Gründen gegen den Änderungsantrag aus.

101. Der Regierungsvertreter Norwegens zog den Antrag zurück.

102. Der Ausschuß behandelte vier Änderungsanträge, die alle mögliche neue Buchstaben betrafen, zusammen.

103. Die Arbeitnehmervertreter beantragten, nach dem Buchstaben b) einen neuen Buchstaben mit folgendem Wortlaut hinzuzufügen: „bedeutet der Ausdruck ‚Fischereifahrzeugeigner‘ den Eigner des Fischereifahrzeugs oder jede andere Organisation oder Person, so z.B. den Schiffsführer, den Schiffsmakler oder den Bareboatcharterer, der vom Eigner oder einer anderen Organisation oder Person die Verantwortung für den Betrieb des Schiffes übernommen hat, und der sich mit der Übernahme dieser Verantwortung bereit erklärt hat, die Aufgaben und Pflichten, die dem Fischereifahrzeugeigner gemäß diesem Übereinkommen auferlegt werden, zu erfüllen“. Der Sekretär der Arbeitnehmergruppe reichte den Änderungsantrag mit der Erklärung ein, der Begriff „Fischereifahrzeugeigner“ müsse definiert werden. Die Arbeitnehmergruppe habe andere IAO-Übereinkommen herangezogen und sich um Einheitlichkeit mit den darin verwendeten Begriffsbestimmungen bemüht.

104. Die stellvertretende Vorsitzende (Arbeitgebergruppe) lehnte den Antrag ab und sprach sich für Buchstaben b) in der in den vorgeschlagenen Schlußfolgerungen enthaltenen Fassung aus.

105. Sie machte den Ausschuß darauf aufmerksam, daß die Arbeitnehmergruppe ursprünglich einen Sprecher und einen stellvertretenden Vorsitzenden des Ausschusses gehabt habe. Letzterer habe abreisen müssen, und der Sprecher fungiere nunmehr gleichzeitig als stellvertretender Vorsitzender des Ausschusses. Der Sprecher könne zwar vom Sekretär der Arbeitnehmergruppe Rat einholen, doch könne sich der Sekretär der Gruppe, der weder ein Delegierter noch ein Berater sei, lediglich mit vorheriger Billigung des Ausschußvorstands an den Ausschuß wenden.

106. Der stellvertretende Vorsitzende (Arbeitnehmergruppe) äußerte sein Bedauern darüber, daß die Arbeitgebergruppe sich weigere, den im Namen der Arbeitnehmervertreter vorgebrachten Diskussionsbeitrag des Sekretärs der Arbeitnehmergruppe zu akzeptieren. Diese Weigerung sei wenig hilfreich und entspreche gewiß nicht dem Geist, in dem der Ausschuß arbeiten sollte. Die Arbeitnehmergruppe sei allerdings gezwungen, diese Entscheidung hinzunehmen.

107. Der Regierungsvertreter Guatemalas beantragte, unterstützt vom Regierungsvertreter Brasiliens, nach dem Buchstaben 5 h) einen neuen Buch-

staben mit folgendem Wortlaut einzufügen: „bedeutet ‚Schiffseigner‘ die natürliche oder die juristische Person, die der Eigner eines Fischereifahrzeugs oder mehrerer Fischereifahrzeuge ist oder die irgendein anderes Eigentumsrechts an diesem/diesen besitzt“. In seiner Erklärung des Zwecks seines Änderungsantrags meldete der Regierungsvertreter Guatemalas Zweifel hinsichtlich der Verwendung von „*capitán o patrón*“ in der spanischen Fassung von Buchstabe h) an, da in der innerstaatlichen Gesetzgebung seines Landes der Ausdruck „*armador*“ gebräuchlich sei. Die von seiner Delegation vorgeschlagene Änderung sei zudem einfacher und somit klarer.

108. Der Regierungsvertreter Japans beantragte, unterstützt vom Regierungsvertreter Thailands, nach Buchstabe h) den folgenden Text hinzuzufügen: „bedeutet ‚Fischereifahrzeugeigner‘ den Eigner des Fischereifahrzeugs oder jede andere Organisation oder Person, so z.B. den Schiffsführer, den Schiffsmakler oder den Bareboatcharterer, der vom Eigner oder einer anderen Organisation oder Person die Verantwortung für den Betrieb des Schiffes übernommen hat, und der sich mit der Übernahme dieser Verantwortung bereit erklärt hat, die Aufgaben und Pflichten, die Fischereifahrzeugeignern gemäß diesem Übereinkommen auferlegt werden, zu erfüllen“. Der Regierungsvertreter Japans wolle vermeiden, daß das Übereinkommen ein Schlupfloch läßt, und seinen Geltungsbereich auf alle Akteure erweitern, anstatt ihn auf Fischereifahrzeugeigner zu beschränken. Daher die aufgelisteten Beispiele: Schiffsführer, Schiffsmakler oder Bareboatcharterer. Das Einfügen des Textes nach Buchstabe h) statt nach Buchstabe b) begründete der Regierungsvertreter Japans damit, daß der Text sich so an die Begriffsbestimmung von „Fischereifahrzeug“ in Buchstabe e) anschließen würde. Seine Delegation sei jedoch flexibel, sollte die Arbeitnehmergruppe anderer Ansicht sein, was die Anordnung der Begriffsbestimmung betreffe.

109. Die Regierungsvertreter Dänemarks, Deutschlands und des Vereinigten Königreichs beantragten, nach Buchstabe h) einen neuen Buchstaben mit folgendem Wortlaut einzufügen: „bedeutet ‚Eigner‘ den eingetragenen Eigner eines Fahrzeugs, es sei denn, es handelt sich um ein bareboatgechartertes Fahrzeug oder die Schiffsführung erfolgt den Bestimmungen einer Vereinbarung über die Schiffsführung zufolge ganz oder teilweise durch eine natürliche oder eine juristische Person und nicht durch den eingetragenen Eigner; in dem Fall ist, je nachdem, der Bareboatcharterer oder die natürliche oder die juristische Person, der/die das Fahrzeug führt, als Eigner anzusehen“. Der Regierungsvertreter Dänemarks erklärte, mit dem Antrag solle unterstrichen werden, daß es notwendig sei, den Ausdruck „Fischereifahrzeugeigner“ zu definieren, da die Punkte 21 und 22 der vorgeschlagenen Schlußfolgerungen bestimmte Verantwortlichkeiten der Fischereifahrzeugeigner festschrieben. Er werde den Antrag aber zugunsten ähnlich lautender Änderungsanträge, die von der Arbeitnehmergruppe und dem Regierungsvertreter Japans eingebracht worden seien, zurückziehen.

110. Die Arbeitnehmervertreter zogen ihren Antrag zugunsten des vom Regierungsvertreter Japans vorgelegten Antrags zurück.

111. Die Regierungsvertreter Chinas, Kanadas, Norwegens und Schwedens unterstützten den vom Regierungsvertreter Japans eingebrachten Änderungsantrag.

112. Der Regierungsvertreter Brasiliens bekräftigte, daß er die vom Regierungsvertreter Guatemalas beantragte Änderung unterstütze, weil seiner Ansicht nach nicht nur Bareboatcharterer, sondern auch andere Charterarten, so z.B. Charterer von Fahrzeugen samt Besatzung, erfaßt werden sollten.

113. Der Regierungsvertreter Guatemalas zog seinen Antrag angesichts der mehrheitlichen Unterstützung des japanischen Vorschlags zurück. Er teile allerdings die vom Regierungsvertreter Brasiliens geäußerten Bedenken.

114. Der Regierungsvertreter Brasiliens brachte, unterstützt vom Regierungsvertreter Mexikos, einen Zusatzantrag zu dem Änderungsantrag des Regierungsvertreter Japans ein. Er schlug vor, nach dem Wort „Schiffsführer“ die Worte „oder irgendeinen anderen Charterer, einschließlich Bareboatcharterer“ hinzuzufügen. Brasilianische Unternehmen charterten häufig ausländische Fahrzeuge mit ihrer Besatzung und brächten zusätzliche brasilianische Besatzungsmitglieder an Bord. Etwaige Probleme, die die brasilianischen Mitglieder der Besatzung berührten, darunter das Problem ausstehender Heuern, wären vom Charterer zu regeln.

115. Der stellvertretende Vorsitzende (Arbeitnehmergruppe) und die Regierungsvertreter Argentinens, Chiles, Uruguays und Venezuelas unterstützten den Antrag.

116. Der Arbeitgebervertreter Deutschlands wünschte klarzustellen, warum in der vorgeschlagenen Begriffsbestimmung lediglich auf den Bareboatcharterer verwiesen werde. Mit Abschluß des Chartervertrags werde lediglich der Bareboatcharterer zum Arbeitgeber der Fischer, wohingegen jeder andere Charterer diese Verantwortung nicht hätte, da der Fischereifahrzeugeigner nach wie vor der Arbeitgeber und somit weiterhin verantwortlich bliebe. Dies sei der Grundgedanke der dem Entwurf des konsolidierten Seearbeitsübereinkommens entlehnten Definition.

117. Die Regierungsvertreter Irlands und Norwegens wie auch die stellvertretende Vorsitzende (Arbeitgebergruppe) sprachen sich gleichfalls gegen den Zusatzantrag des Regierungsvertreter Brasiliens aus, wenngleich der Änderungsantrag des Regierungsvertreter Japans ihre Unterstützung fand.

118. Der Regierungsvertreter des Vereinigten Königreichs erklärte, der vom Regierungsvertreter Japans vorgelegte Antrag enthalte einen mit „so z.B.“ beginnenden Nebensatz, in dem Beispiele genannt würden. Er schlug in einem Zusatzantrag vor, die Worte „so z.B. den Schiffsführer, den Schiffsmakler oder den Bareboatcharterer“ zu streichen. Verzichtete man auf Beispiele, dann würde sich der Änderungsantrag des Regierungsvertreter Japans eindeutig auf jede

Person beziehen, die vom Eigner oder einer anderen Organisation oder Person die Verantwortung für den Betrieb des Schiffes übernommen hat, und die sich mit der Übernahme dieser Verantwortung bereit erklärt hat, die Aufgaben und Pflichten, die den Fischereifahrzeugeignern gemäß diesem Übereinkommen auferlegt werden, zu erfüllen. Die Arbeitgebergruppe unterstützte diesen Zusatzantrag.

119. Der Regierungsvertreter Brasiliens erklärte sich gleichfalls einverstanden und zog seinen Zusatzantrag zurück.

120. Der vom Regierungsvertreter des Vereinigten Königreichs vorgelegte Zusatzantrag fand gleichfalls die Unterstützung der Arbeitnehmergruppe sowie der Regierungsvertreter Dänemarks, Deutschlands, Japans, Namibias (auch im Namen Kenias, Malawis und Mosambiks), Norwegens und Spaniens.

121. Der vom Regierungsvertreter Japans eingereichte Änderungsantrag wurde in der durch Zusatzantrag geänderten Fassung angenommen. Die Frage seiner Platzierung im Text wurde an den Redaktionsausschuß überwiesen.

Buchstabe 5 c)

122. Der Regierungsvertreter Griechenlands erklärte auch im Namen des Regierungsvertreters Frankreichs, er ziehe seinen Antrag zurück, da mit einem nachfolgend eingereichten Antrag das Gleiche erreicht werde. Es sei nicht beabsichtigt, selbständig erwerbstätige Fischer aus der gesamten Urkunde auszunehmen.

123. Die Regierungsvertreter Irlands und des Vereinigten Königreichs beantragten, Buchstabe 5 c) durch den folgenden Text zu ersetzen: „bedeutet ‚Fischer‘ jede Person, die an Bord eines Fischereifahrzeugs eine Tätigkeit ausführt, einschließlich Auszubildende und Lehrlinge, mit Ausnahme von Personen an Land, die Arbeit an Bord eines im Hafen liegenden Fischereifahrzeugs durchführen, sowie Hafenslotsen“. Der Regierungsvertreter Irlands erklärte auch im Namen der Regierungsvertreter Belgiens, Dänemarks, Deutschlands, Estlands, Finnlands, Frankreichs, Griechenlands, der Niederlande, Portugals, Schwedens, Spaniens und des Vereinigten Königreichs, sie wollten sicherstellen, daß die Begriffsbestimmung breit genug gefaßt sei, so daß alle an Bord befindlichen Personen geschützt wären. In Frage kommende Ausnahmen würden in den einschlägigen Teilen des Textes aufgeführt.

124. Der Regierungsvertreter Brasiliens schlug mit Hinweis auf einen von ihm vorgelegten und vom Regierungsvertreter Chiles unterstützten Änderungsantrag vor, Buchstabe c) den folgenden Satz voranzustellen: „unbeschadet der Bestimmungen der innerstaatlichen Gesetzgebung, im Sinne des Übereinkommens:“. Damit wären die zahlreichen Fischer geschützt, die nicht an Bord eines Fahrzeugs arbeiten, so etwa die zahlreichen Fischzüchter und Moorfischer in seinem Land.

125. Der stellvertretende Vorsitzende (Arbeitnehmergruppe) unterstützte den Antrag nicht, da seine Sorge den nach einem Beteiligungssystem entlohnten Fischern gelte.

126. Die stellvertretende Vorsitzende (Arbeitgebergruppe) und der Regierungsvertreter Thailands unterstützten den Antrag nicht.

127. Die Regierungsvertreterin des Vereinigten Königreichs versuchte, das Motiv für den Änderungsantrag klarzustellen. Dadurch, daß der Amtstext auf „beschäftigte oder angeheuerte“ Personen verweise, kämen viele selbständig erwerbstätige Fischer nicht in den Schutz des Übereinkommens. Eine umfassende Urkunde sollte eine möglichst breit gefaßte Bestimmung des Begriffs „Fischer“ enthalten. Sie forderte die Arbeitgebergruppe auf, ihre Gründe für die Nichtannahme des Antrags zu nennen.

128. Die stellvertretende Vorsitzende (Arbeitgebergruppe) erklärte, sie habe einen Änderungsantrag zu diesem Absatz vorgelegt, der ihrem Anliegen Rechnung tragen würde.

129. Der stellvertretende Vorsitzende (Arbeitnehmergruppe) schlug in einem Zusatzantrag vor, zwischen „Personen“ und „die eine Tätigkeit ausüben“ die Worte „beschäftigt oder angeheuert sind“ einzufügen und nach dem Wort „einschließlich“ hinzuzufügen, „der an Bord arbeitenden Personen, die auf der Grundlage einer Fangbeteiligung entlohnt werden“.

130. Die Regierungsvertreterin des Vereinigten Königreichs konnte diesen Zusatzantrag nicht unterstützen, da dies ihrer Überzeugung nach über 90 Prozent der Fischer in ihrem Land ausschließen würde. Nach Diskussionen mit einer Reihe von Mitgliedern des Ausschusses legte sie jedoch einen neuen Zusatzantrag zu dem ursprünglichen Amtstext vor, der den Anliegen der Arbeitnehmervertreter und denen anderer Regierungsvertreter gerecht werde, ohne etwas am Kern des Antrags zu ändern. Sie schlug vor, nach „in irgendeiner Eigenschaft beschäftigt oder angeheuert sind“ folgende Worte einzufügen: „oder eine Tätigkeit ausführen“.

131. Der Regierungsvertreter Norwegens unterstützte auch im Namen der Regierungsvertreter Islands, Japans, Kanadas und der Vereinigten Staaten den von der Regierungsvertreterin des Vereinigten Königreichs eingebrachten Zusatzantrag, ebenso wie der Regierungsvertreter Islands, der auch im Namen der Regierungsvertreter Belgiens, Dänemarks, Deutschlands, Estlands, Finnlands, Frankreichs, Griechenlands, der Niederlande, Portugals, Schwedens und Ungarns sprach.

132. Die stellvertretende Vorsitzende (Arbeitgebergruppe) unterstützte den Zusatzantrag der Regierungsvertreterin des Vereinigten Königreichs und legte einen weiteren Zusatzantrag vor, demzufolge am Ende des Buchstabens „und Personen an Land, die Arbeit an Bord eines Fischereifahrzeugs ausführen“ hinzugefügt werden sollte, um auch Personen an Land zu erfassen, die keine öffentlichen Bediensteten seien und an Bord gingen, um bestimmte Arbeiten

durchzuführen, so etwa Reparaturen an Ausrüstungen und Geräten oder Fischlade- oder -entladearbeiten. Sie führte auch das Beispiel privater Inspektoren an, die möglicherweise an Bord eines Fischereifahrzeugs Dienst versähen, aber weder im ständigen Staatsdienst stünden noch Lotsen oder Marinepersonal seien. Diese könnten nicht als Fischer angesehen werden.

133. Der stellvertretende Vorsitzende (Arbeitnehmergruppe) unterstützte den Zusatzantrag der Regierungsvertreterin des Vereinigten Königreichs und lehnte den zusätzlichen, von der Arbeitgebergruppe vorgelegten Zusatzantrag ab.

134. Der von der Regierungsvertreterin des Vereinigten Königreichs eingebrachte Zusatzantrag wurde angenommen.

135. Der Regierungsvertreter Namibias unterstützte den Zusatzantrag der Arbeitgebervertreter auch im Namen der Regierungsvertreter Botsuanas, Kenias, Malawis, Mosambiks, Nigerias, Simbabwe und Südafrikas, ebenso wie die Regierungsvertreterin Chiles.

136. Der Regierungsvertreter Deutschlands erklärte, nicht zur Besatzung gehörende Personen fielen gemäß der innerstaatlichen Gesetzgebung nicht unter die Bestimmungen für Besatzungsmitglieder. Der Zusatzantrag der Arbeitgebergruppe sei daher nicht nötig und könne von seiner Delegation nicht unterstützt werden.

137. Der Regierungsvertreter Brasiliens fragte, ob der Zusatzantrag der Arbeitgebervertreter nur für im Hafen liegende Fischereifahrzeuge gelten würde oder ob er auch Gültigkeit für auf See befindliche Fischereifahrzeuge hätte. Personen, die sich an Bord befänden, während das Fischereifahrzeug auf See sei, sollten gleichfalls Anspruch auf Unterkunft, Verpflegung usw. haben.

138. Die stellvertretende Vorsitzende (Arbeitgebergruppe) erwiderte, Inspektoren und sonstiges Personal an Land verrichteten ihre Tätigkeit an Bord eines Fischereifahrzeugs im Regelfall in der Zeit, in der das Fahrzeug im Hafen liege und nicht während es sich auf Fahrt befinde.

139. Der stellvertretende Vorsitzende (Arbeitnehmergruppe) erklärte, in Anbetracht des Diskussionsbeitrags der stellvertretenden Vorsitzenden (Arbeitgebergruppe) wolle seine Gruppe eine weitere Änderung an dem Antrag der Arbeitgebervertreter vorschlagen, und zwar sollten am Ende des Buchstaben die Worte „während das Fischereifahrzeug im Hafen liegt“ hinzugefügt werden.

140. Der Regierungsvertreter Mosambiks bezweifelte, daß die Unterscheidung zwischen einem Fahrzeug, das im Hafen liegt, und einem Fahrzeug auf See eine echte Lösung des Problems darstellen würde. Es sei zwar richtig, daß Beobachter zuweilen Aufsichtsdienste verrichteten, während sich das Fahrzeug auf See befinde, doch könnten sie im Mannschaftsverzeichnis nicht als Fischer geführt werden.

141. Der Regierungsvertreter Namibias schloß sich der Meinung an, daß der Vorschlag der Arbeitnehmergruppe der Diskussion nicht förderlich sei, sondern vielmehr Verwirrung stifte. So könne beispielsweise ein Computer-Spezialist, der an Bord gehe, um bestimmte Arbeiten auszuführen (z.B. kleinere Reparaturen) in keinem Fall als ein Fischer angesehen werden, ganz gleich, ob sich das Fischereifahrzeug zu diesem Zeitpunkt im Hafen befinde oder auf See.

142. Der Regierungsvertreter Tunesiens war der Ansicht, Personen, die Tätigkeiten an Land durchführten, seien nach Punkt 23 der vorgeschlagenen Schlußfolgerungen, der vorschreibe, daß die Personen an Bord eines Fischereifahrzeugs im Besitz einer Arbeitsvereinbarung zu sein hätten, von dem Übereinkommen ausgenommen. Er könne daher weder den Zusatzantrag der Arbeitgebergruppe noch den von der Arbeitnehmergruppe eingebrachten Antrag unterstützen.

143. Die stellvertretende Vorsitzende (Arbeitgebergruppe) hielt den Zusatzantrag, der von der Arbeitnehmergruppe vorgelegt wurde, für problematisch. Eine mit der Reparatur der Ausrüstung eines Fischereifahrzeugs beauftragte Person könne auch während das Fahrzeug sich auf See befinde an Bord bleiben, um das ordnungsgemäße Funktionieren der Ausrüstung zu prüfen. Die Einschränkung „während das Fischereifahrzeug im Hafen liegt“ könne zur Folge haben, daß aus diesen Personen Fischer würden.

144. Der stellvertretende Vorsitzende (Arbeitnehmergruppe) beschloß, den Zusatzantrag seiner Gruppe zurückzuziehen und bei dem ursprünglichen, von der Regierungsvertreterin des Vereinten Königreichs vorgelegten Zusatzantrag zu bleiben, da er den Zusatzantrag der Arbeitgebergruppe für zu breit gefaßt hielt.

145. Die Regierungsvertreterin des Vereinigten Königreichs erklärte, sie habe Verständnis für die Bedenken der Arbeitgebergruppe. Da es schwierig sei, alle Implikationen dieses Zusatzantrags vorausszusehen, schlage sie vor, den Antrag zu einem späteren Zeitpunkt nochmals zu prüfen. Der Zusatzantrag sollte bis zum Erreichen eines Konsens hierüber in eckigen Klammern belassen werden.

146. Die Vertreterin des Generalsekretärs erläuterte die Implikationen des Vorschlags der Regierungsvertreterin des Vereinigten Königreichs. Den Text in eckigen Klammern zu belassen ermögliche es, den von den Arbeitgebervertretern vorgeschlagenen Text zu einem späteren Zeitpunkt nochmals zu prüfen. Er werde nicht verloren gehen. Dies werde es erlauben, die Implikationen des Textes im einzelnen zu prüfen und einvernehmlich zu einer endgültigen Fassung zu gelangen, und der Ausschuß könnte seine Arbeit fortsetzen.

147. Die stellvertretenden Vorsitzenden der Arbeitgeber- und der Arbeitnehmergruppe unterstützten den von der Regierungsvertreterin des Vereinigten Königreichs eingebrachten Zusatzantrag.

148. Der Änderungsantrag wurde in der durch den in eckigen Klammern belassenen Zusatzantrag mit dem Wortlaut „und Personen an Land, die Arbeit an Bord eines Fischereifahrzeugs durchführen“ geänderten Fassung angenommen.

149. Der Regierungsvertreter Brasiliens beantragte auch im Namen des Regierungsvertreters Chiles, Buchstabe c) den folgenden Satz voranzustellen: „unbeschadet der Bestimmungen der innerstaatlichen Gesetzgebung, im Sinne des Übereinkommens:“. Mit diesem Antrag solle verhindert werden, daß Fischer, die nicht an Bord von Schiffen arbeiteten, möglicherweise vom Schutz dieses Übereinkommens ausgenommen würden. Nach brasilianischem Gesetz gälten als Fischer auch Arbeiter, die in der Fischzucht tätig seien, sowie Personen, die Krabbenfang in Sumpfgebieten oder Austernfang betrieben. Diese Personen würden vom Amtstext gegenwärtig wegen der strengen Voraussetzung, daß sich die Person an Bord eines Fischereifahrzeugs zu befinden habe, nicht erfaßt. Der Änderungsantrag ziele nicht darauf ab, eine automatische Erweiterung des Geltungsbereichs zu ermöglichen. Vielmehr sollte den Mitgliedstaaten damit zum einen die Möglichkeit geboten werden, eventuelle Lücken, die sich infolge einer zu strengen Definition des Ausdrucks „Fischer“ ergeben, zu schließen, und zum anderen, den Schutzbereich des Übereinkommen nach ihrem Ermessen auf andere, für sie als Fischer geltende Gruppen von Arbeitnehmern auszudehnen.

150. Der Regierungsvertreter Norwegens äußerte Verständnis für die Einwände der Regierungsvertreter Brasiliens und Chiles, wies aber darauf hin, daß die norwegische Gesetzgebung Sammler von Fischen nicht als Fischer behandle. Sie fielen unter die für an Land arbeitende Personen geltenden Vorschriften. Da der Änderungsantrag zwei verschiedene Definitionen des Begriffs „Fischer“ schaffe, werde er von Norwegen nicht unterstützt. Die Mitgliedstaaten könnten, falls sie dies wünschten, den Schutz ohne weiteres auf andere Gruppen von Arbeitnehmern ausdehnen.

151. Der Regierungsvertreter Griechenlands zeigte Verständnis für die Bedenken des Regierungsvertreters Brasiliens, erinnerte den Ausschuß aber daran, daß die IAO-Übereinkommen Mindestnormen festschrieben. Der Sprecher schloß sich der Meinung des Regierungsvertreters Norwegens an und unterstützte den Antrag nicht.

152. Der Regierungsvertreter Deutschlands wies darauf hin, daß die einschlägige deutsche Gesetzgebung Gleiches vorsehe wie die norwegische, und schloß sich dem norwegischen Standpunkt an.

153. Die Regierungsvertreterin Chiles wies darauf hin, daß dieser Änderungsantrag eingebracht worden sei, um ein spezifisch brasilianisches Problem anzugehen, und sie ersuchte den Ausschuß, mehr Verständnis für einen Standpunkt zu zeigen, den ein Mitgliedstaat zu einer bestimmten Frage im Hinblick auf das Übereinkommen haben mag.

154. Die stellvertretenden Vorsitzenden der Arbeitgeber- und der Arbeitnehmergruppe erklärten, sie könnten die Gründe für den Änderungsvorschlag verstehen, ihn jedoch nicht unterstützen.

155. Die Vertreterin des Generalsekretärs sprach das Anliegen des Regierungsvertreters Brasiliens an und verwies den Ausschuß auf Artikel 19 Absatz 8 der Verfassung der IAO, der den Regierungen die Möglichkeit einräume, günstigere Bedingungen als die in einem Übereinkommen oder in einer Empfehlung vorgesehenen anzuwenden.

156. Daraufhin zog der Regierungsvertreter Brasiliens seinen Antrag zurück.

157. Der Regierungsvertreter Südafrikas beantragte auch im Namen der Regierungsvertreter Botsuanas, Kenias, Malawis, Mosambiks, Namibias, Nigerias und Simbabwe, das Wort „Fischer“ in Buchstabe c) durch „Mannschaftsmitglied“ zu ersetzen. Sie bezweckten hiermit, die Terminologie mit der in den Urkunden anderer Organisationen der Vereinten Nationen, so z.B. der FAO, verwendeten in Einklang zu bringen.

158. Die stellvertretende Vorsitzende (Arbeitgebergruppe) sprach sich aus Gründen der Klarheit gegen den Antrag aus. Gegenstand der Diskussion seien die „Fischer“ und nicht die Mannschaftsmitglieder in der Schifffahrtsindustrie.

159. Der stellvertretende Vorsitzende (Arbeitnehmergruppe) war ebenfalls gegen den Änderungsantrag. Der Arbeitnehmergruppe gefalle der Ausdruck „Fischer“ zwar nicht besonders, aber dies sei nun einmal der Ausdruck, auf den man sich geeinigt habe.

160. Der Änderungsantrag fand keine ausreichende Unterstützung und wurde zurückgezogen.

161. Der Regierungsvertreter Argentinens beantragte, unterstützt vom Regierungsvertreter Brasiliens, nach dem Wort „Personen“ in Buchstabe c) die Worte „weiblichen oder männlichen Geschlechts“ einzufügen und begründete dies damit, daß Gleichstellungsanliegen nirgendwo Rechnung getragen werde. Sie hielten es jedoch in solchen Fragen, z.B. der Frage der Unterkünfte, für wichtig, in Betracht zu ziehen, daß sich neben Männern auch Frauen auf dem Fahrzeug befinden könnten.

162. Der Regierungsvertreter Brasiliens fügte hinzu, neben der Frage der Unterkünfte sollten auch ganz konkrete Probleme angegangen werden, so z.B. das Problem der sexuellen Belästigung an Bord von Fischereifahrzeugen.

163. Der Regierungsvertreter Dänemarks sprach sich unter Hinweis auf die ausgedehnten Debatte, die der Entscheidung für „Fischer“ als eines Männer wie Frauen umfassenden Begriffs vorausgegangen sei, gegen diesen Änderungsantrag aus.

164. Die stellvertretenden Vorsitzenden der Arbeitgeber- und der Arbeitnehmergruppe lehnten den Antrag aus dem gleichen Grund ab.

165. Der Regierungsvertreter Namibias lehnte den Antrag ebenfalls auch im Namen der Regierungsvertreter Botsuanas, Kenias, Malawis, Mosambiks, Nigerias, Simbabwe und Südafrikas als unnötig ab.

166. Auch der Regierungsvertreter Deutschlands lehnte die Änderung mit der Begründung ab, bestimmten Belangen, die mit den Bedingungen für Frauen im Zusammenhang stünden, könne an anderer Stelle im Text Rechnung getragen werden.

167. Der Änderungsantrag wurde zurückgezogen.

168. Die Arbeitgebervertreter beantragten, in der vierten Zeile von Punkt 5 Buchstabe c) nach den Worten „Ausgenommen sind“ folgende Worte einzufügen: „selbständige Eigner-Betreiber sowie“. Die stellvertretende Vorsitzende (Arbeitgebergruppe) erklärte hierzu, Zweck der neuen Urkunde sei die Regelung des Beschäftigungsverhältnisses. Personen, die die Eigner oder Betreiber ihrer eigenen Fahrzeuge seien, führten ihre Tätigkeit jedoch nicht im Rahmen eines Beschäftigungsverhältnisses aus. Manche Fragen dürften zwar auch auf diese Kategorie von Fischern zutreffen, so die Sicherheit von Fischereifahrzeugen, die meisten aber nicht, z.B. die Frage der Mindestlöhne. Selbständige Eigner-Betreiber sollten daher vom Geltungsbereich des Übereinkommens ausgenommen sein.

169. Der Regierungsvertreter Deutschlands war der Auffassung, Zweck des Übereinkommens sei der Schutz des gesamten Fischereisektors, d.h. möglichst vieler Fischer. Insbesondere im Hinblick auf den Arbeitsschutz sollte sich der Geltungsbereich des Übereinkommens auch auf selbständige Eigner-Betreiber und nicht allein auf abhängig beschäftigte Fischer erstrecken. Sollte der Antrag angenommen werden, wären 90 Prozent der deutschen Fischer durch das Übereinkommen nicht geschützt, da sie selbständig seien. Seine Delegation könne diesen Antrag daher nicht unterstützen.

170. Die stellvertretende Vorsitzende (Arbeitnehmergruppe) teilte den Standpunkt des Regierungsvertreter Deutschlands und sprach sich entschieden gegen den von der Arbeitgebergruppe eingebrachten Änderungsantrag aus.

171. Auch der Regierungsvertreter Irlands teilte Standpunkt des Regierungsvertreter Deutschlands. Dem Anliegen der Arbeitgebergruppe könne an geeigneter Stelle im Übereinkommen Rechnung getragen werden.

172. Die Regierungsvertreter Argentiniens, Botsuanas, Brasiliens, Chiles, Guatemalas, Kanadas, Kenias, des Libanon, Malawis, Mosambiks, Namibias, Nigerias, Simbabwe, Südafrikas und Venezuelas sprachen sich gleichfalls gegen den von der Arbeitgebergruppe vorgelegten Änderungsantrag aus.

173. Die stellvertretende Vorsitzende (Arbeitgebergruppe) zog den Antrag zurück.

174. Der Regierungsvertreter Südafrikas beantragte auch im Namen der Regierungsvertreter Botsuanas, Kenias, Malawis, Mosambiks, Namibias, Nige-

rias und Simbabwe, die Debatte über diesen Änderungsantrag in Anbetracht des Ergebnisses der Diskussionen über den Änderungsantrag zu Punkt 5 Buchstabe c) in der durch den Zusatzantrag zur Definition des Ausdrucks „Fischer“ der Regierungsvertreterin des Vereinigten Königreichs geänderten Fassung zurückzustellen. Die Formulierung „und Personen an Land, die Arbeit an Bord eines Fischereifahrzeugs durchführen“ war in eckigen Klammern belassen worden.

175. Der Ausschuß entschied in diesem Sinne.

Buchstabe 5 d)

176. In Anbetracht dessen, daß ein ähnlich lautender Antrag mit dem Vorschlag, den Ausdruck „Fischer“ durch „Mannschaftsmitglied“ zu ersetzen, zurückzogen worden war, zog der Regierungsvertreter Südafrikas auch im Namen der Regierungsvertreter Botsuanas, Kenias, Malawis, Mosambiks, Namibias, Nigerias und Simbawes den Änderungsantrag zurück.

177. Der stellvertretende Vorsitzende (Arbeitnehmergruppe) beantragte, in der englischen Fassung in der letzten Zeile nach „fisher's work“ die Worte „and conditions“ hinzuzufügen. Der Ausdruck „terms of work“ beziehe sich auf den Dienst, der auf dem Fahrzeug zu verrichten sei. Gegenstand einer Arbeitsvereinbarung sollten auch die Bedingungen sein, unter denen dieser Dienst zu verrichten wäre. Dazu gehörten u.a. Feiertage, Urlaub, Krankengeld.

178. Die stellvertretende Vorsitzende (Arbeitgebergruppe) lehnte den Änderungsantrag ab und erklärte, die Bedingungen der Arbeit seien in die Bedeutung des Ausdrucks „fisher's work“ im Englischen einbegriffen. Ein Zusatz erübrige sich daher.

179. Der Regierungsvertreter Venezuelas äußerte Verständnis für die Bedenken der Arbeitnehmervertreter, die Bedingungen für die Personen an Bord eines Fahrzeugs könnten in der Begriffsbestimmung nicht ausreichend klar zum Ausdruck kommen. In einem Zusatzantrag schlug er vor, das Wort „Arbeitsbedingungen“ durch „Arbeits- und Lebensbedingungen“ zu ersetzen, was von der Arbeitnehmergruppe akzeptiert wurde.

180. Der Regierungsvertreter Brasiliens machte darauf aufmerksam, daß die englische und die spanische Fassung an einer Stelle nicht übereinstimmen. Im englischen Text heiße es „fisher's work“, während die entsprechende Stelle im spanischen Text mit „Arbeitsbedingungen“, was dem Änderungsantrag der Arbeitnehmervertreter entspreche, wiedergegeben werde.

181. Der Regierungsvertreter Griechenlands lehnte den Zusatzantrag ab, da der Begriff „Lebensbedingungen“ die Unterkunft und Verpflegung einschließe, die in Griechenland von der innerstaatlichen Gesetzgebung geregelt würden. Es sei nicht richtig, die Regelung dieser Fragen Arbeitsvereinbarungen zu überlassen.

182. Die stellvertretende Vorsitzende (Arbeitgebergruppe) wies den Zusatzantrag ab, da es nicht ratsam sei, die Arbeitsbedingungen breiter zu fassen, so daß sie auch die Lebensbedingungen einschlossen.

183. Der Regierungsvertreter Guatemalas unterstützte den Zusatzantrag. Die Arbeits- und Lebensbedingungen seien zwar in vielen Arbeitsvereinbarungen nicht festgelegt, ihre Festlegung sei jedoch wichtig, um den Fischern ein sicheres und sauberes Arbeitsumfeld zu sichern.

184. Der Regierungsvertreter Deutschlands sprach sich gleichfalls für den Zusatzantrag aus, da sich Arbeitsbedingungen und Lebensbedingungen an Bord nicht voneinander trennen ließen.

185. Der Regierungsvertreter Portugals vertrat die Ansicht, die Arbeitsbedingungen schlossen Sicherheit, Gesundheit und Unterkunft ein.

186. Der Regierungsvertreter Mexikos unterstützte den Antrag und erklärte, die mexikanische Gesetzgebung definiere „Arbeitsbedingungen“ als Arbeitsbedingungen einschließlich Lebensbedingungen an Bord. Es sei wichtig, die Lebensbedingungen vorzuschreiben, um sicherzustellen, daß für an Bord von Schiffen arbeitende Personen bestimmte Normen gelten.

187. Die Regierungsvertreterin Chiles verwies darauf, daß der Begriff „Arbeitsbedingungen“ in einigen Ländern die „Lebensbedingungen“ nicht einschließe. Sollten diese jedoch vorgeschrieben werden, so sollte dies in der Arbeitsvereinbarung geschehen. Das Problem sei möglicherweise im englischen Text zu suchen.

188. Der Regierungsvertreter Spaniens unterstützte den Zusatzantrag. Da sich ein Schiff monatelang auf See befinden könne, sei es notwendig, die Verantwortlichkeiten der beiden Parteien klar zu definieren. In den Arbeitsvereinbarungen sollten die Arbeitsbedingungen, die Lebensbedingungen, die Ruhezeiten und die Freizeit festgelegt sein. Das angestrebte Ziel sei die Anhebung der Arbeitsnormen in diesem Sektor.

189. Der Regierungsvertreter Guatemalas erklärte, einige Länder hätten keine umfassende Gesetzgebung und deshalb sei es notwendig, die „Arbeitsbedingungen und Lebensbedingungen“ festzuschreiben, damit sich diese Praxis in möglichst vielen Ländern durchsetze.

190. Der Änderungsantrag wurde angenommen.

Buchstabe 5 e)

191. Der Regierungsvertreter Dänemarks erklärte auch im Namen des Regierungsvertreters Deutschlands, daß er einen Änderungsantrag zurückziehe, da er sich mit dem Beschluß, den Geltungsbereich der Urkunde auf Binnengewässer und Seen auszuweiten, erübrigt habe.

192. Der Regierungsvertreter Venezuelas beantragte, unterstützt vom Regierungsvertreter Guatemalas, die Worte „oder ‚Fahrzeug‘“ in der ersten Zeile zu streichen.

193. Der Regierungsvertreter Frankreichs sprach sich gegen den Antrag aus. Ein Streichen des Wortes „Fahrzeug“ würde umständliche Formulierungen im gesamten übrigen Text zur Folge haben, da dann nur mit dem Begriff „Fischereifahrzeug“ gearbeitet werden könnte.

194. Die stellvertretende Vorsitzende (Arbeitgebergruppe) und der Regierungsvertreter Namibias, der auch im Namen der Regierungsvertreter Botsuanas, Kenias, Malawis, Mosambiks, Nigerias, Simbabwe und Südafrikas sprach, schlossen sich der Auffassung des Regierungsvertreters Frankreichs an und unterstützten den Antrag daher nicht.

195. Der Regierungsvertreter Guatemalas zeigte Verständnis für die vorgebrachten Bedenken, erklärte aber, in der spanischen Fassung werde das Wort „*buque*“ dreimal in einer Zeile gebraucht.

196. Der Vorsitzende zog den Schluß, daß es sich hier um ein rein sprachliches Problem handle, mit dem sich der Redaktionsausschuß befassen könne.

197. Der Änderungsantrag wurde nicht angenommen.

Neue Buchstaben nach Buchstabe 5 e)

198. Der Regierungsvertreter Dänemarks beantragte auch im Namen der Regierungsvertreter Deutschlands und des Vereinigten Königreichs, nach Buchstabe e) einen neuen Buchstaben mit nachstehendem Wortlaut einzufügen:

bedeutet der Ausdruck „neues Fischereifahrzeug“ ein Fischereifahrzeug, für das:

(1) zum oder nach dem Zeitpunkt des Inkrafttretens des Übereinkommens der Bau- oder Umbauftrag erteilt wird; oder

(2) der Bau- oder Umbauftrag vor dem Zeitpunkt des Inkrafttretens des Übereinkommens erteilt worden ist und das frühestens drei Jahre nach diesem Zeitpunkt geliefert wird; oder

(3) falls kein Bauauftrag vorliegt, zum oder nach dem Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Übereinkommens:

- der Kiel gelegt wird, oder
- der für ein bestimmtes Fahrzeug erkennbare Bau begonnen wird, oder
- die Montage von mindestens [50 Tonnen] oder 1 Prozent des geschätzten Gesamtbedarfs an Baumaterial begonnen hat, je nachdem, welcher Wert kleiner ist;

199. Dieser Antrag schaffe die Möglichkeit, zwischen neuen und vorhandenen Fahrzeugen zu unterscheiden. Er stimme überein mit dem Torremolinos-Protokoll von 1993 zum Internationalen Übereinkommen von Torremolinos über die Sicherheit von Fischereifahrzeugen, 1977, und mit anderen internationalen

Urkunden. Im Interesse der Einheitlichkeit wurde in einem zweiten Änderungsantrag vorgeschlagen, nach Buchstabe e) einen zweiten neuen Buchstaben mit dem Wortlaut „bedeutet der Ausdruck ‚vorhandenes Fahrzeug‘ ein Fahrzeug, das kein neues Fahrzeug ist“ einzufügen.

200. Der Regierungsvertreter Deutschlands fügte hinzu, das neue Übereinkommen werde Bestimmungen zu sozialen Bedingungen enthalten, was sich auf den Bau von Fahrzeugen auswirken würden. Daher seien Begriffsbestimmungen erforderlich, die eine Unterscheidung zwischen neuen und vorhandenen Fahrzeugen ermöglichten.

201. Die stellvertretende Vorsitzende (Arbeitnehmergruppe) unterstützte beide Änderungsanträge.

202. Die stellvertretende Vorsitzende (Arbeitgebergruppe) lehnte die vorgeschlagene Änderung als zu sehr ins Detail gehend ab. Das Übereinkommen sollte lediglich eine bestimmte Anzahl auf die sozialen Bedingungen ausgerichtete Grundsätze enthalten. Es sei nicht nötig, physische Bedingungen in die Begriffsbestimmung aufzunehmen. Hierüber könne zu einem späteren Zeitpunkt diskutiert werden.

203. Die Regierungsvertreter Frankreichs, Irlands, Kanadas, Norwegens, Portugals, Schwedens und Spaniens brachten ihre Unterstützung für beide Änderungsanträge zum Ausdruck.

204. Die Änderungsanträge wurden angenommen.

Buchstabe 5 f)

205. Der Regierungsvertreter Dänemarks legte auch im Namen der Regierungsvertreter Deutschlands und des Vereinigten Königreichs einen Änderungsantrag vor, demzufolge Buchstabe f) durch den folgenden Text ersetzt werden sollte:

- f) sollte der Ausdruck „Länge“ verstanden werden als 96 Prozent der Gesamtlänge, gemessen in einer Wasserlinie in Höhe von 85 Prozent der geringsten Seitenhöhe oberhalb der Oberkante des Kiels, bzw., wenn der folgende Wert größer ist, als die Länge von der Vorkante des Vorstevens bis zur Drehachse des Ruderschiffs in dieser Wasserlinie. Bei Schiffen mit Kielfall sollte die Wasserlinie, in der diese Länge gemessen wird, parallel zur Konstruktionswasserlinie verlaufen. Die zuständige Stelle eines Mitglieds dieses Übereinkommens kann nach Beratung mit den repräsentativen Verbänden der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer beschließen, andere Maßeinheiten, z.B. den „Brutto-Raumgehalt“, zu verwenden. Eine solche Entscheidung ist dem Internationalen Arbeitsamt mitzuteilen. In dieser Mitteilung sind die Gründe für die Entscheidung anzugeben, etwaige Bemerkungen, die sich aus der Beratung ergeben, sowie die Definition der Maßeinheit, für die sich entschieden wurde.

Der Ausdruck „Brutto-Raumgehalt“ im Teil Begriffsbestimmungen sollte gestrichen werden, da er an keiner anderen Stelle im Text aufträte. Der zu definierende Ausdruck sei „Länge“. Die vorgeschlagene Definition des Begriffs Länge sei wohlbekannt, da sie anderen internationalen Instrumenten entnommen worden sei. Der Definition sei jedoch ein weiterer Absatz hinzugefügt worden, um der zuständigen Stelle die Möglichkeit zu lassen, die Maßeinheit Brutto-Raumgehalt zu verwenden. Viele Regierungen hätten das STCW-F-Übereinkommen nicht ratifizieren können, weil nicht der Brutto-Raumgehalt zur Abgrenzung des Geltungsbereichs diene. Würde freigestellt, entweder Länge oder Brutto-Raumgehalt zu verwenden, ließe sich ein mögliches Ratifizierungshindernis ausräumen.

206. Der stellvertretende Vorsitzende (Arbeitnehmergruppe) unterstützte den Änderungsantrag.

207. Der Regierungsvertreter Norwegens unterstützte den Vorschlag, die Länge der Fahrzeuge in die Begriffsbestimmungen aufzunehmen, nicht aber den zweiten, mit den Worten „die zuständige Stelle“ beginnenden Teil des Änderungsantrags. Er schlug in einem Zusatzantrag vor, die Definition des Ausdrucks „Brutto-Rauminhalt“ in Buchstabe 5 f) zu belassen, nach Buchstabe 5 f) einen neuen Buchstaben mit der vorgeschlagenen Definition des Begriffs Länge hinzuzufügen und den übrigen vorgeschlagenen Text ab „die zuständige Stelle“ zu streichen. Falls zur Wahl gestellt werde, entweder Brutto-Raumgehalt oder Länge zu verwenden, müsse eine Definition des Ausdrucks Brutto-Raumgehalt in die Begriffsbestimmungen aufgenommen werden. Der Regierungsvertreter Namibias unterstützte den vorgeschlagenen Zusatzantrag.

208. Die Regierungsvertreter Griechenlands und Japans unterstützten den Zusatzantrag.

209. Der Regierungsvertreter der Vereinigten Staaten äußerte sich besorgt, daß das Übereinkommen Begriffsbestimmungen von Ausdrücken enthalten könnte, die an keiner anderen Stelle im Text aufträten.

210. Der Regierungsvertreter Dänemarks war der Auffassung, der Änderungsantrag und der Zusatzantrag zielten auf ein und dasselbe ab und er schlug vor, die betroffenen Regierungen sollten einen gemeinsamen Textvorschlag unterbreiten, der ihrem gemeinsamen Anliegen gerecht werde.

211. Der Regierungsvertreter Dänemarks erklärte, Beratungen hätten zu einem Vorschlag geführt, der die Unterstützung der Regierungsvertreter Botsuanas, Dänemarks, Deutschlands, Griechenlands, Japans, Kenias, Mosambiks, Namibias, Nigerias, Norwegens, Südafrikas und des Vereinigten Königreichs finde. Die Begriffsbestimmung des Ausdrucks Brutto-Raumgehalt sollte als Punkt 5 Buchstabe f) des Übereinkommens beibehalten werden und nach Buchstabe f) sollte ein neuer Buchstabe mit dem folgenden Wortlaut eingefügt werden: „Sollte der Ausdruck ‚Länge‘ verstanden werden als 96 Prozent der Gesamtlänge, gemessen in einer Wasserlinie in Höhe von 85 Prozent der geringsten Seitenhöhe oberhalb der Oberkante des Kiels, bzw., wenn der folgende

Wert größer ist, als die Länge von der Vorkante des Vorstevens bis zur Drehachse des Ruderschafts in dieser Wasserlinie. Bei Schiffen mit Kielfall sollte die Wasserlinie, in der diese Länge gemessen wird, parallel zur Konstruktionswasserlinie verlaufen.“ Außerdem sollte in Punkt 9 ein neuer, zweiter Absatz mit dem folgenden Wortlaut eingefügt werden: „Die zuständige Stelle könnte nach Beratung entscheiden, andere als in dem Übereinkommen festgelegte Maßeinheiten zu verwenden. Im Fall einer solchen Entscheidung sollte die zuständige Stelle in dem ersten Bericht über die Durchführung des Übereinkommens, den sie gemäß Artikel 22 der Verfassung vorlegt, die Gründe für die Entscheidung und etwaige Bemerkungen mitteilen, die sich aus der Beratung ergeben.“

212. Der stellvertretende Vorsitzende (Arbeitnehmergruppe) unterstützte diesen Änderungsantrag.

213. Die stellvertretende Vorsitzende (Arbeitgebergruppe) lehnte den Änderungsantrag ab und zog es vor, Buchstabe f) der vorgeschlagenen Schlußfolgerungen unverändert beizubehalten. Die Urkunde sollte die Bedingungen auf allen Fischereifahrzeugen ohne Unterschied der Größe regeln. Die Aufnahme einer Definition des Ausdrucks Länge würde lediglich in dem Glauben bestärken, es ginge in der Diskussion darum, Fischereifahrzeuge nach Größe in bestimmte Kategorien einzuteilen.

214. Der Regierungsvertreter des Libanon schloß sich der Auffassung der stellvertretenden Vorsitzenden (Arbeitgebergruppe) an und betonte, das Übereinkommen sollte die Probleme aller Fischer regeln. In den vorgeschlagenen Schlußfolgerungen sollte nicht nach Länge des Fahrzeugs oder nach Tonnage differenziert werden.

215. Eine Abstimmung durch Handaufzeigen zeigte, daß der vorgeschlagene Text von den Regierungen mehrheitlich unterstützt wurde. Der Änderungsantrag wurde daher in der durch Zusatzantrag geänderten Fassung angenommen.

216. Der Regierungsvertreter Guatemalas legte einen Änderungsantrag vor, der keine Unterstützung fand und daher nicht besprochen wurde.

Buchstabe 5 g)

217. Zu Buchstabe 5 g) wurde kein Änderungsantrag eingereicht.

Buchstabe 5 h)

218. Der Regierungsvertreter Dänemarks beantragte auch im Namen der Regierungsvertreter Deutschlands und des Vereinigten Königreichs, Buchstabe h) durch den folgenden Text zu ersetzen: „bedeutet der Ausdruck ‚Schiffsführer‘ die Person, der die Befehlsgewalt über ein Fischereifahrzeug übertragen ist“. Er erklärte, dies sei die in dem STCW-F-Übereinkommen verwendete Formulierung. Damit würde das neue Übereinkommen in Einklang gebracht mit bereits bestehenden internationalen Urkunden.

219. Der stellvertretende Vorsitzende (Arbeitnehmergruppe) sprach sich ebenso wie der Regierungsvertreter Chinas für den Antrag aus.

220. Daran schloß sich eine lange Debatte unter den spanischsprachigen Mitgliedern des Ausschusses über die spanische Entsprechung des englischen Ausdrucks „skipper“ an.

221. Die Vertreterin des Generalsekretärs erklärte, in der spanischen Übersetzung des STCW-F-Übereinkommens werde das Wort „*patrón*“ für „skipper“ verwendet. Falls der Ausschuß Übereinstimmung mit dieser Urkunde sicherstellen möchte, lohne es sich vielleicht, darüber nachzudenken.

222. Die Vorsitzende forderte die spanischsprachigen Ausschußmitglieder auf, sich auf den im spanischen Text zu verwendenden Ausdruck zu einigen und dem Ausschuß über den von ihnen gewählten Ausdruck Bericht zu erstatten. Auf dieser Grundlage wurde der Änderungsantrag angenommen.

Neuer Buchstabe nach Buchstabe 5 h)

223. Der Antrag des Regierungsvertreters Guatemalas, einen neuen Buchstaben hinzuzufügen, fand keine Unterstützung und wurde daher nicht besprochen.

224. Ein vom Regierungsvertreter Guatemalas vorgelegter Änderungsantrag wurde nicht unterstützt und daher nicht besprochen.

225. Der Regierungsvertreter Guatemalas beantragte, unterstützt von dem Regierungsvertreter Mexikos, nach Buchstabe h) einen neuen Buchstaben folgenden Wortlauts hinzuzufügen: „bedeutet ‚Arbeitgeber‘ jede natürliche oder juristische Person, die im Rahmen eines Arbeitsvertrags oder eines Beschäftigungsverhältnisses die Dienste eines Arbeitnehmers oder mehrerer Arbeitnehmer in Anspruch nimmt.“

226. Der Regierungsvertreter Mexikos wies darauf hin, das Problem stehe im Zusammenhang mit der Diskussion über die Definition des Begriffs „*patrón*“ im spanischen Text.

227. Der Regierungsvertreter Deutschlands erklärte, es sei nicht nötig, den Ausdruck „Arbeitgeber“ zu definieren, und daher werde der Antrag von ihm nicht unterstützt.

228. Die stellvertretenden Vorsitzenden der Arbeitgeber- und der Arbeitnehmergruppe lehnten den Änderungsantrag aus dem gleichen Grund ab.

229. Der Regierungsvertreter Guatemalas zog den Antrag zurück.

230. Punkt 5 wurde in der geänderten Fassung angenommen.

*Geltungsbereich**Punkt 6*

231. Die Regierungsvertreter Dänemarks und des Vereinigten Königreichs beantragten, Punkt 6 durch den folgenden Text zu ersetzen:

6. a) Das Übereinkommen gilt für alle neuen Fischereifahrzeuge und alle Fischer, die in der gewerblichen Fischerei eingesetzt werden;
- b) Die zuständige Stelle kann die Bestimmungen des Übereinkommens unbeschadet der Bestimmungen in Buchstabe a), soweit sie dies für möglich erachtet, und nach Beratung mit repräsentativen Verbänden der Fahrzeugeigner und der Fischer, auf vorhandene Fahrzeuge anwenden, vorausgesetzt, eine solche Anwendung erfordert keine baulichen Veränderungen an dem betreffenden Fahrzeug;
- c) Keine Bestimmung dieses Übereinkommens sollte ein Gesetz, einen Schiedsspruch oder irgendeine Vereinbarung zwischen Fischereifahrzeugeignern und Fischern berühren, die günstigere Bedingungen oder Regelungen als die in diesem Übereinkommen vorgesehenen gewährleisten.

232. Der Regierungsvertreter des Vereinigten Königreichs erklärte, es bedürfe einer Besitzstandsklausel, da es nicht angehe, bestimmte Teile des Übereinkommens den Eignern vorhandener Fahrzeuge aufzuoktroyieren. Er legte unmittelbar darauf einen Zusatzantrag zu dem vorgeschlagenen Buchstaben 6 a) folgenden Wortlauts vor: „Das Übereinkommen gilt für alle Fischer und für alle neuen Fischereifahrzeuge, die in der gewerblichen Fischerei eingesetzt werden.“ Dies ändere nichts an der Aussage, doch die Bestimmung werde so leichter verständlich.

233. Die Regierungsvertreterin Chiles vertrat auch im Namen der Regierungsvertreter Argentiniens, Brasiliens, Guatemalas und Venezuelas die Ansicht, vorhandene Fahrzeuge sollten nicht ausgenommen werden. Es wäre bedauerlich, einen Unterschied zwischen alten und neuen Fahrzeugen zu machen, insbesondere im Hinblick auf solche Fragen wie Mindestalter, medizinische Betreuung und Soziale Sicherheit, da die diesbezüglichen Bestimmungen für alle Fischer gelten sollten, ganz gleich ob sie auf alten oder auf neuen Fahrzeugen Dienst verrichteten.

234. Der stellvertretende Vorsitzende (Arbeitnehmergruppe) stimmte der Idee, eine Besitzstandsklausel aufzunehmen, zu, hielt aber Punkt 6 nicht für die geeignete Stelle. Er legte daher einen Zusatzantrag vor, demzufolge der ursprüngliche Wortlaut von Punkt 6 beibehalten und Buchstabe c) der vorgeschlagenen Änderung hinzugefügt würde.

235. Die stellvertretende Vorsitzende (Arbeitgebergruppe) stimmte dem Zusatzantrag des stellvertretenden Vorsitzenden (Arbeitnehmergruppe) zu.

236. Der Regierungsvertreter Namibias erklärte auch im Namen der Regierungsvertreter Botsuanas, Kenias, Malawis, Mosambiks, Nigerias, Simbab-

wes und Südafrikas, sie hätten der Definition des Ausdrucks „neues Fischereifahrzeug“ nur zögernd zugestimmt. Er bat die Einbringer des Änderungsantrags um Klärung des Beweggrundes für ihren Antrag und seine Implikationen.

237. Der Regierungsvertreter des Vereinigten Königreichs erklärte, der ursprüngliche Text von Punkt 6 habe nur für Fahrzeuge und nicht für Fischer gegolten. Um weitere Mißverständnisse auszuräumen, legte er einen weiteren Zusatzantrag vor, demzufolge Buchstabe 6 a) wie folgt lauten würde: „Soweit nicht anders bestimmt wird, gilt das Übereinkommen für alle Fischer und alle Fischereifahrzeuge, die in der gewerblichen Fischerei eingesetzt werden.“ Buchstabe 6 c) der vorgeschlagenen Änderung, nämlich „Keine Bestimmung dieses Übereinkommens sollte ein Gesetz, einen Schiedsspruch oder irgendeine Vereinbarung zwischen Fischereifahrzeugeignern und Fischern berühren, die günstigere Bedingungen oder Regelungen als die in diesem Übereinkommen vorgesehenen gewährleisten“, würde zu Buchstabe 6 b) in dem durch Zusatzantrag geänderten Text.

238. Die Regierungsvertreter Chiles und Irlands unterstützten diesen Zusatzantrag.

239. Der Regierungsvertreter Griechenlands sprach sich ebenfalls für den ersten Teil des Zusatzantrags aus, bezweifelte aber die Notwendigkeit von Buchstabe b), da er Bezug nehme auf Artikel 19 der Verfassung.

240. Die Vertreterin des Generalsekretärs teilte den Standpunkt des Regierungsvertreters Griechenlands, daß Buchstabe b) bereits durch Artikel 19 der Verfassung abgedeckt sei, war jedoch der Meinung, es könne nicht schaden, ihn aufzunehmen, um so eine Reihe spezifischer Probleme abzudecken. Der Text sei in einer Reihe anderer IAO-Übereinkommen enthalten. Die Frage seiner Platzierung könnte allerdings an den Redaktionsausschuß überwiesen werden.

241. Die stellvertretenden Vorsitzenden der Arbeitgeber- und der Arbeitnehmergruppe befürworteten beide den Zusatzantrag.

242. Der stellvertretende Vorsitzende des Vereinigten Königreichs erklärte auf die Bitte um Klärung des Regierungsvertreters Norwegens, der den Zusatzantrag ansonsten unterstützte, die geringfügige Abweichung der Definition des Ausdrucks Fischereifahrzeug von früheren Texten sei unbeabsichtigt. Er schlug vor, es dem Redaktionsausschuß zu überlassen, für Übereinstimmung der beiden Texte zu sorgen.

243. Der Vorsitzende stellte fest, daß es keine Einwände gebe, und erklärte den von den Regierungsvertretern Dänemarks und des Vereinigten Königreichs vorgeschlagenen Text für angenommen.

244. Der Änderungsantrag wurde in der durch Zusatzantrag abgeänderten Fassung angenommen.

245. Ein vom Regierungsvertreter Japans eingereichter Änderungsantrag fand keine Unterstützung und wurde daher nicht besprochen.

246. Ein vom Regierungsvertreter Algeriens vorgelegter Antrag wurde nicht unterstützt und daher nicht erörtert.

247. Punkt 6 wurde in der geänderten Fassung angenommen.

Punkt 7

248. Punkt 7 wurde angenommen.

Punkt 8

249. Ein vom Regierungsvertreter Japans eingebrachter Änderungsantrag wurde nicht unterstützt und daher nicht besprochen.

250. Ein vom Regierungsvertreter Venezuelas vorgelegter Antrag wurde zurückgezogen.

251. Die Regierungsvertreter Griechenlands und des Vereinigten Königreichs legten einen Antrag vor, in dem sie vorschlugen, „könnte ... von der Anwendung des Übereinkommens“ durch „könnte ... von den Anforderungen des Übereinkommens, deren Anwendung als unmöglich erachtet wird“ zu ersetzen.

252. Die Regierungsvertreterin des Vereinigten Königreichs erklärte, dieser Text sollte sicherstellen, daß Ausnahmen von der Anwendung aller Bestimmungen des Übereinkommens in dem Fall zulässig seien, in dem die Einhaltung aller Bestimmungen praktisch nicht möglich sei.

253. Die stellvertretende Vorsitzende (Arbeitgebergruppe) brachte einen Änderungsantrag ein, in dem vorgeschlagen wurde, nach „Übereinkommen“ die Worte „oder einzelnen seiner Bestimmungen“ einzufügen. Sie unterstützte den von den Regierungsvertretern Griechenlands und des Vereinigten Königreichs vorgelegten Antrag.

254. Der stellvertretende Vorsitzende (Arbeitnehmergruppe) unterstützte beide Anträge.

255. Der Regierungsvertreter Spaniens äußerte die Ansicht, die beiden Änderungsanträge ergänzten sich gegenseitig, und schlug in einem Zusatzantrag vor, sie in einem Text zusammenzufassen.

256. Der Regierungsvertreter Dänemarks sprach sich für den Antrag aus, der von den Regierungsvertretern Griechenlands und des Vereinigten Königreichs eingereicht worden war. Was den Antrag der Arbeitgebervertreter angehe, so impliziere die Möglichkeit, eine bestimmte Kategorie von Fischereifahrzeugen aus dem Übereinkommen ausnehmen zu können, zwingend das Recht, eine bestimmte Kategorie von bestimmten Teilen des Übereinkommens ausnehmen zu können.

257. Der Regierungsvertreter Norwegens unterstützte die vom Regierungsvertreter Spaniens vorgeschlagene Zusammenfassung in einem Text. Er teile

zwar den Standpunkt des Regierungsvertreters Dänemarks, sei aber der Meinung, mit der Aufnahme des Vorschlags der Arbeitgebervertreter würden die Mitgliedstaaten dazu ermutigt, keine Kategorie aus dem gesamten Übereinkommen auszuschließen, sondern Ausnahmen vielmehr auf bestimmte Regelungen des Übereinkommens zu begrenzen.

258. Der Regierungsvertreter Tunesiens zog die Beibehaltung des Wortlauts der vorgeschlagenen Schlußfolgerungen vor. Es wäre jedoch vorzuziehen, Formulierungen aus anderen Übereinkommen einzuarbeiten und die Worte „nach Beratung mit repräsentativen Verbänden der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer“ hinzuzufügen. Seine Bemerkung bezog sich auf beide Punkte, Punkt 8 und Punkt 9.

259. Der Regierungsvertreter der Vereinigten Staaten konnte weder den Änderungsantrag, der von den Regierungsvertretern Griechenlands und des Vereinigten Königreichs eingebracht worden war, noch den Zusatzantrag des Regierungsvertreters Spaniens unterstützen. Eine Aufnahme des subjektiven Ausdrucks „nichtmöglich“ würde die Ausnahmen, die Punkt 8 Absatz 1 vorsehe, weniger flexibel machen und wäre somit im Hinblick auf die Ausarbeitung einer flexiblen, von vielen Ländern ratifizierbaren Urkunde kontraproduktiv.

260. Der Regierungsvertreter Irlands erklärte, mit der frühzeitigen Annahme von breit gefaßten Begriffsbestimmungen wolle der Ausschuß ermöglichen, in folgenden Teilen des Übereinkommens Ausnahmen vorzusehen. Der Zusatzantrag des Regierungsvertreters Spaniens sei offenbar das richtige Mittel für diesen Zweck, doch eingedenk der Argumente des Regierungsvertreters der Vereinigten Staaten wolle seine Delegation zu dieser Frage vorerst noch nicht Stellung nehmen.

261. Der Regierungsvertreter Deutschlands unterstützte den Zusatzantrag.

262. Die Regierungsvertreterin des Vereinten Königreichs erklärte, Ausnahmen auf Grund praktischer Undurchführbarkeit sei eine Standardformulierung. Sie unterstützte sowohl den vom Regierungsvertreter Norwegens zum Ausdruck gebrachten Standpunkt wie auch den Zusatzantrag.

263. Der Regierungsvertreter des Libanon sprach sich für den Zusatzantrag sowie für den Vorschlag des Regierungsvertreters Tunesiens aus.

264. Die stellvertretende Vorsitzende (Arbeitgebergruppe) unterstützte gleichfalls den Zusatzantrag.

265. Der von den Regierungsvertretern Griechenlands und des Vereinigten Königreichs vorgelegte Änderungsantrag fand breite Zustimmung und wurde in der durch Zusatzantrag abgeänderten Fassung angenommen. Der Antrag der Arbeitgebervertreter wurde als zurückgezogen angesehen, da sein wesentlicher Inhalt in den angenommenen Text aufgenommen worden war.

266. Ein Änderungsantrag, der vom Regierungsvertreter Japans eingereicht wurde, fand keine Unterstützung und wurde daher nicht besprochen.

267. Die Regierungsvertreter Botsuanas, Kenias, Malawis, Mosambiks, Namibias, Nigerias, Simbabwe und Südafrika beantragten, nach Absatz 1) einen neuen Absatz mit folgendem Wortlaut einzufügen: „Im Fall von Ausnahmen durch die zuständige Stelle im vorstehenden Absatz darf von der zuständigen Stelle kein Fahrzeug oder keine Person ausgeschlossen werden, das bzw. die durch die Bestimmungen der Kernübereinkommen der IAO geschützt ist, darunter, aber nicht ausschließlich, das Übereinkommen über die Kinderarbeit, über die Zwangsarbeit oder das Übereinkommen über den Arbeitsschutz“. Der Regierungsvertreter Südafrikas räumte zwar ein, daß jeder Mitgliedstaat das Recht habe, Fischereifahrzeuge auszunehmen, äußerte sich jedoch besorgt über den breiten Spielraum, der in bezug auf Ausnahmen gelassen werde. Bei Fragen, die durch die Kernübereinkommen der IAO geregelt seien, wie z.B. Kinderarbeit, Zwangsarbeit und Arbeitsschutz, dürfte kein solcher Spielraum gelassen werden.

268. Die Vertreterin des Generalsekretärs erklärte, der Verweis auf Kernübereinkommen der IAO sei problematisch. Grundlegende Übereinkommen seien die Übereinkommen, die in der Erklärung der IAO über grundlegende Prinzipien und Rechte bei der Arbeit erwähnt würden. Außerdem gebe es im IAA noch eine Liste sogenannter vorrangiger Übereinkommen. Die Arbeitsschutznormen seien allerdings weder grundlegende noch vorrangige Übereinkommen. Als Mitglied der IAO sei jeder Mitgliedstaat zur Einhaltung der grundlegenden Prinzipien verpflichtet. Die einzelnen Bestimmungen eines Übereinkommens seien jedoch nur dann in vollem Umfang einzuhalten, wenn das Übereinkommen ratifiziert worden sei. Sie schlug vor, in der Präambel und nicht im Hauptteil des Übereinkommens auf die Erklärung über grundlegende Prinzipien und Rechte bei der Arbeit zu verweisen, um Verwirrung hinsichtlich der Verpflichtungen der Mitglieder vorzubeugen.

269. Die Regierungsvertreterin des Vereinigten Königreichs war der Ansicht, der Änderungsantrag sei unnötig, da die Verpflichtungen, die aus den Kernübereinkommen und anderen in dem Antrag genannten Übereinkommen erstünden, von der Ratifizierung des neuen Übereinkommens unberührt blieben.

270. Die stellvertretende Vorsitzende (Arbeitgebergruppe) unterstützte den Vorschlag, einen Verweis auf die Erklärung über grundlegende Prinzipien und Rechte bei der Arbeit statt in den Text des Übereinkommens in die Präambel aufzunehmen.

271. Der stellvertretende Vorsitzende (Arbeitnehmergruppe) machte darauf aufmerksam, daß dieser Änderungsantrag weitreichende rechtliche Folgen haben könnte und ersuchte daher um ein Rechtsgutachten.

272. In seiner Antwort auf das Ersuchen des stellvertretenden Vorsitzenden (Arbeitnehmergruppe) erklärte der Rechtsberater, der Text des Änderungsantrags zu Punkt 8 a), der von einer Reihe von Regierungen afrikanischer Staaten eingebracht worden sei, werfe zwei Komplexe von Rechtsfragen auf. Zum ersten stelle sich die Frage, auf welche Übereinkommen bezieht sich der Ände-

rungsantrag? Zweitens, welcher Art wären die Verpflichtungen eines Mitgliedsstaats, der das künftige Übereinkommen über den Fischereisektor ratifiziert, im Hinblick auf diese Übereinkommen? Der Ausdruck „Kernübereinkommen“ werde seit dem Kopenhagener Weltgipfel für Soziale Entwicklung, 1995, zur Bezeichnung der grundlegenden IAO-Übereinkommen verwendet. In der Erklärung über grundlegende Prinzipien und Rechte bei der Arbeit von 1998 sei jedoch nicht dieser Ausdruck gewählt worden, sondern es werde darin auf „grundlegende“ Übereinkommen verwiesen, das heißt, auf die acht IAO-Übereinkommen über das Vereinigungsrecht, das Recht zu Kollektivverhandlungen, die Diskriminierung, die Gleichheit des Entgelts, Zwangsarbeit und Kinderarbeit. Die IAO-Arbeitsschutznormen seien nicht darunter gewesen. Aus den oben genannten Gründen führe der Text der vorgeschlagenen Änderung in zweierlei Hinsicht zu Unklarheit. Die erste Unklarheit betreffe die Übereinkommen, auf die Bezug genommen wird: werde von den Autoren beabsichtigt, auf alle acht grundlegenden Übereinkommen zu verweisen, auf lediglich einige von ihnen oder auch auf die Übereinkommen über den Arbeitsschutz, und wenn ja, auf welche? Die führe auch zu Unklarheit hinsichtlich der Verpflichtungen der Mitglieder. Der Rechtsberater erklärte abschließend, der Text des Übereinkommens sollte klare Verpflichtungen festlegen und keinen Raum für Unklarheiten hinsichtlich des Zwecks der Urkunde lassen.

273. Der Regierungsvertreter Südafrikas erinnerte an den Zweck der vorgeschlagenen Änderung, der im Schutz der Fischer und darin bestehe, eine Ausweitung ihrer Rechte zu verhindern. In der gegenwärtigen Form ließen die vorgeschlagenen Schlußfolgerungen der zuständigen Stelle einen weiten Spielraum, der ihr erlaube, ganze Kategorien von Fahrzeugen auszunehmen. Mit der Ausnahme der Fahrzeuge würden zwangsläufig auch die an Bord arbeitenden Personen ausgenommen. Bestimmte Fragen seien für die afrikanische Region von fundamentaler Bedeutung. Hierzu gehörten der Schutz, den die grundlegenden Übereinkommen sowie die Arbeitsschutznormen gewährten. Der Schutz der Arbeitnehmer sollte in keinem dieser Bereiche kompromittiert werden, weder durch die Ausnahme bestimmter Kategorien von Fahrzeugen noch anderweitig.

274. Der Regierungsvertreter Norwegens fragte, ob ein Übereinkommen über den Fischereisektor, das auf die grundlegenden Übereinkommen verweise, einem Mitgliedsstaat die Möglichkeit von Ausnahmen auch bei den grundlegenden Übereinkommen einräume. Es dürfte wenig ratsam sein, die Idee von Ausnahmen bei grundlegenden Prinzipien einzuführen, auch nicht, wenn dies in Form des Untersagens solcher Ausnahmen erfolge.

275. Die Frage der stellvertretenden Vorsitzenden (Arbeitgebergruppe) ging in die gleiche Richtung, und zwar fragte sie, ob die Ausnahme durch eine zuständige Stelle ein Mitglied von seinen Verpflichtungen, die ihm aus von ihm ratifizierten grundlegenden Übereinkommen erwachsen, entheben könnte.

276. Der Rechtsberater antwortete, je nachdem, ob das Mitglied grundlegende Übereinkommen ratifiziert habe oder nicht, seien zwei mögliche Situa-

tionen vorstellbar. Ratifizierte grundlegende Übereinkommen würden für alle Personen an Bord gelten, und zwar ungeachtet etwaiger, von der zuständigen Stelle gemäß dem Übereinkommen über den Fischereisektor erklärter Ausnahmen. Heikler sei die Situation in dem Fall, in dem das betreffende Mitglied das/die grundlegende(n) Übereinkommen nicht ratifiziert habe. Diese Personen stünden lediglich unter dem Schutz, der ihnen aus der Erklärung über grundlegende Prinzipien und Rechte bei der Arbeit erwachse. Die Erklärung schreibe nicht die Einhaltung grundlegender, nicht ratifizierter Übereinkommen vor, sondern sie verlange von Mitgliedstaaten, daß sie über die von ihnen ergriffenen Maßnahmen im Hinblick auf die Einhaltung, Förderung und Verwirklichung der grundlegenden Prinzipien und Rechte – dem Gegenstand der Erklärung – Bericht erstatten. Die praktische Konsequenz, würde Punkt 9 in seiner gegenwärtigen Form beibehalten, wäre, daß Regierungen, die, wie es Punkt 8 vorsehe, Ausnahmen vornähmen, jede Ausnahme zu begründen, den jeweiligen Standpunkt der in Betracht kommenden repräsentativen Verbände der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer darzulegen und die Maßnahmen anzugeben hätten, die von ihnen ergriffen worden sind, um den ausgenommenen Gruppen einen angemessenen Schutz zu gewähren, und das nicht nur in bezug auf das Übereinkommen über die Fischerei, sondern in bezug auf eine viel größere Gruppe von Übereinkommen. Es sei ratsam, für weniger Unsicherheit bei den Mitgliedern hinsichtlich ihrer Verpflichtungen zu sorgen. Verweise auf Kinderarbeit, Zwangsarbeit und Arbeitsschutz seien folglich Hinweisen auf nicht näher bezeichnete andere Übereinkommen vorzuziehen.

277. Der stellvertretende Vorsitzende (Arbeitnehmergruppe) dankte dem Rechtsberater für seinen nützlichen Rat. Er unterstützte die Platzierung eines Verweises auf die grundlegenden Übereinkommen in der Präambel und erklärte, er werde mit den Regierungsvertretern der Gruppe der afrikanischen Länder an der Ausarbeitung eines geeigneten Textes arbeiten.

278. Die stellvertretende Vorsitzende (Arbeitgebergruppe) bekräftigte, daß sie diesen Ansatz unterstütze.

279. Es wurde beschlossen, daß die Arbeitgeber- und die Arbeitnehmervertreter mit den Regierungsvertretern der Gruppe der afrikanischen Länder an einem Text für die Aufnahme in die Präambel arbeiten würden.

280. Die Regierungsvertreter Griechenlands und des Vereinigten Königreichs zogen einen Änderungsantrag zurück.

281. Der Regierungsvertreter des Vereinigten Königreichs beantragte auch im Namen des Regierungsvertreters Griechenlands, als Ergänzung zu dem in Punkt 8 (1) angenommenen Text, in der ersten Zeile nach dem Wort „Absatz“ die Worte „und soweit es möglich ist“ einzufügen.

282. Der stellvertretende Vorsitzende (Arbeitnehmergruppe) unterstützte den Änderungsantrag nicht, weil er sich durch die Aufnahme des Wortes „unmöglich“ in Absatz (1) erübrige.

283. Die stellvertretende Vorsitzende (Arbeitgebergruppe) sowie eine große Zahl der Regierungsvertreter befürworteten den Antrag.

284. Der Änderungsantrag wurde daher angenommen.

285. Der Regierungsvertreter Japans beantragte, unterstützt vom Regierungsvertreter Irlands, vor „Maßnahmen“ das Wort „gegebenenfalls“ einzufügen.

286. Die stellvertretende Vorsitzende (Arbeitgebergruppe) unterstützte den Antrag.

287. Der stellvertretende Vorsitzende (Arbeitnehmergruppe) lehnte den Änderungsantrag ab, da die Urkunde dadurch insgesamt geschwächt werde.

288. Der Regierungsvertreter Norwegens zog die Notwendigkeit des Antrags in Frage. Seines Erachtens würde die zuständige Stelle stets erwägen, ob etwas angemessen sei, ehe sie zur Durchführung schreite. Daher schlage er vor, der Regierungsvertreter Japans solle die seinem Antrag zugrunde liegenden Überlegungen erläutern, so daß sich seine Delegation eine Meinung über den Antrag bilden könne.

289. Der Regierungsvertreter Japans erklärte, der Antrag solle sicherstellen, daß die Länder ihren innerstaatlichen Gegebenheiten Rechnung tragen könnten. Diese Flexibilität würde die Mitglieder dazu ermutigen, den Geltungsbereich des Übereinkommens schrittweise auszuweiten.

290. Der Regierungsvertreter Irlands fügte hinzu, der Antrag biete einen zeitlichen Rahmen für die schrittweise Erweiterung des Geltungsbereichs.

291. Der Regierungsvertreter des Vereinigten Königreichs unterstützte den Änderungsantrag, da der Text dadurch noch klarer würde.

292. Der Regierungsvertreter Argentiniens lehnte den Antrag auch im Namen der Regierungsvertreter Chiles, Guatemalas und Venezuelas ab.

293. Der Änderungsantrag hatte die Unterstützung der Arbeitgebergruppe und einer Mehrheit der Regierungen und wurde angenommen.

294. Punkt 8 wurde in der geänderten Fassung angenommen.

Punkt 9

295. Ein vom Regierungsvertreter Japans eingebrachter Änderungsantrag fand keine Unterstützung und wurde daher nicht besprochen.

296. Der Regierungsvertreter des Vereinigten Königreichs beantragte auch im Namen des Regierungsvertreters Griechenlands, die Worte am Ende von Punkt 9 „unter Angabe der Maßnahmen, die getroffen worden sind, um ... einen angemessenen Schutz zu gewähren“ durch „unter Angabe aller Maßnahmen, die gegebenenfalls getroffen worden sind, um ... einen gleichwertigen Schutz zu gewähren“ zu ersetzen. Die Bestimmung würde gestärkt, wenn der vorgeschrie-

bene Schutz von einem lediglich angemessenen in einen gleichwertigen Schutz geändert würde.

297. Die stellvertretenden Vorsitzenden der Arbeitgeber- und der Arbeitnehmergruppe sowie zahlreiche Regierungsvertreter befürworteten den Änderungsantrag.

298. Der Änderungsantrag wurde angenommen.

299. Punkt 9 wurde in der geänderten Fassung angenommen.

Punkt 10

300. Der Regierungsvertreter des Vereinigten Königreichs zog auch im Namen des Regierungsvertreters Griechenlands einen Änderungsantrag zurück.

301. Ein Änderungsantrag, der vom Regierungsvertreter Japans eingebracht worden war, fand keine Unterstützung und wurde daher nicht erörtert.

302. Punkt 10 wurde angenommen.

TEIL II. ALLGEMEINE GRUNDSÄTZE

Durchführung

Punkt 11

303. Der Regierungsvertreter Guatemalas zog einen Änderungsantrag zurück, da er davon ausging, der Redaktionsausschuß werde ersucht zu prüfen, was die genaue Entsprechung von „durchführen“ bzw. „durchsetzen“ im Spanischen ist.

304. Punkt 11 wurde angenommen.

Zuständige Stelle und Koordinierung

Punkt 12

305. Ein vom Regierungsvertreter Guatemalas eingebrachter Änderungsantrag wurde zurückgezogen.

306. Punkt 12 wurde angenommen.

Neue Punkte nach Punkt 12

307. Der stellvertretende Vorsitzende (Arbeitnehmergruppe) beantragte, nach Punkt 12 den folgenden neuen Punkt einzufügen:

Der Schiffsführer hat die Gesamtverantwortung für die Sicherheit der Fischer an Bord und den sicheren Betrieb des Fahrzeugs, insbesondere, aber nicht ausschließlich, in den folgenden Bereichen:

- i) eine Aufsicht, durch die sichergestellt wird, daß die Mannschaftsmitglieder soweit wie möglich ihre Arbeit unter optimalen Sicherheits- und Gesundheitsbedingungen verrichten;
- ii) Führung der Fischer an Bord in einer Weise, die auf Sicherheits- und Gesundheitserwägungen, einschließlich Ermüdung, Rücksicht nimmt;
- iii) Förderung der Sensibilisierung für den Arbeitsschutz an Bord des Fahrzeugs durch Ausbildung.

Der Fischereifahrzeugeigner sollte sicherstellen, daß der Schiffsführer die erforderlichen Mittel und Einrichtungen erhält, um die Verpflichtungen aus diesem Übereinkommen erfüllen zu können.

308. Der stellvertretende Vorsitzende (Arbeitnehmergruppe) brachte diesen Änderungsantrag ein, um die jeweiligen Verantwortlichkeiten des Eigners und des Schiffsführer klarzustellen. Der Arbeitsschutz sei ein wichtiger Aspekt des Mandats der IAO und sollte in diesem Übereinkommen Niederschlag finden. Der Text sei dem Entwurf der Neufassung des FAO/IAO/IMO-Sicherheitskodex für Fischereifahrzeuge und ihre Besatzungen entnommen und dürfte keine Kontroversen auslösen.

309. Der Regierungsvertreter Südafrikas sprach sich auch im Namen der Regierungsvertreter Algeriens, Angolas, Botsuanas, Kameruns, Kenias, Malawis, Mosambiks, Namibias, Nigerias, Simbabwe und Tunesiens für den Antrag aus, schlug aber in einem Zusatzantrag vor, der Einheitlichkeit halber mit dem übrigen Text den Ausdruck „Mannschaftsmitglieder“ durch „Fischer“ zu ersetzen.

310. Der Regierungsvertreter der Arabischen Republik Syrien unterstützte den Änderungsantrag der Arbeitnehmervertreter.

311. Der Regierungsvertreter Dänemarks bat um eine Klärung in bezug auf die Art der Ausbildung, auf die Ziffer iii) des Änderungsantrags abziele.

312. Der Regierungsvertreter Argentiniens war auch im Namen der Regierungsvertreter Brasiliens, Chiles, Guatemalas und Venezuelas um eine Vereinfachung des Änderungsantrags bemüht und legte einen Zusatzantrag mit folgendem Wortlaut vor: „Der Schiffsführer hat die Verantwortung dafür sicherzustellen, daß die Fischereitätigkeiten in einer Weise verrichtet werden, die die Gesundheit und die Sicherheit der Fischer bei der Arbeit garantiert, und zu diesem Zweck sollte der Schiffseigner die Mittel und Einrichtungen zur Gewährleistung der Erfüllung der Verpflichtungen aus diesem Übereinkommen bereitstellen.“

313. Die Regierungsvertreter Deutschlands, Kanadas und Norwegens unterstützten den Zusatzantrag der lateinamerikanischen Regierungsvertreter nicht, befürworteten aber den durch Zusatzantrag des Regierungsvertreters Südafrikas abgeänderten Antrag der Arbeitnehmervertreter. Der Regierungsvertreter der Bahamas sprach sich gleichfalls für den Änderungsantrag aus und wies

darauf hin, daß der Vorschlag der Arbeitnehmervertreter und Punkt 34 der vorgeschlagenen Schlußfolgerungen eng ineinander griffen.

314. Der Regierungsvertreter des Vereinigten Königreichs machte darauf aufmerksam, daß das Wort „garantieren“ in dem von den lateinamerikanischen Regierungsvertretern vorgeschlagenen Text problematisch sei. Genau genommen lasse sich die Sicherheit und Gesundheit von Fischern nicht garantieren: Probleme könnten lediglich gemildert werden.

315. Der Regierungsvertreter Frankreichs hatte Verständnis für die Beweggründe für den Änderungsantrag der Arbeitnehmervertreter, war jedoch der Meinung, die jeweiligen Verantwortlichkeiten des Eigners und des Schiffsführers verlören hierdurch an Transparenz. Er würde den Änderungsantrag befürworten, sollte ein Text vorgeschlagen werden, der die Gesamtverantwortung des Eigners hervorhebe.

316. Der Regierungsvertreter der Vereinigten Staaten hatte nichts gegen die Intention des Antrags einzuwenden, doch seines Erachtens könne der Inhalt des Antrags nicht in einem Abschnitt mit der Überschrift „Zuständige Stelle und Koordinierung“ behandelt werden, da im Text keine Rede von der zuständigen Stelle sei. Die Formulierung der letzten Ziffer sei zu allgemein gehalten. Der Hinweis auf „die Verpflichtungen aus dem Übereinkommen“ sei zu weitreichend und sollte durch „aus dieser Bestimmung“ ersetzt werden. Er bat die Arbeitnehmergruppe zu erläutern, was unter „Ausbildung“ zu verstehen sei.

317. Die stellvertretende Vorsitzende (Arbeitgebergruppe) schloß sich der Auffassung an, daß der Text nicht zur Überschrift von Punkt 12 passe und sie schlug vor, der Redaktionsausschuß solle den Text an geeigneter Stelle plazieren. Für die Arbeitgeber sei der Arbeitsschutz ein wichtiges Thema. Aus diesem Grunde schlage sie vor, den Text durch Zusatzantrag wie folgt abzuändern: der erste Absatz würde lauten: „Der Schiffsführer hat die Verantwortung für den sicheren Betrieb des Fahrzeugs und für die Sicherheit und Gesundheit der Fischer an Bord.“ Der letzte Absatz des Änderungsantrags der Arbeitnehmervertreter würde beibehalten und am Absatzende würde ein neuer Absatz mit dem folgenden Wortlaut hinzugefügt: „Die Fischer sollten zur Einhaltung der vorgeschriebenen Arbeitsschutzmaßnahmen verpflichtet sein und dazu, mit dem Schiffsführer zusammenzuarbeiten, um letzteren die Einhaltung seiner eigenen Pflichten und Verantwortlichkeiten zu erleichtern.“

318. Der Regierungsvertreter Irlands meldete Bedenken an, der Änderungsantrag könnte die Gesamtverantwortung des Eigners verwässern und dem Schiffsführer zu viel Verantwortung aufbürden. Er legte einen Zusatzantrag zum Antrag der Arbeitnehmervertreter vor, demzufolge die Silbe „Gesamt“ in dem Wort „Gesamtverantwortung“ in der ersten Zeile gestrichen und die Worte „sollte sicherstellen“ im letzten Absatz durch „sollte die Gesamtverantwortung haben sicherzustellen“ ersetzt werden sollte.

319. Der Regierungsvertreter Frankreichs unterstützte den Zusatzantrag und betonte, es müsse sichergestellt werden, daß die Gesamtverantwortung beim Eigner liegt.

320. Der Regierungsvertreter Deutschlands erinnerte den Ausschuß daran, daß der ihm vorliegende Text das Ergebnis gemeinsamer Bemühungen der IMO, der FAO und der IAO sei. Textänderungen sollten vermieden werden, um den Text nicht zu verwässern.

321. Der Regierungsvertreter Brasiliens unterstützte auch im Namen der Regierungsvertreter Argentiniens, Chiles, Guatemalas und Venezuelas den irischen Vorschlag und zog den von ihnen eingebrachten Zusatzantrag zurück. Er bat die Arbeitnehmergruppe zu erklären, was sie unter „Ausbildung“ verstehe.

322. Der stellvertretende Vorsitzende (Arbeitnehmergruppe) führte aus, an Bord fänden häufig Ausbildungstätigkeiten statt. Um Personal richtig ausbilden zu können, müsse ein Fahrzeug gut für die Ausbildung an Bord ausgestattet sein. Er erklärte seine volle Unterstützung für den Zusatzantrag des Regierungsvertreters Irlands, in dem den von ihm geäußerten Bedenken Rechnung getragen worden sei.

323. Der stellvertretende Vorsitzende (Arbeitgebergruppe) zog den Zusatzantrag der Arbeitgebervertreter zurück und brachte einen Zusatzantrag ein, demzufolge am Ende des durch Zusatzantrag der Regierungsvertreter Frankreichs und Irlands abgeänderten Antrags der Arbeitnehmervertreter der folgende Satz hinzugefügt werden sollte: „Die Fischer sollten die vorgeschriebenen und anwendbaren Arbeitsschutzmaßnahmen befolgen“. Mit diesem Zusatz solle deutlich werden, daß auch die Arbeitnehmer Verantwortlichkeiten hätten, was den Arbeitsschutz angehe.

324. Der stellvertretende Vorsitzende (Arbeitnehmergruppe) nahm den Zusatzantrag der Arbeitgebervertreter an.

325. Der Änderungsantrag wurde angenommen und die Frage seiner Platzierung wurde an den Redaktionsausschuß überwiesen.

326. Der neue Punkt nach Punkt 12 wurde in der geänderten Fassung angenommen.

327. Die Arbeitnehmergruppe beantragte, nach Punkt 12 den folgenden neuen Punkt hinzuzufügen: „Der Schiffsführer sollte vom Fischereifahrzeugeigner nicht daran gehindert werden, alle Entscheidungen zu treffen, die nach dem fachlichen Ermessen des Schiffsführers für die Sicherheit des Fahrzeugs und seine sichere Fahrt, seinen sicheren Betrieb oder die Sicherheit der Fischer an Bord erforderlich sind.“ Der stellvertretende Vorsitzende (Arbeitnehmergruppe) erklärte mit Nachdruck, der Eigner dürfe den Schiffsführer bei allen Entscheidungen, bei denen es um die Sicherheit an Bord des Fahrzeugs gehe, so z.B. bei der Entscheidung, bei schwerem Seegang auszulaufen oder nicht, nicht unter ungebührlichen Druck setzen.

328. Die stellvertretende Vorsitzende (Arbeitgebergruppe) unterstützte den Antrag.

329. Der Regierungsvertreter Brasiliens sprach sich ebenfalls für den Änderungsantrag aus, bat jedoch darum, der Redaktionsausschuß möge die spanische Übersetzung enger an das Englische anpassen.

330. Der Änderungsantrag wurde angenommen.

331. Der neue Punkt nach Punkt 12 wurde angenommen.

332. Der stellvertretende Vorsitzende (Arbeitnehmergruppe) legte einen Änderungsantrag vor, demzufolge eine neue Überschrift „Einhaltung und Durchsetzung“ mit dem nachstehenden neuen Punkt hinzugefügt werden sollte:

(1) Jedes Mitglied hat zur Erfüllung seiner Verpflichtungen nach diesem Übereinkommen hinsichtlich der Fischereifahrzeuge und Fischer unter seiner Zuständigkeit die hierfür geschaffene Gesetzgebung oder anderen Maßnahmen anzuwenden und durchzusetzen.

(2) Jedes Mitglied hat hiernach eine wirksame Aufsicht und Kontrolle über Fahrzeuge unter seiner Flagge durch Einrichtung eines Systems durchzuführen, durch das sichergestellt wird, daß die Anforderungen dieses Übereinkommens erfüllt werden, einschließlich regelmäßiger Überprüfungen, Berichte, Kontrollen und gesetzlicher Verfahren entsprechend den anwendbaren Gesetzen.

(3) Ein Fahrzeug, auf das dieses Übereinkommen Anwendung findet, kann durch andere Mitglieder als dem Flaggenstaat beim Aufenthalt in ihren Häfen oder beim Betrieb in einem ihrer Rechtsprechung unterliegendem Gebiet in Übereinstimmung mit dem Völkerrecht kontrolliert werden, um festzustellen, ob das Fahrzeug den Anforderungen dieses Übereinkommens genügt.

(4) Jedes Mitglied hat über Anwerbungs- und Vermittlungsdienste für Fischer in seinem Hoheitsgebiet, sofern diese bestehen, eine wirksame Aufsicht und Kontrolle durchzuführen.

(5) Die Mitglieder haben Verletzungen von Rechtsvorschriften nach diesem Übereinkommen zu verbieten und haben in Übereinstimmung mit dem Völkerrecht Zwangsmaßnahmen zu ergreifen oder die Durchführung von Abhilfemaßnahmen nach seinen Gesetzen zu verlangen, die geeignet sind, solche Verletzungen zu unterbinden, wo immer sie sich ereignen.

(6) Die Mitglieder haben ihre Verantwortlichkeiten nach diesem Übereinkommen in der Weise wahrzunehmen, daß sichergestellt ist, daß Fischereifahrzeuge von Staaten, die dieses Übereinkommen nicht ratifiziert haben, keine günstigere Behandlung erfahren als Fahrzeuge, die die Flagge von Staaten führen, die es ratifiziert haben.

(7) Jedes ausländische Fahrzeug, das auf seinem planmäßigen Kurs oder aus betriebstechnischen Gründen den Hafen eines Mitglieds anläuft, kann Gegenstand einer Überprüfung zwecks Prüfung der Erfüllung der Anforderungen dieses

Übereinkommens für die Arbeits- und Lebensbedingungen der Fischer auf dem Fahrzeug sein.

333. Der stellvertretende Vorsitzende (Arbeitnehmergruppe) erklärte, die mit der Inspektion, der Überwachung und Strafmaßnahmen befaßten Grundsätze seien so wichtig, daß sie in die Allgemeinen Grundsätze eingefügt werden sollten. Inhaltlich sei der Vorschlag dem Entwurf des konsolidierten Seearbeitsübereinkommens entnommen und dieser Inhalt sollte gleichermaßen für Fischereifahrzeuge gelten.

334. Die stellvertretende Vorsitzende (Arbeitgebergruppe) und die Regierungsvertreter Brasiliens, Japans, des Libanon und Namibias sprachen sich gegen den Änderungsantrag aus und erklärten, die Themen Einhaltung und Durchsetzung gehörten in Teil VII des Übereinkommens.

335. Der stellvertretende Vorsitzende (Arbeitnehmergruppe) erklärte sich bereit, den Antrag zurückzustellen, wenn davon ausgegangen werden könne, daß der Vorschlag im Verlauf der Diskussion über Teil VII erörtert werde.

336. Ein vom Regierungsvertreter Japans vorgelegter Änderungsantrag wurde nicht unterstützt und daher nicht besprochen.

337. Teil II. Allgemeine Grundsätze wurde in der geänderten Fassung angenommen.

TEIL III. MINDESTANFORDERUNGEN FÜR DIE ARBEIT AN BORD VON FISCHEREIFAHRZEUGEN

III.1 Mindestalter

338. Die Arbeitgebergruppe beantragte, den Titel „Mindestalter“ durch „Junge Arbeitnehmer und gefährliche Arbeit“ zu ersetzen. Die Überschrift sollte mit der in anderen IAO-Übereinkommen, die sich mit dem Schutz Jugendlicher befaßten, übereinstimmen.

339. Die Arbeitnehmergruppe und die Regierungsvertreter Algeriens, Angolas, Botsuanas, Kameruns, Kenias, des Libanon, Malawis, Mosambiks, Namibias, Nigerias, Simbabwe, Südafrikas, Thailands und Tunesiens gaben dem Ausdruck „Mindestalter“, wie er in dem Übereinkommen (Nr. 138) über das Mindestalter, 1973, verwendet werde, den Vorzug und lehnten den Antrag ab.

340. Die stellvertretende Vorsitzende (Arbeitgebergruppe) zog den Antrag zurück.

Punkt 13

341. Die Arbeitgebervertreter beantragten die Streichung von Punkt 13. Die stellvertretende Vorsitzende (Arbeitgebergruppe) erklärte, alle übrigen Bestimmungen behandelten das Mindestalter im Kontext der spezifischen

Bedingungen des Fischereisektors, und diese Bestimmung allgemeinen Charakters sollte gestrichen werden.

342. Der stellvertretende Vorsitzende (Arbeitnehmergruppe) erinnerte daran, daß die Fischerei eine gefährliche Arbeit sei und sprach sich entschieden gegen den Änderungsantrag aus.

343. Die Regierungsvertreter Frankreichs und Thailands vertraten die Ansicht, der Grundsatz betreffend das Mindestalter müsse unbedingt bekräftigt werden. Der Regierungsvertreter der Bahamas unterstützte diesen Standpunkt auch im Namen der dem Ausschuß der CARICOM-Mitgliedstaaten angehörenden Regierungsvertreter sowie der Regierungsvertreter Algeriens, Angolas, Botsuanas, Kameruns, Kenias, Malawis, Mosambiks, Namibias, Nigerias, Simbabwe, Südafrikas und Tunesiens.

344. Die stellvertretende Vorsitzende (Arbeitgebergruppe) zog den Antrag zurück.

345. Punkt 13 wurde angenommen.

Punkt 14

346. Der Regierungsvertreter Japans beantragte, am Ende von Punkt 14 den folgenden Satz hinzuzufügen: „Das Mindestalter sollte 15 Jahre für Personen betragen, die nicht mehr der Schulpflicht unterliegen“.

347. Der Regierungsvertreter des Libanon sprach sich für den Antrag aus und verwies darauf, daß bestimmte Länder ein Mindestalter von 14 festsetzten. Es wäre wünschenswert, ein Mindestalter von 15 statt von 16 Jahren vorzusehen.

348. Der stellvertretende Vorsitzende (Arbeitnehmergruppe) erklärte, seine Gruppe habe sich ursprünglich dafür ausgesprochen, das Mindestalter sollte, sofern kein Lehrvertrag abgeschlossen werde, 18 Jahre betragen. Sie hätten Verständnis dafür gezeigt, daß Flexibilität geboten sei, und ein Mindestalter von 16 Jahren akzeptiert, seien aber nicht bereit, noch weiter zu gehen. Er wies den Änderungsantrag entschieden zurück.

349. Die stellvertretende Vorsitzende (Arbeitgebergruppe) sprach sich gleichfalls gegen den Antrag aus.

350. Der Regierungsvertreter Japans ersuchte den Ausschuß dringend, seinen Änderungsantrag zu überdenken. Grundsätzlich könne seine Delegation ein Mindestalter von 16 Jahren unterstützen. Es sollte jedoch auch jenen Personen Rechnung getragen werden, die zwar nicht mehr der Schulpflicht unterlägen, aber noch nicht 16 Jahre alt seien.

351. Der Regierungsvertreter der Bahamas äußerte auch im Namen der Regierungsvertreter des Ausschusses der CARICOM-Mitgliedstaaten, er habe Verständnis für das Anliegen des Regierungsvertreters Japans, doch könne er den Antrag nicht unterstützen. In seiner Region ende die gesetzliche Schulpflicht mit 16 Jahren.

352. Die Regierungsvertreter Belgiens und Frankreichs unterstützten den Antrag nicht, wenngleich sie Verständnis für die Bedenken des Regierungsvertreters Japans äußerten. Es gebe Fälle, in denen jungen Menschen die Möglichkeit einer Beschäftigung geboten werden sollte, doch müßten sie durch eindeutige Bestimmungen geschützt werden.

353. Angesichts der breiten Ablehnung, auf den dieser Antrag stieß, wurde er nicht angenommen.

354. Punkt 14 wurde angenommen.

Neuer Punkt nach Punkt 14

355. Die Regierungsvertreter Frankreichs und Griechenlands legten einen Änderungsantrag vor, demzufolge nach Punkt 14 der folgende neue Punkt eingefügt werden sollte:

(1) Das Mindestalter könnte 15 Jahre für Personen betragen, die nicht mehr der Schulpflicht unterliegen, wie sie durch die innerstaatliche Gesetzgebung vorgeschrieben ist und die eine seemännische Berufsausbildung absolvieren.

(2) Personen im Alter von 15 Jahren könnte es in Übereinstimmung mit der innerstaatlichen Gesetzgebung und Praxis auch gestattet werden, leichte Arbeiten während der Schulferien zu verrichten; in diesem Fall sollte ihnen eine Ruhezeit gewährt werden, deren Dauer mindestens der Hälfte jeder Ferienzeit entsprechen sollte.

356. Der Regierungsvertreter Frankreichs erinnerte an die Schwierigkeiten bei der Anwerbung und Ausbildung junger Menschen in den Fällen, wo die Schulpflicht vor dem 16. Lebensjahr ende. Diese jungen Menschen sollten gleich nach Abschluß des obligatorischen Schulbesuchs eine seeberufliche Ausbildung antreten können. Darüber hinaus sollte es Jugendlichen erlaubt sein, leichte, nicht gefährliche Arbeiten an Bord zu verrichten. Ein absolutes Mindestalter von 18 Jahren sei schwer vorstellbar. Die Lehre sei ein Prozeß des schrittweisen Lernens. Die vorgeschlagenen Schlußfolgerungen sähen ein Mindestalter von 18 Jahren für gefährliche Arbeiten und ein absolutes Mindestalter von 16 Jahren vor und dieser Änderungsantrag schlage vor, in klar definierten Fällen Ausnahmen zu gestatten.

357. Der stellvertretende Vorsitzende (Arbeitnehmergruppe) war der Meinung, der Vorschlag stehe im Einklang mit dem Übereinkommen (Nr. 138) über das Mindestalter, 1973, und sprach sich für den Änderungsantrag aus.

358. Die stellvertretende Vorsitzende (Arbeitgebergruppe) schlug in einem Zusatzantrag vor, in Absatz 2 des Änderungsantrags nach den Worten „leichte Arbeiten“ die Worte „während der Schulferien bei Gewährung angemessener Ruhepausen“ hinzuzufügen und den Rest zu streichen.

359. Der Regierungsvertreter Namibias sagte, er verstehe die Bedenken der Regierungsvertreter Frankreichs und Griechenlands. Er warf allerdings die

Frage auf, ob ein neues Übereinkommen eine Aushöhlung der Grundsätze, die in den grundlegenden Übereinkommen verankert seien, zu denen auch das Übereinkommen (Nr. 138) über das Mindestalter, 1973, zähle, bewirken könnte.

360. Die Vertreterin des Generaldirektors verlas Artikel 7 Absatz 1 und 2 des Übereinkommens Nr. 138, der festlege, unter welchen Umständen die Zulassung zur Beschäftigung von Jugendlichen unter 16 Jahren gestattet sei. Die Arbeit sollte weder ihre Gesundheit oder Entwicklung gefährden noch den Schulbesuch oder die Ausbildung beeinträchtigen.

361. Die stellvertretende Vorsitzende (Arbeitgebergruppe) verwies darauf, daß der Änderungsantrag in der Formulierung mit den Bedingungen, wie sie Artikel 7 Absatz 1 des Übereinkommens Nr. 138 festlege, übereinstimme. Gegenstand des Antrags seien Personen, die nach der innerstaatlichen Gesetzgebung nicht mehr der Schulpflicht unterlägen und denen in Übereinstimmung mit der innerstaatlichen Gesetzgebung und Praxis leichte Arbeiten gestattet würden. Sie schlug einen Zusatzantrag zu Absatz 2 mit dem Ziel vor, eine übermäßig präskriptive Bestimmung zu vermeiden. Demzufolge sollten nach den Worten „leichte Arbeiten“ die Worte „bei ausreichend Ruhezeit“ hinzugefügt und der restliche Text gestrichen werden.

362. Der Regierungsvertreter Frankreichs akzeptierte den Zusatzantrag und erklärte, der Änderungsantrag stehe nicht nur im Einklang mit den in Artikel 7 Absatz 1 des Übereinkommens Nr. 138 genannten Bedingungen, sondern befinde sich darüber hinaus auch in Übereinstimmung mit Artikel 6, der auf Berufsbildung und Ausbildung verweise.

363. Der Regierungsvertreter des Libanon unterstützte den Änderungsantrag in der durch Zusatzantrag abgeänderten Fassung.

364. Der Regierungsvertreter Brasiliens meldete bezüglich Absatz 1) Zweifel an, und zwar, was die Jugendlichen angehe, die eine Berufsausbildung absolvierten. Ferner bat er zu erläutern, was im Fischereisektor unter „leichte Arbeiten“ zu verstehen sei.

365. Der stellvertretende Vorsitzende (Arbeitnehmergruppe) und der Regierungsvertreter der Arabischen Republik Syrien unterstützten den Änderungsantrag, nicht aber den Zusatzantrag der Arbeitgebervertreter. Die Fischerei sei eine gefährliche Arbeit.

366. Nach Abstimmung durch Handaufzeigen wurde der Änderungsantrag unverändert angenommen.

367. Der neue Punkt nach Punkt 14 wurde angenommen.

Punkt 15

368. Punkt 15 wurde angenommen.

Punkt 16

369. Der Regierungsvertreter Dänemarks beantragte auch im Namen der Regierungsvertreter Irlands und des Vereinigten Königreichs, das Wort „durch“ durch das Wort „nach“ zu ersetzen.

370. Die stellvertretende Vorsitzende (Arbeitgebergruppe) unterstützte den Antrag.

371. Der stellvertretende Vorsitzende (Arbeitnehmergruppe) bevorzugte „in Beratung mit“, erklärte sich aber mit dem Antrag einverstanden.

372. Der Änderungsantrag wurde angenommen.

373. Punkt 16 wurde in der geänderten Fassung angenommen.

Punkt 17

374. Der Regierungsvertreter Venezuelas legte einen vom Regierungsvertreter Guatemalas unterstützten Antrag vor, demzufolge nach den Worten „geschützt werden“ hinzugefügt werden sollte: „ihr Schulbesuch garantiert ist“. Die andere vorgeschlagene Änderung des Wortlauts betreffe ausschließlich den spanischen Text.

375. Der stellvertretende Vorsitzende (Arbeitnehmergruppe) unterstützte diesen Antrag nicht, da er vom Hauptzweck – jungen Fischern einen umfassenden Schutz zu gewährleisten – ablenke.

376. Der stellvertretende Vorsitzende (Arbeitgebergruppe) schloß sich dieser Meinung an und fügte hinzu, vielen Ländern falle es schon schwer, auch nur eine Grundbildung bereitzustellen, und sie seien außer Stande, Jugendlichen über 16 Jahren den Schulbesuch zu garantieren.

377. Die Regierungsvertreterin des Vereinigten Königreichs lehnte den Antrag gleichfalls ab.

378. Der erste Teil des Änderungsantrags wurde nicht angenommen, und die sprachliche Frage des Antrags wurde zur Klärung an den Redaktionsausschuß überwiesen.

379. Die Arbeitnehmervertreter beantragten, „eine angemessene sachbezogene Unterweisung oder berufliche Ausbildung erhalten haben“ durch „eine obligatorische sachbezogene berufliche Ausbildung erhalten haben“ zu ersetzen.

380. Die Regierungsvertreter Argentinien, Brasiliens und Chiles schlugen in einem Änderungsantrag vor, „and“ durch ein Komma zu ersetzen und in der vierten Zeile folgenden Text hinzuzufügen: „daß sie nicht mehr schulpflichtig sind und daß sie im Besitz einer von der jeweils zuständigen Stelle erteilten Genehmigung sind, in Übereinstimmung mit der innerstaatlichen Gesetzgebung“. Sinn des Antrags sei es sicherzustellen, daß die Jugendlichen ab dem Alter von 16 Jahren und vor Aufnahme ihrer Arbeit als Fischer eine angemessene Ausbildung erhielten.

381. Der Regierungsvertreter des Libanon hielt den Änderungsantrag für vage, da die Art der beruflichen Ausbildung darin nicht näher bestimmt sei.

382. Der Regierungsvertreter Südafrikas legte einen Zusatzantrag zu dem Arbeitnehmervertretervorschlag vor, demzufolge die Worte „eine obligatorische sachbezogene berufliche Ausbildung erhalten haben“ ersetzt würden durch „vor Aufnahme der Tätigkeit auf See eine grundlegende Sicherheitsausbildung abgeschlossen haben“.

383. Sowohl die Regierungsvertreter Belgiens, Frankreichs und Spaniens als auch die Arbeitgebergruppe unterstützten den durch Zusatzantrag abgeänderten Vorschlag.

384. Der Regierungsvertreter Griechenlands erklärte, der Zusatzantrag decke lediglich die Personen unter 18 Jahren ab, während seiner Ansicht nach alle Fischer, unabhängig vom Alter, erfaßt werden sollten.

385. Der Regierungsvertreter Südafrikas teilte die Ansicht, wonach alle Fischer eine Ausbildung dieser Art erhalten sollten, im Fall jugendlicher Arbeitnehmer müsse dies jedoch besonders hervorgehoben werden.

386. Der Regierungsvertreter Norwegens verwies darauf, daß die obligatorische Sicherheitsausbildung für Fischer in Kapitel III des STCW-F-Übereinkommens verankert sei. Die vorliegende Urkunde sollte sich nicht mit anderen Übereinkommen überschneiden. Aus diesem Grund ziehe er den ursprünglichen Text vor und empfehle, der Ausschuß solle nicht versuchen, materielle Fragen, die bereits von anderen Organisationen und Urkunden behandelt worden seien, in diese Urkunde einzuarbeiten.

387. Der Änderungsantrag der Arbeitnehmervertreter wurde in der durch Zusatzantrag abgeänderten Fassung angenommen.

388. Der von den Regierungsvertretern Argentiniens, Brasiliens und Chiles eingebrachte Änderungsantrag wurde zurückgezogen.

389. Punkt 17 wurde in der geänderten Fassung angenommen.

390. Teil III.1. Mindestalter wurde in der geänderten Fassung angenommen.

III.2. Ärztliche Untersuchung

391. Der Regierungsvertreter Venezuelas beantragte, unterstützt vom Regierungsvertreter Argentiniens, das Wort „ärztliche“ in der Überschrift durch „arbeitsmedizinische“ zu ersetzen. Diese Präzisierung sei nötig, da es keiner allgemeinmedizinischen Untersuchung, sondern einer Untersuchung bedürfe, bei der das Hauptaugenmerk auf den körperlichen und geistigen Fähigkeiten des Betroffenen zur Verrichtung der Arbeit eines Fischers liege.

392. Der Regierungsvertreter Guatemalas fügte hinzu, eine arbeitsmedizinische Untersuchung würde bei der Festsetzung der körperlichen und geistigen

Tauglichkeit einer Person für diese Arbeit die Aufenthaltsdauer an Bord und andere Besonderheiten des Fischerberufs in Rechnung stellen.

393. Die stellvertretenden Vorsitzenden der Arbeitgeber- und der Arbeitnehmergruppe baten um weitere Klärung der Bedeutung des Ausdrucks „arbeitsmedizinische Untersuchung“.

394. Die Regierungsvertreterin Deutschlands erklärte, aus dem Wort Tauglichkeit lasse sich auf die Art der Untersuchung schließen. Es existierten Normen, die Untersuchungen dieser Art regelten, und diese sollten befolgt werden. Sie unterstütze daher den Antrag des Regierungsvertreters Venezuelas.

395. Die Vertreterin des Generaldirektors erläuterte, Überschriften hätten einen allgemeinen Charakter und dienten lediglich der Orientierung. Sie hätten keinen rechtlichen Status und implizierten keine Verpflichtungen.

396. Der Regierungsvertreter Nigerias erklärte, Buchstabe 20 a) der vorgeschlagenen Schlußfolgerungen berechtige und verpflichte die Mitglieder, die Art der ärztlichen Untersuchung zu bestimmen.

397. Der Änderungsantrag wurde wegen mangelnder Unterstützung zurückgezogen.

398. Der Titel von Abschnitt III.2. wurde angenommen.

Punkt 18

399. Die stellvertretende Vorsitzende (Arbeitgebergruppe) zog einen Änderungsantrag zurück und brachte einen neuen Antrag ein, demzufolge Punkt 18 durch den folgenden Text ersetzt werden sollte: „Neu-Fischer sollten nur an Bord eines Fischereifahrzeugs arbeiten, wenn sie medizinisch für die zu leistende Arbeit tauglich sind“. Sie änderte ihren Vorschlag durch Zusatzantrag ab, so daß er folgenden Wortlaut erhielt: „1) Fischer sollten nur dann an Bord eines Fischereifahrzeugs arbeiten, wenn sie für die Verrichtung ihrer normalen Aufgaben tauglich sind. 2) Neu-Fischer sollten ein ärztliches Zeugnis, das ihre körperliche Gesundheit bescheinigt, vorlegen.“ Dieser Antrag trage den Fischern Rechnung, die als solche tätig, aber nicht im Besitz eines solchen Zeugnisses seien. Ihre Erwerbsmöglichkeiten sollten nicht durch neue Erfordernisse ausgehöhlt werden. Lediglich erstmalig als Fischer tätige Personen sollten ein ärztliches Zeugnis vorzulegen haben.

400. Der stellvertretende Vorsitzende (Arbeitnehmergruppe) wies darauf hin, daß das STCW-F-Übereinkommen ein solches Zeugnis vorschreibe. Der Änderungsantrag habe daher nicht die Unterstützung der Arbeitnehmervertreter.

401. Die Regierungsvertreterin Deutschlands sagte, die medizinische Untersuchung sollte unter Berücksichtigung der von den Personen zu leistenden Arbeit erfolgen. Arbeitsmedizinische Untersuchungen sollten in regelmäßigen Abständen und nicht nur bei Antritt einer Beschäftigung durchgeführt werden.

Aus diesen Gründen könne ihre Delegation den Vorschlag der Arbeitgebervertreter nicht unterstützen.

402. Der Regierungsvertreter Norwegens erklärte, alle an Bord befindlichen Personen und nicht nur erstmalig als Fischer Beschäftigte sollten im Besitz eines ärztlichen Zeugnisses sein. Er lehne den Vorschlag daher ab.

403. Der Regierungsvertreter Frankreichs sprach sich mit Nachdruck gegen den Text aus und erklärte, das Resultat einer ärztlichen Untersuchung, die zum Zeitpunkt der Aufnahme des Fischerberufs durchgeführt worden sei, sollte nicht als ein Zeugnis auf Lebenszeit betrachtet werden.

404. Der Regierungsvertreter des Libanon sprach sich ebenfalls gegen den Antrag aus und begründete dies damit, daß alle an Bord befindlichen Personen regelmäßig ärztlich untersucht werden sollten.

405. Auch die Regierungsvertreterin des Vereinigten Königreichs lehnte den Antrag ab und erklärte, es sollten die gleichen Tauglichkeitsanforderungen wie in dem STCW-F-Übereinkommen gestellt werden.

406. Die Arbeitgebervertreter zogen ihren Antrag zurück.

407. Ein von den Regierungsvertretern Belgiens und Frankreichs eingereichter Änderungsantrag betraf lediglich die französische Fassung und wurde an den Redaktionsausschuß überwiesen.

408. Punkt 18 wurde angenommen.

Punkt 19

409. Zwei von den Arbeitgebervertretern eingereichte Änderungsanträge wurden zurückgezogen.

410. Die Arbeitnehmergruppe beantragte, die Worte „für Fahrzeuge, die in der Regel nicht längere als [] Reisen unternehmen“ durch den folgenden Text zu ersetzen: „wobei die Gesundheit und Sicherheit der Fischer, die Größe des Fahrzeugs, die Verfügbarkeit von ärztlicher Hilfe und von Evakuierungsmitteln, die Reisedauer, das Einsatzgebiet, die Art der Fischereitätigkeit und die innerstaatlichen Traditionen berücksichtigt werden sollten“. Der stellvertretende Vorsitzende (Arbeitnehmergruppe) erklärte, dieser Vorschlag anerkenne, daß Flexibilität geboten sei, was nicht zutrefte, wenn die Reisedauer (in Tagen) die einzig zulässige Variable wäre. Die zuständigen Stellen sollten bei der Festlegung von Ausnahmen alle relevanten Faktoren berücksichtigen.

411. Die Regierungsvertreterin des Vereinigten Königreichs unterstützte die vorgeschlagene Änderung und zog einen von ihrer Delegation und dem Regierungsvertreter Irlands eingereichten Antrag ähnlichen Inhalts zurück.

412. Die Regierungsvertreter Argentinens, Brasiliens, Chiles, Dänemarks, Deutschlands, Frankreichs, Griechenlands, Guatemalas, Irlands, Kanadas, des Libanon, der Niederlande, Norwegens, Portugals, Spaniens und Venezuelas unterstützten den Änderungsantrag.

413. Die stellvertretende Vorsitzende (Arbeitgebergruppe) erinnerte daran, man habe sich zu Beginn der Debatte darauf geeinigt, daß die Urkunde für alle Fischereifahrzeuge ohne Unterschied der Größe gelten sollte, im Antrag der Arbeitnehmervertreter werde jedoch unter den Kriterien die Größe des Fahrzeugs genannt.

414. Der stellvertretende Vorsitzende (Arbeitnehmergruppe) erwiderte, der Antrag zielle auf mehr Flexibilität und darauf ab, im Hinblick auf die Kriterien für Ausnahmen mehr Spielraum zu lassen.

415. Der Regierungsvertreter Deutschlands erklärte, das Einvernehmen in der Frage der Größe des Fahrzeugs sei im Kontext des Geltungsbereichs der Urkunde erzielt worden. Im vorliegenden Zusammenhang könne eine Ausnahme aufgrund der Größe durchaus gerechtfertigt sein.

416. Der Regierungsvertreter Südafrikas sprach sich auch im Namen der Regierungsvertreter Algeriens, Angolas, Botsuanas, Kameruns, Kenias, Malawis, Mosambiks, Namibias, Nigerias und Simbabwe für den Änderungsantrag aus. Er würde es der zuständigen Stelle ermöglichen, bei der Zulassung von Ausnahmen eine Reihe von Faktoren zu berücksichtigen.

417. Der Regierungsvertreter Tunesiens sprach sich gleichfalls für den Antrag aus.

418. Der Änderungsantrag wurde angenommen.

419. Punkt 19 wurde in der geänderten Fassung angenommen.

Punkt 20

420. Die Arbeitgebervertreter zogen einen Antrag zurück und schlugen in einem anderen vor, Punkt 20 wie folgt umzuformulieren und in die vorgeschlagenen Schlußfolgerungen im Hinblick auf eine Empfehlung unter der Überschrift „I.2. Ärztliche Untersuchung“ einzufügen:

Falls ein ärztliches Zeugnis vorgeschrieben ist, sollte die zuständige Stelle festsetzen:

- a) die Art der ärztlichen Untersuchung;
- b) die Form und den Inhalt des ärztlichen Zeugnisses;
- c) die Qualifikationen des praktischen Arztes, der das ärztliche Zeugnis unterzeichnet;
- d) die Häufigkeit der ärztlichen Untersuchungen und die Gültigkeitsdauer der ärztlichen Zeugnisse;
- e) die Beschwerdeverfahren 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.

421. Die stellvertretende Vorsitzende (Arbeitgebergruppe) erläuterte, angesichts der Annahme der Punkte 18 und 19 sollten die im Zusammenhang mit der ärztlichen Untersuchung zu ergreifenden Maßnahmen in die Empfehlung übertragen werden.

422. Der stellvertretende Vorsitzende (Arbeitnehmergruppe) lehnte diesen Antrag ebenso wie zahlreiche Regierungsvertreter entschieden ab.

423. Die stellvertretende Vorsitzende (Arbeitgebergruppe) zog den Antrag zurück.

424. Die Regierungsvertreter Argentiniens, Brasiliens und Chiles beantragten, nach dem Wort „Untersuchungen“ in Punkt 20 Buchstabe a) „unter Berücksichtigung von Gleichstellungsfragen“ hinzuzufügen. Der Regierungsvertreter Chiles erläuterte, die Bestimmungen über ärztliche Untersuchungen sollten Gleichstellungsfragen Rechnung tragen.

425. Der stellvertretende Vorsitzende (Arbeitnehmergruppe) brachte seine Unterstützung für den Antrag zum Ausdruck.

426. Die stellvertretende Vorsitzende (Arbeitgebergruppe) lehnte den Antrag ab. Der Ausschuß sei bereits im früheren Verlauf der Debatte übereingekommen, daß der Ausdruck „Fischer“ Männer und Frauen einschließe.

427. Der Regierungsvertreter Namibias sprach sich auch im Namen der Regierungsvertreter Algeriens, Angolas, Botsuanas, Kameruns, Kenias, Malawis, Mosambiks, Nigerias, Simbabwe, Südafrikas und Tunesiens gegen den Antrag aus, der auch vom Regierungsvertreter Irlands abgelehnt wurde.

428. Der Regierungsvertreter Frankreichs hielt den Antrag für nicht gerechtfertigt. Es sei Sache des Arztes, sowohl Frauen als auch Männer auf ihre Tauglichkeit für die Arbeit zu untersuchen. Ein solcher Änderungsantrag würde zudem einen Präzedenzfall für jedes IAO-Übereinkommen, das die Arbeitsfähigkeit betreffe, setzen.

429. Der stellvertretende Vorsitzende (Arbeitnehmergruppe) zog seine Unterstützung des Antrags zurück.

430. Der Regierungsvertreter Chiles zog den Änderungsantrag zurück.

431. Die Regierungsvertreter Dänemarks und Norwegens beantragten, Buchstabe c) durch folgenden Wortlaut zu ersetzen: „daß das ärztliche Zeugnis von einem ordnungsgemäß qualifizierten Arzt oder, im Fall eines Zeugnisses, das ausschließlich das Sehvermögen betrifft, von einer Person ausgestellt werden sollte, die von der zuständigen Stelle zur Ausstellung eines solchen Zeugnisses ermächtigt worden ist. Diese Personen sollten hinsichtlich der ärztlichen Untersuchungsverfahren völlige fachliche Unabhängigkeit genießen und sich nur von ihrem medizinischen Fachurteil leiten lassen“.

432. Der Regierungsvertreter Norwegens erklärte, die Bestimmungen der vorgeschlagenen Schlußfolgerungen, die vorschrieben, daß die ärztliche Untersuchung durch einen ordnungsgemäß qualifizierten Arzt zu erfolgen habe, müß-

ten gestärkt werden. Der Text des Änderungsantrags sei dem Entwurf des konsolidierten Seeschiffahrtsübereinkommens entnommen worden, da die beiden Übereinkommen in diesem Punkt harmonisiert werden sollten.

433. Die stellvertretenden Vorsitzenden der Arbeitgeber- und der Arbeitnehmergruppe unterstützten den Antrag mit Nachdruck, und der Antrag wurde angenommen.

434. Die Regierungsvertreter Botsuanas, Kenias, Malawis, Mosambiks, Namibias, Nigerias, Simbabwe und Südafrikas beantragten, den folgenden Text am Ende von Buchstabe c) einzufügen: „im Sinne dieses Übereinkommens wird als „medical practitione“ betrachtet: ein Arzt oder ein Gesundheitsdienstleister, der von der zuständigen Stelle anerkannt worden ist“. Der Regierungsvertreter Namibias sagte, sie verfolgten damit die Absicht, die Tatsache herauszustellen, daß der englische Begriff „medical practioner“ nicht nur Arzt bedeute. Es gebe auch andere medizinisch ausgebildete Personen, die zur Ausstellung eines Gesundheitszeugnisses befähigt seien.

435. Der Ausschuß ging davon aus, daß der Bedeutungsinhalt von „medical practitioner“ nicht auf Ärzte beschränkt sei, sondern andere qualifizierte Personen einschließe, darunter von der zuständigen Stelle anerkannte Gesundheitsdienstleister. Nach dieser Erläuterung zog der Regierungsvertreter Namibias den Antrag zurück.

436. Die Regierungsvertreter Dänemarks und Norwegens legten einen Antrag vor, demzufolge „und die Gültigkeitsdauer der ärztlichen Zeugnisse“ in Buchstabe d) gestrichen und nach Buchstabe d) der folgende Text eingefügt werden sollte:

Gültigkeitsdauer des ärztlichen Zeugnisses

- i) Die Gültigkeitsdauer der ärztlichen Zeugnisse sollte bei Personen unter 18 Jahren höchstens ein Jahr betragen, gerechnet vom Zeitpunkt der Ausstellung;
- ii) Bei Personen, die das 18. Lebensjahr vollendet haben, sollte die Gültigkeitsdauer des ärztlichen Zeugnisses zwei Jahre betragen;
- iii) Läuft die Gültigkeitsdauer eines Zeugnisses während einer Reise ab, so sollte es bis Ende der Reise in Kraft bleiben.

437. Der Regierungsvertreter Norwegens erklärte, die Gültigkeitsdauer der ärztlichen Zeugnisse müsse vorgeschrieben werden. Die Formulierung sei den vorgeschlagenen Schlußfolgerungen im Hinblick auf eine Empfehlung entnommen worden, doch habe man die Altersgrenze von 21 auf 18 herabgesetzt, um die Bestimmung in Einklang zu bringen mit den Vorschriften für Seeleute und der in vielen Ländern derzeit üblichen Praxis.

438. Der Regierungsvertreter Spaniens legte einen Zusatzantrag vor, der vom Regierungsvertreter Deutschlands unterstützt wurde, und demzufolge in Ziffer i) nach „18“ die Worte „und über 50 Jahren“ hinzugefügt werden sollten.

Ältere Personen müßten häufiger ärztlichen Untersuchungen unterzogen werden als junge Menschen.

439. Der Regierungsvertreter Namibias gab dem Amtstext den Vorzug.

440. Die stellvertretende Vorsitzende (Arbeitgebergruppe) zog ebenfalls den ursprünglichen Text vor. Jeder Mitgliedstaat habe eigene einschlägige gesetzliche Bestimmungen.

441. Der stellvertretende Vorsitzende (Arbeitnehmergruppe) unterstützte den Antrag, nicht aber den Zusatzantrag.

442. Der Regierungsvertreter der Vereinigten Staaten unterstützte die vorgeschlagenen Änderungen nicht. Das Übereinkommen müsse flexibel gehalten werden. Eine zu große Detailfülle wäre ein Ratifizierungshindernis.

443. Der Regierungsvertreter Kanadas lehnte den Änderungsantrag gleichfalls als zu präskriptiv ab.

444. Der Änderungsantrag wurde nicht angenommen.

445. Die Regierungsvertreter Norwegens und Dänemarks beantragten, Buchstabe e) durch folgenden Text zu ersetzen:

Recht auf förmliche Beschwerde

e) 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 Gutachter zu beantragen, die in keinem Abhängigkeitsverhältnis zu einem Fischereifahrzeugeigner oder zu einem Berufsverband der Fischereifahrzeugeigner oder der Fischer stehen sollten.

446. Der Regierungsvertreter Norwegens erläuterte, der Änderungsantrag bezwecke, das Recht der Fischer, im Fall eines Untauglichkeitsbefunds eine zweite Untersuchung zu verlangen zu können, zu kräftigen. Das Recht auf förmliche Beschwerde sei wichtig.

447. Die stellvertretenden Vorsitzenden der Arbeitgeber- und der Arbeitnehmergruppe unterstützten den Antrag ebenso wenig wie der Regierungsvertreter des Libanon.

448. Der Regierungsvertreter Japans stimmte zwar zu, für den Fall, in dem eine Person nach ärztlicher Untersuchung als untauglich eingestuft werde, sollten Maßnahmen vorgesehen werden, die eine weitere Untersuchung ermöglichen, wie es Artikel 8 des Übereinkommens (Nr. 73) über die ärztliche Untersuchung der Schiffsleute, 1946, vorsehe, ein Recht auf förmliche Beschwerde lehne er jedoch ab. In einem Zusatzantrag, der vom Regierungsvertreter Frankreichs unterstützt wurde, schlug er vor, „förmliche Beschwerde“ durch „Beantragung einer weiteren Untersuchung“ zu ersetzen.

449. Der Zusatzantrag und der Änderungsantrag wurden nicht angenommen.

450. Der Regierungsvertreter Japans beantragte, unterstützt vom Regierungsvertreter Frankreichs, die Worte „die Einspruchsverfahren“ durch „die Möglichkeit, eine weitere Untersuchung durch einen anderen unabhängigen Arzt oder ärztlichen Gutachter“ zu ersetzen. Die Möglichkeit, eine weitere Untersuchung durch einen anderen unabhängigen Arzt oder ärztlichen Gutachter beantragen zu können, biete den Fischern einen ausreichenden Schutz für den Fall, daß ihnen ein ärztliches Zeugnis verweigert werden sollte.

451. Der stellvertretende Vorsitzende (Arbeitnehmergruppe) unterstützte diesen Antrag nicht.

452. Die stellvertretende Vorsitzende (Arbeitgebergruppe) erklärte, dem Antrag zustimmen zu können, falls „oder ärztlichen Gutachter“ gestrichen werde.

453. Nach weiteren Diskussionen erklärte sich der stellvertretende Vorsitzende (Arbeitnehmergruppe) bereit, den Antrag zu unterstützen, sofern er durch einen Zusatzantrag abgeändert werde, so daß Buchstabe 20 e) wie folgt lauten würde: „das Recht auf eine weitere Untersuchung durch einen anderen unabhängigen Arzt für den Fall, daß einer Person ein Zeugnis verweigert worden ist, oder daß Einschränkungen der Arbeit verfügt worden sind, die sie verrichten könnte“. Einen nicht länger zutreffenden Antrag zog er zurück.

454. Der Regierungsvertreter Japans dankte der Arbeitnehmergruppe für die gezeigte Flexibilität und weise Haltung und betonte, daß er den Zusatzantrag voll und ganz unterstütze.

455. Der Regierungsvertreter Japans und die stellvertretende Vorsitzende (Arbeitgebergruppe) unterstützten diesen Zusatzantrag.

456. Der Regierungsvertreter der Vereinigten Staaten verwies auf den erzielten Kompromiß und bemerkte, der Text enthalte nunmehr keine Formulierung mehr, die die Möglichkeit biete, gegen eine Entscheidung der zuständigen Stelle Berufung einzulegen.

457. Der Antrag wurde in der durch Zusatzantrag abgeänderten Fassung angenommen.

458. Punkt 20 wurde in der geänderten Fassung angenommen.

TEIL IV. DIENSTBEDINGUNGEN

IV.1. Besetzung und Ruhezeiten

459. Die Arbeitnehmervertreter beantragten, den Titel „Besetzung“ durch „Besatzungsstärke/Besetzung“ zu ersetzen. Ein Arbeitnehmervertreter aus Dänemark erklärte, Sinn des Textes sei es, eine geschlechtsneutralere Terminologie anzubieten. Es werde vorgeschlagen, in der Überschrift den umfassenden

deren Ausdruck „Besatzungsstärke/Bemannung“ zu verwenden und in den materiellen Bestimmungen wegen seiner rechtlichen Bedeutung den Begriff „Bemannung“ beizubehalten.

460. Die stellvertretende Vorsitzende (Arbeitgebergruppe) vertrat die Ansicht, „Bemannung“ bedeute „personelle Ausstattung des Fahrzeugs“ and lehnte den Änderungsantrag ab. Zudem sei vom Ausschuß bereits beschlossen werden, für Fischer nicht den Ausdruck „Besatzungsmitglied“ zu verwenden.

461. Gegen den Antrag sprachen sich auch die Regierungsvertreter des Libanon und Thailands aus, und der Antrag wurde zurückgezogen.

462. Der Titel IV.1. wurde angenommen.

Punkt 21

463. Die Arbeitnehmervertreter beantragten, Punkt 21 durch den folgenden Text zu ersetzen:

21. Die Mitglieder sollten vorschreiben, daß alle Fischereifahrzeuge, die ihre Flagge führen, eine ausreichende Zahl angemessen ausgebildeter Fischer an Bord haben, um den sicheren und effizienten Betrieb mit gebührendem Bedacht auf die Navigationssicherheit unter allen Umständen und unter Berücksichtigung des Faktors Ermüdung sowie des besonderen Charakters und der besonderen Bedingungen, unter denen Fischereitätigkeiten und gegebenenfalls die Fangverarbeitung erfolgen, zu gewährleisten.

22. Die zuständige Stelle sollte bei der Festsetzung, der Genehmigung oder bei Änderungen der Besatzungsstärke den in den einschlägigen internationalen Urkunden enthaltenen Grundsätzen über die Besatzungsstärke sowie der Notwendigkeit Rechnung tragen, übermäßig lange Arbeitszeiten zu vermeiden bzw. auf ein Mindestmaß zu beschränken, um ausreichend lange Ruhezeiten sicherzustellen und die Ermüdung in Grenzen zu halten.

464. Ein Arbeitnehmervertreter aus Dänemark erklärte, die vorgeschlagenen Schlußfolgerungen verwiesen auf eine sichere Bemannung, gäben jedoch keine Orientierungshilfe, wie dies im einzelnen zu bewerkstelligen sei. Sinn des Antrags sei es, Klarheit in die Bestimmung zu bringen und sie zu vervollständigen, indem er die menschlichen Faktoren herausstelle, die zu Unfällen führen könnten, wie z.B. den Ermüdungsfaktor. In einem Zusatzantrag schlug er vor, in der englischen Fassung das Wort „security“ durch „safety“ zu ersetzen.

465. Die stellvertretende Vorsitzende (Arbeitgebergruppe) gab dem Amtstext den Vorzug, der dem Anliegen der Arbeitnehmervertreter bereits Rechnung trage. Sicherheit und Ausbildung würden an anderer Stelle in der Urkunde behandelt, und es bedürfe keiner Wiederholung.

466. Die Regierungsvertreter Brasiliens, Indonesiens und Thailands lehnten den Antrag ab.

467. Der Regierungsvertreter Norwegens erklärte, er habe nichts gegen Punkt 21 des Antrags einzuwenden, hatte aber die Idee in Absatz 22, wonach „die Festsetzung, die Genehmigung oder Änderungen der Besatzungsstärke“ durch die zuständige Stelle erfolgen sollte, für praktisch nicht durchführbar und unrealistisch. Die zuständige Stelle könne dies im Fall von Handelsschiffen tun, nicht aber bei Fischereifahrzeugen, weil es davon sehr viele gebe und ihre Besatzungsstärke von einem Tag auf den anderen oder von einer Saison zur nächsten schwanke. Zudem richte sich die Besatzung nach den für den Fischereisektor geltenden Ruhezeiten. Es sei Sache des Fischereifahrzeugeigners für eine ausreichende Besatzung, die die Einhaltung der vorgeschriebenen Ruhezeiten erlaube, zu sorgen.

468. Die Arbeitnehmervertreter zogen den Änderungsantrag zurück.

469. Der Regierungsvertreter Dänemarks beantragte auch im Namen des Regierungsvertreters Griechenlands, nach „Fahrzeuge“ die Worte „mit einer für die sichere Fahrt erforderlichen Besatzung“ einzufügen. Das Wort „bemannt“ sollte sich in Übereinstimmung mit dem STCW-F-Übereinkommen lediglich auf die Besatzung beziehen, die für die sichere Fahrt erforderlich sei, so z.B. auf den Schiffsführer, die Maate und die Maschinisten.

470. Ein Arbeitnehmervertreter aus Dänemark unterstützte den Antrag und schlug vor, nach dem Wort „Fahrt“ hinzuzufügen „und den sicheren Betrieb“.

471. Der stellvertretende Vorsitzende (Arbeitgebergruppe) unterstützte den durch Zusatzantrag abgeänderten Antrag.

472. Der Regierungsvertreter Irlands sprach sich in Anbetracht dessen, wie sehr es bei Rettungsaktionen oder Löscharbeiten auf die Besatzung ankomme, ebenfalls für diesen Vorschlag aus.

473. Der Regierungsvertreter des Vereinigten Königreichs bemerkte, der Text lasse den Schluß zu, daß es an der zuständigen Stelle sei, die Besatzungsstärke eines Fahrzeugs festzulegen, und zwar einschließlich der für Fischereitätigkeiten benötigten Stärke der Besatzung. Er unterstütze dies nicht.

474. Der Regierungsvertreter Norwegens erklärte, er sei grundsätzlich mit dem Antrag einverstanden, glaube aber nicht, daß es einer Regierung bedarf, um die Besatzungsstärke festzulegen. Die Regierung würde einschlägige gesetzliche Bestimmungen erlassen, denen zufolge Fischereifahrzeugeigner zu gewährleisten hätten, daß ihr Fahrzeug ausreichend bemannt ist. Der Zusatzantrag der Arbeitnehmervertreter erübrige sich, da „jederzeit“ implizit in der Bedeutung des Ausdrucks „sichere Fahrt“ enthalten sei.

475. Der Ausschuß wurde von der Vertreterin des Generaldirektors darauf hingewiesen, daß der Text in der ursprünglichen Fassung von Mitgliedstaaten verlange, Gesetze, Vorschriften oder sonstige Maßnahmen anzunehmen, die die Eigner von Fischereifahrzeugen dazu verpflichten sicherzustellen, daß ihre Fahrzeuge ausreichend und sicher bemannt sind und einem fähigen Schiffsführer

unterstehen. Er habe die Mitgliedstaaten nicht dazu verpflichtet, die Besatzungsstärke festzulegen, sondern lediglich dazu, ein Regelwerk zu schaffen.

476. Die stellvertretende Vorsitzende (Arbeitgebergruppe) hatte den Antrag unterstützt, da sie davon ausging, die Mitgliedstaaten würden nicht dazu verpflichtet sein, die Besatzungsstärke vorzuschreiben. Die Arbeitgebervertreter befürworteten die Formulierung „die sichere Fahrt und den sicheren Betrieb“.

477. Der Regierungsvertreter des Libanon brachte seine Unterstützung für den Vorschlag zum Ausdruck.

478. Der Antrag wurde in der durch Zusatzantrag abgeänderten Fassung angenommen.

479. Ein von den Regierungsvertretern Argentiniens, Brasiliens und Chile eingereichter Änderungsantrag wurde zurückgezogen.

480. Punkt 21 wurde in der geänderten Fassung angenommen.

Punkt 22

481. Die stellvertretende Vorsitzende (Arbeitgebergruppe) beantragte, der Erhaltung der Flexibilität halber nach dem Wort „sollten“ „gegebenenfalls“ hinzuzufügen. In einem Zusatzantrag schlug sie vor, am Anfang von Punkt 22 die Worte „nach Beratung“ vor den Worten „die Mitglieder“ einzufügen.

482. Der stellvertretende Vorsitzende (Arbeitnehmergruppe) wies den Vorschlag zurück, da Ruhezeiten gesetzlich vorgeschrieben sein sollten.

483. Zahlreiche Regierungsvertreter sprachen sich gegen den Änderungsantrag aus, der zurückgezogen wurde.

484. Die Regierungsvertreter Dänemarks und Deutschlands beantragten, das Wort „sicherzustellen“ durch „dafür zu sorgen, daß der Schiffsführer sicherstellt“ zu ersetzen. Die Intention des Antrags sei zu betonen, daß der Schiffsführer für die Einhaltung der Ruhezeiten an Bord zu sorgen habe. Der durch Zusatzantrag geänderte Punkt 12 habe die jeweiligen Verantwortlichkeiten des Schiffsführers und des Eigners klargestellt und die vorgeschlagene Änderung sei im Sinne dieser Entscheidung.

485. Der Regierungsvertreter des Libanon bat um eine Klärung der Frage, aus welchem Grunde die Verantwortung für die Gewährleistung der Sicherheit und Gesundheit dem Schiffsführer auferlegt werden sollte, wenn die Hauptverantwortung beim Eigner liege.

486. Der Regierungsvertreter Deutschlands erläuterte, der Schiffsführer befinde sich an Bord und könne somit sicherstellen, daß Ruhezeiten gewährt würden, der Eigner hingegen nicht.

487. Der Regierungsvertreter Brasiliens wies darauf hin, daß der Schiffsführer nicht als der Alleinverantwortliche für die Gewährleistung der Einhaltung der Ruhepausen angesehen werden sollte. Der Schiffsführer vertrete den

Definitionen zufolge, die im früheren Verlauf der Debatte angenommen worden seien, den Eigner. Diese gemeinsame Verantwortlichkeit werde unterminiert, wenn lediglich der Schiffsführer erwähnt werde. Auf See habe der Schiffsführer die Verantwortung, die Instruktionen aber müßten vom Eigner kommen. Die vorgeschlagene Änderung scheine auf eine geringere Verantwortung des Eigners hinauszulaufen und werde von Brasilien nicht unterstützt.

488. Der Regierungsvertreter Dänemarks stimmte auch im Namen Deutschlands zu und zog den Änderungsantrag zurück.

489. Die Regierungsvertreter Argentinens, Brasiliens und Chiles beantragten, vor dem Wort „Ruhepausen“ „tägliche“ einzufügen. Der Regierungsvertreter Brasiliens erläuterte, der Antrag bezwecke, ohne übermäßig präskriptiv zu sein, sicherzustellen, daß jeden Tag Ruhepausen gewährt würden.

490. Die Arbeitnehmergruppe legte einen Änderungsantrag vor, dem zufolge der folgende neue Punkt nach Punkt 22 hinzugefügt werden sollte:

(1) Die Mindestruhezeiten sollten nicht unterschreiten:

- a) zehn Stunden für jeden Zeitraum von 24 Stunden; und
- b) 77 Stunden pro Siebentagezeitraum.

(2) Die Ruhezeiten können in nicht mehr als zwei Zeiträume aufgeteilt werden, wovon einer mindestens sechs Stunden dauern sollte, und der zeitliche Abstand zwischen aufeinanderfolgenden Ruhepausen sollte 14 Stunden nicht überschreiten.

491. Ein Arbeitnehmersvertreter aus Dänemark erinnerte auch im Namen seiner Gruppe daran, daß verschiedene Regierungsvertreter den Wunsch geäußert hätten, alle Normen für Seeleute in einer einzigen umfassenden Norm zusammenzufassen. Die vorgeschlagene Änderung stütze sich auf Artikel 5 des Übereinkommens (Nr. 180) über die Arbeitszeit der Seeleute und die Besatzungsstärke der Schiffe, 1996, sowie auf ähnliche Bestimmungen des STCW- und des STCW-F-Übereinkommens. Das Übereinkommen Nr. 180 werde mit der Annahme des konsolidierten Seearbeitsübereinkommens überflüssig, weshalb es notwendig sei, die Mindestnormen für Fischereifahrzeuge in dem vorgeschlagenen Übereinkommen über den Fischereisektor zu verankern.

492. Die Regierungsvertreter Botsuanas, Côte d'Ivoires, Indonesiens, Kameruns, Kenias, Malawis, Mosambiks, Namibias, Nigerias, Sambias, Simbabwe, Südafrikas, der Vereinigten Republik Tansania und Thailands sprachen sich gegen beide Änderungsanträge aus.

493. Der Regierungsvertreter Irlands erklärte auch im Namen der Regierungsvertreter Belgiens, Dänemarks, Deutschlands, Finnlands, Frankreichs, Griechenlands, Italiens, der Niederlande, Portugals, Schwedens, Spaniens, Ungarns und des Vereinigten Königreichs, der Antrag der Arbeitnehmergruppe entspreche teilweise einer Richtlinie der Europäischen Union, und zwar der Richtlinie 2003/34/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom

22. Juni 2000. Er räumte jedoch ein, daß detaillierte Bestimmungen in bezug auf die Ruhezeiten bestimmten Ländern Schwierigkeiten bereiten könnten. Die Frage der Ruhezeiten werde im Amtstext angemessen behandelt.

494. Der Arbeitnehmervertreter aus Dänemark zog den Antrag der Arbeitnehmergruppe zurück und erinnerte die Regierungsvertreter an ihr Versprechen, vorhandene Normen nicht zu verwässern.

495. Die Regierungsvertreter Argentiniens, Brasiliens und Chiles zogen ihren Änderungsantrag zurück.

496. Punkt 22 wurde angenommen.

IV.2. Arbeitsvereinbarungen für Fischer und Verzeichnis der Personen an Bord

Neuer Punkt vor Punkt 23

497. Die Regierungsvertreter Griechenlands und des Vereinigten Königreichs beantragten, vor Punkt 23 einen neuen Punkt mit dem folgenden Wortlaut einzufügen: „Die Punkte 23 bis einschließlich 26 und Anhang I gelten nicht für selbständig erwerbstätige Fischer“. Der Regierungsvertreter Griechenlands habe bereits früher erklärt, er beabsichtige nicht, selbständig erwerbstätige Fischer aus dem gesamten Übereinkommen, sondern lediglich aus bestimmten Teilen auszuklammern. Hierzu zählten u.a. die Punkte 23 bis 26.

498. Der stellvertretende Vorsitzende (Arbeitnehmergruppe) legte einen Antrag vor, demzufolge die Worte „selbständig erwerbstätige Fischer“ gestrichen und durch „einen Fischereifahrzeugeigner, der auch allein das Fahrzeug betreibt“ ersetzt werden sollten.

499. Die stellvertretende Vorsitzende (Arbeitgebergruppe) unterstützte den Antrag, nicht aber den Zusatzantrag der Arbeitnehmervertreter. Der Ausdruck „selbständig erwerbstätiger Fischer“ bezeichne eindeutig selbständige Eigner-Betreiber.

500. Die Regierungsvertreter Botsuanas, Côte d’Ivoire, Kameruns, Kenias, Malawis, Mosambiks, Namibias, Nigerias, Sambias, Simbabwe, Südafrikas und der Vereinigten Republik Tansania sprachen sich für den Zusatzantrag aus, da ein selbständig erwerbstätiger Fischer gelegentlich der Dienste anderer Menschen in Anspruch nehmen müßte, und diese Personen müßten in den Schutz des Übereinkommens kommen.

501. Der Regierungsvertreter Brasiliens lehnte beide Vorschläge ab und zog es vor, die Lösung dieser Fragen der innerstaatlichen Gesetzgebung zu überlassen.

502. Der Regierungsvertreter Norwegens unterstützte den Zusatzantrag mit der Begründung, viele Fischer auf großen Schiffen hätten den offiziellen Status eines „selbständig Erwerbstätigen“, und er wünsche nicht, daß ihnen die

Möglichkeit genommen werde, mit dem Fischereifahrzeugeigner eine Arbeitsvereinbarung abzuschließen.

503. Die Regierungsvertreter Deutschlands, Frankreichs, Griechenlands, Kuwaits, des Libanon, Saudi-Arabiens, der Arabischen Republik Syrien und des Vereinigten Königreichs unterstützten den Zusatzantrag.

504. Die stellvertretende Vorsitzende (Arbeitgebergruppe) sprach sich für den Zusatzantrag aus, nachdem sie erklärt hatte, ein selbständig erwerbstätiger Fischer könne keine Vereinbarung mit sich selbst abschließen.

505. Der Antrag wurde in der durch Zusatzantrag abgeänderten Fassung angenommen.

506. Der neue Punkt vor Punkt 23 wurde in der geänderten Fassung angenommen.

Punkt 23

507. Die Arbeitnehmervertreter beantragten, nach dem Wort „einer“ einzufügen „ihnen in ihrer Sprache verständlichen“. Ein Arbeitnehmervertreter erläuterte auch im Namen seiner Gruppe, mit diesem Text sollte der Situation von Fischern Rechnung getragen werden, die an Bord eines Schiffes arbeiteten, dessen Eigner eine andere Sprache spreche als sie. Jeder Fischer an Bord sollte im Besitz einer Arbeitsvereinbarung in seiner Sprache sein.

508. Die stellvertretende Vorsitzende (Arbeitgebergruppe) stellte die praktische Durchführbarkeit dieses Ansatzes in Frage und schlug vor, am Ende des Amtstexts „und die in einer Sprache oder in Sprachen abgefaßt ist, die nach Beratung von der zuständigen Stelle festgelegt worden ist (sind)“ hinzuzufügen.

509. Die Regierungsvertreterin des Vereinigten Königreichs sagte, eine diesbezügliche Entscheidung zu treffen, könne sich für die zuständige Stelle als problematisch erweisen. Sie legte einen weiteren Zusatzantrag vor, demzufolge nach den Worten „im Besitz einer“ die Worte „ihnen verständlichen“ einzufügen, und dieser Vorschlag fand die Zustimmung der Arbeitnehmervertreter.

510. Die stellvertretende Vorsitzende (Arbeitgebergruppe) und der Regierungsvertreter Frankreichs sprachen sich gleichfalls für den Zusatzantrag aus.

511. Der Antrag wurde in der durch Zusatzantrag abgeänderten Fassung angenommen.

512. Punkt 23 wurde in der geänderten Fassung angenommen.

Punkt 24

513. Ein von den Arbeitgebervertretern eingereichter Änderungsantrag wurde zurückgezogen.

514. Punkt 24 wurde angenommen.

Punkt 25

515. Die Arbeitgebervertreter beantragten, die Worte „die mit den Bestimmungen in Anhang I im Einklang steht“ zu streichen. Die stellvertretende Vorsitzende (Arbeitgebergruppe) erklärte, der Verweis auf Anhang I erübrige sich, da der Absatz Mindestanforderungen vorschreibe.

516. Der stellvertretende Vorsitzende (Arbeitnehmergruppe) erklärte, die Verbindung zwischen diesem Absatz und Anhang I, der auf dem Übereinkommen (Nr. 114) über den Heuervertrag der Fischer, 1959, beruhe, müsse erhalten werden. Seine Gruppe lehnte den Änderungsantrag ab.

517. Die Regierungsvertreter Deutschlands, Indonesiens, Norwegens, Saudi-Arabiens, der Arabischen Republik Syrien und des Vereinigten Königreichs gaben dem Amtstext den Vorzug, und die stellvertretende Vorsitzende (Arbeitgebergruppe) zog den Antrag zurück.

518. Punkt 25 wurde angenommen.

Punkt 26

519. Ein von den Arbeitgebervertretern eingereichter Änderungsantrag wurde zurückgezogen.

520. Die Regierungsvertreter Dänemarks und Norwegens schlugen vor, Punkt 26 durch den folgenden Text zu ersetzen: „Die Arbeitsvereinbarung für Fischer oder eine Kopie sollte an Bord mitgeführt werden und dem Fischer auf Verlangen zugänglich sein.“ Der Regierungsvertreter Dänemarks erklärte, der Antrag trage zwei Anliegen Rechnung, und zwar erstens, daß sich ein Original oder eine Kopie der Arbeitsvereinbarung an Bord befinden sollte, und zweitens, daß Arbeitsvereinbarungen nach dänischem Recht personenbezogene Verträge seien und „sonstiges ... Personal“ folglich kein Recht auf Einsichtnahme habe.

521. Ein Arbeitnehmervertreter aus Dänemark betonte, es sei wichtig, daß Fischern eine Kopie ihrer Arbeitsvereinbarung ausgehändigt werde, und er schlug in einem Zusatzantrag vor, nach dem Wort „Fischer“ einzufügen, „von der dem Fischer eine Kopie ausgehändigt werden sollte“. Sollte dieser Antrag angenommen werden, würde die Arbeitnehmergruppe einen ähnlich lautenden Änderungsantrag zurückziehen.

522. Die stellvertretende Vorsitzende (Arbeitgebergruppe) sagte, es sei üblich, dem Arbeitnehmer beim Abschluß einer Arbeitsvereinbarung eine Kopie auszuhändigen. Der Zusatzantrag der Arbeitnehmervertreter fand daher ihre Unterstützung sowie die Unterstützung des Regierungsvertreters des Libanon.

523. Ein Mitglied des Sekretariats erläuterte in bezug auf die Fragen zum Amtstext, der intendierte Sinn des Wortes „review“ (Einsichtnahme) sei gewesen, dem Fischer das Recht einzuräumen, sich die Vereinbarung anzusehen, nicht aber, sie neu auszuhandeln, und unter „sonstiges beteiligtes Personal“ seien Gewerkschaftsvertreter, Regierungsbeamte oder ähnliche Personen zu verstehen.

524. Der Regierungsvertreter Thailands schlug in einem Zusatzantrag, der auch vom Regierungsvertreter Indonesiens unterstützt wurde, vor, nach „und dem Fischer“ die Worte „und sonstiges beteiligtes Personal“ hinzuzufügen.

525. Ein Arbeitnehmervertreter aus Dänemark sagte, in Anbetracht der vom Amt gegebenen Interpretation des Ausdrucks „sonstiges beteiligtes Personal“ stimme seine Gruppe dem Zusatzantrag zu.

526. Der Regierungsvertreter Dänemarks schlug vor, „sonstiges beteiligtes Personal“ sollte durch „die zuständige Stelle“ ersetzt werden, ein Vorschlag, der auch vom Regierungsvertreter Frankreichs unterstützt wurde.

527. Ein Arbeitnehmervertreter aus Dänemark wies darauf hin, der dänische Zusatzantrag entferne sich vom ursprünglichen Bedeutungsinhalt von „sonstiges beteiligtes Personal“, so wie er vom Amt erklärt worden sei. Der neue Zusatzantrag würde die Gewerkschaftsvertreter ausschließen. Zudem befände sich ein direkter Verweis auf die zuständige Stelle möglicherweise nicht im Einklang mit den bestehenden gesetzlichen Bestimmungen von Ländern, in denen Arbeitsvereinbarungen als private Vereinbarungen betrachtet würden. Seine Gruppe könne diesen Vorschlag daher nicht unterstützen.

528. Die stellvertretende Vorsitzende (Arbeitgebergruppe) erklärte, in den meisten Ländern müßten Kopien privater Verträge (im vorliegenden Fall von Arbeitsvereinbarungen) in der Regel nicht bei einer zuständigen Stelle hinterlegt werden. Gehöre der Fischer einer Gewerkschaft an, gehe die Arbeitsvereinbarung in jedem Fall an die Gewerkschaft. Aus diesen Gründen habe der dänische Zusatzantrag nicht die Unterstützung der Arbeitgebervertreter.

529. Der Regierungsvertreter des Libanon unterstützte den Standpunkt der Arbeitnehmervertreter. Er sehe darin eine Möglichkeit für die zuständigen Stellen sicherzustellen, daß die Arbeitsvereinbarungen mit den geltenden Gesetzesvorschriften im Einklang stünden.

530. Der Regierungsvertreter Deutschlands betonte, Arbeitsverträge und Arbeitsvereinbarungen seien eine persönliche Angelegenheit zwischen dem Arbeitnehmer und einem Arbeitgeber. Der Arbeitnehmer müsse eine Kopie der Vereinbarung erhalten und bei eventuellen Zweifeln hinsichtlich ihrer Rechtmäßigkeit könnte diese Gewerkschaften oder einem Gericht vorgelegt werden. Er unterstütze daher den Standpunkt der Arbeitnehmervertreter.

531. Der Regierungsvertreter Chiles erläuterte, Arbeitsvereinbarungen und Kollektivverträge seien Urkunden, die öffentlichen Charakter hätten. Sie müßten überprüfbar sein durch die Behörden, ebenso wie durch die Arbeitnehmer, die die Gewerkschaften befragen könnten, was die Rechtmäßigkeit eines Vertrags angehe.

532. Der Regierungsvertreter Kanadas erklärte, es gebe zwei Arten von Arbeitsvereinbarungen. Bei der ersten Art handele es sich um Kollektivvereinbarungen, die das Ergebnis unabhängiger Verhandlungen zwischen den die Fischer vertretenden Gewerkschaften und dem Arbeitgeber seien, und diese

Vereinbarungen sollten dem Fischer, aber nicht unbedingt der zuständigen Stelle, zugänglich sein. Die zweite Art von Arbeitsvereinbarungen seien private Verträge, die zwischen dem Eigner eines Fischereifahrzeugs und dem Fischer abgeschlossen würden, wobei man annehmen könne, daß die darin enthaltenen Bestimmungen beiden bekannt sind. Es sei nicht notwendig, daß die zuständige Stelle Zugang zu diesen Verträgen habe, außer bei angeblichen Verstößen gegen innerstaatlichen Gesetze. Er unterstützte ebenfalls den Standpunkt der Arbeitnehmervertreter.

533. Der Regierungsvertreter Venezuelas vertrat die Ansicht, die zuständige Stelle müsse eine gewisse Kontrolle über die Arbeitsvereinbarungen haben. Als Beispiel führte er Inspektionen der Bedingungen an Bord von Fischereifahrzeugen an und bemerkte, die Arbeitsvereinbarungen erfüllten oftmals nicht die Anforderungen der innerstaatlichen gesetzlichen Vorschriften.

534. Die Vertreterin des Generalsekretärs erklärte, der zuständigen Stelle komme eine wichtige Rolle dabei zu, beispielsweise durch Arbeitsinspektionen sicherzustellen, daß die innerstaatlichen gesetzlichen Vorschriften angewandt würden. Da die zur Diskussion stehenden Fragen von den Mitgliedern unterschiedlich angegangen würden, schlage sie eine Formulierung wie „gegebenenfalls“ oder „in Übereinstimmung mit der innerstaatlichen Gesetzgebung und Praxis“ vor, mit der den verschiedenen Anliegen Rechnung getragen werden könne.

535. Der Regierungsvertreter Südafrikas legte einen Zusatzantrag vor, demzufolge nach „Fischer“ die Worte „und anderen Beteiligten“ hinzugefügt werden sollten. Der Vorschlag wurde von den Arbeitnehmervertretern unterstützt.

536. Die stellvertretende Vorsitzende (Arbeitgebergruppe) schlug vor, in Anbetracht des jüngsten Diskussionsbeitrags der Vertreterin des Generaldirektors die Worte „in Übereinstimmung mit der innerstaatlichen Gesetzgebung und Praxis“ nach „Fischer und“ hinzuzufügen.

537. Ein Arbeitnehmervertreter aus Dänemark äußerte auch im Namen der Arbeitnehmergruppe die Ansicht, der Zusatzantrag der Arbeitgebervertreter beziehe sich auf den ganzen Satz und sein gesamter Inhalt unterliege nunmehr der innerstaatlichen Gesetzgebung und Praxis. Falls dies zutreffen sollte, könne der Antrag von seiner Gruppe nicht akzeptiert werden.

538. Die stellvertretende Vorsitzende (Arbeitgebergruppe) erwiderte, es sei nicht ihre Absicht gewesen, den Inhalt der gesamten Textpassage von der innerstaatlichen Gesetzgebung und Praxis abhängig zu machen. Der Zusatz „in Übereinstimmung mit der innerstaatlichen Gesetzgebung und Praxis“ solle sich nur auf das Zugänglichmachen von Arbeitsvereinbarungen für „andere Beteiligte“ beziehen.

539. Die Vertreterin des Generaldirektors schlug vor, die von der Arbeitgebergruppe vorgeschlagenen Worte „in Übereinstimmung mit der innerstaat-

lichen Gesetzgebung und Praxis“ sollten vor den Worten „anderen Beteiligten auf Verlangen“ eingefügt werden.

540. Die Arbeitgeber- und die Arbeitnehmervertreter erklärten sich einverstanden.

541. Der Regierungsvertreter Dänemarks bat um Erläuterung in bezug auf den gegenwärtigen Bedeutungsinhalt des Ausdrucks „andere Beteiligte“. Die Vertreterin des Generaldirektors erwiderte, der Bedeutungsinhalt dieses Ausdrucks werde auf nationaler Ebene festgelegt.

542. Der Antrag wurde in der durch Zusatzantrag abgeänderten Fassung angenommen.

543. Die von den Arbeitnehmervertretern und dem Regierungsvertreter Venezuelas eingereichten Änderungsanträge wurden zurückgezogen.

544. Punkt 26 wurde in der geänderten Fassung angenommen.

Punkt 27

545. Die Regierungsvertreter Dänemarks und Norwegens brachten einen Änderungsantrag ein, demzufolge nach dem Wort „Fischereifahrzeug“ die Worte „mit einer Länge von 24 m oder mehr“ eingefügt werden sollten. Zur Erläuterung bemerkte der Regierungsvertreter Dänemarks, gegenwärtig erfasse der Text alle Fischereifahrzeuge und er würde so ein sehr bürokratisches System für kleine Fischereifahrzeuge schaffen. Mit dem Vorschlag werde beabsichtigt, einen Grenzwert aufzunehmen, so daß sehr kleine Fischereifahrzeuge von dieser Bestimmung ausgenommen wären.

546. Der stellvertretende Vorsitzende (Arbeitnehmergruppe) hielt die Grenze von 24 m für viel zu hoch. Eine Mannschaftsliste sei dazu da, gegebenenfalls festzustellen, wie viele Fischer sich an Bord befänden und wie viele im Fall eines Unfalls vermißt würden. Der Amtstext sollte beibehalten werden, da die Änderung Menschenleben kosten könnte.

547. Die Regierungsvertreter Botsuanas, Côte d'Ivoires, Kameruns, Kenias, Malawis, Mosambiks, Namibias, Nigerias, Sambias, Simbabwe, Südafrikas und der Vereinigten Republik Tansania teilten den Standpunkt der Arbeitnehmervertreter.

548. Die stellvertretende Vorsitzende (Arbeitgebergruppe) lehnte den Antrag ab. Der Ausschuß habe sich im früheren Verlauf der Diskussion auf den Grundsatz geeinigt, die Fischereifahrzeuge nicht in Kategorien einzuteilen. Worauf es ankäme sei zu wissen, wie viele Fischer sich an Bord befänden. Sie erinnerte den Ausschuß daran, daß 90 Prozent aller Fischer auf kleinen Fahrzeugen tätig seien.

549. Der Regierungsvertreter Dänemarks zog den Antrag zurück.

550. Ein vom Regierungsvertreter Guatemalas eingereichter Änderungsantrag wurde zurückgezogen.

551. Punkt 27 wurde angenommen.

*IV.3. Ausweise, Heimschaffungsrechte und Anwerbungs- und
Arbeitsvermittlungsdienste*

Punkt 28

552. Die Arbeitgebervertreter beantragten, Punkt 28 durch folgenden Text zu ersetzen:

28. Fischer, die an Bord von Fischereifahrzeugen arbeiten, die internationale Reisen unternehmen, sollten:

- a) in Besitz eines Ausweises sein, der den Bestimmungen, die von der Internationalen Arbeitsorganisation festgelegt worden sind, entspricht;
- b) vorbehaltlich der innerstaatlichen Gesetze und Vorschriften bei Aufgabe des Schiffs oder einem schweren Unfall auf See Anspruch auf kostenlose Heimschaffung in den Hafen, in dem sie angeheuert wurden, haben;
- c) Zugang zu einem effizienten, angemessenen und rechenschaftspflichtigen System haben, das ihnen erlaubt, eine Beschäftigung an Bord eines Fahrzeugs zu finden, ohne das ihnen dadurch Kosten entstehen.

553. Die stellvertretende Vorsitzende (Arbeitgebergruppe) erklärte, durch die Änderung werde die Bestimmung im Hinblick auf drei Fragen flexibler, die für Fischer, die internationale Reisen unternehmen, wichtig seien, und zwar die Fragen Ausweise, Heimschaffung, und Anwerbung und Arbeitsvermittlung.

554. Der Arbeitnehmervertreter aus Dänemark sagte, die Arbeitnehmergruppe gebe dem Amtstext den Vorzug, der sich enger an den Übereinkommen Nr. 166 und Nr. 179 orientiere. Es sei wichtig, daß die Formulierung „sollten nicht ungünstiger behandelt werden“ beibehalten werde. Sie fehle aber in dem Änderungsantrag der Arbeitgebervertreter. Bereits vorhandene Normen sollten nicht abgeschwächt werden.

555. Keiner der Regierungsvertreter sprach sich für den Antrag aus.

556. Der Änderungsantrag wurde nicht angenommen.

557. Ein vom Regierungsvertreter Guatemalas eingereichter Änderungsantrag wurde zurückgezogen.

558. In einem Änderungsantrag, der von den Regierungsvertretern Griechenlands, Irlands, dem Vereinigten Königreich und den Vereinigten Staaten eingebracht worden war, wurde vorgeschlagen, Buchstabe a) von Punkt 28 zu streichen. Der Regierungsvertreter Griechenlands begründete dies damit, daß, erstens die große Mehrheit derjenigen, die an der Ausarbeitung des neuen konsolidierten Seearbeitsübereinkommens arbeiteten, es vorziehe, die Ausweise für Seeleute nicht in dieses Übereinkommen aufzunehmen. Zweitens, könne die Aufnahme des vorgeschlagenen Buchstaben 28 a) in dieses Übereinkommen so

gesehen werden, als wolle man die Umsetzung eines Übereinkommens, das noch gar nicht in Kraft sei, durch die Hintertür erzwingen. Griechenland habe das Übereinkommen Nr. 108 ratifiziert, wende es aber nicht auf Fischer an.

559. Ein Arbeitnehmersvertreter aus Dänemark erklärte im Namen seiner Gruppe, Fischer, die auch einen Ausweise benötigten, hätten es sehr schwer, wenn sie über lange Zeiten nicht an Land gehen könnten. Buchstabe a) sollte beibehalten werden. Das Übereinkommen Nr. 185 könne auch auf Fischer angewandt werden.

560. Der Regierungsvertreter Frankreichs, dessen Regierung das Übereinkommen Nr. 185 über Ausweise für Seeleute ratifiziert hat, unterstützte die vom Regierungsvertreter Griechenlands vorgebrachten Argumente. Der Antrag schreibe in seiner gegenwärtigen Fassung vor, daß Fischer nicht ungünstiger behandelt werden sollten. Es sollte dem einzelnen Mitgliedstaat überlassen bleiben zu entscheiden, ob die Bestimmungen des Übereinkommens Nr. 185, wie es das Übereinkommen vorsehe, auf alle Fischer angewandt werden sollten.

561. Die Regierungsvertreter Kiribatis, des Libanon und der Arabischen Republik Syrien zogen den Amtstext vor.

562. Der Regierungsvertreter Japans unterstützte den Änderungsantrag.

563. Die stellvertretende Vorsitzende (Arbeitgebergruppe) äußerte Unterstützung für den Antrag. Das Übereinkommen Nr. 185 sei noch nicht in Kraft und ein Fischer, der auf Fahrt gehe, benötige ein Reisedokument.

564. Wenn die Mitgliedstaaten den Fischern solche Dokumente ausstellen möchten, könnten sie das Übereinkommen Nr. 185 ratifizieren.

565. Der Regierungsvertreter Norwegens vertrat den Standpunkt, der Amtstext sei ausreichend flexibel. Er sehe keinen inneren Zusammenhang zwischen Ausweisen für Fischer und dem Übereinkommen Nr. 185. Die Aufnahme von Verweisen jeglicher Art auf das Übereinkommen Nr. 185 würde die Ratifizierung dieses Übereinkommens ganz erheblich behindern. Auch er unterstützte den diesbezüglichen Änderungsantrag der Arbeitnehmersvertreter nicht.

566. Der Regierungsvertreter Irlands, ein Befürworter des Änderungsantrags, bat das Amt zu klären, nach welchem(n) Übereinkommen ein Mitglied einem Fischer gegebenenfalls einen Ausweis ausstellen könnte.

567. Die Vertreterin des Generalsekretärs erklärte, die Ratifizierung des Übereinkommens Nr. 185 werde zur Zeit von mehreren Ländern erwogen, und die Urkunde werde wahrscheinlich noch vor dem künftigen Übereinkommen über den Fischereisektor in Kraft treten. Artikel 1 Absatz 3 des Übereinkommens Nr. 185 sehe die fakultative Ausstellung von Seeleuteausweisen für Fischer vor. Sie verwies den Ausschuß auf das zu Übereinkommen Nr. 102 und 155 erteilte Rechtsgutachten. Da viele Mitglieder die Bestimmungen von Seeschiffsübereinkommen nicht auf die Fischer anwandten, wäre es vorzuziehen, die einschlägigen Bestimmungen in das Übereinkommen über den Fische-

reissektor aufzunehmen. Ein direkter Verweis auf das Übereinkommen Nr. 185 könne ein Ratifizierungshindernis sein.

568. Der Regierungsvertreter Griechenlands schlug daraufhin in einem Zusatzantrag vor, Absatz 28 a) bis nächstes Jahr, wenn man sich ein klareres Bild von der Lage werde machen können, was das Übereinkommen Nr. 185 angehe, in eckigen Klammern zu belassen.

569. Der Arbeitnehmervertreter Dänemarks erklärte, er könne auch im Namen der Arbeitnehmergruppe den Vorschlag unterstützen, sofern der Antrag der Arbeitnehmervertreter gleichfalls in eckige Klammern gesetzt werde. Der nicht in aller Form eingereichte Antrag der Arbeitnehmervertreter hatte zum Ziel, einen neuen Text folgenden Wortlauts nach Buchstabe a) einzufügen: „in dem Fall, in dem ein Fischer an Bord eines Fischereifahrzeugs beschäftigt oder angeheuert ist, das den Hafen eines Drittlandes anläuft, sollte der Fischer das Recht auf die Ausstellung eines Ausweises gemäß den Bestimmungen von Übereinkommen Nr. 185 haben;“.

570. Die stellvertretende Vorsitzende (Arbeitgebergruppe) erklärte sich mit dem Zusatzantrag einverstanden. Die Frage der Ausweise für Fischer sollte losgelöst von dem Übereinkommen Nr. 185 besprochen werden. Die Fischer fielen nicht automatisch in seinen Geltungsbereich, und die gewerbliche Seefischerei sei bei der Annahme des Übereinkommens nicht vertreten gewesen. Es erübrige sich, den Änderungsantrag der Arbeitnehmervertreter in eckige Klammern zu setzen.

571. Mehrere Regierungsvertreter sprachen sich dafür aus, sowohl Buchstabe a) als auch den Änderungsantrag der Arbeitnehmervertreter in eckige Klammern zu setzen; andere hielten die Aufnahme des Antrags der Arbeitnehmergruppe für unnötig.

572. Der Regierungsvertreter des Libanon äußerte die Ansicht, der Ausschuß sollte dieses Übereinkommen nicht an das Übereinkommen Nr. 185 koppeln. Er schlug vor, zur Lösung des Problems die Formulierung „nicht ungünstiger“ aus dem ursprünglichen Text zu entfernen, aber der Vorschlag fand keine Unterstützung.

573. Der Regierungsvertreter Nigerias sagte, der Ausschuß müsse entscheiden, ob Fischer einen Ausweis benötigten, und wenn ja, ob ihnen dieser gemäß den Bestimmungen des Übereinkommens Nr. 185 oder gemäß einer separaten Vorschrift in diesem Übereinkommen auszustellen wäre. Die Frage sollte zur Besprechung im späteren Verlauf der Diskussion zurückgestellt werden.

574. Nach weiteren Diskussion wurde sich darauf geeinigt, Buchstaben a) bis zur erneuten Erörterung in einer zweiten Diskussion in eckige Klammern zu setzen.

575. Der Änderungsantrag der Arbeitnehmervertreter wurde zurückgezogen.

576. Der Arbeitnehmervertreter Dänemarks erinnerte auch im Namen der Arbeitnehmergruppe an frühere Kommentare von Ausschußmitgliedern, in denen zum Ausdruck gekommen sei, daß sie eine umfassende Norm anstrebten, die bereits bestehende Normen nicht abschwächen würde. Falls frühere Seeschiffahrtsübereinkommen, z.B. das Übereinkommen (Nr. 166) über die Heimschaffung der Seeleute (Neufassung), 1987, und das Übereinkommen (Nr. 179) über die Anwerbung und Arbeitsvermittlung von Seeleuten, 1996, die unter bestimmten Bedingungen auch auf die Fischer angewendet werden konnten, wegfallen sollten, wäre den Fischern der Schutz durch diese Urkunden genommen. Der mögliche Verlust dieses Schutzes bereite den Arbeitnehmervertretern große Sorge. Mit Rücksicht darauf, daß eine flexible und nicht übermäßig präskriptive Norm angestrebt werde, zögen sie jedoch zwei Änderungsanträge – die Heimschaffung bzw. die Anwerbung und Arbeitsvermittlung von Fischern betreffend – zurück. Diese Fragen seien von großer Wichtigkeit und man werde noch einmal darauf zurückkommen.

577. Die Regierungsvertreter Argentinens, Brasiliens und Chiles beantragten, nach Buchstabe c) einen neuen Buchstaben mit folgendem Wortlaut hinzuzufügen: „Arbeitsschutz“. Zur Erläuterung erklärte der Regierungsvertreter Brasiliens, damit würde sichergestellt, daß die Fischer im Hinblick auf den Arbeitsschutz in internationalen Gewässern nicht ungünstiger behandelt würden als in inländischen.

578. Der stellvertretende Vorsitzende (Arbeitnehmergruppe) unterstützte diesen Antrag.

579. Die stellvertretende Vorsitzende (Arbeitgebergruppe) befürwortete den Antrag nicht. Der Arbeitsschutz werde in Abschnitt VI.2 behandelt und sei unter Ausweise, Heimschaffung und Anwerbung fehl am Platze.

580. Die Regierungsvertreter Griechenlands, des Libanon und Namibias stimmten zu.

581. Der Regierungsvertreter Brasiliens machte darauf aufmerksam, daß die Frage des Arbeitsschutzes bei Fahrten in internationalen Gewässern in Abschnitt VI.2 nicht behandelt werde. Der Änderungsantrag wurde mangels ausreichender Unterstützung zurückgezogen.

582. Punkt 28 wurde in der geänderten Fassung angenommen.

Neuer Punkt nach Punkt 28

583. Die Regierungsvertreter Dänemarks und Kanadas legten einen Änderungsantrag vor, demzufolge nach Punkt 28 eine neue Überschrift und ein neuer Punkt eingefügt werden sollten, wie folgt:

IV.4. Lohnzahlung

29. Jedes Mitglied sollte eine Gesetzgebung oder Vorschriften oder sonstige Maßnahmen annehmen, die vorsehen, daß Fischer, deren Arbeitsvereinbarung ihnen eine monatliche oder regelmäßige Entlohnung zusichert, Anspruch darauf haben, monatlich oder in bestimmten regelmäßigen Zeitabständen bezahlt zu werden.

584. Der Regierungsvertreter Dänemarks beschrieb ausführlich einen bedauerlichen Zwischenfall, der ihn zu seinem Vorschlag veranlaßt habe. Es handelte sich darum, daß die Fischer an Bord eines ausländischen Fischereifahrzeugs, das mehrere Monate in einem dänischen Hafen festlag, nicht bezahlt worden waren. Er brachte danach einen Zusatzantrag ein, der wie folgt lautete:

IV.4. Bezahlung der Fischer

29. Jedes Mitglied sollte nach Beratung eine Gesetzgebung, Vorschriften oder sonstige Maßnahmen annehmen, die vorsehen, daß die Fischer monatlich oder in regelmäßigen Zeitabständen zu bezahlen sind. Die zuständige Stelle sollte nach Beratung die Fischer bestimmen, für die diese Bestimmung gelten sollte, sowie den maximalen Zeitabstand, in dem die Zahlungen zu erfolgen haben.

585. Der stellvertretende Vorsitzende (Arbeitnehmergruppe) unterstützte den Zusatzantrag.

586. Die Regierungsvertreter Frankreichs, Irlands, des Libanon, Spaniens und der Arabischen Republik Syrien brachten ihre Unterstützung zum Ausdruck.

587. Der Regierungsvertreter Griechenlands teilte ihre Besorgnis, schlug aber in einem vom Regierungsvertreter Ungarns unterstützten Zusatzantrag zu dem Zusatzantrag vor, die Worte „sowie den maximalen Zeitabstand, in dem die Zahlungen zu erfolgen haben“ zu streichen. Diese Frage werde in seinem Land auf dem Weg von Kollektivvereinbarungen und nicht durch die zuständige Stelle geregelt. Eine Bestimmung dieser Art würde als staatlicher Eingriff in den Prozeß der Kollektivverhandlungen interpretiert. Er fügte hinzu, die Frage ließe sich auch in Anhang I behandeln.

588. Die stellvertretende Vorsitzende (Arbeitgebergruppe) stellte die Frage, was mit den Fischern geschehe, die nach dem Prinzip der Fangbeteiligung bezahlt würden. Wenn sie nichts fangen, könnten sie auch nicht regelmäßig bezahlt werden. Warum lasse sich das nicht in der Arbeitsvereinbarung, in der festgelegt sei, auf welcher Grundlage die Zahlung erfolgt, regeln? Übermäßig präskriptive Bestimmungen in der Urkunde würden so vermieden.

589. Der Regierungsvertreter Dänemarks antwortete, dieser Zusatzantrag sei sehr allgemein gehalten. Im ersten Teil werde ein allgemeiner für alle Fischer geltender Grundsatz formuliert. Im zweiten Teil werde der zuständigen Stelle die Möglichkeit eingeräumt zu bestimmen, auf welche Situation die Bestimmung anzuwenden ist. Die Intention des Zusatzantrags sei, das Recht der Fischer auf eine regelmäßige Bezahlung zu verankern.

590. Die stellvertretende Vorsitzende (Arbeitgebergruppe) konterte, weil es in der allgemeinen Klausel des Zusatzantrags heiße, die Bezahlung habe monatlich oder in regelmigen Zeitabständen zu erfolgen, bleibe es dabei, daß nach dem Beteiligungsprinzip arbeitende Fischer regelmig zu bezahlen sind, was unrealistisch sei.

591. Der Regierungsvertreter Dänemarks erwiderte, wenn das Problem die Regelmigkeit der Zahlung sei, so etwa im Fall der auf Fangbeteiligungsbasis arbeitenden Fischer, dann könne die zuständige Stelle nach Beratung die auf der Grundlage der Fangbeteiligung entlohten Fischer ausnehmen. Er akzeptierte den zweiten Zusatzantrag des Regierungsvertreters Griechenlands.

592. Die Regierungsvertreterin der Türkei unterstützte den Änderungsantrag, ebenso wie der Regierungsvertreter Namibias, der auch im Namen Algeriens, Botsuanas, Kameruns, Kenias, Mosambiks, Nigerias, Sambias und Südafrikas sprach.

593. Der Regierungsvertreter Brasiliens warnte, der Änderungsantrag scheine im Widerspruch zu Buchstabe h) in Anhang I zu stehen. Es wäre vorzuziehen, den Vorschlag als einen Änderungsantrag zu Buchstabe h) in Anhang I zu betrachten.

594. Die stellvertretende Vorsitzende (Arbeitgebergruppe) teilte diese Ansicht und schlug vor, der Redaktionsausschuß möge sich damit befassen. Sie brachte einen weiteren Zusatzantrag ein, demzufolge „monatlich oder in regelmigen Zeitabständen“ durch „gem ihrer Arbeitsvereinbarung“ ersetzt werden sollte.

595. Die Regierungsvertreter Deutschlands, Norwegens und des Vereinigten Königreichs sprachen sich ebenfalls für die durch Zusatzantrag des Regierungsvertreters Griechenlands abgeänderte Fassung aus. Das Recht eines Fischers auf regelmige Bezahlung sollte in einer verbindlichen Bestimmung verankert sein. Die genauen Einzelheiten könnten im Anhang behandelt werden. Der Regierungsvertreter Norwegens fügte hinzu, mit dieser Bestimmung wären zwar die Fischer innerhalb des betreffenden Flaggenstaates geschützt, um auch die Fischer in fremden Häfen zu erfassen, dürfte jedoch noch eine weitere Bestimmung nötig sein.

596. Der Regierungsvertreter Dänemarks teilte diese Ansicht. In dem von ihm beschriebenen Fall hätten die Vertragsbestimmungen die Bezahlung am Ende der Reise vorgesehen und das habe dazu geführt, daß die Fischer über einen langen Zeitraum nicht bezahlt wurden. Der Vorschlag der Arbeitgebergruppe würde das Problem nicht lösen.

597. Der Änderungsantrag wurde in der durch den Zusatzantrag des Regierungsvertreters Griechenlands abgeänderten Fassung angenommen.

598. Die neue Überschrift und der neue Punkt nach Punkt 28 wurden angenommen.

599. Die Vertreterin des Generaldirektors machte darauf aufmerksam, daß es übliche Praxis des IAA sei, wenn Ausnahmen zugelassen würden, Bericht-erstattungs-vorschriften in den Text aufzunehmen. Entsprechende Standard-klauseln existierten und der Redaktionsausschuß könne sich damit befassen.

TEIL V. UNTERKUNFT UND VERPFLEGUNG

Punkte 29 bis 31

600. Der stellvertretende Vorsitzende (Arbeitnehmergruppe) erklärte, die Frage der Unterkunft sei von grundlegender Bedeutung für die Gewährleistung menschenwürdiger Arbeitsbedingungen für Fischer. Die Arbeitnehmervertreter wünschten nicht, daß bestehende Normen in irgendeiner Weise abgeschwächt würden. Dies habe besondere Bedeutung für in Bau befindliche Fahrzeuge sowie für Fischer, die längere Zeit in großer Entfernung ihrem Heimathafen an Bord eines Fischereifahrzeugs arbeiteten. Die Arbeitnehmergruppe habe einen Änderungsantrag eingereicht, demzufolge die Bestimmungen in Anhang II betreffend die Unterkünfte für Fahrzeuge einer bestimmten Größe verbindlich sein sollten. Der Geist dieses Antrags stehe im Einklang mit einem anderen, von den Regierungsvertretern Dänemarks und Norwegens eingereichten Antrag. Für bestimmte Fahrzeugtypen sollten die Bestimmungen in bezug auf die Unterkünfte verbindlich sein. Die Bestimmungen des Übereinkommens (Nr. 126) über die Quartier-räume auf Fischereifahrzeugen, 1966, gälten für Fahrzeuge von 75 BRT und mehr oder mit einer Länge von 24 m und mehr, wobei einige Bestimmungen nicht für Fahrzeuge gälten, die ihrem Heimathafen weniger als 36 Stunden fern-blieben. Die Arbeitnehmervertreter räumten ein, daß diese Frage sehr techni-scher Natur sei, und anerkannten, daß möglicherweise nicht alle Mitglieder des Ausschusses der Ansicht seien, sie verfügten über die nötige Sachkenntnis. Um in dieser Frage voranzukommen, werde a) vorgeschlagen, der Ausschuß sollte sich darauf einigen, daß bestimmte Normen in bezug auf die Unterkünfte für bestimmte Fahrzeugtypen verbindlich und für andere von empfehlenden Charak-ter sein sollten und daß einige Bestimmungen nicht für bestimmte Fahrzeug-typen gelten. Die Erörterung dieser Frage werde 2005 wieder aufgenommen werden; b) bei Einvernehmen in bezug auf a) könnte Anhang II in eckige Klammern gesetzt werden und das Amt werde ersucht, den Text auf Ausge-wogenheit hin zu überprüfen, so daß er in der zweiten Aussprache erörtert werden könnte, und c) auf der Konferenz im kommenden Jahr sollte eine Arbeits-gruppe zum Thema Unterkünfte eingesetzt werden, die beauftragt würde, alle einschlägigen Bestimmungen zu prüfen. Das würde den Delegationen genügend Zeit lassen, um sich gut auf die Diskussion und eine Einigung darüber, welcher Bestimmungen es bedarf, vorzubereiten.

601. Die Regierungsvertreter Dänemarks und Norwegens beantragten, nach Punkt 30 einen neuen Punkt mit folgendem Wortlaut einzufügen: „Fische-reifahrzeuge, für die die Bestimmungen von Anhang II gelten, sollten minde-

stens die darin enthaltenen Normen erfüllen.“ Der Regierungsvertreter Norwegens plädierte dafür, daß einige Normen verbindlich sein sollten. Die Fischer benötigen ordentliche Unterkünfte, die zuständigen Stellen benötigen für Kontrollzwecke eindeutige Normen und die Schiffseigner und -bauer benötigen ebenfalls für den Bau und den Wiederverkauf ihrer Fahrzeuge entsprechende Normen.

602. Der Regierungsvertreter Japans sprach sich gegen den Änderungsantrag aus. Er anerkenne zwar, daß Anhang II wichtig sei, doch gehe er zu sehr ins Detail, um als verbindlich akzeptiert werden zu können. Den jeweiligen innerstaatlichen Gegebenheiten müsse Rechnung getragen werden.

603. Der Regierungsvertreter Irlands nahm auch im Namen der Regierungsvertreter Belgiens, Dänemarks, Deutschlands, Estlands, Finnlands, Frankreichs, Griechenlands, Italiens, der Niederlande, Portugals, Schwedens, Spaniens, Ungarns und des Vereinigten Königreichs die zwei früher geäußerten Standpunkte zur Kenntnis und bemerkte, die Diskussion sei an einem kritischen Punkt angelangt. Übermäßige Hast könne zu einer nicht ratifizierbaren Urkunde führen, doch reiche die Zeit im Moment nicht aus, um in einer eingehenden Diskussion zu der gebotenen ausgewogenen Lösung zu gelangen, die die Einhaltung von Grundnormen für Fischer gewährleisten würde. Einige der Bestimmungen in Anhang II sollten verbindlich sein und andere sollten in die Empfehlung aufgenommen werden. Er schlug vor, im Vorfeld der nächsten Tagung der Konferenz 2005 Beratungen über die Frage der Unterkünfte zu führen, wobei davon ausgegangen werde, daß das Amt einen den Prozeß erleichternden Mechanismus schafft, die drei Parteien sich engagieren, an den Beratungen teilzunehmen, und der Ausschuß im nächsten Jahr eine Arbeitsgruppe einsetzt. Dies lasse sich in Form eines Zusatzantrags machen, demzufolge der ganze Satz des Änderungsantrags, ebenso wie die Worte „Anhang II“, in eckige Klammern gesetzt werden sollten.

604. Die stellvertretende Vorsitzende (Arbeitgebergruppe) unterstützte den Zusatzantrag. Die Arbeitgebervertreter seien sich bewußt, wie wichtig menschenwürdige Unterkünfte für die Fischer seien, die sich gemeinsam mit den Arbeitgebern um mehr Produktivität bemühten. Sie seien sich auch bewußt, daß die Bestimmungen verbindlichen und die Bestimmungen empfehlenden Charakters in der Urkunde in einem ausgewogenen Verhältnis zueinander zu stehen müßten, sollte das Übereinkommen umfassend ratifizierbar sein. Die Diskussion dieser Frage erfordere Sachkenntnis. Sie teilte den Standpunkt, wonach dieses Thema vor der nächsten Tagung der Konferenz mit Bedacht auf den angestrebten Inhalt von Anhang II und eingedenk der Notwendigkeit, zu einem Konsens zu gelangen, erörtert werden sollte.

605. Der stellvertretende Vorsitzende (Arbeitnehmergruppe) unterstützte den Vorschlag. Er zollte der Bereitwilligkeit der Ausschußmitglieder, einen Mechanismus für die Überprüfung des zentralen Anliegens der Unterkünfte für die Fischer an Bord von Fischereifahrzeugen zu schaffen und im Verlauf der

nächsten Konferenz eine Arbeitsgruppe einzusetzen, die sich mit dieser Frage beschäftigen werde, Anerkennung. Dieser Mechanismus sollte allerdings nicht aus Mitteln finanziert werden, die für bereits geplante Tätigkeiten bereitgestellt worden seien. Alle zu Teil V und Anhang II eingereichten Änderungsanträge sollten für die Beratungen zur Verfügung stehen.

606. Die Regierungsvertreter Algeriens, Botsuanas, Kanadas, Kameruns, Kenias, Norwegens, Sambias, Südafrikas, der Arabischen Republik Syrien und der Vereinigten Staaten gaben dem Vorschlag ebenfalls ihre volle Unterstützung und priesen den kooperativen Geist, der diesen Kompromiß ermöglicht habe.

607. Der Antrag wurde in der durch Zusatzantrag abgeänderten Fassung angenommen.

608. Die Vertreterin des Generalsekretärs erklärte, aus der Annahme des Änderungsantrags in der durch Zusatzantrag abgeänderten Fassung durch den Ausschuß dürfte resultieren, daß, erstens, alle Änderungsanträge zu Anhang II nicht weiter erörtert würden. Zweitens, daß es darüber hinaus in Anbetracht des auf der früheren Sitzung erzielten Konsens angebracht sein dürfte, die Änderungsanträge, die zu Teil V, d.h. zu den Punkten 29-31, vorgelegt worden seien, im Ausschuß nicht weiter zu erörtern. Drittens könne der Ausschuß, sollte er diesem zustimmen, im Protokoll festhalten, daß er davon ausgehe, daß das Sekretariat sicherstellen werde, daß der Beratung über Teil V und Anhang II, die durch einen geeigneten Mechanismus in der Zeit zwischen dem Abschluß dieser Tagung der Internationalen Arbeitskonferenz und ihrer nächsten Tagung stattfinden würde, alle einschlägigen Informationen vorliegen, einschließlich des Inhalts der einzelnen Änderungsanträge zu Teil V und Anhang II, die auf der gegenwärtigen Tagung vorgelegt, aber nicht erörtert worden seien. Viertens läge dem Ausschuß, wenn so verfahren würde, bei seinem nächsten Zusammentreten im Juni 2005 eine Diskussionsgrundlage vor, die aus einer Reihe von Vorschlägen bestünde, deren gemeinsames Anliegen ein ausgewogenes Verhältnis von verbindlichen zu nicht verbindlichen Bestimmungen in bezug auf Unterkunft und Verpflegung in Teil V und Anhang II wäre.

609. Der stellvertretende Vorsitzende der Arbeitnehmergruppe und die stellvertretende Vorsitzende der Arbeitgebergruppe erklärten sich mit dem Vorschlag, der auch die Zustimmung der Regierungsvertreter fand, voll und ganz einverstanden.

TEIL VI. GESUNDHEITSSCHUTZ, MEDIZINISCHE BETREUUNG UND
SOZIALE SICHERHEIT

VI.1. Medizinische Betreuung

Punkt 32

610. Der Arbeitnehmervertreter aus dem Vereinigten Königreich beantragte, „geeignete“ und „geeigneten“ in Buchstabe a) durch „spezifische“ bzw. „spezifischen“ zu ersetzen. Ferner schlug er vor, sich proaktiv zu zeigen, was den Schutz der Gesundheit weiblicher Fischer angehe, und nach „Bedarf“ die Worte „einschließlich Hygieneartikeln für Frauen und diskreter, umweltfreundlicher Entsorgungsmittel,“ und nach dem Wort „Reise“ „sowie die einschlägigen internationalen Normen“ hinzuzufügen.

611. Die stellvertretende Vorsitzende (Arbeitgebergruppe) brachte einen Zusatzantrag ein, demzufolge die Worte „und das Geschlecht“ in den ursprünglichen Text des Absatzes aufgenommen werden sollten, so daß er folgenden Wortlaut hätte: „wobei die Zahl und das Geschlecht der Fischer an Bord [...] zu berücksichtigen sind“. Damit würde dem Anliegen angemessen entsprochen.

612. Die Regierungsvertreterin Deutschlands unterstützte den vorgeschlagenen Zusatzantrag der Arbeitgebervertreter nicht, da er den Erfassungsbereich dieser Bestimmung zu sehr einengen würde. Es handele sich hier nicht um ein gesundheitliches oder medizinisches Problem, das gelegentlich auftrete, sondern es gehe hier um die regelmäßige tägliche Körperpflege. Sie unterstütze daher voll und ganz den Änderungsantrag der Arbeitnehmervertreter.

613. Die Regierungsvertreter Argentinien, Brasiliens, Chiles, Frankreichs, Guatemalas, Mexikos, Spaniens und Venezuelas sprachen sich ebenfalls für den Antrag aus.

614. Der Regierungsvertreter Griechenlands war der Ansicht, der zweite Teil des Antrags gehe zu sehr ins Detail, und er schlug in einem Zusatzantrag vor, ihn in der Empfehlung an einer vom Redaktionsausschuß zu empfehlenden Stelle zu plazieren. Dies sei eine Frage der Hygiene und kein medizinisches Problem. Der Vorschlag fand die Unterstützung des Regierungsvertreters des Vereinigten Königreichs.

615. Der Arbeitnehmervertreter aus dem Vereinigten Königreich lehnte jede Änderung durch Zusatzanträge, die den ursprünglichen Änderungsantrag verwässern würden, ab.

616. Der stellvertretende Vorsitzende (Arbeitnehmervertreter) bat den Regierungsvertreter Griechenlands klarzustellen, ob er mit seinem Zusatzantrag die Streichung des dritten Teils des Änderungsantrags der Arbeitnehmervertreter beabsichtigt habe. Der Regierungsvertreter Griechenlands antwortete, er habe lediglich den zweiten Teil umstellen und den Rest streichen wollen.

617. Die stellvertretende Vorsitzende (Arbeitgebergruppe) erklärte sich mit dem Vorschlag einverstanden und zog ihren Zusatzantrag zurück.

618. Der stellvertretende Vorsitzende (Arbeitnehmergruppe) erwiderte, Anliegen und Beweggrund ihres Änderungsantrags sei der Gesundheitsschutz für Frauen.

619. Nach einer Probeabstimmung der Regierungsvertreter durch Handaufzeigen wurde der Änderungsantrag in der durch Zusatzantrag des Regierungsvertreters Griechenlands abgeänderten Fassung angenommen.

620. Die Arbeitnehmervertreter beantragten, Buchstabe b) durch folgenden Wortlaut zu ersetzen: „daß die mitgeführte medizinische Ausrüstung und der mitgeführte medizinische Bedarf ausreichend und die Fischer in bezug auf medizinische Behandlung hinlänglich kompetent sind, um bei Verletzungen und Erkrankungen die betreffenden Fischer über mehrere Tage oder so lange behandeln zu können, bis sie zur ärztlichen Behandlung an Land gebracht werden können;“ So sollte sichergestellt werden, daß ausreichend Ausrüstungen und medizinischer Bedarf mitgeführt würden und die damit umgehenden Personen entsprechend ausgebildet seien.

621. Die Regierungsvertreter Algeriens, des Libanon, Namibias, Spaniens und der Arabischen Republik Syrien anerkannten, daß die Arbeitnehmergruppe eine detailliertere Bestimmung anstrebe, unterstützten den Antrag jedoch nicht.

622. Die Arbeitnehmergruppe zog den Antrag zurück.

623. Der Regierungsvertreter Dänemarks beantragte auch im Namen des Regierungsvertreters Griechenlands, nach den Worten „ausgebildet ist“ den folgenden Text einzufügen: „einschließlich der erforderlichen Kenntnis der Verwendung der medizinischen Ausrüstung für das betreffende Fahrzeug“. Die Verwendung medizinischer Ausrüstungen setze spezielle Kenntnisse und Fertigkeiten voraus.

624. Die Arbeitnehmervertreter legten einen Zusatzantrag vor, demzufolge nach „medizinischen Ausrüstung“ die Worte „und des medizinischen Bedarfs“ eingefügt werden sollten, was die Unterstützung der Arbeitgebervertreter fand, die ihren Antrag zurückzogen.

625. Die Regierungsvertreter Argentinens, Guatemalas, Südafrikas und Thailands gaben dem Amtstext den Vorzug.

626. Die Regierungsvertreter Algeriens, Irlands, Kanadas, des Libanon, der Arabischen Republik Syrien und des Vereinigten Königreichs unterstützten ebenso wie die Arbeitgebervertreter den durch Zusatzantrag abgeänderten Antrag.

627. Der Antrag wurde in der durch Zusatzantrag abgeänderten Fassung angenommen.

628. Die Arbeitnehmervertreter beantragten, nach Buchstabe d) folgenden Text einzufügen:

alle Fischer vor Aufnahme einer Tätigkeit an Bord des Fahrzeugs eine von der zuständigen Stelle genehmigte grundlegende Sicherheitsausbildung abgeschlossen haben, bei der die anwendbaren internationalen Urkunden Berücksichtigung finden. Diese Ausbildung sollte umfassen, aber nicht beschränkt sein auf: i) Überlebens-techniken, z.B. das Anlegen einer Schwimmweste sowie gegebenenfalls eines Taucheranzugs; ii) Brandverhütung und Feuerlöschen; iii) Verhalten im Notfall; iv) Grundkenntnisse der Ersten Hilfe; v) Verhütung von Gewässerverschmutzung; und vi) Verhütung von Unfällen an Bord eines Fahrzeugs;.

629. Der stellvertretende Vorsitzende (Arbeitnehmergruppe) unterstrich die Bedeutung dieses Änderungsantrags. Sein Wortlaut sei dem STCW-F-Übereinkommen entnommen. Sollte der Inhalt des Antrags Unterstützung finden, könnte der Redaktionsausschuß gebeten werden, eine geeignetere Platzierung zu finden.

630. Der Regierungsvertreter Venezuelas unterstützte den Antrag auch im Namen Argentiniens, Brasiliens und Guatemalas.

631. Keine Unterstützung fand der Antrag seitens der Regierungsvertreter Spaniens, Südafrikas und Thailands sowie seitens der Arbeitgebervertreter. Dies sollte im Verlauf der Diskussion zu Abschnitt VI.2, der sich mit dem Arbeitsschutz befasste, erörtert werden.

632. Die Arbeitnehmervertreter zogen den Änderungsantrag zurück.

633. Die Arbeitgebervertreter beantragten, nach „Beratung erteilen können“ die Worte „, wobei das Einsatzgebiet und die Dauer der Reise zu berücksichtigen sind“ hinzuzufügen. Kleine, im Küstenbereich tätige Fahrzeuge dürften keinen Bedarf an solchen Kommunikationsmitteln haben. Der Regierungsvertreter Dänemarks zog einen Änderungsantrag gleichen Inhalts zurück.

634. Die Regierungsvertreter Algeriens, Botsuanas, Côte d’Ivoire, Deutschlands, Griechenlands, Irlands, Kenias, des Libanon, Namibias und Mosambiks sowie die Arbeitnehmervertreter unterstützten den Antrag der Arbeitgebergruppe.

635. Der Regierungsvertreter Kiribatis erklärte, auf offener See werde stets ein Kommunikationsmittel irgendeiner Art benötigt, ganz gleich, wie nah oder fern die Küste sei. Der Änderungsantrag könne sich als problematisch erweisen.

636. Der Regierungsvertreter Irlands fügte hinzu, jedes Fahrzeug sollte zumindest mit einem Funkgerät ausgestattet sein. Der Text erlaube eine gewisse Flexibilität.

637. Der Änderungsantrag wurde angenommen.

638. Punkt 32 wurde in der geänderten Fassung angenommen.

Punkt 33

639. Die Arbeitgebervertreter beantragten, den gesamten, auf die Worte „auf See bleiben“ folgenden Text zu streichen und wie folgt zu formulieren:

„oder während eines längeren, von der zuständigen Stelle vorgeschriebenen Zeitraums auf See bleiben“. Ziel der Urkunde sei der Schutz der Fischer. Sie sollte keine Hinweise auf Seeleute, die internationale Gewässer befahren, enthalten. Der Änderungsantrag bringe eine gewisse Flexibilität in die Bestimmung ein, vermeide aber gleichzeitig unerwünschte Verweise auf eine Urkunde für Seeleute, deren endgültige Fassung noch nicht vorliege und deren Inhalt bisher nicht bekannt sei.

640. Der stellvertretende Vorsitzende (Arbeitnehmergruppe) sagte, der Punkt beziehe sich auf Artikel 1 (2) des Übereinkommens Nr. 164 und sei von Wichtigkeit für Fischer, die sich weit entfernt von medizinischen Ressourcen an Land befänden, und sprach sich gegen den Antrag aus.

641. Die Regierungsvertreter Botsuanas, Côte d'Ivoires, Dänemarks, Deutschlands, Frankreichs, Guatemalas, Kameruns, Kanadas, Kenias, Kiribatis, des Libanon, Mosambiks, Nigerias, Norwegens, Sambias, Schwedens, Simbabwe, Spaniens, Südafrikas und des Vereinigten Königreichs gaben dem Amtstext den Vorzug. Er habe der gebotenen Flexibilität sehr weitgehend Rechnung getragen, indem das Erfordernis, wonach Fischer nicht ungünstiger zu behandeln seien als Seeleute, lediglich an Fahrzeuge vergleichbarer Größe geknüpft worden sei. Der Regierungsvertreter Südafrikas signalisierte ein nicht sehr wichtiges Problem mit dem Wortlaut, das auf der nächsten Tagung der Konferenz korrigiert werden sollte. Der Regierungsvertreter Guatemalas unterstützte den Antrag, da er die Erwähnung eines Übereinkommens, das von einigen Ländern noch nicht ratifiziert worden sei, vermeide.

642. Die Vertreterin des Generalsekretärs war der Ansicht, die Debatte lasse erkennen, daß die Ziele von Punkt 33, der keinerlei Hinweis auf irgendein Übereinkommen, einschließlich des Entwurfs des konsolidierten Searbeitsübereinkommens, enthalte, nicht richtig verstanden worden sein. In dem Punkt werde vorgeschlagen, daß Fischer, was die medizinische Betreuung angehe, die gleiche Behandlung erfahren solle wie Seeleute.

643. Der Änderungsantrag wurde nicht angenommen.

644. Der Regierungsvertreter Guatemalas und die Arbeitnehmervertreter zogen daraufhin die von ihnen eingebrachten Anträge zurück.

645. Ein von den Arbeitnehmervertretern eingebrachter Änderungsantrag wurde zurückgezogen.

646. Punkt 33 wurde angenommen.

*VI.2. Sicherheit, Gesundheit und Unfallverhütung
[Teile aus dem vorläufigen zweiten Entwurf des Konsolidierten
Seearbeitsübereinkommens]*

Punkt 34

647. Die stellvertretende Vorsitzende (Arbeitgebergruppe) schlug einen Änderungsantrag vor, demzufolge Buchstabe a) und b) durch folgenden Text ersetzt werden sollten: „die Maßnahmen, die zur Verhütung von Arbeitsunfällen und Berufskrankheiten an Bord von Fischereifahrzeugen von der Regierung, dem Fischereifahrzeugeigner, den Fischern oder sonstigen Beteiligten zu treffen sind, einschließlich der Risikobeurteilung und des Risikomanagements, der Ausbildung und der Unterweisung der Fischer an Bord, wobei die Sicherheit und Gesundheit junger Fischer gebührend zu berücksichtigen sind;“. Die beiden Absätze würden so zusammengefaßt und enthielten außerdem einen Hinweis auf Berufskrankheiten.

648. Der Regierungsvertreter Irlands unterstützte den Antrag nicht, da die Formulierung, was die von der Regierung zu treffenden Maßnahmen angehe, nicht akzeptabel sei.

649. Die stellvertretende Vorsitzende (Arbeitgebergruppe) schlug in einem Zusatzantrag vor, das Wort „Regierung“ durch „zuständigen Stelle“ zu ersetzen.

650. Der stellvertretende Vorsitzende (Arbeitnehmergruppe) und die Regierungsvertreter Japans und Thailands unterstützten keinen der Anträge, weder den Änderungsantrag noch den Zusatzantrag.

651. Die stellvertretende Vorsitzende (Arbeitgebergruppe) zog den Antrag zurück.

652. Der Regierungsvertreter Deutschlands beantragte auch im Namen der Regierungsvertreter Dänemarks, Irlands, der Niederlande und des Vereinigten Königreichs, nach dem Wort „Arbeitsunfällen“ einzufügen „Berufskrankheiten und arbeitsbezogenen Risiken“. Beide Begriffe fände sich in anderen internationalen Vereinbarungen und in der EU-Gesetzgebung.

653. Die stellvertretenden Vorsitzenden der Arbeitgebergruppe und der Arbeitnehmergruppe erklärten sich einverstanden, und der Änderungsantrag wurde angenommen.

654. Der Regierungsvertreter Dänemarks wünschte auch im Namen der Regierungsvertreter Deutschlands, Islands, Kanadas und Norwegens, Buchstabe 34 a) dahingehend abzuändern, daß „einschließlich der Risikobeurteilung und des Risikomanagements, der Ausbildung und der Unterweisung der Fischer an Bord“ durch folgenden Text ersetzt würde:

Diese sollten umfassen:

- i) Risikobeurteilung und Risikomanagement, unter Berücksichtigung der folgenden Bestimmungen:

- die Mitglieder sollten nach Beratung Gesetze oder Vorschriften oder sonstige Maßnahmen annehmen, die vorschreiben, daß:
 - alle Mitglieder der Mannschaft regelmäßig und aktiv an der Verbesserung der Sicherheit und Gesundheit mitwirken, um fortlaufend Gefahren zu ermitteln, Risiken zu bewerten und durch das Sicherheitsmanagement Maßnahmen gegen die Risiken zu ergreifen;
 - ein Arbeitsschutzmanagementsystem eingerichtet wird, das eine Arbeitsschutzpolitik, Bestimmungen für die Beteiligung der Arbeitnehmer und Bestimmungen für die Organisation, Planung, Verwirklichung und Evaluierung des Systems und Maßnahmen zur Verbesserung des Systems umfassen kann;
 - ein System eingerichtet wird zu dem Zweck, die Durchführung der Arbeitsschutzpolitik und des Arbeitsschutzprogramms des Fischereifahrzeugeigners oder der Organisation zu erleichtern und den Mannschaftsmitgliedern ein Forum für die Einflußnahme auf Sicherheits- und Gesundheitsfragen zu bieten;
 - bei der Ausarbeitung der in Ziffer i) genannten Bestimmungen sollten die einschlägigen internationalen Instrumente berücksichtigt werden, die sich mit Risikobewertung und -management befassen;
- ii) Ausbildung, unter Berücksichtigung der einschlägigen Bestimmungen von Kapitel III des STCW-F-Übereinkommens; und
- iii) Unterweisung der Fischer an Bord.

655. Auf diese Weise würde ein Arbeitsschutzmanagementsystem geschaffen und den Fischern die Mitwirkung an der Risikobewertung ermöglicht. Er erinnerte an den Abschlußbericht der Dreigliedrigen Sachverständigentagung über Arbeitsnormen für den Fischereisektor (September 2003), der belege, daß dies unterstützt werde.

656. Der stellvertretende Vorsitzende (Arbeitnehmergruppe) sprach sich für den Antrag aus, da es an Bord von Fischereifahrzeugen zu vielen Unfällen mit tödlichem Ausgang komme.

657. Die stellvertretende Vorsitzende (Arbeitgebergruppe) sagte, auch den Arbeitgebervertretern bereiteten die Risiken an Bord von Fischereifahrzeugen und die Gefahrenträchtigkeit des Fischerberufs Sorge, doch bezweifle sie, daß es unabhängigen Betreibern und den Eignern kleiner Fischereifahrzeuge möglich sein werde, solche ein Managementsystem in der Praxis zu schaffen. Der Änderungsantrag sei für ein Übereinkommen zu präskriptiv.

658. Der Regierungsvertreter Griechenlands brachte einen von der Regierungsvertreterin des Vereinigten Königreichs unterstützten Zusatzantrag ein, demzufolge der Text an geeigneter Stelle in die Empfehlung aufgenommen werden sollte und, würde er unverändert beibehalten, eine breite Ratifizierung in

Frage stellen könnte. Die Regierungsvertreter Japans, Mexikos, Namibias und Thailands stimmten dem Vorschlag zu.

659. Die stellvertretende Vorsitzende (Arbeitgebergruppe) befürwortete den Zusatzantrag und schlug vor, der Einheitlichkeit halber „Mitglieder der Mannschaft“ durch den Ausdruck „Fischer“ und das Wort „Arbeitnehmer“ durch „Fischer“ zu ersetzen. Der Vorschlag wurde an den Redaktionsausschuß überwiesen.

660. In Beantwortung einer Frage erklärte die Vertreterin des Generalsekretärs, der Verweis auf das STCW-F-Übereinkommen bedeute lediglich, daß die einschlägigen Bestimmungen zu berücksichtigen seien, und nicht, daß das Übereinkommen von den Mitgliedern zu ratifizieren sei. Im übrigen hätte der Hinweis, sollte der Ausschuß seine Umstellung in die Empfehlung erwägen, lediglich orientierenden Charakter.

661. Die Regierungsvertreter Deutschlands, Frankreichs und Spaniens unterstützten den Zusatzantrag nicht. Die Gesundheit und Sicherheit der Fischer an Bord sei eine Grundsatzfrage und diese Bestimmungen sollten an zentraler Stelle in einem verbindlichen Instrument verankert sein. Eine Verbesserung der Arbeitsschutzbedingungen lasse sich nur durch die aktive Beteiligung der Fischer selbst erzielen.

662. Der Regierungsvertreter Argentiniens teilte diesen Standpunkt und fügte hinzu, die Verhütung von Unfällen und Todesfällen sollte keine Kostenfrage sein. Die Arbeitnehmer sollten an der Verhütung mitwirken und zu diesem Zweck müßten sie ausgebildet werden. Der Antrag sei jedoch überflüssig, da diese Belange durch die Punkte 61, 63, 64 und 65 angemessen abgedeckt seien. Sie könnten aus der Empfehlung in Punkt 34 a) umgestellt werden.

663. Der Regierungsvertreter Kanadas sagte, es sei dringend geboten, die Frage des Arbeitsschutzes für Fischer in einem Übereinkommen zu behandeln. Bei der Erörterung dieser Frage auf der Dreigliedrigen Sachverständigentagung im September 2003 habe sich sehr deutlich gezeigt, daß Erkrankungen, Unfälle und Todesfälle unter den Fischern eine Epidemie globalen Ausmaßes sei. Dieser Änderungsantrag sollte in das Übereinkommen aufgenommen werden, und kein Teil der Bestimmung sollte ein Ratifizierungshindernis sein.

664. Die Regierungsvertreter Mexikos und Namibias unterstützten den Zusatzantrag. Länder, deren Gesetzgebung keine solche Bestimmungen enthalte, könnten die Empfehlung als Orientierungshilfe heranziehen. Der Regierungsvertreter Mexikos wies darauf hin, daß es in seinem Land gesetzliche Bestimmungen gebe, die Gesundheits- und Sicherheitsrisiken am Arbeitsplatz regelten.

665. Der Antrag wurde in der durch Zusatzantrag abgeänderten Fassung angenommen.

666. Ein Änderungsantrag wurde von den Arbeitnehmervertretern zurückgezogen.

667. Die Arbeitnehmervertreter legen einen Änderungsantrag vor, demzufolge nach Buchstabe a) ein neuer Buchstabe mit folgendem Wortlaut eingefügt werden sollte:

(...) Die Ausbildung von Fischern in der Handhabung der Arten von Fanggerät, die sie verwenden werden, und in der Kenntnis der Fischereitätigkeiten, mit denen sie befaßt sein werden. Nach erfolgreichem Abschluß einer grundlegenden Sicherheitsausbildung und einer grundlegenden Ausbildung in Fischereitätigkeiten vor Aufnahme der Tätigkeit auf See sollte von der zuständigen Stelle ein Befähigungszeugnis ausgestellt werden, in dem u.a. die Art des Fanggeräts und der Fischereitätigkeiten angegeben ist, zu dessen Benutzung bzw. zu deren Ausführung der Fischer befähigt ist.

668. Der stellvertretende Vorsitzende (Arbeitnehmergruppe) erklärte, eine Ausbildung sei erforderlich, damit die Fischer wüßten, wie ein Fanggerät zu handhaben sei, und um Unfälle zu vermeiden.

669. Die Regierungsvertreterin des Vereinigten Königreichs fragte, wie die zuständige Stelle feststellen würde, zur Benutzung welchen Fanggeräts der Fischer befähigt ist.

670. Der Regierungsvertreter Dänemarks erläuterte, in einigen Ländern existierten Ausbildungsstätten für das Fischereigewerbe. Im Anschluß daran legte er einen Zusatzantrag vor, demzufolge der Text nach den Worten „befaßt sein werden“ in der zweiten Zeile gestrichen werden sollte.

671. Die Regierungsvertreter Irlands und des Vereinigten Königreichs unterstützten den Zusatzantrag ebenso wie die Arbeitgebervertreter.

672. Der Antrag wurde in der durch Zusatzantrag abgeänderten Fassung angenommen.

673. Der Regierungsvertreter Venezuelas beantragte, unterstützt vom Regierungsvertreter Norwegens, einen neuen Buchstaben mit folgendem Wortlaut in Punkt 34 aufzunehmen: „die Einrichtung gemeinsamer Arbeitsschutzausschüsse;“. Die Beteiligung der Fischer an Arbeitsschutzausschüssen sei von grundlegender Bedeutung.

674. In Beantwortung einer Frage erläuterte der Vorsitzende, daß sich ein gemeinsamer Ausschuß aus Vertretern der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer zusammensetzen würde.

675. Der Änderungsantrag fand die Unterstützung der stellvertretenden Vorsitzenden der Arbeitgeber- und der Arbeitnehmergruppe sowie der Regierungsvertreter Argentinien, Brasiliens und Spaniens.

676. Der Änderungsantrag wurde angenommen.

677. Punkt 34 wurde in der geänderten Fassung angenommen.

VI.3. Soziale Sicherheit

Punkt 35

678. Die Regierungsvertreter Deutschlands, Frankreichs, der Niederlande und des Vereinigten Königreichs beantragten, nach den Worten „sicherstellen, daß Fischer“ die Worte: „die ihren ständigen Wohnsitz in ihrem Hoheitsgebiet haben“ einzufügen und nach „die für andere Arbeitnehmer gelten“ die Worte „in Übereinstimmung mit den innerstaatlichen Gesetzen oder Vorschriften oder der innerstaatlichen Praxis“ hinzuzufügen.

679. Die Regierungsvertreterin des Vereinigten Königreichs brachte einen Zusatzantrag ein, demzufolge wieder zu dem Amtstext von Punkt 35 zurückgekehrt werden sollte, wobei der gesamte Text in eckige Klammern gesetzt werden sollte. Sinn des Antrags sei es, die Diskussion über das Thema Soziale Sicherheit bis 2005 zurückzustellen. Dies sei eine komplizierte Thematik, und viele Delegationen verfügten auf der gegenwärtigen Tagung nicht über die nötige Fachkenntnis. Zudem werde die Vorbereitende Technische Seeschiffahrtstagung im September 2004 den sozialen Schutz der Fischer im Detail erörtern, und der Ausschuß könnte sich diese Überlegungen zunutze machen. Angesichts der Zeitnot, in der sich der Ausschuß befinde, sei eine Zurückstellung die richtige Lösung.

680. Der Arbeitnehmervertreter aus Dänemark unterstützte den Zusatzantrag. Er betonte allerdings, daß sich die Lage der Fischer, insbesondere im Hinblick auf die Soziale Sicherheit, nicht mit denen der Seeleute vergleichen lasse. Das konsolidierte Seearbeitsübereinkommen sei daher ohne Bedeutung für die Diskussion. Er bat, den zu diesem Punkt eingebrachten Antrag der Arbeitnehmer gleichfalls in eckige Klammern zu setzen.

681. Auch die stellvertretende Vorsitzende (Arbeitgebergruppe) sprach sich für den Zusatzantrag aus und bat gleichfalls, den von den Arbeitgebervertretern zu diesem Punkt vorgelegten Antrag zusammen mit den anderen Anträgen in eckige Klammern zu setzen. Die Soziale Sicherheit sei eine kritische Frage, die Sachkenntnis erfordere.

682. Der Zusatzantrag fand gleichfalls die Unterstützung der Regierungsvertreter Griechenlands, Japans und Thailands.

683. Der Antrag wurde in der durch Zusatzantrag abgeänderten Fassung angenommen.

684. Der Regierungsvertreter Venezuelas legte einen vom Regierungsvertreter Mexikos unterstützten Änderungsantrag vor, der ebenfalls zurückgestellt wurde.

685. Der Antrag wurde in der durch Zusatzantrag abgeänderten Fassung angenommen.

686. Ein vom Regierungsvertreter Guatemalas eingebrachter Antrag wurde zurückgezogen.

687. Die Vertreterin des Generalsekretärs erklärte, das Amt werde in den Bericht, der den Mitgliedern übermittelt werde, zusätzlich zu dem Text in eckigen Klammern im Bericht für die nächste Tagung der Konferenz auch die zurückgestellten Änderungsanträge in der gegenwärtigen Formulierung aufnehmen. Im Kommentar des Amtes werde auf diese Änderungsanträge verwiesen werden. Die Regierungen wären so in der Lage, die zurückgestellten Änderungsanträge bei ihrer Vorbereitung auf die Konferenz 2005 zu berücksichtigen.

688. Punkt 35 wurde in der geänderten Fassung angenommen.

689. Der Regierungsvertreter Venezuelas beantragte, unterstützt vom Regierungsvertreter Guatemalas, den Titel von Teil VI.4 durch den folgenden Wortlaut zu ersetzen: „Schutz bei Unfall oder Tod infolge einer Berufskrankheit oder eines Arbeitsunfalls“.

690. Auch die Arbeitgebervertreter beantragten eine Änderung des Titels von Teil VI.4, und zwar sollte er geändert werden in „Schutz bei Arbeitsunfall oder Berufskrankheit“. Die stellvertretende Vorsitzende (Arbeitgebergruppe) erklärte, der Begriff „Arbeitsunfall“ schließe Tod ein, und sie bat das Amt um Bestätigung.

691. Ein Vertreter des Amtes erwiderte, im Protokoll von 2002 zu dem Übereinkommen (Nr. 155) über den Arbeitsschutz, 1981, werde „Arbeitsunfall“ definiert als „ein Vorkommnis, das sich aus oder im Verlauf der Arbeit ergibt und zu einer berufsbedingten Schädigung mit Todesfolge oder einer berufsbedingten Schädigung ohne Todesfolge führt“. Der Ausdruck „Berufskrankheit“ werde als „eine Krankheit, die Folge einer Einwirkung von Risikofaktoren ist, die sich aus der Arbeitstätigkeit ergeben“ definiert.

692. Der stellvertretende Vorsitzende (Arbeitnehmergruppe) lehnte den Änderungsantrag des Regierungsvertreters Venezuelas mit der Begründung ab, er habe den Ausdruck „Krankheit“ aus dem Titel entfernt. Er wies gleichfalls den Änderungsantrag der Arbeitgebervertreter zurück, da die Begriffe „Krankheit“ und „Tod“ nicht mehr im Titel enthalten seien. Die Arbeitnehmervertreter gäben dem Amtstext den Vorzug.

693. Die Regierungsvertreterin des Vereinigten Königreichs vertrat die Ansicht, Änderungen am Titel änderten nichts am Inhalt der Bestimmungen. Der Ausschuß sollte daher beim Text des Amtes bleiben.

694. Der Regierungsvertreter Venezuelas und die Arbeitgebervertreter zogen ihre Anträge zurück.

Punkt 36

695. Punkt 36 wurde angenommen.

VI.4. Schutz bei Krankheit, Unfall oder Tod im Zusammenhang mit der Arbeit

Punkte 37 und 38

696. Die Arbeitgebervertreter zogen einen Antrag, demzufolge der Titel durch einen anderen Wortlaut ersetzt werden sollte, zurück und beantragten, die Punkte 37 und 38 durch folgenden Text zu ersetzen: „Jedes Mitglied sollte nach Beratung Maßnahmen treffen, um Fischern eine Versicherung oder einen Schutz gegen Arbeitsunfälle und Berufskrankheiten zu bieten, der im Einklang mit den innerstaatlichen Gesetzen, Vorschriften oder der innerstaatlichen Praxis steht.“ Die stellvertretende Vorsitzende (Arbeitgebergruppe) schlug mit Verweis auf frühere Diskussionen in einem Zusatzantrag vor, „Arbeitsunfälle und Berufskrankheiten“ durch „Unfall oder Tod im Zusammenhang mit der Arbeit“ zu ersetzen.

697. Der stellvertretende Vorsitzende (Arbeitnehmergruppe) stellte fest, der Verweis auf die Verantwortlichkeit des Schiffseigners falle mit diesem Änderungsantrag weg. Die Arbeitnehmervertreter wünschten, daß dieser Grundsatz beibehalten werde und lehnten den Antrag demzufolge ab.

698. Die Regierungsvertreter Botsuanas, Chinas, Côte d'Ivoires, Kameruns, Mosambiks, Namibias, Nigerias, Sambias, Simbabwe, Südafrikas und Thailands zogen den Amtstext vor.

699. Auch bei den Regierungsvertretern Deutschlands, Frankreichs und Norwegens stieß der Änderungsantrag auf Ablehnung. Schutz bei Krankheit, Unfall oder Tod im Zusammenhang mit der Arbeit sei ein Bestandteil der Sozialen Sicherheit. Diese Frage sollte vorzugsweise auf der nächsten Tagung der Konferenz erörtert werden.

700. Die stellvertretende Vorsitzende (Arbeitgebergruppe) zog den Antrag mit der Feststellung zurück, eine Reihe von Ländern zöge es vor, diese Fragen im Kontext der Sozialen Sicherheit zu behandeln.

Punkt 37

701. Die Arbeitnehmervertreter beantragten die Streichung des Textes nach dem Wort „Tod“ in Punkt 37. Der stellvertretende Vorsitzende (Arbeitnehmervertreter) sagte, die Fischer bedürften angesichts der Beschaffenheit des Fischereigewerbes eines besonderen Schutzes. Ein Verweis auf die innerstaatliche Gesetzgebung sei daher nutzlos.

702. Die stellvertretende Vorsitzende (Arbeitgebergruppe) betonte, das neue Übereinkommen werde Maßnahmen zum Schutz der Fischer vorschreiben. In bezug auf deren Durchführung müsse folglich auf innerstaatliche Gesetze und Vorschriften verwiesen werden. Daher lehne sie die vorgeschlagene Streichung ab.

703. Der stellvertretende Vorsitzende (Arbeitnehmergruppe) zog den Änderungsantrag zurück.

704. Punkt 37 wurde angenommen.

Neuer Punkt nach Punkt 37

705. Der Regierungsvertreter Venezuelas legte einen von den Arbeitnehmersvertretern unterstützten Änderungsantrag vor, demzufolge nach Punkt 37 ein neuer Punkt hinzugefügt werden sollte, wie folgt: „Im Fall einer durch einen Arbeitsunfall oder eine Berufskrankheit verursachten Verletzung sollte der Fischer Zugang haben: a) zu einer fachärztlichen Behandlung; b) zu psychophysischer Rehabilitation; c) zu Umschulung und Ausbildung; d) zur Wiedereingliederung in den Erwerbsprozeß; und e) eine entsprechende Entschädigung gemäß der innerstaatlichen Gesetzgebung erhalten.“ Der Regierungsvertreter Venezuelas beschrieb anhand von Beispielen, welcher anspruchsvollen Behandlung und Betreuung die Opfer von Arbeitsunfällen bedürften. Die Deckung all dieser Leistungen habe sich in Venezuela als nützlich erwiesen.

706. Der Regierungsvertreter Guatemalas begrüßte den Änderungsantrag und machte darauf aufmerksam, daß der Verlust eines für seine Arbeit als Fischer lebenswichtigen Gliedmaßes für das Opfer, seine Familie und die Gemeinschaft ein großes psychosoziales Trauma darstelle. Die vorgeschlagenen Maßnahmen seien daher angemessen, da die Fischer großen Berufsgefahren ausgesetzt seien.

707. Der Regierungsvertreter Argentiniens sprach sich ebenfalls für den Antrag aus, da in den hier genannten Fällen fachärztliche Betreuung und Rehabilitationsmaßnahmen zur beruflichen Wiedereingliederung erforderlich seien. Die weitaus größte Zahl der Unfälle, die sich bei Fischereitätigkeiten ereigneten, seien schwere Unfälle. Rehabilitationsmaßnahmen zur psychischen Wiederherstellung sowie Ausbildungsmaßnahmen seien daher wichtig, um dem betroffenen Fischer die Rückkehr ins Erwerbsleben zu ermöglichen.

708. Der Regierungsvertreter Irlands stimmte zu, es wäre wünschenswert, die im Antrag genannten Elemente aufzunehmen. Da der Änderungsantrag jedoch keinen Hinweis auf den Schweregrad der Verletzung enthalte, wären alle darin aufgelisteten Elemente verbindlich vorgeschrieben, und zwar auch im Fall leichter, ungefährlicher Verletzungen, und er lehnte den Antrag ab.

709. Der stellvertretende Vorsitzende (Arbeitnehmergruppe) schlug einen Zusatzantrag vor, demzufolge nach dem Wort „sollten“ in der ersten Zeile die Worte „den Vorschriften gemäß“ eingefügt werden sollten.

710. Der Regierungsvertreter Griechenlands brachte ebenfalls einen Zusatzantrag ein, der von den Arbeitgebervertretern unterstützt wurde und demzufolge das Wort „fachärztliche“ durch „angemessene“ zu ersetzen wäre und Buchstabe b), c) und d) gestrichen werden sollte.

711. Der Regierungsvertreter Thailands unterstützte weder den Änderungsantrag noch einen der Zusatzanträge, da die Unfallversicherung diese Maßnahmen abdecke.

712. Der Änderungsantrag in der durch den Zusatzantrag des Regierungsvertreters Griechenlands geänderten Fassung fand die Unterstützung einer sehr großen Mehrheit der Regierungsvertreter.

713. Die Arbeitnehmervertreter zogen ihren Zusatzantrag zurück.

714. Der Antrag wurde in der durch Zusatzantrag abgeänderten Fassung angenommen.

715. Der neue Punkt nach Punkt 37 wurde angenommen.

Punkt 38

716. Ein dänischer Arbeitnehmervertreter beantragte, Buchstabe a) durch den folgenden Text zu ersetzen: „a) einen wirksamen Versicherungsschutz oder sonstige finanzielle Absicherungen durch den Fischereifahrzeugeigner; und“. In einem Zusatzantrag schlug er vor, durch Hinzufügen von „Verpflichtungen, einschließlich“ vor dem Wort „wirksamen“ und Ersetzen von „oder“ durch „und“ den Wortlaut abzuändern, so daß er wie folgt lauten würde: „wirksame Verpflichtungen, einschließlich eines Versicherungsschutzes und sonstiger finanzieller Absicherungen“. In Dänemark existierten zwar verschiedene Systeme, doch einige Fischereifahrzeugeigner kämen ihren Verpflichtungen nicht nach. Daher müßten Mechanismen geschaffen werden, die für eine ausreichende Absicherung sorgten.

717. Die stellvertretende Vorsitzende (Arbeitgebergruppe) sprach sich gegen den Antrag aus. Zwischen den einzelnen Staaten beständen erhebliche Unterschiede, sowohl in bezug auf die Versicherungssysteme und -mechanismen als auch, was die Leistungsbreite, alternative Mechanismen und die gesetzlichen Vorschriften im einzelnen angehe. Der Amtstext, der allumfassend sei, sollte beibehalten werden.

718. Die Regierungsvertreter des Libanon, der Arabischen Republik Syrien und des Vereinigten Königreichs unterstützten den durch Zusatzantrag abgeänderten Antrag nicht.

719. Die Arbeitnehmervertreter zogen ihren Antrag zurück.

720. Punkt 38 wurde angenommen.

Neuer Punkt nach Punkt 38

721. Die Arbeitnehmervertreter brachten zwei Änderungsanträge ein. Dem ersten Vorschlag zufolge sollte nach Teil VI ein neuer Teil folgenden Wortlauts eingefügt werden:

ZUSÄTZLICHE ANFORDERUNGEN FÜR FAHRZEUGE MIT EINER LÄNGE
VON 15 METERN ODER MEHR:

Mindestalter (Der Wortlaut wird vom Amt vor der zweiten Aussprache weiter ausgearbeitet), *Ärztliche Untersuchung* (Der Wortlaut wird vom Amt vor der zweiten Aussprache weiter ausgearbeitet), *Zertifizierung und Ausbildung* (Der Wortlaut wird vom Amt vor der zweiten Aussprache weiter ausgearbeitet), *Besatzung/Bemannung* (Der Wortlaut wird vom Amt vor der zweiten Aussprache weiter ausgearbeitet), *Ruhezeiten* (Der Wortlaut wird vom Amt vor der zweiten Aussprache weiter ausgearbeitet), *Arbeitsvereinbarungen für Fischer* (Der Wortlaut wird vom Amt vor der zweiten Aussprache weiter ausgearbeitet), *Unterkunft und Verpflegung* (Der Wortlaut wird vom Amt vor der zweiten Aussprache weiter ausgearbeitet), *Gesundheitsschutz, medizinische Betreuung und Soziale Sicherheit* (Der Wortlaut wird vom Amt vor der zweiten Aussprache weiter ausgearbeitet).

722. Zweitens wurde beantragt, nach Teil VII einen neuen Teil einzufügen, wie folgt:

ZUSÄTZLICHE ANFORDERUNGEN FÜR FAHRZEUGE MIT EINER LÄNGE
VON 24 METERN ODER MEHR, DIE VON FREMDEN HÄFEN IN WEIT
ENTFERNT GELEGENE EINSATZGEBIETE AUSLAUFEN:

Ausbildung (Der Wortlaut wird vom Amt vor der zweiten Aussprache weiter ausgearbeitet), *Gesundheitsschutz, medizinische Betreuung und Soziale Sicherheit* (Der Wortlaut wird vom Amt vor der zweiten Aussprache weiter ausgearbeitet), *Sozialeinrichtungen an Bord des Fahrzeugs* (Der Wortlaut wird vom Amt vor der zweiten Aussprache weiter ausgearbeitet).

723. Der stellvertretende Vorsitzende (Arbeitnehmergruppe) erklärte, mit diesen Änderungsanträgen solle der Komplexität und Differenziertheit des Fischereisektors und insbesondere dem Umstand Rechnung getragen werden, daß für größere Fahrzeuge zusätzliche Anforderungen erforderlich seien, da der vorliegende Text kleineren Fahrzeugen übermäßig viele Beschränkungen auferlegen dürfte und die Normen für größere Fahrzeuge gleichzeitig zu niedrig ansetze. Er erklärte, die Arbeitnehmergruppe könne einer Lockerung bestehender und einem Abbau die Fischer schützender Normen nicht zustimmen. Er teile die Ansicht, wonach das Übereinkommen einen umfassenden Charakter haben sollte, bestimmte Arten von Fahrzeugen bedürften allerdings besonderer Aufmerksamkeit. In anderen Organisationen würden je nach Fahrzeuggröße Unterschiede gemacht. Ausgewogenheit sei ausschlaggebend für die Ratifizierung. Flexibilität sollte aber nicht gleichbedeutend mit einer Herabsetzung der Normen sein. Ebenso wenig sollten nicht präskriptive Normen gleichbedeutend mit niedrigeren Erfordernissen für große Fahrzeuge sein. Über die vorgeschlagenen Schwellenlängen könne man diskutieren, und einige der vorgeschlagenen Überschriften seien möglicherweise überflüssig. Mit diesen Änderungsanträgen

könne das Amt einen wohlausgewogenen Text zur Vorlage auf der Konferenz 2005 erstellen.

724. Die stellvertretende Vorsitzende (Arbeitgebergruppe) erklärte, ihre Gruppe habe Verständnis für die Bedenken in bezug auf größere Fahrzeuge und der Ausschuß habe die Pflicht, für Ausgewogenheit zu sorgen. Die zu Arbeitsbeginn des Ausschusses gesetzten Ziele seien in den Texten, über die man sich habe bisher einigen können, erreicht worden. Diese Texte hätten das richtige Maß an Ausgewogenheit und differenzierten nicht nach Fahrzeuggröße. Befürchtungen, daß Normen ausgehöhlt werden könnten, seien unbegründet. Kleine Fahrzeuge sollten die umfassenden Normen schrittweise anwenden. Der Ausschuß sollte daher weiterhin um die angestrebte Ausgewogenheit bemüht sein.

725. Der Regierungsvertreter Kanadas erklärte im Namen aller anwesenden Regierungsvertreter, daß die Regierungsvertreter die Bedeutung dieser Frage anerkannten. Die Sozialpartner hätten sich darauf geeinigt, daß ein für alle Größen passender Ansatz undurchführbar sei. Er setzte den Ausschuß davon in Kenntnis, daß der Regierungsvertreter Irlands im Namen aller Regierungsvertreter mit den Sozialpartnern Diskussionen geführt habe, wobei er sich voll und ganz der Wichtigkeit dieser Fragen für alle Fischer bewußt gewesen sei.

726. Der Regierungsvertreter Irlands legte einen Zusatzantrag vor, der beide zur Diskussion stehenden Änderungsanträge betraf und wie folgt lautete:

ZUSÄTZLICHE ANFORDERUNGEN FÜR FAHRZEUGE MIT EINER LÄNGE
VON [...] METERN ODER MEHR

- a) unter *Berücksichtigung* der Zahl der Fischer an Bord, des Einsatzgebiets und der Dauer der Reise kann ein Mitglied nach Beratung zusätzliche Anforderungen für die betreffenden Fahrzeuge ausschließen.

727. Dieser Text sei seines Erachtens ein ausgewogener Kompromiß und würde alle Beteiligten in die Lage versetzen, die Arbeit auf der Grundlage der Bestimmungen, die vom Amt ausgearbeitet würden, im Jahr 2005 fortzusetzen.

728. Der stellvertretende Vorsitzende (Arbeitnehmergruppe) erklärte, der Text sei zu flexibel gehalten. Er wolle die Fischer nicht um erworbene Rechte bringen, und er fragte, ob die Regierungsvertreter noch eine andere Möglichkeit sähen, um aus der Sackgasse herauszukommen.

729. Die stellvertretende Vorsitzende (Arbeitgebergruppe) erklärte, ihres Erachtens habe man sich bereits am ersten Diskussionstag darauf geeinigt, daß das Übereinkommen flexible Normen unabhängig von der Größe der Fahrzeuge festlegen würde. Sie erinnerte den Ausschuß daran, daß die bestehenden Urkunden für den Fischereisektor nur von sehr wenigen Ländern ratifiziert worden seien. Der Grundgedanke sei gewesen, eine Urkunde auszuarbeiten, die nicht

geschützten Fischern einen gewissen Schutz bieten würde, ohne die bereits bestehenden Normen für diejenigen, die in ihren Schutz kämen, auszuhöhlen.

730. Bei Annahme des Zusatzantrags der Regierungsvertreter müßten 90 Prozent der Flotte über ihre jeweilige Regierung beantragen, ausgenommen zu werden. Die Arbeitgebervertreter könnten der Logik des Antrags nicht folgen.

731. Der Arbeitgebervertreter aus Kanada fügte hinzu, die Regierungsvertreter hätten von Anfang an zu erkennen gegeben, daß sie kein übermäßig präskriptives, für alle ohne Unterschied geltendes Instrument wünschten. Das scheine aber nicht länger der Fall zu sein. Er wisse, daß die Arbeitnehmer eine gewisse Einteilung in Kategorien wünschten, aber seine Gruppe könne dies nicht akzeptieren.

732. Der Arbeitnehmervertreter aus Kanada erklärte, seine Gruppe könne den Zusatzantrag nicht akzeptieren, der einen Blankoscheck für größere Fahrzeuge darstelle. Man stehe im Begriff, wesentliche Rechte abzubauen. Ein System, das einer Stelle das Entscheidungsrecht über die Anwendung oder Nichtanwendung einer Bestimmung lasse, dürfe es nicht geben. Er erinnerte an die Schwierigkeiten, mit denen sich Fischer konfrontiert sähen, die auf Schiffen führen, auf denen nicht normengerechte Bedingungen herrschten, die in Ländern eingetragen seien, in denen es keine Gewerkschaften und keine Beratungen gebe.

733. Der Regierungsvertreter Irlands schlug im Namen der Regierungsvertreter einen Zusatzantrag vor, demzufolge Buchstabe a) in eckige Klammern gesetzt werden sollte. Er hoffe, man könne so im nächsten Jahr hierauf zurückzukommen, um die angefangene Arbeit zu Ende zu bringen.

734. Die Vertreterin des Generalsekretärs war der Ansicht, die Standpunkte der Arbeitgeber- und der Arbeitnehmergruppe lägen nicht so weit auseinander. Bei dem Dokument, das dem Ausschuß vorliege, handele es sich um eine noch abzuschließende Arbeit. Bis zur nächsten Konferenz bleibe reichlich Zeit für Konsultationen, um die Ergebnisse des Ausschusses zu besprechen. Jede Konferenz sei eigenständig, und die Ergebnisse dieser Konferenz seien nicht bindend für die Konferenz im nächsten Jahr. Das Amt werde einen Prozeß konzertierter Beratungen zur Erstellung eines neuen Dokuments für die zweite Aussprache im nächsten Jahr einrichten.

735. Der stellvertretende Vorsitzende (Arbeitnehmergruppe) erklärte, die Arbeitnehmergruppe halte den Zusatzantrag der Regierungsvertreter zwar nicht für zufriedenstellend, doch würden sie ihn unterstützen, damit das Thema bis zur zweiten Beratung im nächsten Jahr zurückgestellt werden könne.

736. Die stellvertretende Vorsitzende (Arbeitgebergruppe) schlug in einem weiteren Zusatzantrag zum Zusatzantrag der Regierungsvertretergruppe vor, den gesamten Text in eckige Klammern zu setzen und nach dem Wort „ausschließen“ „/annehmen“ hinzuzufügen. Auf diese Weise bliebe alles bis zur nächsten Aussprache offen.

737. Der stellvertretende Vorsitzende (Arbeitnehmergruppe) bat die Arbeitgebergruppe, ihren Standpunkt zu überdenken, da ihr letzter Vorschlag nicht akzeptabel sei.

738. Die stellvertretende Vorsitzende (Arbeitgebergruppe) stellte fest, es sei offensichtlich, daß die Standpunkte der beiden Gruppen auseinander gingen, aber jedem sei klar, was die Klammern bedeuteten, und der Ausschuß sei so in der Lage, das Thema auf der nächsten Sitzung der Konferenz zu erörtern.

739. Der Regierungsvertreter Kanadas brachte einen weiteren Zusatzantrag ein, demzufolge die Worte „ausschließen/annehmen“ durch die Formulierung „die zusätzlichen Anforderungen den betreffenden Fahrzeugen entsprechend anpassen“ ersetzt werden sollten. Nach weiteren Diskussionen zwischen den Regierungsvertretern und den Sozialpartnern und angesichts der festgefahrenen Situation hinsichtlich der Annehmbarkeit dieses Zusatzantrags zog er den Antrag zurück.

740. Der Vorsitzende brachte den Zusatzantrag der Arbeitgebervertreter zur Probeabstimmung. Er kam zu dem Schluß, daß der Vorschlag nicht die Unterstützung der Mehrheit der Regierungsvertreter habe.

741. Im Anschluß an die Probeabstimmung stellte die stellvertretende Vorsitzende der Arbeitgebergruppe den von ihr früher unterbreiteten Zusatzantrag zur Abstimmung durch Namensaufruf. Das Abstimmungsergebnis war wie folgt: 3.570 Stimmen dafür; 42 Stimmen dagegen und 4.956 Stimmenthaltungen (bei einem Quorum von 4.284 Stimmen). Es wurde geschlußfolgert, daß das Quorum nicht erreicht wurde¹. Der Zusatzantrag der Arbeitgebervertreter wurde zurückgewiesen.

¹ Die Arbeitgebervertreter ersuchten, detaillierte Angaben zu den von den Regierungsvertretern abgegebenen Stimmen in den Bericht aufzunehmen. Das Abstimmungsergebnis war wie folgt:

Dafür: 0

Dagegen: Deutschland

Stimmenthaltungen:

Algerien, Argentinien, Belgien, Botsuana, Brasilien, China, Costa Rica, Frankreich, Griechenland, Guatemala, Islamische Republik Iran, Irland, Japan, Kamerun, Kanada, Kenia, Republik Korea, Malawi, Mexiko, Mosambik, Namibia, Niederlande, Norwegen, Sambia, Schweden, Simbabwe, Spanien, Südafrika, Thailand, Tunesien, Venezuela, Vereinigte Staaten, Vereinigtes Königreich.

Nicht anwesend:

Albanien, Angola, Bahamas, Bahrain, Bangladesch, Chile, Côte d'Ivoire, Dänemark, Dominikanische Republik, El Salvador, Eritrea, Estland, Fidschi, Finnland, Gabun, Ghana, Guinea, Indien, Indonesien, Italien, Jemen, Kap Verde, Kiribati, Kongo, Kroatien, Kuwait, Libanon, Liberia, Litauen, Madagaskar, Malaysia, Mali, Malta, Marokko, Nicaragua, Nigeria, Panama,

(Forts.)

742. Der Regierungsvertreter Irlands erklärte im Namen der Gruppe der Regierungsvertreter, ihr erster Zusatzantrag sei von einer einmütigen Regierungsvertretergruppe mit der an die Sozialpartner gerichteten Bitte um Zusammenarbeit, damit diese Frage auf der Konferenz 2005 erneut erörtert werden könne, angeboten worden. Er bat den Ausschuß dringend, diesen endgültigen Standpunkt der Gruppe der Regierungsvertreter in Betracht zu ziehen.

743. Da sich die Arbeitnehmergruppe mit dem von der Regierungsvertretergruppe angebotenen Zusatzantrag einverstanden erklärt hatte, wurde der Antrag als von der Ausschlußmehrheit befürwortet angesehen. Doch die stellvertretende Vorsitzende (Arbeitgebergruppe) bat um eine Abstimmung durch Namensaufruf. Das Abstimmungsergebnis war wie folgt: 5.124 Stimmen dafür, 3.570 Stimmen dagegen und keine Stimmenthaltungen (das Quorum war 4.284 Stimmen). Der von der Regierungsvertretergruppe vorgeschlagene Zusatzantrag wurde angenommen².

744. Ein neuer Punkt nach Punkt 38 wurde in der geänderten Fassung angenommen.

745. Die stellvertretende Vorsitzende (Arbeitgebergruppe) versicherte der Tagung, daß ihre Gruppe mit dem festen Vorsatz, die vor dem Ausschuß stehende Aufgabe zu erfüllen, zu der Konferenz gekommen sei. Verfahren

Philippinen, Portugal, Rumänien, Russische Föderation, Saudi-Arabien, Sri Lanka, Arabische Republik Syrien, Vereinigte Republik Tansania, Demokratische Republik Timor-Leste, Türkei, Ungarn, Uruguay, Vereinigte Arabische Emirate, Zentralafrikanische Republik.

² Die Arbeitgebervertreter ersuchten, detaillierte Angaben zu den von den Regierungsvertretern abgegebenen Stimmen in den Bericht aufzunehmen. Das Abstimmungsergebnis war wie folgt:

Dafür:

Algerien, Argentinien, Belgien, Botsuana, Brasilien, China, Costa Rica, Deutschland, Estland, Finnland, Frankreich, Griechenland, Guatemala, Islamische Republik Iran, Irland, Italien, Kamerun, Kanada, Kenia, Republik Korea, Kuwait, Malawi, Mexiko, Mosambik, Namibia, Niederlande, Norwegen, Sambia, Simbabwe, Spanien, Schweden, Südafrika, Thailand, Tunesien, Venezuela, Vereinigte Staaten, Vereinigtes Königreich.

Dagegen: 0

Stimmenthaltungen: 0

Nicht anwesend:

Albanien, Angola, Bahamas, Bahrain, Bangladesch, Chile, Côte d'Ivoire, Dänemark, Dominikanische Republik, El Salvador, Eritrea, Fidschi, Gabun, Ghana, Guinea, Indien, Indonesien, Japan, Jemen, Kap Verde, Kiribati, Kongo, Kroatien, Libanon, Liberia, Litauen, Madagaskar, Malaysia, Mali, Malta, Marokko, Nicaragua, Nigeria, Panama, Philippinen, Portugal, Portugal, Rumänien, Russische Föderation, Saudi-Arabien, Sri Lanka, Arabische Republik Syrien, Vereinigte Republik Tansania, Demokratische Republik Timor-Leste, Türkei, Ungarn, Uruguay, Vereinigte Arabische Emirate, Zentralafrikanische Republik.

müßten eingehalten werden. Ihre Gruppe trete dafür ein, ein Übereinkommen zu gestalten, das das Arbeitsleben der Fischer verbessere.

TEIL VII. EINHALTUNG UND DURCHSETZUNG

Punkt 39

746. Punkt 39 wurde angenommen.

Punkt 40

747. Ein von den Arbeitgebervertretern eingebrachter Änderungsantrag wurde zurückgezogen.

748. Punkt 40 wurde angenommen.

Punkt 41

749. Punkt 41 wurde angenommen.

Punkt 42

750. Ein Änderungsantrag des Regierungsvertreters Japans fand keine Unterstützung und wurde daher nicht besprochen.

751. Die Arbeitgebervertreter beantragten die Streichung von Punkt 42. Die stellvertretende Vorsitzende (Arbeitgebergruppe) erklärte, die Frage der Besichtigungen bzw. Inspektionen werde bereits durch Punkt 39 abgedeckt.

752. Dieser Änderungsantrag wurde von den Arbeitnehmervertretern sowie von den Regierungsvertretern Argentiniens, Brasiliens, Guatemalas, Südafrikas und Venezuelas nicht unterstützt.

753. Auch der Regierungsvertreter des Vereinigten Königreichs lehnte den Antrag ab und erläuterte, nach Punkt 42 könne ein Mitglied ein Fahrzeug, das die Flagge eines anderen Staates führe, während des Aufenthalts des Schiffes in seinem Hafen besichtigen, während Punkt 39 vorsehe, daß ein Mitglied die Kontrolle über Fahrzeuge, die seine Flagge führten, auszuüben habe. Es handele sich hier um zwei verschiedene Dinge.

754. Der Regierungsvertreter Japans unterstützte den Änderungsantrag und erklärte, an Bord eines Fahrzeugs gelte das Recht des Flaggenstaates. Folglich sollten Flaggenstaaten und nicht Hafenstaaten das Kontrollrecht besitzen.

755. Der Änderungsantrag wurde nicht angenommen.

756. Ein Änderungsantrag der Arbeitnehmervertreter wurde zurückgezogen.

757. Der Regierungsvertreter Norwegens beantragte auch im Namen des Regierungsvertreters Griechenlands, den Text in Punkt 42 durch folgenden Wortlaut zu ersetzen:

(1) Erhält ein Mitglied, das das Übereinkommen ratifiziert hat und dessen Hafen von einem Fischereifahrzeug auf seinem planmäßigen Kurs oder aus betriebstechnischen Gründen angelaufen wird, eine Beschwerde oder Beweismaterial, daß das Fischereifahrzeug nach Inkrafttreten des Übereinkommens nicht dessen Normen entspricht, so kann es der Regierung des Landes, in dem das Fischereifahrzeug eingetragen ist, einen Bericht mit einer Abschrift an den Generaldirektor des Internationalen Arbeitsamtes übermitteln und die notwendigen Maßnahmen zur Beseitigung aller Bedingungen an Bord treffen, die eindeutig eine Gefahr für die Sicherheit oder Gesundheit darstellen.

(2) Werden solche Maßnahmen getroffen, so sollte das Mitglied hiervon unverzüglich den nächsterreichbaren Vertreter des Flaggenstaats benachrichtigen und ihn ersuchen, wenn möglich persönlich anwesend zu sein. Es sollte das Fischereifahrzeug nicht über Gebühr festhalten oder seine Weiterfahrt verzögern.

(3) Im Sinne dieses Punktes gilt als „Beschwerde“ jede Mitteilung, die von einem Besatzungsmitglied, einer Berufsvereinigung, einem Verband, einer Gewerkschaft oder allgemein jeder Person gemacht wird, die ein Interesse an der Sicherheit des Fahrzeugs hat, insbesondere im Zusammenhang mit etwaigen Gefahren für die Sicherheit oder Gesundheit seiner Besatzung.

Der Regierungsvertreter erklärte, es sei an der Zeit, die Hafenstaatkontrolle für Fischereifahrzeuge festzulegen. Zweck der Hafenstaatkontrolle sei es, die Flaggenstaaten zur besseren Einhaltung der Normen anzuhalten. Bei der Einführung des Konzepts der Hafenstaatkontrolle für Fischereifahrzeuge komme es darauf an, behutsam vorzugehen. Der Änderungsantrag decke sich mit dem Text, im Übereinkommen (Nr. 147) über die Handelsschifffahrt (Mindestnormen), 1976.

758. Der stellvertretende Vorsitzende (Arbeitnehmergruppe) unterstützte den Änderungsantrag und schlug eine redaktionelle Änderung vor, der zufolge das Wort „Besatzung“ durch „Fischer“ ersetzt werden sollte.

759. Die stellvertretende Vorsitzende (Arbeitgebergruppe) schlug in einem Zusatzantrag vor, die Worte „erhält eine Beschwerde oder“ zu streichen, nach den Worten „könnte es“ die Formulierung „in einem Schnellverfahren“ einzufügen und 3) zu streichen. Mit der Streichung des Verweises auf Beschwerden werde bezweckt, einer unnötigen und kostspieligen Verzögerung der Weiterfahrt in dem Fall, in dem eine Beschwerde mit böswilliger Absicht erfolgt sei, vorzubeugen.

760. Die Regierungsvertreter Brasiliens und Mexikos gaben dem Amtstext den Vorzug. Viele Schiffe, die mit Arbeitern aus dem Herkunftsland des Schiffes bemannt seien, führen unter der Flagge eines anderen Landes, und zwar aus wirtschaftlichen Gründen. Die Wirksamkeit des Übereinkommens könnte ernst-

haft darunter leiden, würden der Ausübung der Hafenstaatkontrolle zu viele Hindernisse in den Weg gelegt.

761. Die Regierungsvertreter Frankreichs, Irlands, Namibias und Spaniens sprachen sich für den Änderungsantrag in der durch Zusatzantrag der Arbeitnehmergruppe geänderten Fassung aus.

762. Die stellvertretende Vorsitzende (Arbeitgebergruppe) zog den Zusatzantrag ihrer Gruppe zurück.

763. Der Änderungsantrag wurde angenommen.

764. Punkt 42 wurde in der geänderten Fassung angenommen.

Neuer Punkt nach Punkt 42

765. Ein von den Arbeitnehmervertretern eingereichter Änderungsantrag wurde zurückgezogen.

Punkt 43

766. Ein Änderungsantrag des Regierungsvertreters Japans fand keine Unterstützung.

767. Die Arbeitgebervertreter beantragten die Streichung von Punkt 43. Die stellvertretende Vorsitzende (Arbeitgebergruppe) erklärte, die Hafenstaaten könnten die internationalen Arbeitsnormen für Diskriminierungszwecke verwenden, da ihnen deren Anwendung die Möglichkeit böte, Fischereifahrzeuge aus Mitgliedstaaten, die das Übereinkommen nicht ratifiziert hätten, zu bestrafen.

768. Der stellvertretende Vorsitzende (Arbeitnehmergruppe) vertrat die Ansicht, Punkt 43 wende ein in der Seeschifffahrt bewährtes Konzept an, was nichts mit Diskriminierung zu tun habe. Seine Gruppe könne dem Antrag nicht zustimmen.

769. Der Regierungsvertreter des Vereinigten Königreichs vertrat die Ansicht, es liege ein Mißverständnis vor. Punkt 42 erlaube den Mitgliedern, Fischereifahrzeuge von Mitgliedstaaten, die das Übereinkommen ratifiziert haben, zu überprüfen, während Punkt 43 die Mitglieder dazu aufrufe, das Übereinkommen so anzuwenden, daß Mitgliedstaaten, die das Übereinkommen nicht ratifiziert haben, nicht günstiger behandelt würden. In der Tat ermutige die letztgenannte Bestimmung Mitgliedstaaten, die das Übereinkommen nicht ratifiziert haben, aber Häfen von Mitgliedern anliefen, die es ratifiziert haben, dazu, ihre Normen den vom Übereinkommen vorgeschriebenen anzugleichen. Es gehe daher hier um zwei verschiedene Dinge. Der Regierungsvertreter des Vereinigten Königreichs lehnte den Änderungsantrag ab.

770. Die Regierungsvertreter Argentiniens, Botsuanas, Brasiliens, Frankreichs, Guatemalas, Mexikos, Namibias, Simbabwe, Südafrikas und Venezuelas unterstützten den Antrag nicht.

771. Der Regierungsvertreter Norwegens erklärte, die Hafenstaatkontrolle stelle eine Form der positiven Diskriminierung dar. Mit der Hafenstaatkontrolle werde verhindert, das Mitgliedstaaten, die das Übereinkommen nicht ratifiziert hätten, unerlaubte Vorteile aus der Nichtratifizierung eines international anerkannten Übereinkommens zögen.

772. Die Regierungsvertreter Griechenlands und Kanadas befürworteten die Erklärung des Regierungsvertreters Norwegens.

773. Der Änderungsantrag wurde nicht angenommen.

774. Punkt 43 wurde angenommen.

Anhang I (zum vorgeschlagenen Übereinkommen)

775. Anhang I wurde nicht besprochen.

D. Vorgeschlagene Schlußfolgerungen im Hinblick auf eine Empfehlung

776. Die vorgeschlagenen Schlußfolgerungen im Hinblick auf eine Empfehlung wurden nicht erörtert.

777. Die Vertreterin des Generalsekretärs wies darauf hin, daß alle Änderungsanträge, die im Verlauf der ersten Aussprache eingebracht, aber nicht erörtert worden seien, fallen gelassen und im Bericht nicht erscheinen würden. Der Bericht werde lediglich die Änderungsanträge wiedergeben, zu denen Entscheidungen im Hinblick auf Anhang II und Teil V der vorgeschlagenen Schlußfolgerungen getroffen worden seien.

Annahme des Berichts

778. Der Berichterstatter stellte den Bericht des Ausschusses vor, der eine getreuliche Zusammenfassung der Beratungen sei, die die Ausschußmitglieder über zahlreiche komplizierte, delikate und oftmals sehr technische Fragen geführt hätten. Der Ausschuß habe eine solide Grundlage für die zweite, entscheidende Debatte auf der nächsten Internationalen Arbeitskonferenz geschaffen. Der von den Ausschußmitgliedern gezeigte Geist der Dreigliedrigkeit, ihre große Sachkenntnis und ihr Engagement für ihre Aufgabe seien der Garant dafür, daß realistische, zeitgemäße, kohärente und umfassende neue internationale Normen für die Arbeit im Fischereisektor zum Nutzen aller Fischer ausgearbeitet und angenommen würden. Von den Ausschußmitgliedern seien 210 Änderungsanträge und zahlreiche Zusatzanträge eingebracht worden. Nicht alle diese Anträge seien erörtert worden, doch würden sie im kommenden Jahr als Orientierungshilfe dienen. Der Bericht spiegele die im Ausschuß geführten Debatten, die Standpunkte der einzelnen Delegationen und die Art und Weise, in

der in schwierigen Fragen ein Kompromiß erzielt worden sei, ausgezeichnet wider. Er empfehle dem Ausschuß, den Bericht anzunehmen.

779. Der Generalsekretär der Konferenz dankte den Ausschußmitgliedern herzlich für die wichtige Arbeit, die sie geleistet hätten, um eine konsolidierte Norm mit dem Ziel zu schaffen, die Fischer in einem hochgradig globalisierten Wirtschaftszweig zu schützen. Der Ausschuß habe anerkannt, daß es geboten gewesen sei, ein angemessenes Gleichgewicht zu finden, um einerseits die große Mehrheit kleingewerblicher Fischer zu schützen, und andererseits zu vermeiden, daß die bereits bestehenden, die Fischer auf großen Hochseefischereifahrzeugen schützenden Normen nicht verwässert würden. Kein Fischer dürfe durch die Maschen des Sicherheitsnetzes des Übereinkommens fallen. Zu diesem Zweck dürften die Maschen weder so locker sein, daß sie Raum für zahllose Ausnahmen ließen, noch so eng sein, daß die Ratifizierung und Durchsetzung dadurch abgewürgt würden. Die Beratungen seien im Schatten des neuen, noch in Ausarbeitung befindlichen konsolidierten Seeschiffahrtsübereinkommens geführt worden und das habe Anlaß zu einer gewissen Besorgnis gegeben. Der Ausschuß habe dessen ungeachtet materielle Schlußfolgerungen angenommen, die ausreichend flexibel gehalten seien, um eine breite Ratifizierung und Durchsetzung zu gewährleisten, aber dennoch allen Fischern, einschließlich der selbständig erwerbstätigen unter ihnen, einen breiten Schutz böten. Auch enthielten sie fischereispezifische Bestimmungen, die den Arbeitsschutz betreffen und auf eine Verringerung der derzeit hohen Unfallhäufigkeit bei Fangtätigkeiten abzielen, sowie die Einhaltung und Durchsetzung regelnde Bestimmungen. An den wichtigen Themen Unterkünfte, Soziale Sicherheit und spezifische Normen für größere Fahrzeuge müsse im kommenden Jahr noch gearbeitet bzw. weiter gearbeitet werden. Das Amt werde diesen Prozeß flankieren und es zähle bei der Sicherstellung eines geeigneten Beratungsprozesses auf das Fachwissen und den Sachverstand der Ausschußmitglieder sowie auf die finanzielle Unterstützung aller Beteiligten. Abschließend beglückwünschte er den Ausschuß zu dem Erreichten und gab seiner Hoffnung Ausdruck, das künftige Übereinkommen über die Arbeit im Fischereisektor möge zügig und umfassend ratifiziert – und auch durchgesetzt – werden, damit die 35 Millionen Fischer in der Welt ihrer Arbeit unter menschenwürdigen und sicheren Bedingungen nachgehen könnten.

780. Der Bericht wurde in der geänderten Fassung angenommen.

Annahme der vorgeschlagenen Schlußfolgerungen

781. Der Berichterstatter erinnerte daran, daß der Redaktionsausschuß zusammengetreten sei, um sicherzustellen, daß die französische und die englische Fassung, d.h. die Fassungen in den beiden maßgebenden Sprachen, übereinstimmen. Der Redaktionsausschuß habe vier Probleme festgestellt. Das erste betreffe die Ausnahmeklausel, die Punkt 9 1) der vorgeschlagenen Schlußfolgerungen hinzugefügt wurde. Der Rechtsberater erklärte, es wäre sicherzustellen,

daß die nunmehr vorgesehene Möglichkeit, bestimmte Vorschriften ausnehmen zu können, nicht zur Ausnahme von Bestimmungen berechtige, die allgemeine Grundsätze, Begriffsbestimmungen und sonstige Standardvorschriften betreffen. Es sei geboten, für eine breite Bekanntmachung der Informationen über Ausnahmen zu sorgen, da die Mitglieder darüber informiert sein müßten, welche Bestimmungen der einzelne Mitgliedstaat ausnehme. Das zweite Problem betreffe einen Verweis [in der englischen Fassung], der jeweils unterschiedlich formuliert sei, und zwar werde in der Definition des Begriffs „gewerbliche Fischerei“ die Formulierung „inland lakes and rivers“ gebraucht, während Punkt 9 die Möglichkeit vorsehe, Fischereitätigkeiten in „rivers and inland waters“ auszunehmen. Das dritte Problem betreffe die Bestimmungen über das Mindestalter. Hier müsse sichergestellt werden, daß der Hinweis auf eine „abgeschlossene grundlegende Sicherheitsausbildung vor Aufnahme der Tätigkeit auf See“ ausreicht, um die Anforderungen von Artikel 7 Absatz 1 des Übereinkommens (Nr. 138) über das Mindestalter, 1973, zu erfüllen. Bei dem vierten Problem gehe es um die Formulierung „nicht günstiger behandelt werden“ in Punkt 53 der Schlußfolgerungen und deren Übereinstimmung mit der im SOLAS-Übereinkommen gebrauchten Formulierung. Die englische Fassung wurde daher bereits im Text des Berichts V (2) des Amtes der französischen Fassung angepaßt. Diese Fragen wären im Verlaufe der zweiten Beratung zu klären. Wenn der Ausschuß einverstanden sei, werde er die Internationale Konferenz ersuchen, den Bericht und die vorgeschlagenen Schlußfolgerungen im Hinblick auf ein Übereinkommen und eine Empfehlung betreffend die Arbeit im Fischereisektor anzunehmen.

782. Die vorgeschlagenen Schlußfolgerungen im Hinblick auf ein Übereinkommen und eine Empfehlung wurden einstimmig angenommen.

Entschließung, in die Tagesordnung der nächsten ordentlichen Tagung der Konferenz einen Punkt mit dem Titel „Arbeit im Fischereisektor“ aufzunehmen

783. Der Berichterstatter stellte die aus der Arbeit des Ausschusses resultierende Entschließung vor. Sie rief dazu auf, einen Punkt mit dem Titel „Arbeit im Fischereisektor“ auf die Tagesordnung der 93. Tagung der Internationalen Arbeitskonferenz 2005 zu setzen.

784. Der Ausschuß nahm die Entschließung einstimmig ein.

Schlußbemerkungen

785. Die stellvertretende Vorsitzende der Arbeitgebergruppe stellte fest, der Bericht spiegele die im Ausschuß geführten Diskussionen wahrheitsgemäß wider, bei denen man sich davon habe leiten lassen, den Interessen aller Beteiligten gerecht zu werden. Niemand habe erwartet, daß es einfach sein

werde, fünf Übereinkommen und zwei Empfehlungen in einem einzigen Instrument zu konsolidieren, das die Arbeitsbedingungen im Fischereisektor regeln und globale Akzeptanz finden würde. Ihr besonderer Dank gelte dem Vorsitzenden, der den Ausschuß durch manchen Sturm gesteuert habe, und sie dankte ferner dem stellvertretenden Vorsitzenden der Arbeitnehmergruppe, den Regierungsdelegationen, ihren Kollegen in der Arbeitgebergruppe und dem Amt für ihre einzigartigen Beiträge zu dieser Arbeit.

786. Der stellvertretende Vorsitzende (Arbeitnehmergruppe) erklärte, der Ausschuß habe den ersten Teil des Weges zurückgelegt. Die Reise sei lang und schwierig gewesen und zuweilen habe seine Gruppe Zweifel gehabt, ob der Ausschuß sein Ziel je erreichen werde. Die Schlußfolgerungen stellten eine Grundlage dar, auf der sich aufbauen lasse, aber einfach werde es nicht sein, da viele Fragen nach wie vor ungelöst blieben. Er erinnerte alle Mitglieder des Ausschusses an ihr Versprechen, die bestehenden Normen für Fischer nicht auszuhöhlen. Dies sollte das Leitprinzip für die künftige Arbeit an dem neuen Übereinkommen sein. Der Sprecher dankte all denen, die dem Ausschuß seine Arbeit erleichtert hätten, insbesondere dankte er dem Vorsitzenden, den Regierungsvertretern und der stellvertretenden Vorsitzenden der Arbeitgebergruppe.

787. Die Vertreterin des Generalsekretärs wies darauf hin, daß die Arbeit des Ausschusses ein hervorragendes Zeugnis für Sozialdialog und Dreigliedrigkeit abgelegt habe. Der Ausschuß sei seinem Ziel der Ausarbeitung einer Urkunde, die allen Fischern überall in der Welt sichere und menschenwürdige Arbeitsbedingungen sichert, deutlich näher gekommen.

788. Der Vorsitzende dankte allen Mitgliedern des Ausschusses für ihre beispielhafte Zusammenarbeit und ihre aktiven und konstruktiven Beiträge zur Arbeit des Ausschusses. Er gab seiner Überzeugung Ausdruck, daß die Konferenz im nächsten Jahr die noch ungelösten gewichtigen Fragen angehen und eine Urkunde annehmen werde, die auch im Fischereisektor das Konzept einer menschenwürdigen und sicheren Arbeit einführen würde.

789. Der Bericht des Ausschusses, die vorgeschlagenen Schlußfolgerungen und die Entschließung, auf die Tagesordnung der nächsten ordentlichen Tagung der Konferenz einen Punkt mit dem Titel „Arbeit im Fischereisektor“ zu setzen, wurden der Konferenz zur Prüfung vorgelegt.

Vom Ausschuß vorgeschlagene Schlußfolgerungen

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 „gewerbliche Fischerei“ alle Fischereitätigkeiten, einschließlich Fischereitätigkeiten auf Flüssen und Binnengewässern, mit Ausnahme der Subsistenzfischerei und der Freizeitfischerei;
- b) bedeutet der Ausdruck „zuständige Stelle“ den Minister, die Regierungsstelle oder eine andere Stelle mit der Befugnis, Vorschriften, Anordnungen oder sonstige Weisungen mit bindender Wirkung bezüglich des Gegenstands der betreffenden Bestimmung zu erlassen;
- c) 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 Fischereifahrzeugeigner 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;
- d) bedeutet der Ausdruck „Fischereifahrzeugeigner“ den Eigner des Fischereifahrzeugs oder jede andere Organisation oder Person, die vom Eigner oder

von der anderen Organisation oder Person die Verantwortung für den Betrieb des Schiffes übernommen hat und die sich mit der Übernahme dieser Verantwortung bereit erklärt hat, die Aufgaben und Pflichten zu erfüllen, die den Fischereifahrzeugeignern gemäß diesem Übereinkommen auferlegt werden;

- e) bedeutet der Ausdruck „Fischer“ alle Personen, die an Bord eines Fischereifahrzeugs in irgendeiner Eigenschaft beschäftigt oder angeheuert sind oder eine Tätigkeit ausführen, einschließlich der an Bord arbeitenden Personen, die auf der Grundlage einer Fangbeteiligung entlohnt werden. Ausgenommen sind Lotsen, Marinepersonal, andere Personen im ständigen Staatsdienst [und Personen an Land, die Arbeit an Bord eines Fischereifahrzeugs durchführen];
- f) bedeutet der Ausdruck „Arbeitsvereinbarung für Fischer“ einen Arbeitsvertrag, einen Heuervertrag oder eine andere ähnliche Vereinbarung und jeden anderen Vertrag, der die Lebens- und Arbeitsbedingungen eines Fischers an Bord eines Fahrzeugs regelt;
- g) 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;
- h) bedeutet der Ausdruck „neues Fischereifahrzeug“ ein Fischereifahrzeug, für das:
 - i) zum oder nach dem Zeitpunkt des Inkrafttretens des Übereinkommens der Bau- oder Umbauftrag erteilt wird; oder
 - ii) der Bau- oder Umbauftrag vor dem Zeitpunkt des Inkrafttretens des Übereinkommens erteilt worden ist und das frühestens drei Jahre nach diesem Zeitpunkt geliefert wird; oder
 - iii) falls kein Bauauftrag vorliegt, zum oder nach dem Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Übereinkommens:
 - der Kiel gelegt wird, oder
 - der für ein bestimmtes Fahrzeug erkennbare Bau begonnen wird, oder
 - die Montage von mindestens [50 Tonnen] oder 1 Prozent des geschätzten Gesamtbedarfs an Baumaterial begonnen hat, je nachdem, welcher Wert kleiner ist;
- i) bedeutet der Ausdruck „vorhandenes Fahrzeug“ ein Fahrzeug, das kein neues Fahrzeug ist;
- j) 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;

- k) sollte der Ausdruck „Länge“ verstanden werden als 96 Prozent der Gesamtlänge, gemessen in einer Wasserlinie in Höhe von 85 Prozent der geringsten Seitenhöhe oberhalb der Oberkante des Kiels, bzw., wenn der folgende Wert größer ist, als die Länge von der Vorkante des Vorstevens bis zur Drehachse des Ruderschafts in dieser Wasserlinie. Bei Schiffen mit Kielfall sollte die Wasserlinie, in der diese Länge gemessen wird, parallel zur Konstruktionswasserlinie verlaufen;
- l) 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;
- m) bedeutet der Ausdruck „Schiffsführer“ die Person, der die Befehlsgewalt über ein Fischereifahrzeug übertragen ist.

Geltungsbereich

6. Soweit nichts anderes bestimmt wird, gilt das Übereinkommen für alle Fischer und alle Fischereifahrzeuge, die in der gewerblichen Fischerei eingesetzt werden.

7. Keine Bestimmung dieses Übereinkommens sollte ein Gesetz, einen Schiedsspruch, ein Wohnheitsrecht oder irgendeine Vereinbarung zwischen Fischereifahrzeugeignern und Fischern berühren, die günstigere Bedingungen oder Regelungen als die in diesem Übereinkommen vorgesehenen gewährleisten.

8. Im Zweifelsfall sollte die zuständige Stelle nach Beratung entscheiden, ob ein Fahrzeug in der gewerblichen Fischerei eingesetzt wird.

9. (1) Die zuständige Stelle könnte nach Beratung von den Anforderungen des Übereinkommens oder einzelnen seiner Bestimmungen, deren Anwendung als unmöglich erachtet wird, 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 Einsatzbedingungen der Fischereifahrzeuge besondere und erhebliche Probleme im Zusammenhang mit der Anwendung auftreten.

(2) Im Fall von Ausnahmen gemäß dem vorstehenden Absatz, und soweit es möglich ist, sollte die zuständige Stelle gegebenenfalls Maßnahmen treffen, um die in dem Übereinkommen vorgesehenen Schutzmaßnahmen schrittweise auf diese Gruppen von Fischern und Fischereifahrzeugen auszudehnen.

10. (1) 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 9 (1)* ausgenommen worden sind, und sollte die Gründe für deren Ausnahme angeben, unter Darlegung der jeweiligen Standpunkte der in Betracht kommenden repräsentativen Verbände der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer, insbesondere der repräsentativen Verbände der Fischereifahrzeugeigner und der Fischer, soweit solche bestehen, und unter Angabe aller Maßnahmen, die gegebenenfalls getroffen werden, um den ausgenommenen Gruppen einen gleichwertigen Schutz zu gewähren.

11. Die zuständige Stelle könnte nach Beratung entscheiden, andere als die in dem Übereinkommen festgelegten Maßeinheiten zu verwenden. Im Fall einer solchen Entscheidung sollte die zuständige Stelle in dem ersten Bericht über die Durchführung des Übereinkommens, den sie gemäß Artikel 22 der Verfassung vorlegt, die Gründe für die Entscheidung und etwaige Bemerkungen mitteilen, die sich aus der Beratung ergeben.

12. Jedes Mitglied, das das Übereinkommen ratifiziert, sollte in den folgenden Berichten über die Durchführung des Übereinkommens, die es gemäß Artikel 22 der Verfassung vorzulegen hat, die Maßnahmen angeben, die getroffen worden sind, um die Bestimmungen des Übereinkommens schrittweise auf die ausgenommenen Fischer und Fischereifahrzeuge auszudehnen.

TEIL II. ALLGEMEINE GRUNDSÄTZE

Durchführung

13. Die Mitglieder sollten die Gesetzgebung oder sonstigen Maßnahmen durchführen und durchsetzen, die sie angenommen haben, um ihre Verpflichtungen aus dem Übereinkommen hinsichtlich der ihrer Zuständigkeit unterliegenden Fischer und Fischereifahrzeuge zu erfüllen. Zu den sonstigen Maßnahmen könnten Gesamtarbeitsverträge, gerichtliche Entscheidungen, Schiedssprüche oder sonstige der innerstaatlichen Gesetzgebung und Praxis entsprechende Mittel gehören.

Zuständige Stelle und Koordinierung

14. Die Mitglieder sollten:

- 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 fest-

legen, wobei ihr komplementärer Charakter und die innerstaatlichen Verhältnisse und Gepflogenheiten zu berücksichtigen sind.

*Verantwortlichkeiten der Fischereifahrzeugeigner, der Schiffsführer
und der Fischer*

15. Der Fischereifahrzeugeigner hat die Gesamtverantwortung dafür sicherzustellen, daß der Schiffsführer die erforderlichen Mittel und Einrichtungen erhält, um die Verpflichtungen aus dem Übereinkommen erfüllen zu können.

16. Der Schiffsführer hat die Verantwortung für die Sicherheit der Fischer an Bord und den sicheren Betrieb des Fahrzeugs, insbesondere, aber nicht ausschließlich, in den folgenden Bereichen:

- a) eine Aufsicht, durch die sichergestellt wird, daß die Fischer soweit wie möglich ihre Arbeit unter optimalen Sicherheits- und Gesundheitsbedingungen verrichten;
- b) Führung der Fischer an Bord in einer Weise, die auf Sicherheits- und Gesundheitserwägungen, einschließlich Ermüdung, Rücksicht nimmt;
- c) Förderung der Sensibilisierung für den Arbeitsschutz an Bord des Fahrzeugs durch Ausbildung.

17. Der Schiffsführer sollte vom Fischereifahrzeugeigner nicht daran gehindert werden, alle Entscheidungen zu treffen, die nach dem fachlichen Ermessen des Schiffsführers für die Sicherheit des Fahrzeugs und seine sichere Fahrt, seinen sicheren Betrieb oder die Sicherheit der Fischer an Bord erforderlich sind.

18. Die Fischer sollten die vorgeschriebenen und anwendbaren Arbeitsschutzmaßnahmen befolgen.

TEIL III. MINDESTANFORDERUNGEN FÜR DIE ARBEIT AN BORD VON
FISCHEREIFAHRTZEUGEN

III.1. Mindestalter

19. Personen unter dem Mindestalter sollten nicht an Bord eines Fischereifahrzeugs arbeiten.

20. Zum Zeitpunkt des erstmaligen Inkrafttretens des Übereinkommens beträgt das Mindestalter 16 Jahre.

21. (1) Das Mindestalter könnte 15 Jahre für Personen betragen, die nicht mehr der Schulpflicht unterliegen, wie sie durch die innerstaatliche Gesetzgebung vorgeschrieben ist, und die eine seemännische Berufsausbildung absolvieren.

(2) Personen im Alter von 15 Jahren könnte es in Übereinstimmung mit der innerstaatlichen Gesetzgebung und Praxis auch gestattet werden, leichte Arbeiten während der Schulferien zu verrichten; in diesem Fall sollte ihnen eine Ruhezeit gewährt werden, deren Dauer mindestens der Hälfte jeder Ferienzeit entsprechen sollte.

22. 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.

23. Die Arten von Beschäftigung oder Arbeit, für die *Punkt 22* gilt, sollten nach Beratung bestimmt werden, wobei die betreffenden Risiken und die anwendbaren internationalen Normen berücksichtigt werden sollten.

24. Die zuständige Stelle könnte nach Beratung die Durchführung der in *Punkt 22* 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 vor Aufnahme der Tätigkeit auf See eine grundlegende Sicherheitsausbildung abgeschlossen haben.

III.2. Ärztliche Untersuchung

25. 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.

26. Die zuständige Stelle könnte nach Beratung Ausnahmen von der Anwendung des vorstehenden Punktes zulassen, wobei die Gesundheit und Sicherheit der Fischer, die Größe des Fahrzeugs, die Verfügbarkeit von ärztlicher Hilfe und von Evakuierungsmitteln, die Reisedauer, das Einsatzgebiet, die Art der Fischereitätigkeit und die innerstaatlichen Traditionen berücksichtigt werden sollten.

27. Die Mitglieder sollten eine Gesetzgebung oder sonstige Maßnahmen annehmen, die vorsehen:

- a) die Art der ärztlichen Untersuchungen;
- b) die Form und den Inhalt der ärztlichen Zeugnisse;
- c) daß das ärztliche Zeugnis von einem ordnungsgemäß qualifizierten Arzt oder, im Fall eines Zeugnisses, das ausschließlich das Sehvermögen betrifft, von einer Person ausgestellt werden sollte, die von der zuständigen Stelle zur Ausstellung eines solchen Zeugnisses ermächtigt worden ist. Diese Personen sollten hinsichtlich der ärztlichen Untersuchungsverfahren völlige fachliche Unabhängigkeit genießen und sich nur von ihrem medizinischen Fachurteil leiten lassen;

- d) die Häufigkeit der ärztlichen Untersuchungen und die Gültigkeitsdauer der ärztlichen Zeugnisse;
- e) das Recht auf eine weitere Untersuchung durch einen anderen unabhängigen Arzt 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

28. Die Mitglieder sollten eine Gesetzgebung oder sonstige Maßnahmen annehmen, die die Eigner von Fischereifahrzeugen, die ihre Flagge führen, dazu verpflichten sicherzustellen,

- a) daß ihre Fahrzeuge mit einer für die sichere Fahrt und den sicheren Betrieb des Fahrzeugs erforderlichen Besetzung ausreichend und sicher besetzt sind und einem fähigen Schiffsführer unterstehen; und
- b) daß den 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

29. Die *Punkte 30 bis einschließlich 31* und Anhang I gelten nicht für einen Fischereifahrzeugeigner, der auch allein das Fahrzeug betreibt.

30. Die Mitglieder sollten eine Gesetzgebung oder sonstige Maßnahmen annehmen, wonach Fischer, die auf Fahrzeugen arbeiten, die ihre Flagge führen, im Besitz einer ihnen verständlichen Arbeitsvereinbarung für Fischer sein müssen, die mit den Bestimmungen des Übereinkommens in Einklang steht.

31. Die Mitglieder sollten 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; und
- c) der Mittel für die Beilegung von Streitigkeiten im Zusammenhang mit einer solchen Vereinbarung.

32. Die Mitglieder sollten eine Gesetzgebung oder sonstige Maßnahmen annehmen, durch die die Mindestangaben vorgeschrieben werden, die in die

Arbeitsvereinbarungen für Fischer gemäß den Bestimmungen in Anhang I aufzunehmen sind.

33. Die Arbeitsvereinbarung für Fischer, von der dem Fischer eine Kopie ausgehändigt werden sollte, sollte an Bord mitgeführt werden und dem Fischer und in Übereinstimmung mit der innerstaatlichen Gesetzgebung und Praxis anderen Beteiligten auf Verlangen zugänglich sein.

34. 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.

IV.3. Ausweise, Heimschaffungsrechte und Anwerbungs- und Arbeitsvermittlungsdienste

35. Fischer, die an Bord von Fischereifahrzeugen 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.

IV.4. Bezahlung der Fischer

36. Die Mitglieder sollten nach Beratung eine Gesetzgebung oder sonstige Maßnahmen annehmen, die vorsehen, daß die Fischer monatlich oder in regelmäßigen Zeitabständen zu bezahlen sind. Die zuständige Stelle sollte nach Beratung die Fischer bestimmen, für die diese Bestimmung gelten sollte.

TEIL V. UNTERKUNFT UND VERPFLEGUNG

[**37.** Die Mitglieder sollten eine Gesetzgebung oder sonstige Maßnahmen in bezug auf Unterkunft, Nahrungsmittel und Trinkwasser an Bord für Fischereifahrzeuge annehmen, die ihre Flagge führen.

38. 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 Schlafräume, Meßräume und sonstigen Unterkunftsräume;
- f) die sanitären Einrichtungen, einschließlich Toiletten und Waschgelegenheiten, und die Versorgung mit ausreichendem warmem und kaltem Wasser;
- g) Verfahren für die Behandlung von Beschwerden über unzulängliche Unterkünfte.

39. [Fischereifahrzeuge, für die [Anhang II] gilt, sollten mindestens den darin enthaltenen Normen genügen.

40. 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

41. Die Mitglieder sollten eine Gesetzgebung oder sonstige Maßnahmen annehmen, die vorschreiben:

- 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 zu berücksichtigen sind;
- b) daß die mitgeführte medizinische Ausrüstung und der mitgeführte medizinische 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, einschließlich der erforderlichen Kenntnis der Verwendung der medizinischen Ausrüstung und des medizinischen Bedarfs für das betreffende Fahrzeug, 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, wobei das Einsatzgebiet und die Dauer der Reise zu berücksichtigen sind;

- e) daß Fischer das Recht auf ärztliche Behandlung an Land haben und rechtzeitig an Land gebracht werden sollten, damit sie bei schweren Verletzungen oder Erkrankungen behandelt werden können.

42. 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 Fahrzeugen vergleichbarer Größe gewährleistet werden, die gewöhnlich zu gewerblichen Tätigkeiten verwendet werden.

VI.2. Sicherheit, Gesundheit und Unfallverhütung

43. Jedes Mitglied sollte eine Gesetzgebung oder sonstige Maßnahmen annehmen betreffend:

- a) die Verhütung von Arbeitsunfällen, Berufskrankheiten und arbeitsbezogenen Risiken an Bord von Fischereifahrzeugen, einschließlich der Risikobewertung und des Risikomanagements, der Ausbildung und der Unterweisung der Fischer an Bord;
- b) die Ausbildung von Fischern in der Handhabung der Arten von Fanggerät, die sie verwenden werden, und in der Kenntnis der Fischereitätigkeiten, mit denen sie befaßt sein werden;
- c) die Pflichten der Fischereifahrzeugeigner, der Fischer und sonstiger Beteiligter, wobei die Sicherheit und Gesundheit von Fischern unter 18 Jahren gebührend zu berücksichtigen sind;
- d) die Meldung und Untersuchung von Unfällen an Bord von Fischereifahrzeugen, die seine Flagge führen;
- e) die Einrichtung gemeinsamer Arbeitsschutzausschüsse.

VI.3. Soziale Sicherheit

[**44.** Die Mitglieder sollten sicherstellen, daß Fischer Anspruch auf Schutz durch die Soziale Sicherheit unter Bedingungen haben, die nicht ungünstiger sind als die, die für andere Arbeitnehmer gelten.]

45. Hinsichtlich der Grundsätze der Gleichbehandlung und der Wahrung der Rechte in der Sozialen Sicherheit 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

46. Die Mitglieder sollten 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.

47. Im Fall einer durch einen Arbeitsunfall oder eine Berufskrankheit verursachten Verletzung sollte der Fischer:

- a) Zugang zu einer angemessenen medizinischen Betreuung haben;
- b) eine entsprechende Entschädigung gemäß der innerstaatlichen Gesetzgebung erhalten.

48. Unter Berücksichtigung der Besonderheiten des Fischereisektors könnte der in *Punkt 46* erwähnte Schutz sichergestellt werden durch:

- a) ein System für die Verpflichtungen der Fischereifahrzeugeigner; oder
- b) ein Pflichtversicherungssystem, ein Unfallentschädigungssystem oder sonstige Systeme.

TEIL VII. ZUSÄTZLICHE ANFORDERUNGEN FÜR FAHRZEUGE MIT EINER LÄNGE VON [...] METERN ODER MEHR

- [a) unter Berücksichtigung der Zahl der Fischer an Bord, des Einsatzgebiets und der Dauer der Reise kann ein Mitglied nach Beratung zusätzliche Anforderungen für die betreffenden Fahrzeuge ausschließen;]³

TEIL VIII. EINHALTUNG UND DURCHSETZUNG

49. Die Mitglieder sollten ihre Hoheitsgewalt und Kontrolle über die Fahrzeuge, die ihre Flagge führen, wirksam ausüben, indem sie ein System für die Sicherstellung der Einhaltung der Normen des Übereinkommens einrichten, gegebenenfalls einschließlich Überprüfungen, Meldungen, Überwachung, angemessener Strafen und Abhilfemaßnahmen in Übereinstimmung mit der innerstaatlichen Gesetzgebung.

50. Fischereifahrzeuge, die international eingesetzt werden, sollten verpflichtet sein, sich einer dokumentierten periodischen Überprüfung der Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord zu unterziehen.

³ Der Wortlaut wird vom Amt im Hinblick auf eine Prüfung durch die Konferenz weiter ausgearbeitet.

51. (1) Die zuständige Stelle sollte eine ausreichende Anzahl qualifizierter Inspektoren bestellen, um ihren Verantwortlichkeiten gemäß *Punkt 49* nachzukommen.

(2) Die Mitglieder sollten für die Überprüfung der Lebens- und Arbeitsbedingungen der Fischer an Bord von Fahrzeugen verantwortlich sein, die ihre Flagge führen, gleich ob solche Überprüfungen von öffentlichen Einrichtungen oder von sonstigen zuständigen Stellen durchgeführt werden.

52. (1) Erhält ein Mitglied, das das Übereinkommen ratifiziert hat und dessen Hafen von einem Fischereifahrzeug auf seinem planmäßigen Kurs oder aus betriebstechnischen Gründen angelaufen wird, eine Beschwerde oder Beweismaterial, daß das Fischereifahrzeug nach Inkrafttreten des Übereinkommens nicht dessen Normen entspricht, so könnte es der Regierung des Landes, in dem das Fischereifahrzeug eingetragen ist, einen Bericht mit einer Abschrift an den Generaldirektor des Internationalen Arbeitsamtes übermitteln und die notwendigen Maßnahmen zur Beseitigung aller Bedingungen an Bord treffen, die eindeutig eine Gefahr für die Sicherheit oder Gesundheit darstellen.

(2) Werden solche Maßnahmen getroffen, so sollte das Mitglied hiervon unverzüglich den nächsterreichbaren Vertreter des Flaggenstaats benachrichtigen und ihn ersuchen, wenn möglich persönlich anwesend zu sein. Es sollte das Fischereifahrzeug nicht über Gebühr festhalten oder seine Weiterfahrt verzögern.

(3) Im Sinne dieses Punktes gilt als „Beschwerde“ jede Mitteilung, die von einem Fischer, einer Berufsvereinigung, einem Verband, einer Gewerkschaft oder allgemein jeder Person gemacht wird, die ein Interesse an der Sicherheit des Fahrzeugs hat, insbesondere im Zusammenhang mit etwaigen Gefahren für die Sicherheit oder Gesundheit seiner Fischer.

53. Die Mitglieder sollten das Übereinkommen so anwenden, daß sichergestellt wird, daß die Fischereifahrzeuge, die die Flagge von Staaten führen, die das Übereinkommen nicht ratifiziert haben, nicht günstiger behandelt werden als die Fischereifahrzeuge, 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 Mindestheuer;
 - 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; [neue Bestimmung]
 - k) alle weiteren Angaben, die die innerstaatliche Gesetzgebung gegebenenfalls vorschreibt. [neue Bestimmung]

D. Vorgeschlagene Schlußfolgerungen im Hinblick auf eine Empfehlung

TEIL I. VORAUSSETZUNGEN FÜR DIE ARBEIT AN BORD VON FISCHEREIFAHRZEUGEN

1.1. Schutz Jugendlicher

54. 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, einschließlich 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.

55. 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.

56. 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

57. 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.

58. 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 an Bord gefährden könnte.

Ärztliches Zeugnis

59. Das Zeugnis sollte von einem von der zuständigen Stelle anerkannten Arzt unterzeichnet werden.

Gültigkeitsdauer des ärztlichen Zeugnisses

60. Die Gültigkeitsdauer des ärztlichen Zeugnisses sollte bei Personen unter 21 Jahren höchstens ein Jahr betragen, gerechnet vom Zeitpunkt der Ausstellung.

61. Bei Personen, die das 21. Lebensjahr vollendet haben, sollte die zuständige Stelle die Gültigkeitsdauer des ärztlichen Zeugnisses bestimmen.

62. Läuft die Gültigkeitsdauer eines Zeugnisses während einer Reise ab, so sollte es bis zum Ende der Reise in Kraft bleiben.

Recht auf förmliche Beschwerde

63. 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 Fischereifahrzeugeigner oder zu einem Berufsverband der Fischereifahrzeugeigner oder der Fischer stehen sollten.

Internationale Richtlinien

64. Die zuständigen Stellen sollten die internationalen Richtlinien über die ärztliche Untersuchung und die Zertifizierung von Personen berücksichtigen, die auf See arbeiten, wie die IAA/WHO-Richtlinien für die Durchführung von Tauglichkeitsuntersuchungen für Seeleute vor Aufnahme der Beschäftigung auf See und in regelmäßigen Zeitabständen.

Besondere Maßnahmen

65. 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.

1.3. Befähigung und Ausbildung

66. 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 Koordination; Finanzierung und Ausbildungsnormen; Ausbildungsprogramme, ein-

- schließlich 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

67. Am Ende jeder Reise sollte dem betreffenden Fischer eine Dienstbescheinigung über diese Reise ausgestellt oder eine entsprechende Eintragung in seinem Arbeitsbuch vorgenommen werden.

Besondere Maßnahmen

68. Für Fischer, die vom Geltungsbereich des Übereinkommens ausgenommen 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

69. Die zuständige Stelle sollte ein Verzeichnis des medizinischen Bedarfs, einschließlich Hygieneartikeln für Frauen und diskreter, umweltfreundlicher Entsorgungsmittel, und der medizinischen Ausrüstung aufstellen, die von Fischereifahrzeugen mitzuführen sind und die den betreffenden Risiken entsprechen.

70. 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.

71. Fischer sollten eine Ausbildung in grundlegender Erster Hilfe gemäß der innerstaatlichen Gesetzgebung erhalten, wobei die geltenden internationalen Instrumente berücksichtigt werden sollten.

72. 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

73. 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 Material, Forschungen und Analysen zum Arbeitsschutz vorsehen.

74. 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.

75. 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

76. 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

77. (1) Bei der Festlegung von Methoden und Programmen für die Sicherheit und Gesundheit im Fischereisektor sollten die zuständigen Stellen alle einschlägigen internationalen Leitlinien für Arbeitsschutzmanagementsysteme berücksichtigen, einschließlich der *Leitlinien für Arbeitsschutzmanagementsysteme* des Internationalen Arbeitsamtes.

(2) Risikobeurteilungen im Zusammenhang mit der Fischerei sollten gegebenenfalls unter Beteiligung der Fischer oder ihrer Vertreter durchgeführt werden und sollten umfassen:

- a) Risikobeurteilung und -management;
- b) Ausbildung, unter Berücksichtigung der einschlägigen Bestimmungen von Kapitel III des STCW-F-Übereinkommens;
- c) Unterweisung der Fischer an Bord.

(3) Zur Durchführung der Bestimmungen des Unterabsatzes 2 a) sollten die Mitglieder nach Beratung eine Gesetzgebung oder sonstige Maßnahmen annehmen, die vorschreiben, daß:

- a) alle Fischer regelmäßig und aktiv an der Verbesserung der Sicherheit und Gesundheit mitwirken, indem sie fortlaufend Gefahren ermitteln, Risiken bewerten und durch das Sicherheitsmanagement Maßnahmen gegen die Risiken ergreifen;
- b) ein Arbeitsschutzmanagementsystem eingerichtet wird, das eine Arbeitsschutzpolitik, Bestimmungen für die Beteiligung der Fischer und Bestimmungen für die Organisation, Planung, Verwirklichung und Evaluierung des Systems und Maßnahmen zur Verbesserung des Systems umfassen kann;
- c) ein System eingerichtet wird zu dem Zweck, die Durchführung der Arbeitsschutzpolitik und des Arbeitsschutzprogramms des Fischereifahrzeugeigners oder der zuständigen Organisation zu erleichtern und den Fischern ein Forum für die Einflußnahme auf Sicherheits- und Gesundheitsfragen zu bieten.

(4) Bei der Ausarbeitung der in Unterabsatz 2 a) genannten Bestimmungen sollten die einschlägigen internationalen Instrumente berücksichtigt werden, die sich mit Risikobewertung und -management befassen.

78. 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

79. (1) Die Mitglieder sollten Maßnahmen treffen, um den sozialen Schutz schrittweise auf alle Fischer auszudehnen.

(2) Zu diesem Zweck sollten die Mitglieder auf dem neuesten Stand befindliche Informationen führen über:

- a) den Prozentsatz der erfaßten Fischer;
- b) die gedeckten Fälle; und
- c) die Höhe der Leistungen.

80. 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

81. Jedem Antragsteller sollte das Recht eingeräumt werden, ein Rechtsmittel einzulegen, falls die Leistung abgelehnt oder ihre Art oder ihr Ausmaß strittig wird.

82. Die Mitglieder sollten Schritte unternehmen, um den Schutz ausländischer Fischer sicherzustellen, auch durch den Abschluß entsprechender Vereinbarungen.

TEIL IV. SONSTIGE BESTIMMUNGEN

83. In seiner Eigenschaft als Küstenstaat könnte ein Mitglied bei der Gewährung von Lizenzen für das Fischen in seiner ausschließlichen Wirtschaftszone 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 Quarterräume 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 Quarterräume 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 Quarterräume 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 Quarterräume 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 reingehalten 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 Quarterräume 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 Quarterräumen 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 Quartieräume 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 Beleuchtungsgeräten 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 m² auf Fahrzeuge mit einer Länge von 13,7 m oder mehr, aber unter 19,8 m;
- b) 0,75 m² auf Fahrzeugen mit einer Länge von 19,8 m oder mehr, aber unter 26,8 m;
- c) 0,9 m² auf Fahrzeugen mit einer Länge von 26,8 m oder mehr, aber unter 35,1 m;
- d) 1 m² 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 Verschlußvorrichtung 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 m³ betragen sollte.

59. Die Schlafraumluken 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 möglicher 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 Wascheinrichtungen vorgesehen werden.

68. Die Oberflächen der Tische und Sitzgelegenheiten sollten aus feuchtheftem Stoff, frei von Sprüngen und leicht zu reinigen sein.

69. Wenn immer möglich, sollten die Messräume so geplant, möbliert und ausgestattet werden, daß sie Erholungsgelegenheiten 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 Wasserklosetts sollte einen eigenen Lüftungsabzug besitzen, der, von den anderen Teilen der Quartiere unabhängig, direkt ins Freie mündet.

75. Die sanitäre Ausstattung der Wasserklosetts 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 Trink-

wasserbehälter 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 angemessenen 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 Schlafraum und Wasserklosettbildet; doch sollte diese Bestimmung nicht für ein zwischen zwei Schlafräumen mit einer Gesamtbelegschaft von höchstens vier Personen untergebrachtes Wasserklosettbilden. Sind mehrere Wasserklosetten 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 WOHLNICH
[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.

Die Aussprache in der Plenarsitzung der Konferenz

Der Bericht des Ausschusses für den Fischereisektor wurde von der Konferenz auf der Plenarsitzung am 16. Juni 2004 erörtert und angenommen.

Herr BOUMBOPOULOS (*Technischer Berater des Regierungsvertreters, Griechenland; Berichterstatter des Ausschusses für den Fischereisektor*) legte der Plenarsitzung den Bericht und die dazugehörigen Schlußfolgerungen vor. Er erklärte, sein aufrichtiger Dank gelte den Mitgliedern des Ausschusses für den Fischereisektor, die ihm die ehrenvolle Aufgabe anvertraut hätten, den Bericht über die Tätigkeit des Ausschusses der Internationalen Arbeitskonferenz vorzustellen. Er fühle sich zutiefst geehrt und sei der Auffassung, der Beschluß des Ausschusses sei Ausdruck der Anerkennung der Seeschiffahrtstradition seines Landes, Griechenlands.

Unter Hinweis auf den Bericht des Generaldirektors, *Eine faire Globalisierung: Die Rolle der IAO*, hob er hervor, daß der Fischereisektor eine der Wurzeln der Seeschiffahrt sei. Die Seeschiffahrt sei aus der Perspektive der Entwicklung, der Beschäftigung und des sozialen Zusammenhalts der Vorkämpfer und eines der Pferde, die den Wagen der Globalisierung ziehen.

Der Verwaltungsrat habe im März 2002 auf seiner 283. Tagung beschlossen, einen Gegenstand über eine umfassende Norm, ein Übereinkommen und eine ergänzende Empfehlung, über die Arbeit im Fischereisektor auf die Tagesordnung dieser Tagung der Konferenz zu setzen.

Man sei übereingekommen, daß die neue Norm die sieben vorhandenen IAO-Urkunden in diesem Bereich – fünf Übereinkommen über Mindestalter, ärztliche Untersuchung, Heuervertrag, Unterkünfte und Befähigungszeugnisse sowie zwei Empfehlungen betreffend Berufsausbildung und Arbeitszeit – neufassen würde. Der Grund für diese Neufassung sei der Wunsch, den in den letzten 40 Jahren in diesem Sektor aufgetretenen Veränderungen gerecht zu werden, eine umfassendere Ratifizierung zu erreichen, soweit wie möglich einen größeren Teil der Fischer in aller Welt, insbesondere die auf kleineren Fischereifahrzeugen, zu erfassen, und andere wichtige Probleme wie den Arbeitsschutz anzugehen. Es sei vereinbart worden, daß die Norm Unterschiede bei Fangtätigkeiten, Beschäftigungsvereinbarungen, Entgeltmethoden und anderen Aspekten berücksichtigen würde.

Er erklärte, die Arbeit würde die gleichzeitig von der IAO durchgeführten Tätigkeiten zur Konsolidierung ihrer Normen für Seeleute in einer umfassenden neuen Norm ergänzen. Sie würde ferner zur Verbesserung und Stärkung von IAO-Normen im allgemeinen im Hinblick auf Ergebnisse im Bereich der menschenwürdigen Arbeit beitragen.

Dem von der Konferenz eingesetzten Ausschuß für den Fischereisektor hätten zwei vom Amt ausgearbeitete Berichte sowie im Hinblick auf ein Übereinkommen und eine Empfehlung vorgeschlagene Schlußfolgerungen vorgelegen.

Der Ausschuß habe 20 Sitzungen abgehalten. 210 Änderungsanträge und noch mehr Zusatzanträge sowie Zusatzanträge zu Zusatzanträgen seien eingegangen. Es seien mehrfach Probeabstimmungen durchgeführt worden. Diese hätten sich als wirksames Mittel erwiesen, um ohne förmliche Abstimmung Klarheit über die Haltung des Ausschusses und gute Fortschritte zu erzielen. Der Ausschuß habe allerdings auf seiner 19. Sitzung zwei Abstimmungen durch Namensaufruf durchgeführt. Bei diesen Sitzungen sei der Ausschuß in der Lage gewesen, die meisten, wenn auch nicht alle Punkte der im Hinblick auf ein Übereinkommen und eine Empfehlung vorgeschlagenen Schlußfolgerungen zu erörtern.

Der Ausschuß habe Bestimmungen zu einer Reihe wichtiger Sachfragen angenommen.

Zunächst habe er Bestimmungen angenommen, die einen hohen Deckungsgrad für alle Fischer vorsehen. Die vorhandenen sieben Normen für die Fischerei gälten lediglich für einen kleinen Teil der Fischer in aller Welt. Die vom Ausschuß angenommenen Schlußfolgerungen strebten die Einbeziehung der Mehrzahl aller Fischer an, einschließlich der auf kleinen Fischereifahrzeugen tätigen Personen. Die Norm würde somit einer weitaus größeren Anzahl von Fischern, auch den selbstständig Erwerbstätigen wie denjenigen, die nach dem Fangbeteiligungssystem entlohnt würden, Schutz bieten.

Zweitens biete die Norm ausreichende Flexibilität, um eine umfassende Ratifizierung und Durchführung zu gewährleisten. Eine solche Flexibilität sei insbesondere in Anbetracht der Komplexität des Fischereisektors erforderlich. Der Ausschuß habe versucht, eine solche Flexibilität zu erreichen, ohne den Schutz zu schmälern, der Fischern geboten werde, die auf Schiffen unterschiedlicher Größe arbeiteten bzw. verschiedene Fangtätigkeiten durchführten.

In seiner Rede vor dem Ausschuß habe der Generalsekretär der Konferenz folgendes erklärt: „Kein Fischer darf durch die Maschen des Sicherheitsnetzes des Übereinkommens fallen. Zu diesem Zweck dürfen die Maschen weder so locker sein, daß sie Raum für zahllose Ausnahmen lassen, noch so eng sein, daß die Ratifizierung und Durchsetzung dadurch abgewürgt werden“.

Dies sei dadurch erreicht worden, daß eine Bestimmung vorgesehen werde, der zufolge die zuständige Stelle bestimmte Gruppen von Fischern und Fische-

reifahrzeugen von den Anforderungen des Übereinkommens oder einzelnen seiner Bestimmungen ausnehmen könne, deren Anwendung als unmöglich erachtet werde. Derartige Ausschlüsse könnten jedoch nur nach Beratung mit den entsprechenden repräsentativen Verbänden der Arbeitgeber und Arbeitnehmer, insbesondere den repräsentativen Verbänden der Fischereifahrzeugeigner und der Fischer, vorgenommen werden. Dies trage wirksam zur Stärkung der Dreigliedrigkeit bei der Annahme und Durchführung nationaler Gesetze und Vorschriften für den Fischereisektor bei.

Drittens enthalte die Urkunde Bestimmungen, die den Arbeitsschutz im Fischereisektor behandelten; sie werde somit zur Reduzierung der Anzahl der Unfälle und Todesfälle in diesem Sektor beitragen. Es handele sich um eine wichtige Übereinkunft, da die vorhandenen IAO-Normen für Fischer nicht in ausreichender Weise auf die Frage des Arbeitsschutzes eingingen. Diese neuen Bestimmungen würden diese Frage so behandeln, daß den spezifischen Merkmalen von Fangtätigkeiten Rechnung getragen werde. Ebenso wichtig sei der Vorschlag des Ausschusses, die Urkunde solle Bestimmungen enthalten, die gewährleisten, daß Fischer bei arbeitsbedingten Erkrankungen, Verletzungen oder Todesfälle geschützt wären, sollte ein solcher Fall eintreten.

Schließlich werde vorgeschlagen, daß die Urkunde neue Bestimmungen zur Einhaltung und Durchsetzung enthalten solle. Diese Bestimmungen würden nicht nur die Rolle des Flaggenstaates stärken, da sie auch Interventionen von Hafenstaaten im Zusammenhang mit Bedingungen auf in ihren Häfen einlaufenden Fischereifahrzeugen fördern würden, sofern diese Bedingungen an Bord dieser Fahrzeuge eindeutig eine Gefahr für die Sicherheit und Gesundheit der Fischer darstellen.

Auf der nächsten Tagung der Konferenz müsse noch viel getan werden und die bisher geleistete Arbeit werde selbstverständlich dem Willen dieser Tagung der Konferenz unterliegen.

Was die noch zu erledigende Arbeit betreffe, so habe der Ausschuß beschlossen, die Bestimmungen über die Unterkünfte an Bord von Fischereifahrzeugen an einem zweckmäßigen Mechanismus zu überweisen, der in der Zeit bis zur nächsten Tagung der Konferenz eingerichtet werden soll. Dieses Verfahren würde bewirken, daß dem Ausschuß auf seiner Tagung im Juni 2005 als Diskussionsgrundlage eine Reihe von Vorschlägen vorliegen, die ein ausgewogenes Gleichgewicht zwischen bindenden und nichtbindenden Bestimmungen zu Unterkünften und Verpflegung anstreben.

Aufgrund der begrenzt zur Verfügung stehenden Zeit sei es dem Ausschuß auch nicht möglich gewesen, die Diskussion über die Frage der Arbeitsvereinbarungen von Fischern abzuschließen. Obgleich in dieser Frage erhebliche Fortschritte erzielt worden seien, habe dem Ausschuß nicht genug Zeit zur Verfügung gestanden, um den Anhang über den spezifischen Inhalt derartiger Vereinbarungen zu erörtern. Er werde diese Frage im kommenden Jahr erneut aufgreifen.

Der Ausschuß habe auch nur in begrenztem Umfang über die Frage der Sozialen Sicherheit diskutiert. Der Ausschuß habe es für sinnvoll gehalten, sich die Diskussion über die Soziale Sicherheit für Seeleute auf der im September stattfindenden Vorbereitenden Technischen Seeschiffahrtskonferenz zu nutze zu machen.

Man sei übereingekommen, daß das Amt im Hinblick auf eine Prüfung auf der nächsten Tagung der Konferenz einen neuen Teil VII mit zusätzlichen Anforderungen für Schiffe von bisher nicht festgelegter Länge in Metern (oder mehr) ausarbeiten solle.

Bei der Erörterung dieser vorgeschlagenen Schlußfolgerungen habe sich der Ausschuß mit einem technisch komplexen und heiklen Thema befaßt. Er sei der festen Überzeugung, der Ausschuß habe in den vergangenen zwei Wochen eine sehr gute Grundlage und – in bezug auf manche Teile – eine solide Grundlage für weitere Diskussionen im kommenden Jahr erarbeitet.

Die Leistungen des Ausschusses hätten den Weg für die zweite und entscheidende Aussprache zur selben Zeit im nächsten Jahr bereitet. Der Geist der Dreigliedrigkeit, das große Fachwissen und die engagierte Arbeit hätten es dem Ausschuß erlaubt, sein Ziel zu erreichen. Dieses Ziel sei die Ausarbeitung und Annahme realistischer, moderner, kohärenter und umfassender neuer internationaler Normen über die Arbeit im Fischereisektor, Normen, die für alle Fischer von Nutzen sein würden.

Der Bericht über die Aussprache des Ausschusses sei als Vorbereitung für das nächste Jahr besonders wichtig. Der Bericht sei der Fahrplan, der zeige, was, wie und warum etwas getan worden sei. Die bisher noch nicht erörterten Änderungsanträge würden mit nach Hause genommen. Zwar würden sie nicht in das neue Dokument aufgenommen, sie würden aber bei den Beratungen im nächsten Jahr als Richtschnur dienen.

Der Bericht sei eine ausgezeichnete Darstellung der Arbeit des Ausschusses auf dieser Tagung der Konferenz. Dem Amt schulde man dafür großen Dank. Das Ergebnis wäre ohne die Hilfe und Unterstützung des Amtes nicht möglich gewesen. Frau Cleopatra Doumbia-Henry und ihre Mitarbeiter seien unermüdlich für den Ausschuß tätig gewesen. Er danke ferner dem Rechtsberater, Loïc Picard, sowie Antoinette Juvet-Mir, Brandt Wagner und Dani Appave.

Er danke ausdrücklich Ann Herbert und Norman Jennings, die den Bericht mit großer Sorgfalt und rasch erstellt hätten. Darüber hinaus danke er den Dolmetschern und Übersetzern, welche die Arbeit erleichtert und die Kommunikation ermöglicht hätten. Selbstverständlich hätten viele andere Mitglieder des Sekretariats hart hinter den Kulissen gearbeitet; ohne sie im einzelnen zu nennen, könnten sie der großen Wertschätzung des Ausschusses sicher sein. Sie seien unermüdlich für den Ausschuß – oft bis spät in die Nacht, nachdem die Ausschußmitglieder gegangen waren – tätig gewesen.

Er ersuchte die Internationale Arbeitskonferenz, den Bericht des Ausschusses für den Fischereisektor, die im Hinblick auf ein Übereinkommen und auf eine Empfehlung vorgeschlagenen Schlußfolgerungen und die Entschließung anzunehmen, auf die Tagesordnung der nächsten Tagung der Konferenz einen Gegenstand mit dem Titel „Arbeit im Fischereisektor“ zu setzen.

Er freue sich darauf, die Delegierten auf der nächsten Konferenz wiederzusehen, und hoffe, die Konferenzteilnehmer zuvor auch bei den Olympischen Spielen in Athen anzutreffen.

Frau KARIKARI ANANG (*Arbeitgebervertreterin, Ghana; stellvertretende Vorsitzende (Arbeitgebergruppe) des Ausschusses für den Fischereisektor*) erklärte im Namen der Arbeitgebergruppe, sie habe die Ehre, zu den Schlußfolgerungen der ersten Aussprache über Arbeitsbedingungen im Fischereisektor Stellung zu nehmen. Sie wolle allerdings zuvor im Namen der Arbeitsgruppe Ribeiro Lopes, dem Vorsitzenden des Ausschusses und Minister für Arbeit und Soziale Sicherheit in Portugal, sowie Herrn Mortensen, dem Sprecher der Arbeitnehmer, den Regierungsmitgliedern und Frau Doumbia-Henry und ihren effizienten Mitarbeitern für die geleistete Arbeit danken.

Die Internationale Arbeitskonferenz habe auf ihrer 92. Tagung eine Diskussion über eine Urkunde über die Arbeitsbedingungen im Fischereisektor begonnen, wobei sie sich der Gefährlichkeit vieler Fangtätigkeiten in Entwicklungs- und in Industrieländern und der Tatsache bewußt gewesen sei, daß es fünf Übereinkommen, die nur im geringen Ausmaß ratifiziert worden seien, sowie zwei Empfehlungen gebe. Diese bereits 1920 bzw. 1959 und 1966 angenommenen Urkunden befaßten sich mit ärztlichen Untersuchungen, Heuerverträgen von Fischern, Befähigungsnachweisen, Fragen der Unterkünfte und des Mindestalters und seien von maximal 29 Ländern ratifiziert worden.

Daher müßten alle diese Urkunden aktualisiert werden, um den in den letzten 40 Jahren in diesem Sektor aufgetretenen Veränderungen Rechnung zu tragen, einen höheren Ratifizierungsgrad zu erzielen und die Arbeitsbedingungen eines größeren Teils der Fischer in aller Welt, insbesondere derjenigen, die auf kleineren Schiffen arbeiteten, zu verbessern.

Das Hauptziel der IAO, nämlich die Förderung von Möglichkeiten für Frauen und Männer, eine menschenwürdige und produktive Arbeit in Freiheit zu erhalten, sei bei der Erörterung einer Neufassung dieser vorhandenen Normen und der Möglichkeit der Einführung einer neuen Urkunde, die neue Probleme behandle und für alle Arbeitnehmer gemeinsam mit der Erklärung der IAO über grundlegende Prinzipien und Rechte bei der Arbeit anwendbar wäre, gebührend zu berücksichtigen.

Die Arbeitgebergruppe lege das Schwergewicht insbesondere auf die Frage der Sicherung von Arbeitsplätzen, damit Frauen und Männer eine menschenwürdige und produktive Arbeit erhalten können. Dieses Ziel dürfe nicht gefährdet werden; allerdings müßten auch Unternehmen gerettet werden. Dies sei bei den

Bemühungen wie die Ausarbeitung von Arbeitsnormen oft zweitrangig. Man dürfe jedoch nicht vergessen, daß es Unternehmen sind, die Arbeitsplätze schaffen.

Der Konferenz habe sich die einmalige Gelegenheit geboten, eine umfassende und ratifizierbare Urkunde auszuarbeiten, die der Tatsache Rechnung trage, daß die Fischer auf kleineren Schiffen – mehr als 90 Prozent der Fischer weltweit – keinerlei Schutz hätten. Es seien gerade diese Fischer, deren Arbeitsplätze der Ausschuß retten wolle. Darüber hinaus seien es die Fischer auf größeren Fischereifahrzeugen, die bereits einen gewissen Schutz erreicht hätten, der nicht geschmälert werden dürfe. Eines der wichtigsten Ziele sei daher eine größtmögliche Ratifizierung. Sie stellte die Frage, ob jemand wirklich noch weitere 40 Jahre mit einem niedrigen Ratifikationsstand sehen wollte, wie dies bei den fünf vorhandenen Übereinkommen der Fall gewesen sei. Niemand sei daran interessiert, an Tagungen teilzunehmen und Normen zu entwickeln, die so präskriptiv seien, daß sie aufgrund ihrer mangelnden Umsetzbarkeit keine Anwendung fänden.

Vor diesem Hintergrund sollten die neu auszuarbeitenden Normen entsprechend einer von allen Ausschußmitgliedern zu Beginn ihrer Arbeit getroffenen Vereinbarung ausreichend umfassend und flexibel sein, so daß sie eine Reihe von Fragen behandeln und für die Mehrzahl der Fischer in aller Welt gelten würden. Ferner sollten sie auf Grundsätzen beruhen, die den unterschiedlichen wirtschaftlichen und sozialen Verhältnissen eines jeden Landes und den Unterschieden in den Fischereiflotten Rechnung trügen.

Statistiken über die Beschäftigung im Fischereisektor zeigten die folgende Verteilung der Fischer als Anteil der Fischer weltweit: 82,7 Prozent in Asien, 9,28 Prozent in Afrika und 2,75 Prozent in Südamerika, wobei die restlichen Prozente auf Europa, Nordamerika und die Russische Föderation entfielen.

Über 90 Prozent der Fischer lebten in Entwicklungsländern; dies sei ein weiterer Grund dafür, daß der Ausschuß zur Rettung der Arbeitsplätze der Mehrheit der Fischer in aller Welt in der Tat ein Gleichgewicht anstreben müsse, indem er diesen Fischern einen Mindestschutz gewährt, ohne den den restlichen 10 Prozent bereits zustehenden Schutz zu schmälern. Die Konferenz stehe vor der schwierigen Aufgabe, einen Kompromiß zwischen diesen beiden Welten zu finden, ohne eine zu präskriptive Urkunde zu schaffen, da sonst 90 Prozent der Mitgliedstaaten Ausnahmen beantragen müßten, wenn sie das Übereinkommen ratifizieren wollen.

Die Arbeitgeber dankten den Regierungsvertretern und der Arbeitnehmergruppe für ihre Beiträge. Zwar seien die am Ende der ersten Aussprache vereinbarten Schlußfolgerungen recht umfassend, der Ausschuß habe jedoch die bereits erwähnte einmalige Gelegenheit nicht genutzt. Es gebe einige kritische Punkte, insbesondere die Kategorisierung von Fischereifahrzeugen, die Formulierung einiger zusätzlicher Anforderungen für einige von ihnen und die Festlegung von Ausnahmen für die Mitgliedstaaten, die diese zusätzlichen Anforde-

rungen nicht erfüllen können. Es stelle sich die Frage, ob der Ausschuß zwei Übereinkommen entwickle: eines für die Entwicklungsländer oder die kleineren Boote in der informellen Fischereiindustrie in entwickelten oder Entwicklungsländern, in denen die meisten Fischer tätig seien; und eines für große Fischereifahrzeuge im formellen Sektor der entwickelten Länder.

Sei es nicht das Ziel der IAO, schrittweise den informellen Sektor in den formellen Sektor zu überführen und so sukzessive IAO-Normen auf diesen Sektor anzuwenden?

Die Arbeitgeber seien sich bewußt, daß die derzeitigen Diskussionen über konsolidierte internationale Seearbeitsnormen für Seeleute eine zentrale Bedeutung hätten. Vorhandene Seeschiffahrtornormen seien in erster Linie für Seeleute auf Seeschiffen bestimmt. Die Sprecherin erklärte, diese Konferenz müsse jedoch die Tatsache berücksichtigen, daß die Fischerei eben die Fischerei und die Handelsschiffahrt die Handelsschiffahrt sei, und man beides nicht verwechseln dürfe. Auch seien die Fischer bei der derzeitigen Erörterung der konsolidierten Seearbeitsnormen nicht konsultiert worden, und vom kulturellen Standpunkt aus würden es Fischer nicht begrüßen, mit Seeleuten in einen Topf geworfen zu werden.

Der Vorsitzende müsse für die Vorbereitungen der zweiten Gesprächsrunde im kommenden Jahr Hinweise geben. Es gebe weitere relevante Fragen, z.B. Unterkünfte und Verpflegung an Bord von Fischereifahrzeugen sowie die Soziale Sicherheit, die zum Teil von der Konferenz bei der zweiten Aussprache im kommenden Jahr geprüft oder behandelt werden müßten. Es handle sich um wichtige Themen, die Einfluß auf die Lebensbedingungen von Fischern hätten, und die Arbeitgeber seien der Ansicht, die IAO solle die erforderlichen Mittel zur Einberufung einer dreigliedrigen Sachverständigentagung mobilisieren, damit der Ausschuß in die Lage versetzt werde, seinen Auftrag zu erfüllen, eine umfassende Norm zu schaffen, die ausreichend allgemein und flexibel und nicht präskriptiv sei und die Vielfalt der wirtschaftlichen und sozialen Verhältnisse von Ländern und die Unterschiede der Fischereifloten im Rahmen eines einzigen, umfassend ratifizierten Übereinkommens berücksichtige.

Daher ersuchten die Arbeitgeber die Regierungsvertreter und die Arbeitnehmergruppe, die von ihnen zu vielen dieser Fragen eingenommenen Standpunkte, die für ihre Gruppe von entscheidender Bedeutung seien, erneut zu überdenken, damit die Konferenz im Jahr 2005 die einmalige Gelegenheit nutzen könne und ein allgemeines, flexibles und ratifizierbares Übereinkommen ausarbeite, das alle Fischer weltweit dringend benötigen.

Herr MASEMOLA (*Technischer Berater des Arbeitnehmervertreters, Südafrika*) erklärte, er habe die große Ehre und Freude, für die Arbeitnehmergruppe zum Bericht und den Schlußfolgerungen des Ausschusses für den Fischereisektor Stellung zu nehmen.

Die Arbeitnehmer wollten zunächst allen Teilnehmern, den Mitarbeitern und dem Sekretariat des IAA sowie den Sprechern verschiedener Regierungen, dem Sprecher der Arbeitgeber, und was noch wichtiger sei, dem Vorsitzenden des Ausschusses, für die geleistete Arbeit danken.

Aus den Amtdokumenten sei bereits ersichtlich, daß es 35 Millionen Fischer, überwiegend auf kleinen Fahrzeugen tätige Personen, gebe, die nicht unter die IAO-Übereinkommen für Fischer fielen, und daß es wichtig sei, für sie einen Schutz vorzusehen. Der Fischereisektor sei sehr vielfältig, was die Art der Fahrzeuge, die Art der Fangtätigkeiten der Fischer und die Art und den Status ihrer Beschäftigung bzw. ihrer Beschäftigungsvorkehrungen betreffe. Fischereifahrzeuge umfaßten sehr kleine Schiffe in nationalen Hoheitsgewässern ebenso wie große Fabrikschiffe, die auf hoher See und von ausländischen Häfen aus tätig seien. Dies bedeute, daß einige der größeren Fahrzeuge global tätig seien und es somit einen Zusammenhang mit den Globalisierungsinitiativen der Organisation gebe. Ferner sollte festgehalten werden, daß der wachsende internationale Handel mit Fischereierzeugnissen bedeute, daß die Globalisierungsinitiative der IAO auch Auswirkungen auf die Kleinfischer des Sektors habe. Viele Fischer würden im übrigen nach dem Fangbeteiligungssystem entlohnt und gälten möglicherweise in einigen oder in den meisten Fällen gemäß der innerstaatlichen Gesetzgebung und Praxis nicht als abhängig Beschäftigte.

Die Arbeitnehmergruppe habe sich um die Annahme eines ausgewogenen Übereinkommens bemüht, das den tatsächlichen Verhältnissen im Industriezweig Rechnung trage und andere internationale Urkunden für diesen Sektor ergänze. Dies bedeute, daß ein pauschalisierter Ansatz möglicherweise fehlschlagen würde. Die Arbeitnehmer hätten sich um einen ausgewogenen Ansatz mit einem globalen Geltungsbereich und globaler Reichweite bemüht, der die erforderliche Flexibilität biete, die schrittweise Ausweitung von Normen auf die Kleinfischerei vorsehe und zugleich gewährleiste, daß der durch aktuelle IAO-Urkunden größeren Schiffen gewährte Schutz beibehalten und nicht eingeschränkt werde. Hierzu zählten auch die nach dem Fangbeteiligungssystem entlohnten Fischer, d.h. die Fischer, deren Entgelt aus einem Fanganteil bestehe. Die Arbeitnehmer seien sich auch dessen bewußt, daß eine Reihe geltender IAO-Übereinkommen für Seeleute explizite Klauseln enthielten, die deren Ausweitung auf den Fischereisektor vorsehen. Diese Seeschiffahrtsübereinkommen enthielten wichtige Schutzmechanismen, die gegenwärtig von vielen Fischern in Anspruch genommen würden. Daher müsse auch sichergestellt werden, daß die Annahme des konsolidierten Seearbeitsübereinkommens nicht unbeabsichtigt zu einer Verschlechterung der Arbeitsbedingungen dieser Fischer führe. Die Arbeitnehmergruppe sei auch der Ansicht, die Annahme eines konsolidierten Übereinkommens biete die Möglichkeit, die Normen für Fischer zu aktualisieren und Entwicklungen im Fischereisektor und dynamischen Veränderungen, z.B. technologischen Fortschritten, Rechnung zu tragen.

Der Fischereisektor sei von der IAO formell als gefährliche Industrie bezeichnet worden, und die Bestimmungen über den Arbeitsschutz müßten dies widerspiegeln. Außerdem gebe es Anzeichen dafür, daß es in diesem Sektor ein erhebliches Defizit an menschenwürdiger Arbeit auf kleinen wie auf größeren Fahrzeugen gebe.

Der Frage der illegalen, nicht gemeldeten und unregulierten Fischerei sei große Aufmerksamkeit gewidmet worden, und Instanzen der Vereinten Nationen hätten viele Maßnahmen zur Bekämpfung dieser Form der Fischerei entwickelt. Die Arbeit anderer internationaler Organisationen könnte durch die Annahme von Bestimmungen über die Hafenstaatkontrolle für den Fischereisektor durch die IAO ergänzt werden, da so ein weiteres Instrument zur Bekämpfung der illegalen, nicht gemeldeten und unregulierten Fischerei zur Verfügung stehe. Es sei beachtenswert, daß ein Vertreter der Regierung Frankreichs bei Verhandlungen über einen beim Internationalen Seegerichtshof anhängigen Fischereifall von den „beklagenswerten Verhältnissen von Besatzungsmitgliedern an Bord von beschlagnahmten Schiffen (sprach), wobei die Besatzungsmitglieder oft krank und schlecht ernährt sind und in unhygienischen, der Sklaverei ähnlichen Verhältnissen leben“. So habe sich ein Vertreter der Regierung Frankreichs bei diesen Verhandlungen ausgedrückt.

Weltweit habe es viele andere gemeldete und nicht gemeldete Fälle gegeben. Auf der ersten Sitzung des Ausschusses sei in der Tat berichtet worden, daß zwei Fischer im Dienst zu Tode gekommen seien, und dies habe allen Teilnehmern gezeigt, warum bei diesen Verhandlungen besonders besonnen vorgegangen werden müsse. Die Arbeitnehmergruppe sei daher der Ansicht, daß eine solide Grundlage für die zweite Aussprache geschaffen worden sei, die den tatsächlichen Gegebenheiten in dieser Industrie Rechnung trage und das notwendige Gleichgewicht zwischen Flexibilität und der Beibehaltung geltender Normen sicherstelle.

Intensive Arbeiten seien erforderlich gewesen, um den hohen Erwartungen gerecht zu werden und daher habe man die Behandlung einer Reihe wichtiger Punkte auf die nächste Aussprache verschoben.

Der Schutz durch die Soziale Sicherheit sei ein grundlegender Aspekt des IAO-Mandats und habe mit Recht seinen Niederschlag in der Erklärung von Philadelphia gefunden. Allerdings würden in Artikel 77 der wichtigsten IAO-Urkunde über Soziale Sicherheit, nämlich im Übereinkommen (Nr. 102) über Soziale Sicherheit (Mindestnormen), 1952, „Seefischer“ ausdrücklich ausgeschlossen und dieser Punkt müsse im Fischereiübereinkommen behandelt werden.

Die Behandlung der Bestimmungen über die Unterkünfte sei verschoben worden. Diese Bestimmungen seien technischer Art, und es sei vereinbart worden, das Amt solle einen Mechanismus entwickeln, um sicherzustellen, daß vor der nächsten Tagung der Konferenz Fortschritte erzielt werden. Zur Gewährleistung menschenwürdiger Arbeit für Fischer, die längere Zeit auf See verbrin-

gen, sei die Annahme moderner Unterkunftsnormen von entscheidender Bedeutung.

Dieser Bericht sei das Ergebnis einer schwierigen Tagung mit einer hitzigen, aber offenen Debatte des Ausschusses, und die Arbeitnehmer hofften, die vereinbarten Schlußfolgerungen könnten auf der nächsten Tagung weiterentwickelt werden, damit die hohen Erwartungen, welche die internationale Gemeinschaft in diese Arbeit setze, erfüllt würden. Die Arbeitnehmergruppe wünsche eine hohe Anzahl von Ratifikationen des zu erarbeitenden Übereinkommens, damit an den Arbeitsplätzen und bei der täglichen Arbeit vieler Fischer in aller Welt deutliche Verbesserungen erreicht werden.

Um es anders auszudrücken, die Arbeitnehmer wünschten sichtbare Verbesserungen der Arbeits- und Lebensbedingungen dieser weltweit 35 Millionen Fischer an Bord von Fischereifahrzeugen.

Unter diesem Aspekt empfehle die Arbeitnehmergruppe die Annahme des Berichts, seiner Schlußfolgerungen und der dazugehörigen Entschlüssen. Sie freuten sich auf die Teilnahme an der nächsten Tagung und hofften, daß der Geist der Dreigliedrigkeit, der in den Verhandlungen des Ausschusses zu spüren gewesen sei, weiter bestehe, und daß die nächste Tagung zu einem erfolgreichen Ergebnis führe.

Herr RIBERO LOPES (*Regierungsvertreter, Portugal; Vorsitzender des Ausschusses für den Fischereisektor*) erklärte, er wolle auf dieser Sitzung der Konferenz vor allem hervorheben, daß es für sein Land und für ihn selbst ein großes Privileg gewesen sei, das Amt des Vorsitzenden des Ausschusses für den Fischereisektor auszuüben.

Als der Verwaltungsrat des Internationalen Arbeitsamtes im März 2002 den Beschluß gefaßt habe, die Arbeit im Fischereisektor auf die Tagesordnung der 92. Tagung der Konferenz zu setzen, habe er damit die enorme wirtschaftliche und soziale Bedeutung der Fischerei in vielen Ländern der ganzen Welt anerkannt.

Der Fischereisektor biete einem großen Teil der Weltbevölkerung Arbeit und eine Existenzgrundlage. Er verfüge über eine sehr diverse Struktur, in der es nebeneinander große nationale und multinationale Unternehmen mit hochmodernen Schiffen und Kleinstunternehmen selbständig erwerbstätiger Fischer gebe, die die Fischerei in kleinen traditionellen Fahrzeugen ausübten.

Er erklärte, es sei bekannt, daß auch die Lebens- und Arbeitsbedingungen von Fischern sehr unterschiedlich seien. Viele Fischer verbrächten lange Zeiträume auf See, und für sie sei die Frage der Unterkunft und der Verpflegung an Bord von großer Bedeutung. Gelegentlich würden Fischer in ausländischen Häfen zurückgelassen, wenn der Eigentümer des Fahrzeuges in Konkurs gehe oder einfach untertauche. In anderen Fällen würden Fischer von den Behörden im Ausland wegen rechtswidriger Fischerei in Haft genommen, wofür die Fischer selbst keine Verantwortung trügen. Mitunter seien Fischer Opfer ille-

galer Anwerbungsmethoden, und sie würden zur Unterzeichnung von Verträgen gezwungen, deren Bedingungen schlechter seien als das, was ihnen vorher versprochen worden sei. Die Fischerei sei eine Tätigkeit, die zu zahlreichen Unfällen führe. Dies sei auf die mit der Seeschifffahrt verbundenen Gefahren, den Einsatz von Fanggeräten und die Ermüdung durch lange Arbeitszeiten zurückzuführen. Darüber hinaus seien traditionelle Aufsichtsmethoden auf Probleme bei der Kontrolle und Gewährleistung der Einhaltung von Arbeitsbedingungen, insbesondere im Bereich der Sicherheit und Gesundheit von Fischern, gestoßen.

Aufgrund dieser und anderer Aspekte sei es so wichtig und schwierig, die Arbeit im Fischereisektor zu regeln.

Gegenwärtig gebe es sieben normensetzende Urkunden der IAO, die sich ausdrücklich auf den Fischereisektor beziehen. Das Mandat des Ausschusses sehe die Ausarbeitung umfassender Normen, namentlich eines Übereinkommens und einer ergänzender Empfehlung, vor. Dies erfordere die Prüfung aller derzeit vorhandener Urkunden sowie anderer darin nicht behandelter Fragen, insbesondere Anwerbung und Heimschaffung von Fischern, medizinische Betreuung an Bord, Arbeitsschutz und Soziale Sicherheit.

Der Ausschuß habe sich mit diesen Tätigkeiten und der einschlägigen Urkunden anderer VN-Organen, insbesondere der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO) und der Ernährungs- und Landwirtschaftsorganisation (FAO), befaßt, um Widersprüche oder eine Duplizierung der Normen der verschiedenen Institutionen zu vermeiden.

Es gebe verschiedene normensetzende Urkunden der IMO, die sich auf die Fischerei beziehen, insbesondere für die Rettung von Menschenleben auf See, die Versicherung von Fischereifahrzeugen und die Ausbildung von Fischern. Die FAO hingegen habe einen Verhaltenskodex für verantwortungsvolle Fischerei angenommen, gemäß dem alle Tätigkeiten im Fischereisektor in sicheren, gesunden und gerechten Verhältnissen durchgeführt werden sollten.

Neben der Arbeitgebergruppe und der Arbeitnehmergruppe hätten sich 88 Regierungsvertreter an der Arbeit des Ausschusses beteiligt. Viele von ihnen gehörten regionalen Gruppierungen an. Der Berichterstatter des Ausschusses, Herr Boumbopoulos, der Regierungsvertreter Griechenlands, habe einen ausführlichen Bericht über die im Ausschuß abgehaltenen Diskussionen und die Schlußfolgerungen des Ausschusses vorgelegt. Darüber hinaus hätten Karikari Anang, die stellvertretende Vorsitzende (Arbeitgebergruppe), und Sand Mortensen, der stellvertretende Vorsitzende (Arbeitnehmergruppe) aus Sicht ihrer Gruppe Kommentare zur Arbeit des Ausschusses abgegeben. Diese Erläuterungen seien eine ausgezeichnete Einführung in die Berichte des Ausschusses.

Die vorgeschlagenen Schlußfolgerungen und die vorgeschlagene Entschliebung, deren Ziel es sei, die Frage der Arbeit im Fischereisektor auf die Tagesordnung der nächsten Tagung der Konferenz zu setzen, und die hoffentlich ange-

nommen würden, sollten den Ausschuß in die Lage versetzen, im kommenden Jahr die bereits begonnenen Arbeiten im Hinblick auf die Ausarbeitung eines neuen Übereinkommens und einer ergänzenden Empfehlung über Arbeit im Fischereisektor fortzusetzen.

Der Ausschuß sei sich der Tatsache bewußt, daß die Konferenz auf ihrer Tagung im Jahr 2005 sehr komplexe und strittigen Fragen erörtern und lösen müsse, insbesondere die zusätzlichen Bestimmungen für Fischereifahrzeuge von größerer Länge und die Unterkünfte an Bord. Er sei zuversichtlich, daß die Verhandlungen zwischen den Gruppen der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer und den Regierungsvertretern auch weiterhin in einem konstruktiven Klima stattfinden würden und daß es möglich sein werde, ein neues Übereinkommen anzunehmen, das zweckmäßig und ausreichend flexibel sei, um die Arbeit von Fischern auf allen zu kommerziellen Zwecken betriebenen Fahrzeugen zu regeln und vielen Mitgliedern die Ratifizierung zu ermöglichen.

Abschließend dankte er allen, die die Arbeit des Ausschusses für den Fischereisektor unterstützt hatten, so auch den Vorsitzenden der Arbeitgebergruppe und der Arbeitnehmergruppe, die mit ihm zusammengearbeitet und zu gegebener Zeit Ratschläge erteilt hätten, die ihm bei der Leitung der Arbeit des Ausschusses von großen Nutzen gewesen seien. Der Berichterstatter und der Redaktionsausschuß hätten bei der Ausarbeitung des Berichts und der Schlußfolgerungen hervorragende Arbeit geleistet; Herr Picard, der Rechtsberater, habe dem Ausschuß geholfen, schwierige und komplexe rechtliche Probleme bei der Abfassung einiger Schlußfolgerungen zu lösen. Der Vorstand und das Sekretariat hätten den Ausschuß und ihm unermüdlich Informationen und Ratschläge erteilt, und dies sei für die Arbeit des Ausschusses von großem Nutzen gewesen. Darüber hinaus habe das Sekretariat den Ausschuß bei der Ausarbeitung und Übersetzung von Dokumenten unterstützt; diese seien ausnahmslos rechtzeitig vorgelegt worden und hätten immer eine hohe Qualität aufgewiesen. Er dankte über Frau Doumbia-Henry, der Leiterin der Hauptabteilung Tätigkeiten nach Sektoren, allen Beteiligten für ihre Unterstützung.

Abschließend dankte er den Ausschußmitgliedern sowie den Arbeitgeber-, Arbeitnehmer- und Regierungsvertretern für ihre Arbeit, ihren Eifer, ihren Bereitschaft zur Zusammenarbeit und die Kompetenz, die alle unter Beweis gestellt hatten.

Der PRÄSIDENT eröffnete die allgemeine Aussprache über den Bericht des Ausschusses für den Fischereisektor.

Herr PENDER (*Technischer Berater des Regierungsvertreters und stellvertretender Delegierter, Irland*), dankte im Namen der Europäischen Union dem Ausschuß für seine Bemühungen, Fortschritte bei der Neufassung der sieben IAO-Urkunden über Arbeitsbedingungen im Fischereisektor zu erzielen.

Insbesondere dankte er Ribeiro Lopes, dem Vorsitzenden, und den beiden stellvertretenden Vorsitzenden der Sozialpartner, Peter Mortensen (Arbeitneh-

mer) und Rose Karikari Anang (Arbeitgeber), für die auf der zweiwöchigen Tagung des Ausschusses geleistete Arbeit.

Ferner dankte er Cleopatra Doumbia-Henry und den anderen IAA-Bediensteten, die den Ausschuß bei seinen Beratungen unterstützt und beraten hätten. Er zollte den Dolmetschern Anerkennung für ihre Geduld und Ausdauer. Außerdem dankte er seinen Kollegen von der Europäischen Union sowie seinen Kollegen aus den teilnehmenden Mitgliedstaaten in aller Welt.

Der Ausschuß habe auf seiner zweiwöchigen Tagung große Fortschritte erzielt, und es sei eine Einigung über wesentliche Teile des Textes erzielt worden. Einige Punkte, z.B. die im vorgeschlagenen Anhang II aufgeführten Punkte zu Unterkünften auf Fischereifahrzeugen würden erst auf der Tagung der Konferenz im kommenden Jahr eingehend erörtert werden.

Die Sozialpartner seien unterschiedlicher Auffassung in bezug auf die weitere Diskussion über die Anwendung der Normen auf Fischereifahrzeuge, die eine bestimmte Größe überschreiten. Die umfassende Norm werde auf der Konferenz im kommenden Jahr weiter erörtert, und er hoffe, daß ein erfolgreicher Abschluß die Lebens- und Arbeitsbedingungen von Fischern in aller Welt verbessern werde.

Herr POTTER (*Arbeitgeberdelegierter, Vereinigte Staaten*) präsentierte die Kommentare von Tammy French, der Vize-Präsidentin der American Seafoods Company, die die Arbeitgeber der Vereinigten Staaten bei der Aussprache über die Fischerei beraten hatte und wegen Arbeits- und Familienpflichten leider nicht an der Plenarsitzung teilnehmen konnte. Sie habe wortwörtlich folgendes gesagt:

Wenn ich auf unsere dreigliedrigen Diskussionen und Verhandlungen für die Normensetzung im Fischereisektor zurückblicke, muß ich mir die Frage stellen: Waren wir alle im selben Boot?

Die Arbeitgebergruppe hat bei ihrer Arbeit folgende allgemeine Grundsätze zugrundegelegt:

Zunächst sollten Mindestarbeitsnormen zum Schutz der größten Anzahl von Fischern in aller Welt ausgearbeitet werden, wobei die tatsächlichen sozialen und wirtschaftlichen Verhältnisse von Fischern in Industrie- und Entwicklungsländern zu berücksichtigen sind.

Zweitens sollte eine Urkunde ausgearbeitet werden, die ausreichend flexibel ist, um eine möglichst umfassende Ratifizierung zu ermöglichen, und die insbesondere auf die große Mehrheit der Fischer auf kleineren Fahrzeugen eingeht, denen zur Zeit kein oder nur ein geringer Schutz im Bereich der Sicherheit und Gesundheit gewährt wird, was u.a. darauf zurückzuführen ist, daß der politische oder wirtschaftliche Einfluß bzw. staatliche Mittel fehlen.

Drittens sollte sichergestellt werden, daß bereits in der innerstaatlichen Gesetzgebung und Praxis vorhandene höhere Normen für Fischer, die auf größeren

Fischereifahrzeugen und/oder in entwickelten Ländern beschäftigt werden, nicht unterlaufen werden.

Eine klare Mehrheit der Regierungsvertreter äußerte sich zustimmend zur Strategie der Arbeitgeber in bezug auf die Ausarbeitung des Übereinkommens und lehnte die erste Initiative der Arbeitnehmervertreter ab, zunächst das Konzept eines mehrschichtigen Übereinkommens mit getrennten Bestimmungen für Fischer einzuführen, die an Bord von Fahrzeugen unterschiedlicher Länge arbeiten, und zweitens das Fischereiübereinkommen an eine Urkunde zu binden, die sich noch im Entwicklungsstadium befindet und mit den Arbeitsbedingungen von Seeleuten befaßt.

Nach der Festlegung der Eckwerte haben die Arbeitgeber darauf hingearbeitet, den Amtstext so abzuändern, daß die übermäßig präskriptiven Anforderungen gestrichen werden, welche vermutlich die Ursache für den geringen Ratifikationsstand früherer Fischereiübereinkommen in den letzten 40 Jahren waren.

Zuweilen wurde das Ziel, „Mindestnormen“ zu setzen, offenbar außer Acht gelassen, z.B. bei der Forderung nach ärztlichen Bescheinigungen. Obgleich es sich hierbei um eine lobenswerte Idee zum Schutz der Fischer und eine Strategie des strategischen Risikomanagements für Arbeitgeber handelt, dürfte diese Forderung angesichts der Kosten derartiger Untersuchungen und der fehlenden ärztlichen Dienste in vielen unzureichend versorgten Gebieten der Welt unpraktisch sein.

Die mit der Arbeit in der Fischereiindustrie verbundenen inhärenten Risiken und Gefahren können nicht geleugnet werden, und es kann sich als unhaltbar erweisen, sich gegen ärztliche Bescheinigungen, Arbeitsvereinbarungen in Sprachen, die allen Fischern an Bord verständlich sind, obligatorische Ruhezeiten usw. auszusprechen. Dennoch würde man die Gelegenheit zu einer dramatischen Verbesserung der Verhältnisse der Mehrzahl der Fischer in aller Welt verstreichen lassen, sollte unsere Arbeit zur Schaffung eines in weiten Kreisen akzeptierbaren Übereinkommens in rigiden dogmatischen Idealen stecken bleiben, die eine Durchführung und Ratifizierung verhindern.

Auf der letzten dreigliedrigen Sitzung unserer Tagung führten die Arbeitnehmervertreter noch einmal das Konzept der Klassifizierung der Fahrzeuge nach Länge ein. Zu unserer Überraschung erklärten sich die Regierungen im Gegensatz zu ihrem früher geäußerten Standpunkt ausnahmslos damit einverstanden, diese Änderung auf der Tagung im Jahr 2005 zu behandeln.

Im Hinblick auf die nächste Tagung möchte ich die dreigliedrige Mitgliedschaft eindringlich auffordern, bereits zu einem frühen Zeitpunkt der Konferenz eine Position zur Frage des grundlegenden Geltungsbereichs des Übereinkommens einzunehmen. Diese grundlegenden Prinzipien bilden die Grundlage für Beschlüsse und Verhandlungen, die unsere Arbeit zu einem gemeinsamen Ziel führen.

Da es keine weiteren Wortmeldungen gab, erklärte der Präsident, die Konferenz solle zur Annahme des Ausschlußberichtes (Absätze 1 bis 789) übergehen. Wenn es keine Einwände gebe, gehe er davon aus, daß der Bericht angenommen sei.

(Der Bericht – Absätze 1 bis 789 – wurde angenommen.)

Er fuhr dann mit der Annahme der vorgeschlagenen Schlußfolgerungen über den Fischereisektor fort.

(Die Schlußfolgerungen – Absätze 1 bis 83 – wurden angenommen.)

Er stellte dann die Frage, ob er, wenn es keine Einwände gebe, davon ausgehen könne, daß die Schlußfolgerungen über die Fischerei angenommen seien.

(Die Schlußfolgerungen wurden angenommen.) Er ging dann zur Annahme des Berichts insgesamt über.

(Der Bericht wurde insgesamt angenommen.)

Entschließung, auf die Tagesordnung der nächsten ordentlichen Tagung der Konferenz einen Punkt mit dem Titel „Arbeit im Fischereisektor“ zu setzen.

Der Präsident fuhr fort mit der Annahme der Entschließung, auf die Tagesordnung der nächsten ordentlichen Tagung der Konferenz einen Punkt mit dem Titel „Arbeit im Fischereisektor“ zu setzen. Er stellte die Frage, ob er, wenn es keine Einwände gebe, davon ausgehen könne, daß die Entschließung angenommen sei.

(Die Entschließung wurde angenommen.)

Er erklärte, daß die Behandlung des Berichts des Ausschusses für den Fischereisektor nun abgeschlossen sei und dankte dem Ausschuß, dem Vorstand, den Mitgliedern sowie dem Sekretariat und den Mitarbeitern herzlich für die ausgezeichnete Arbeit.

KAPITEL II

VORGESCHLAGENE TEXTE

Nachstehend folgen die Entwürfe eines Übereinkommens und einer Empfehlung über die Arbeit im Fischereisektor. Diese Texte beruhen auf den von der Internationalen Arbeitskonferenz auf ihrer 92. Tagung nach der ersten Beratung angenommenen Schlußfolgerungen (im folgenden „die Schlußfolgerungen“).

In den vorgeschlagenen Urkunden sind eine Reihe von redaktionellen Änderungen vorgenommen worden, um sie klarer zu gestalten, um Übereinstimmung zwischen den Fassungen in den verschiedenen Sprachen herzustellen und um einzelne Bestimmungen einander anzugleichen.

Das Amt weist darauf hin, daß der Ausschuß für den Fischereisektor auf der 92. Tagung der Konferenz nicht alle vorgeschlagenen Schlußfolgerungen im Hinblick auf ein Übereinkommen und eine Empfehlung behandelt hat, die in *Bericht V(2), Arbeitsbedingungen im Fischereisektor: Die Auffassungen der Mitgliedsgruppen* enthalten waren. Dies gilt für: Teil V. Unterkunft und Verpflegung; die Bestimmungen über die Soziale Sicherheit; Anhang I: Arbeitsvereinbarung für Fischer; D. Vorgeschlagene Schlußfolgerungen im Hinblick auf eine Empfehlung; und Anhang II: Unterkünfte an Bord von Fischereifahrzeugen. Außerdem wurden bestimmte Texte von der Konferenz in eckige Klammern gesetzt. Der Ausschuß wollte entweder die Erörterung dieser Texte im späteren Verlauf seiner Sitzungen wieder aufnehmen, war aber aus zeitlichen Gründen dazu nicht in der Lage, oder er stellte ihre Behandlung bis zur nächsten Tagung der Konferenz zurück.

Der Ausschuß kam bei der Prüfung und Annahme der Schlußfolgerungen über die Arbeit im Fischereisektor überein, daß das Amt dafür sorgen sollte, daß eine Konsultation über Teil V und Anhang II, die beide die Unterkünfte an Bord von Fischereifahrzeugen betreffen, durch einen geeigneten Mechanismus zwischen dem Schluß der 92. Tagung der Konferenz und ihrer nächsten Tagung stattfinden sollte. Dieser Konsultation sollten alle einschlägigen Informationen vorliegen, einschließlich des Inhalts der verschiedenen Änderungsanträge zu Teil V und Anhang II, die auf der 92. Tagung vorgelegt, aber nicht behandelt worden waren.

Auf seiner 290. Tagung (Juni 2004) kam der Verwaltungsrat überein, daß das IAA vom 13. bis 17. Dezember 2004 eine Dreigliedrige Sachverständigentagung über den Fischereisektor abhalten sollte. Aufgabe der Sachverständi-

gentagung, der sechs Regierungssachverständige⁴, sechs Arbeitgebersachverständige und sechs Arbeitnehmersachverständige angehören werden, wird es sein, die Bestimmungen über die Unterkünfte zu überprüfen und zu formulieren und alle sonstigen anhängigen Fragen zu behandeln, die vom Konferenzausschuß für den Fischereisektor ermittelt worden sind.

Der Ausschuß kam auch überein, daß das Amt im Übereinkommen einen neuen Teil über „Zusätzliche Anforderungen für Fahrzeuge mit einer Länge von [...] Metern oder mehr“ ausarbeiten sollte, um den spezifischen Bedürfnissen von Fischern, die auf größeren Fahrzeugen arbeiten, Rechnung zu tragen. Die Größe der Fahrzeuge, für die diese Anforderungen gelten würden, ist noch nicht beschlossen worden. Für das Amt wäre es daher sehr nützlich, wenn die Antworten auf diesen Bericht auf diese Angelegenheit eingehen würden.

Das Amt weist darauf hin, daß es in mehreren Artikeln des Übereinkommensentwurfs die Formulierung „Fischereifahrzeuge, die internationale Reisen unternehmen“ verwendet hat. Damit soll auf diejenigen Fahrzeuge Bezug genommen werden, die jeweils längere Zeit auf See bleiben und die bei Fischereitätigkeiten in den Gewässern anderer Staaten eingesetzt werden oder die Häfen anderer Staaten anlaufen. Viele Aspekte der Bedingungen dieser Fischer sind denen der Seeleute vergleichbar (z.B. die Notwendigkeit der Heimschaffung, wenn sie in einem ausländischen Hafen zurückgelassen werden, die Notwendigkeit eines Ausweises, der den Landgang sowie die Durchreise und den Schiffwechsel von Fischern erleichtern würde, die Notwendigkeit stärkerer Durchsetzungs- und Erfüllungsmaßnahmen in Anbetracht der Tatsache, daß die zuständigen Stellen entfernungsbedingt keine unmittelbare Aufsicht ausüben können). Die Regierungen werden gebeten zu prüfen, ob „Fischereifahrzeuge, die internationale Reisen unternehmen“ ausreichend klar ist oder ob eine Definition oder vielleicht eine andere Formulierung erforderlich ist.

Entwurf eines Übereinkommens

PRÄAMBEL

(Punkt 3 der Schlußfolgerungen)

Das Amt hat einen Standard-Präambeltext verfaßt, der Punkt 3 der Schlußfolgerungen beinhaltet. Die Präambel enthält Verweise auf die *Erklärung der IAO über grundlegende Prinzipien und Rechte bei der Arbeit und ihre Folgemaßnahmen*, auf zwei der bedeutendsten Übereinkommen der IAO über Arbeits-

⁴ Die folgenden Regierungen werden eingeladen werden, Sachverständige zu entsenden: Chile, Japan, Kanada, Norwegen, Spanien und Südafrika. Die folgenden Regierungen werden auf einer Reserveliste stehen: Dänemark, Deutschland, Frankreich, Indien, Namibia, Portugal, Russische Föderation, Thailand, Vereinigte Staaten und Vereinigtes Königreich.

schutz und auf die aktuellen sieben Normen der IAO (fünf Übereinkommen und zwei Empfehlungen) über den Fischereisektor, die neugefaßt werden. Die Präambel lenkt die Aufmerksamkeit auch auf die Auswirkungen der Globalisierung auf den Sektor und auf die Ziele, die die neuen Normen der IAO erreichen sollen. Am Schluß der Präambel wird festgestellt, daß das Übereinkommen als Übereinkommen über die Arbeit in der Fischerei, 2005, bezeichnet wird.

TEIL I. BEGRIFFSBESTIMMUNGEN UND GELTUNGSBEREICH

BEGRIFFSBESTIMMUNGEN

Artikel 1

(Punkt 5 der Schlußfolgerungen)

Das Amt stellt fest, daß Unterabsatz a) bestimmt, daß „der Ausdruck „gewerbliche Fischerei“ alle Fischereitätigkeiten [bedeutet], einschließlich Fischereitätigkeiten auf Flüssen und Binnengewässern, mit Ausnahme der Subsistenzfischerei und der Freizeitfischerei“. Der Ausdruck „Binnengewässer“ wird hier in seiner engsten Bedeutung verwendet (d.h. Seen, Kanäle), aber nicht im Sinne von „inneren Gewässern“ wie im Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen⁵. Siehe auch die Erörterung von „Binnengewässern“ unter Artikel 3.

In Punkt 5, Buchstabe e) der Schlußfolgerungen (nunmehr Artikel 1, Unterabsatz e)) stehen die Worte „und Personen an Land, die Arbeit an Bord eines Fischereifahrzeugs durchführen“ weiterhin in eckigen Klammern. Die Regierungen werden um Stellungnahme dazu gebeten, ob diese Personen von der Definition der „Fischer“ ausgenommen werden sollten und für welche Gruppe von Personen die Ausnahme gelten würde. Siehe auch die Absätze 132 bis 175 dieses Berichts.

⁵ Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen, Artikel 8: „*Innere Gewässer* 1. Soweit in Teil IV nichts anderes bestimmt ist, gehören die landwärts der Basislinie des Küstenmeers gelegenen Gewässer zu den inneren Gewässern des Staates. 2. Wo die Festlegung einer geraden Basislinie nach der in Artikel 7 bezeichneten Methode dazu führt, daß Gebiete, die vorher nicht als innere Gewässer galten, in diese einbezogen werden, besteht in solchen Gewässern das in diesem Übereinkommen vorgesehene Recht der friedlichen Durchfahrt.“

GELTUNGSBEREICH

*Artikel 2 bis 5**(Punkte 6 bis 12 der Schlußfolgerungen)*

Das Amt hat Punkt 7 der Schlußfolgerungen aus Teil I. Begriffsbestimmungen und Geltungsbereich, in Teil II. Allgemeine Grundsätze, des Übereinkommens verlagert, da dies seines Erachtens ein geeigneterer Ort ist. Die Bestimmung erscheint nunmehr als zweiter Absatz von Artikel 6.

Punkt 9 der Schlußfolgerungen (nunmehr Artikel 3) ist umformuliert worden, um dem Hinweis in dem einleitenden Teil Rechnung zu tragen, der die Ausnahme von Anforderungen vorgesehen hatte, „deren Anwendung als unmöglich erachtet wird“, und dem Satzteil in Buchstabe b), der Ausnahmen vorgesehen hatte, „wenn in bezug auf diese Gruppen in Anbetracht der besonderen Dienstbedingungen der Fischer oder Einsatzbedingungen der Fischereifahrzeuge erhebliche Probleme im Zusammenhang mit der Anwendung auftreten“. Durch die Umformulierung des Textes unter Einbeziehung der ursprünglich in Buchstabe b) enthaltenen Formulierung in den einleitenden Teil ist der Artikel vereinfacht worden.

Das Amt möchte auch auf die Notwendigkeit hinweisen, für Übereinstimmung zwischen Artikel 3, der, was die Ausnahmen angeht, für das gesamte Übereinkommen oder spezifische Bestimmungen des Übereinkommens gilt, und den in Punkt 26 (nunmehr Artikel 10 Absatz 2) und Punkt 29 (nunmehr Artikel 16) enthaltenen spezifischen Ausnahmen zu sorgen. Es müßte ferner sichergestellt werden, daß Bestimmungen, die allgemeine Grundsätze enthalten (z.B. Geltungsbereich, Begriffsbestimmungen und Schlußbestimmungen), solchen Ausnahmen nicht unterliegen.

Punkt 12 der Schlußfolgerungen ist unmittelbar nach dem in Punkt 10 enthaltenen Text eingefügt worden, um die Reihenfolge der Berichterstattungserfordernisse umzustellen. Er erscheint nunmehr als Absatz 2 von Artikel 4.

Punkt 11 der Schlußfolgerungen (nunmehr Artikel 5) betrifft die Maßeinheiten, die von einer zuständigen Stelle bei der Festlegung verwendet werden können, auf welche Fahrzeuge bestimmte Teile oder Bestimmungen des Übereinkommens angewendet werden sollen. Diese Bestimmung muß im Zusammenhang mit den Definitionen der Begriffe „Brutto-Raumgehalt“ und „Länge“ gelesen werden, die nunmehr in den Unterabsätzen j) und k) von Artikel 1 enthalten sind. Ob ein solcher Artikel erforderlich ist oder nicht, wird jedoch davon abhängen, wie die 93. Tagung der Konferenz die Frage der zusätzlichen Anforderungen für größere Fischereifahrzeuge zu behandeln beschließt.

TEIL II. ALLGEMEINE GRUNDSÄTZE

*Artikel 6 bis 8**(Punkte 13 bis 18 der Schlußfolgerungen)*

Wie oben erwähnt, ist die Bestimmung in Punkt 7 der Schlußfolgerungen nach Punkt 13 eingefügt worden. Sie bildet nunmehr den zweiten Absatz von Artikel 6.

TEIL III. MINDESTANFORDERUNGEN FÜR DIE ARBEIT AN BORD VON
FISCHEREIFAHRZEUGEN*Artikel 9**(Punkte 19 bis 24 der Schlußfolgerungen)*

Der Ausschuß erörterte die Frage, ob die Punkte 19 bis 24 der Schlußfolgerungen (nunmehr Artikel 9) mit dem Übereinkommen (Nr. 138) über das Mindestalter, 1973, in Einklang stehen (siehe Absätze 338 bis 390 dieses Berichts). Das Amt hat die Bestimmungen des Artikels 9 des Übereinkommensentwurfs überprüft und ist der Auffassung, daß einige davon, insbesondere die Absätze 3 und 6, die Bestimmungen des Übereinkommens Nr. 138 unter Weglassung bestimmter wichtiger Punkte paraphrasieren. Das Amt möchte die Regierungen auf die Folgen aufmerksam machen, die das Vorhandensein von Bestimmungen, die ein und denselben Gegenstand betreffen, nämlich die Kinderarbeit, und sehr unterschiedlich formuliert sind, hinsichtlich der Anwendung der ratifizierten Übereinkommen haben könnte, insbesondere im Fall der grundlegenden Übereinkommen. Diesbezüglich dürfte ein ausdrücklicher Verweis auf die Bestimmungen des Übereinkommens Nr. 138 es ermöglichen, eine Schwächung der in den allgemeinen Übereinkommen vorgesehenen Verpflichtungen zu vermeiden. Dem Amt ist an Stellungnahmen hierzu gelegen, schlägt aber im derzeitigen Stadium keine redaktionelle Änderung vor.

TEIL IV. DIENSTBEDINGUNGEN

*Artikel 13 bis 17**(Punkte 29 bis 34 der Schlußfolgerungen)*

Punkt 29 der Schlußfolgerungen (nunmehr Artikel 16) ist verlagert worden und erscheint nunmehr als letzter Artikel unter „Arbeitsvereinbarungen für Fischer“, da er eine Ausnahme von den allgemeinen einschlägigen Anforderungen vorsieht.

Die Punkte 30 und 32 der Schlußfolgerungen sind zusammengelegt worden und erscheinen nunmehr als Artikel 13. Dies dient der Straffung des Textes.

Das Amt erinnert daran, daß Anhang I auf Artikel 6 des Übereinkommens (Nr. 114) über den Heuervertrag der Fischer, 1959, beruht, mit einigen Zusätzen.

Artikel 18

(Punkt 35 der Schlußfolgerungen)

Punkt 35, Buchstabe a) der Schlußfolgerungen (nunmehr Artikel 18, Unterabsatz a)), der die Ausweise betrifft, ist in eckigen Klammern belassen worden (siehe die Absätze 552 bis 582 dieses Berichts). Die Regierungen werden gebeten anzugeben, ob Fischer, für die Artikel 18 gilt, im Besitz eines Ausweises sein sollten.

TEIL V. UNTERKUNFT UND VERPFLEGUNG

Artikel 20 bis 23 und Anhang II

(Punkte 37 bis 40 der Schlußfolgerungen und Anhang II)

Die Punkte 37 bis 40 der Schlußfolgerungen (nunmehr Artikel 20 bis 23) sind in eckigen Klammern belassen worden. Zusätzliche eckige Klammern umschließen Punkt 39 (nunmehr Artikel 22) und die Worte „Anhang II“ in diesem Punkt. Was Teil V und den Anhang II: Unterkünfte an Bord von Fischereifahrzeugen angeht, so verweist das Amt auf die Erörterung dieser Frage in den Absätzen 600 bis 609 dieses Berichts.

Das Amt weist darauf hin, daß Anhang II nahezu vollständig auf den Anforderungen beruht, die in dem vorhandenen Übereinkommen (Nr. 126) über die Quartierräume auf Fischereifahrzeugen, 1966, enthalten sind.

Die Aufmerksamkeit wird insbesondere auf Punkt 39 der Schlußfolgerungen (nunmehr Artikel 22) und auf den Wortlaut von Anhang II gelenkt. Der Ausschuß für den Fischereisektor kam u.a. überein, daß das Amt, wie in der Einleitung erwähnt, dafür sorgen soll, daß der Konsultation über Teil V und Anhang II, die im Rahmen eines geeigneten Mechanismus zwischen dem Schluß der 92. Tagung der Konferenz und ihrer nächsten Tagung stattfinden würde, alle einschlägigen Informationen vorliegen, einschließlich des Inhalts der verschiedenen Änderungsanträge zu Teil V und Anhang II, die auf der 92. Tagung vorgelegt, aber nicht behandelt worden waren. Damit würden dem Ausschuß im Juni 2005 als Diskussionsgrundlage eine Reihe von Vorschlägen vorliegen, mit denen ein ausgewogenes Verhältnis zwischen den verbindlichen und nicht verbindlichen Bestimmungen über Unterkunft und Verpflegung in Teil V und Anhang II angestrebt würde (siehe die Absätze 608 und 609 dieses Berichts).

Das Amt hat Anhang II unverändert gelassen. Daher greift das Wort „sollte“ in keiner Weise dem Status vor, der diesem Anhang gegeben werden müßte.

Was den vorliegenden Bericht angeht, so wird darauf hingewiesen, daß es für das Amt sehr wichtig ist, Stellungnahmen zu dem derzeitigen die Unterkünfte betreffenden Text zu erhalten. Diesbezüglich wäre es sehr nützlich, wenn die Mitgliedstaaten Hinweise dazu liefern könnten, wie ein ausgewogenes Verhältnis zwischen den verbindlichen Bestimmungen, die in Anhang II aufgenommen werden könnten, und den nicht verbindlichen Bestimmungen, die als Teil der Empfehlung aufgenommen werden könnten, hergestellt werden soll. Dies würde die Arbeit der Dreigliedrigen Sachverständigentagung über den Fischereisektor, die, wie in der Einleitung erwähnt, im Dezember 2004 tagen wird, erheblich erleichtern.

TEIL VI. GESUNDHEITSSCHUTZ, MEDIZINISCHE BETREUUNG UND SOZIALE SICHERHEIT

Artikel 24

(Punkt 41 der Schlußfolgerungen)

In Artikel 24, Unterabsatz c) (zuvor Punkt 41 c) der Schlußfolgerungen) sind die Worte „einschließlich der erforderlichen Kenntnis der Verwendung“ durch „und die die erforderlichen Kenntnisse zur Verwendung ... besitzt“ ersetzt worden.

Artikel 26

(Punkt 43 der Schlußfolgerungen)

Hinsichtlich Punkt 43, Buchstabe e) (nunmehr Artikel 26, Unterabsatz e) wäre es nach Auffassung des Amtes nützlich, zu erwägen anzugeben, ob die gemeinsamen Ausschüsse an Bord der Fahrzeuge, an Land oder an beiden Orten tagen sollen.

Artikel 27

(Punkt 44 der Schlußfolgerungen)

Punkt 44 der Schlußfolgerungen (nunmehr Artikel 27) steht weiterhin in eckigen Klammern, da der Ausschuß für den Fischereisektor übereingekommen war, daß es am besten wäre, die Behandlung des Schutzes durch die Soziale Sicherheit bis 2005 zurückzustellen, weil: 1) der Gegenstand sehr komplex sei und viele Delegationen auf der gegenwärtigen Tagung nicht über den erforderlichen Sachverstand verfügten, und 2) die Vorbereitende technische Seeschiffahrtskonferenz im September 2004 die Frage des Schutzes von Seeleuten

durch die Soziale Sicherheit ausgiebig erörtern würde und der Ausschuß von diesen Beratungen profitieren könnte (siehe die Absätze 678 bis 694 dieses Berichts). Für die Dreigliedrige Sachverständigentagung im Dezember wäre es auch hilfreich, wenn die Regierungen angeben könnten, ob a) bestimmte Gruppen von Fischern das gleiche Niveau des sozialen Schutzes genießen wie Seeleute und, wenn ja, welche und b) ob diesbezüglich zweiseitige Übereinkünfte mit anderen Ländern bestehen.

TEIL VII. ZUSÄTZLICHE ANFORDERUNGEN FÜR FAHRZEUGE MIT EINER LÄNGE VON [...] METERN ODER MEHR

Artikel 30

Der Ausschuß für den Fischereisektor hat die Frage der zusätzlichen Anforderungen für größere Fischereifahrzeuge ausgiebig erörtert (siehe die Absätze 721 bis 745 dieses Berichts). Nach einer Debatte über diese Frage und einer Abstimmung durch Namensaufruf wurde beschlossen, daß das Amt einen neuen Teil, Teil VII. Zusätzliche Anforderungen für Fahrzeuge mit einer Länge von [...] Metern oder mehr, im Hinblick auf eine Prüfung durch die Konferenz ausarbeiten sollte. Ferner wurde beschlossen, daß unter diesem Teil der folgende Text erscheinen sollte:

Unter Berücksichtigung der Zahl der Fischer an Bord, des Einsatzgebiets und der Dauer der Reise kann ein Mitglied nach Beratung zusätzliche Anforderungen für die betreffenden Fahrzeuge ausschließen.

Wie in der Einleitung zu diesem Bericht erwähnt, wäre es sehr nützlich, wenn die Regierungen in ihren Antworten ihre Auffassungen dazu äußerten, was in solche Anforderungen aufgenommen werden sollte und auf welche Fahrzeuggrößen sie gegebenenfalls Anwendung finden sollten.

TEIL VIII. EINHALTUNG UND DURCHSETZUNG

Artikel 32

(Punkt 50 der Schlußfolgerungen)

Die Worte „international eingesetzt werden“ sind durch „internationale Reisen unternehmen“ ersetzt worden, um die Übereinstimmung mit anderen Artikeln des Übereinkommens sicherzustellen.

Entwurf einer Empfehlung

Mit Ausnahme der nachstehend beschriebenen Bestimmungen ist der Text inhaltlich der gleiche wie der Text der vorgeschlagenen Schlußfolgerungen im Hinblick auf eine Empfehlung, den das Amt in *Bericht V(2), Arbeitsbedingun-*

gen im Fischereisektor: Die Auffassungen der Mitgliedsgruppen, den es für die 92. Tagung der Konferenz ausgearbeitet hat, vorgelegt hat.

PRÄAMBEL

Das Amt hat einen Text ausgearbeitet, der auf die Notwendigkeit verweist, die beiden bestehenden IAO-Empfehlungen, die sich eigens mit dem Fischereisektor befassen, neuzufassen, der feststellt, daß die Empfehlung das [vorgeschlagene] Übereinkommen über die Arbeit im Fischereisektor ergänzt und der darlegt, daß die Empfehlung als Empfehlung betreffend die Arbeit in der Fischerei, 2005, bezeichnet wird.

Absatz 16

(Punkt 69 der Schlußfolgerungen)

Der Ausschuß für den Fischereisektor prüfte einen Änderungsantrag zu den vorgeschlagenen Schlußfolgerungen im Hinblick auf ein Übereinkommen, der den medizinischen Bedarf für weibliche Fischer betraf. Man kam überein, daß diese Änderung in Punkt 69 der vorgeschlagenen Schlußfolgerungen im Hinblick auf eine Empfehlung zum Ausdruck kommen sollte. Diese Bestimmung kommt nunmehr in Absatz 16 zum Ausdruck.

Absatz 24

(Punkt 77 der Schlußfolgerungen)

Der Ausschuß für den Fischereisektor prüfte einen Änderungsantrag zu den vorgeschlagenen Schlußfolgerungen im Hinblick auf ein Übereinkommen, der sich u.a. mit Risikobeurteilung und -management befaßte (siehe die Absätze 647 bis 677 dieses Berichts). Der Ausschuß stimmte der Änderung zu, übernahm sie jedoch in die Empfehlung. Punkt 77 der Schlußfolgerungen erscheint nunmehr in Absatz 24.

Entwurf eines Übereinkommens über die Arbeit im Fischereisektor

Die Allgemeine Konferenz der Internationalen Arbeitsorganisation, die vom Verwaltungsrat des Internationalen Arbeitsamtes nach Genf einberufen wurde und am 31. Mai 2005 zu ihrer dreiundneunzigsten Tagung zusammengetreten ist, erkennt an, daß die Globalisierung tiefgreifende Auswirkungen auf den Fischereisektor gehabt hat, verweist auf die von der Internationalen Arbeitskonferenz auf ihrer 86. Tagung (1998) angenommene Erklärung der IAO über grundlegende Prinzipien und Rechte bei der Arbeit,

verweist auf die einschlägigen Urkunden der Internationalen Arbeitsorganisation, insbesondere das Übereinkommen und die Empfehlung über den Arbeitsschutz, 1981, und das Übereinkommen und die Empfehlung über die betriebsärztlichen Dienste, 1985,

berücksichtigt die Notwendigkeit, die von der Internationalen Arbeitskonferenz angenommenen sieben internationalen Normen, die ausdrücklich den Fischereisektor betreffen, neuzufassen, nämlich die Empfehlung betreffend die Arbeitszeit (Fischerei), 1920, das Übereinkommen über das Mindestalter (Fischer), 1959, das Übereinkommen über die ärztliche Untersuchung (Fischer), 1959, das Übereinkommen über den Heuervertrag der Fischer, 1959, das Übereinkommen über die Befähigungsnachweise der Fischer, 1966, das Übereinkommen über die Quartierräume auf Fischereifahrzeugen, 1966, und die Empfehlung betreffend die berufliche Ausbildung (Fischer), 1966, um diese Urkunden auf den neuesten Stand zu bringen und um einen größeren Teil der Fischer der Welt zu erreichen, insbesondere diejenigen, die an Bord von kleineren Fahrzeugen arbeiten,

stellt fest, daß das Ziel dieser internationalen Normen 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 Verpflegung; Gesundheitsschutz, medizinische Betreuung und Soziale Sicherheit,

hat beschlossen, verschiedene Anträge anzunehmen betreffend die Arbeit im Fischereisektor, eine Frage, die den ... Gegenstand ihrer Tagesordnung bildet, und

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

Die Konferenz nimmt heute, am ... Juni 2005, das folgende Übereinkommen an, das als Übereinkommen über die Arbeit in der Fischerei, 2005, bezeichnet wird.

TEIL I. BEGRIFFSBESTIMMUNGEN UND GELTUNGSBEREICH

BEGRIFFSBESTIMMUNGEN

Artikel 1

Im Sinne des Übereinkommens:

- a) bedeutet der Ausdruck „gewerbliche Fischerei“ alle Fischereitätigkeiten, einschließlich Fischereitätigkeiten auf Flüssen und Binnengewässern, mit Ausnahme der Subsistenzfischerei und der Freizeitfischerei;
- b) bedeutet der Ausdruck „zuständige Stelle“ den Minister, die Regierungsstelle oder eine andere Stelle mit der Befugnis, Vorschriften, Anordnungen

- oder sonstige Weisungen mit bindender Wirkung bezüglich des Gegenstands der betreffenden Bestimmung zu erlassen;
- c) 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 Fischereifahrzeugeigner 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;
 - d) bedeutet der Ausdruck „Fischereifahrzeugeigner“ den Eigner des Fischereifahrzeugs oder jede andere Organisation oder Person, die vom Eigner oder von der anderen Organisation oder Person die Verantwortung für den Betrieb des Schiffes übernommen hat und die sich mit der Übernahme dieser Verantwortung bereit erklärt hat, die Aufgaben und Pflichten zu erfüllen, die den Fischereifahrzeugeignern gemäß dem Übereinkommen auferlegt werden;
 - e) bedeutet der Ausdruck „Fischer“ alle Personen, die an Bord eines Fischereifahrzeugs in irgendeiner Eigenschaft beschäftigt oder angeheuert sind oder eine Tätigkeit ausführen, einschließlich der an Bord arbeitenden Personen, die auf der Grundlage einer Fangbeteiligung entlohnt werden; ausgenommen sind Lotsen, Marinepersonal, andere Personen im ständigen Staatsdienst [und Personen an Land, die Arbeit an Bord eines Fischereifahrzeugs durchführen];
 - f) bedeutet der Ausdruck „Arbeitsvereinbarung für Fischer“ einen Arbeitsvertrag, einen Heuervertrag oder eine andere ähnliche Vereinbarung und jeden anderen Vertrag, der die Lebens- und Arbeitsbedingungen eines Fischers an Bord eines Fahrzeugs regelt;
 - g) 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;
 - h) bedeutet der Ausdruck „neues Fischereifahrzeug“ ein Fischereifahrzeug, für das:
 - i) zum oder nach dem Zeitpunkt des Inkrafttretens des Übereinkommens der Bau- oder Umbauftrag erteilt wird; oder
 - ii) der Bau- oder Umbauftrag vor dem Zeitpunkt des Inkrafttretens des Übereinkommens erteilt worden ist und das frühestens drei Jahre nach diesem Zeitpunkt geliefert wird; oder
 - iii) falls kein Bauauftrag vorliegt, zum oder nach dem Zeitpunkt des Inkrafttretens des Übereinkommens:
 - der Kiel gelegt wird, oder

- der für ein bestimmtes Fahrzeug erkennbare Bau begonnen wird, oder
 - die Montage von mindestens [50 Tonnen] oder 1 Prozent des geschätzten Gesamtbedarfs an Baumaterial begonnen hat, je nachdem, welcher Wert kleiner ist;
- i) bedeutet der Ausdruck „vorhandenes Fahrzeug“ ein Fahrzeug, das kein neues Fischereifahrzeug ist;
- j) 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;
- k) ist der Ausdruck „Länge“ zu verstehen als 96 Prozent der Gesamtlänge, gemessen in einer Wasserlinie in Höhe von 85 Prozent der geringsten Seitenhöhe oberhalb der Oberkante des Kiels, bzw., wenn der folgende Wert größer ist, als die Länge von der Vorkante des Vorstevens bis zur Drehachse des Ruderschafts in dieser Wasserlinie. Bei Schiffen mit Kielfall hat die Wasserlinie, in der diese Länge gemessen wird, parallel zur Konstruktionswasserlinie zu verlaufen;
- l) 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;
- m) bedeutet der Ausdruck „Schiffsführer“ die Person, der die Befehlsgewalt über ein Fischereifahrzeug übertragen ist.

GELTUNGSBEREICH

Artikel 2

1. Soweit nichts anderes bestimmt wird, gilt das Übereinkommen für alle Fischer und alle Fischereifahrzeuge, die in der gewerblichen Fischerei eingesetzt werden.

2. Im Zweifelsfall hat die zuständige Stelle nach Beratung zu entscheiden, ob ein Fahrzeug in der gewerblichen Fischerei eingesetzt wird.

Artikel 3

1. Die zuständige Stelle kann nach Beratung von den Anforderungen des Übereinkommens oder einzelnen seiner Bestimmungen, deren Anwendung in Anbetracht der besonderen Dienstbedingungen der Fischer oder Einsatzbedingungen der Fischereifahrzeuge besondere und erhebliche Probleme aufwirft, ausnehmen:

- a) Fischereifahrzeuge, die bei Fischereitätigkeiten in Flüssen und Binnengewässern eingesetzt werden; und
- b) begrenzte Gruppen von Fischern oder Fischereifahrzeugen.

2. Im Fall von Ausnahmen gemäß dem vorstehenden Absatz, und soweit es möglich ist, hat die zuständige Stelle gegebenenfalls Maßnahmen zu treffen, um die in dem Übereinkommen vorgesehenen Schutzmaßnahmen schrittweise auf diese Gruppen von Fischern und Fischereifahrzeugen auszudehnen.

Artikel 4

1. Jedes Mitglied, das das Übereinkommen ratifiziert, hat in seinem ersten Bericht über die Durchführung des Übereinkommens, den es gemäß Artikel 22 der Verfassung der Internationalen Arbeitsorganisation vorzulegen hat:

- a) die Gruppen von Fischern oder Fischereifahrzeugen anzugeben, die gegebenenfalls gemäß Artikel 3 Absatz 1 ausgenommen worden sind;
- b) die Gründe für deren Ausnahme anzugeben, unter Darlegung der jeweiligen Standpunkte der in Betracht kommenden repräsentativen Verbände der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer, insbesondere der repräsentativen Verbände der Fischereifahrzeugeigner und der Fischer, soweit solche bestehen; und
- c) alle Maßnahmen anzugeben, die getroffen werden, um den ausgenommenen Gruppen einen gleichwertigen Schutz zu gewähren.

2. Jedes Mitglied hat in den folgenden Berichten, die es gemäß Artikel 22 der Verfassung vorzulegen hat, die Maßnahmen anzugeben, die getroffen worden sind, um die Bestimmungen des Übereinkommens schrittweise auf die ausgenommenen Fischer und Fischereifahrzeuge auszudehnen.

Artikel 5

Die zuständige Stelle kann nach Beratung entscheiden, andere als die in dem Übereinkommen festgelegten Maßeinheiten zu verwenden, und hat in dem ersten Bericht, der gemäß Artikel 22 der Verfassung vorgelegt wird, die Gründe für die Entscheidung und etwaige Bemerkungen mitzuteilen, die sich aus der Beratung ergeben.

TEIL II. ALLGEMEINE GRUNDSÄTZE

DURCHFÜHRUNG

Artikel 6

1. Jedes Mitglied hat die Gesetzgebung oder sonstigen Maßnahmen durchzuführen, die es angenommen hat, um seine Verpflichtungen aus dem Übereinkommen hinsichtlich der seiner Zuständigkeit unterliegenden Fischer

und Fischereifahrzeuge zu erfüllen. Zu den sonstigen Maßnahmen können Gesamtarbeitsverträge, gerichtliche Entscheidungen, Schiedssprüche oder sonstige der innerstaatlichen Gesetzgebung und Praxis entsprechende Mittel gehören.

2. Keine Bestimmung dieses Übereinkommens hat ein Gesetz, einen Schiedsspruch, ein Gewohnheitsrecht oder irgendeine Vereinbarung zwischen Fischereifahrzeugeignern und Fischern zu berühren, die günstigere Bedingungen oder Regelungen als die in diesem Übereinkommen vorgesehenen gewährleisten.

ZUSTÄNDIGE STELLE UND KOORDINIERUNG

Artikel 7

Jedes Mitglied hat:

- a) die zuständige Stelle oder zuständigen Stellen zu bezeichnen; und
- b) Mechanismen für die Koordinierung zwischen den für den Fischereisektor zuständigen Stellen je nach den Umständen auf der innerstaatlichen und örtlichen Ebene einzurichten und deren Aufgaben und Zuständigkeiten festzulegen, wobei ihr komplementärer Charakter und die innerstaatlichen Verhältnisse und Gepflogenheiten zu berücksichtigen sind.

VERANTWORTLICHKEITEN DER FISCHEREIFAHRZEUGEIGNER, DER SCHIFFSFÜHRER UND DER FISCHER

Artikel 8

1. Der Fischereifahrzeugeigner hat die Gesamtverantwortung dafür sicherzustellen, daß der Schiffsführer die erforderlichen Mittel und Einrichtungen erhält, um die Verpflichtungen aus dem Übereinkommen erfüllen zu können.

2. Der Schiffsführer hat die Verantwortung für die Sicherheit der Fischer an Bord und den sicheren Betrieb des Fahrzeugs, insbesondere, aber nicht ausschließlich, in den folgenden Bereichen:

- a) eine Aufsicht, durch die sichergestellt wird, daß die Fischer soweit wie möglich ihre Arbeit unter optimalen Sicherheits- und Gesundheitsbedingungen verrichten;
- b) Führung der Fischer an Bord in einer Weise, die auf Sicherheit und Gesundheit, einschließlich Ermüdung, Rücksicht nimmt;
- c) Förderung der Sensibilisierung für den Arbeitsschutz an Bord des Fahrzeugs durch Ausbildung.

3. Der Schiffsführer darf vom Fischereifahrzeugeigner nicht daran gehindert werden, alle Entscheidungen zu treffen, die nach dem fachlichen Ermessen

des Schiffsführers für die Sicherheit des Fahrzeugs und seine sichere Fahrt, seinen sicheren Betrieb oder die Sicherheit der Fischer an Bord erforderlich sind.

4. Die Fischer haben die vorgeschriebenen und anwendbaren Arbeitsschutzmaßnahmen zu befolgen.

TEIL III. MINDESTANFORDERUNGEN FÜR DIE ARBEIT AN BORD VON FISCHEREIFAHRZEUGEN

MINDESTALTER

Artikel 9

1. Personen unter dem Mindestalter dürfen nicht an Bord eines Fischereifahrzeugs arbeiten.

2. Zum Zeitpunkt des erstmaligen Inkrafttretens des Übereinkommens beträgt das Mindestalter 16 Jahre.

3. a) Das Mindestalter kann 15 Jahre für Personen betragen, die nicht mehr der Schulpflicht unterliegen, wie sie durch die innerstaatliche Gesetzgebung vorgeschrieben ist, und die eine seemännische Berufsausbildung absolvieren.

b) Personen im Alter von 15 Jahren kann es in Übereinstimmung mit der innerstaatlichen Gesetzgebung und Praxis auch gestattet werden, leichte Arbeiten während der Schulferien zu verrichten; in diesem Fall ist ihnen eine Ruhezeit zu gewähren, deren Dauer mindestens der Hälfte jeder Ferienzeit zu entsprechen hat.

4. 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, darf 18 Jahre nicht unterschreiten.

5. Die Arten von Beschäftigung oder Arbeit, für die Absatz 4 gilt, sind nach Beratung zu bestimmen, wobei die betreffenden Risiken und die anwendbaren internationalen Normen zu berücksichtigen sind.

6. Die zuständige Stelle kann nach Beratung die Durchführung der in Absatz 4 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 vor Aufnahme der Tätigkeit auf See eine grundlegende Sicherheitsausbildung abgeschlossen haben.

ÄRZTLICHE UNTERSUCHUNG

Artikel 10

1. Personen dürfen 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.

2. Die zuständige Stelle kann nach Beratung Ausnahmen von der Anwendung des vorstehenden Absatzes zulassen, wobei die Gesundheit und Sicherheit der Fischer, die Größe des Fahrzeugs, die Verfügbarkeit von ärztlicher Hilfe und von Evakuierungsmitteln, die Reisedauer, das Einsatzgebiet, die Art der Fischereitätigkeit und die innerstaatlichen Traditionen zu berücksichtigen sind.

Artikel 11

Jedes Mitglied hat eine Gesetzgebung oder sonstige Maßnahmen anzunehmen, die vorsehen:

- a) die Art der ärztlichen Untersuchungen;
- b) die Form und den Inhalt der ärztlichen Zeugnisse;
- c) daß das ärztliche Zeugnis von einem ordnungsgemäß qualifizierten Arzt oder, im Fall eines Zeugnisses, das ausschließlich das Sehvermögen betrifft, von einer Person auszustellen ist, die von der zuständigen Stelle zur Ausstellung eines solchen Zeugnisses ermächtigt worden ist; diese Personen haben hinsichtlich der ärztlichen Untersuchungsverfahren völlige fachliche Unabhängigkeit zu genießen und sich nur von ihrem medizinischen Fachurteil leiten zu lassen;
- d) die Häufigkeit der ärztlichen Untersuchungen und die Gültigkeitsdauer der ärztlichen Zeugnisse;
- e) das Recht auf eine weitere Untersuchung durch einen anderen unabhängigen Arzt für den Fall, daß einer Person ein Zeugnis verweigert worden ist oder daß Einschränkungen der Arbeit verfügt worden sind, die sie verrichten darf; und
- f) sonstige in Frage kommende Anforderungen.

TEIL IV. DIENSTBEDINGUNGEN

BEMANNUNG UND RUHEZEITEN

Artikel 12

Jedes Mitglied hat eine Gesetzgebung oder sonstige Maßnahmen anzunehmen, die die Eigner von Fischereifahrzeugen, die seine Flagge führen, dazu verpflichten sicherzustellen,

- a) daß ihre Fahrzeuge mit einer für die sichere Fahrt und den sicheren Betrieb des Fahrzeugs erforderlichen Besatzung ausreichend und sicher bemannt sind und einem fähigen Schiffsführer unterstehen; und
- b) daß den Fischern ausreichend häufige und lange Ruhepausen gewährt werden, damit sie ihre Arbeit sicher und gesund verrichten können.

ARBEITSVEREINBARUNGEN FÜR FISCHER UND VERZEICHNIS DER
PERSONEN AN BORD

Artikel 13

Jedes Mitglied hat eine Gesetzgebung oder sonstige Maßnahmen anzunehmen:

- a) durch die vorgeschrieben wird, daß Fischer, die auf Fahrzeugen arbeiten, die seine Flagge führen, im Besitz einer ihnen verständlichen Arbeitsvereinbarung für Fischer sein müssen, die mit den Bestimmungen des Übereinkommens in Einklang steht;
- b) durch die die Mindestangaben vorgeschrieben werden, die in die Arbeitsvereinbarungen für Fischer gemäß den Bestimmungen in Anhang I aufzunehmen sind.

Artikel 14

Jedes Mitglied hat eine Gesetzgebung oder sonstige Maßnahmen anzunehmen 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; und
- c) der Mittel für die Beilegung von Streitigkeiten im Zusammenhang mit einer solchen Vereinbarung.

Artikel 15

Die Arbeitsvereinbarung für Fischer, von der dem Fischer eine Kopie auszuhändigen ist, ist an Bord mitzuführen und hat dem Fischer und in Übereinstimmung mit der innerstaatlichen Gesetzgebung und Praxis anderen Beteiligten auf Verlangen zugänglich zu sein.

Artikel 16

Die Artikel 13 bis einschließlich 15 und Anhang I gelten nicht für einen Fischereifahrzeugeigner, der auch allein das Fahrzeug betreibt.

Artikel 17

Jedes Fischereifahrzeug hat ein Verzeichnis der an Bord befindlichen Fischer mitzuführen, von dem eine Kopie den in Frage kommenden Personen an Land vor oder kurz nach dem Auslaufen des Fahrzeugs zu übermitteln ist.

AUSWEISE, HEIMSCHAFFUNGSRECHTE UND ANWERBUNGS- UND
ARBEITSVERMITTLUNGSDIENSTE

Artikel 18

Fischer, die an Bord von Fischereifahrzeugen arbeiten, die internationale Reisen unternehmen, dürfen 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.

BEZAHLUNG DER FISCHER

Artikel 19

Jedes Mitglied hat nach Beratung eine Gesetzgebung oder sonstige Maßnahmen anzunehmen, die vorsehen, daß die Fischer monatlich oder in regelmäßigen Zeitabständen zu bezahlen sind. Die zuständige Stelle hat nach Beratung die Fischer zu bestimmen, für die diese Bestimmung zu gelten hat.

TEIL V. UNTERKUNFT UND VERPFLEGUNG

Artikel 20

[Jedes Mitglied hat eine Gesetzgebung oder sonstige Maßnahmen in bezug auf Unterkunft, Nahrungsmittel und Trinkwasser an Bord für Fischereifahrzeuge anzunehmen, die seine Flagge führen.

Artikel 21

Jedes Mitglied hat eine Gesetzgebung oder sonstige Maßnahmen anzunehmen, die vorschreiben, daß die Unterkünfte an Bord von Fischereifahrzeugen, die seine 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 müssen. Diese Maßnahmen haben gegebenenfalls insbesondere die folgenden Fragen zu behandeln:

- 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 Schlafräume, Meßräume und sonstigen Unterkunftsräume;
- f) die sanitären Einrichtungen, einschließlich Toiletten und Waschgelegenheiten, und die Versorgung mit ausreichendem warmem und kaltem Wasser;
- g) Verfahren für die Behandlung von Beschwerden über unzulängliche Unterkünfte.

Artikel 22

[Fischereifahrzeuge, für die [Anhang II] gilt, haben mindestens den darin enthaltenen Normen zu genügen.]

Artikel 23

Die an Bord von Fischereifahrzeugen mitgeführten und ausgegebenen Nahrungsmittel müssen im Hinblick auf die Verwendung des Fahrzeugs nach Quantität, Nährwert und Qualität geeignet sein, und das Trinkwasser muß von ausreichender Quantität und Qualität sein.]

TEIL VI. GESUNDHEITSSCHUTZ, MEDIZINISCHE BETREUUNG UND SOZIALE SICHERHEIT

MEDIZINISCHE BETREUUNG

Artikel 24

Jedes Mitglied hat eine Gesetzgebung oder sonstige Maßnahmen anzunehmen, die vorschreiben:

- a) daß Fischereifahrzeuge eine im Hinblick auf die Verwendung des Fahrzeugs geeignete medizinische Ausrüstung und geeigneten medizinischen Bedarf mitzuführen haben, wobei die Zahl der Fischer an Bord, das Einsatzgebiet und die Dauer der Reise zu berücksichtigen sind;
- b) daß die mitgeführte medizinische Ausrüstung und der mitgeführte medizinische Bedarf von Anleitungen oder sonstigen Informationen in einer

- Sprache und einem Format begleitet sein müssen, die von den betreffenden Fischern verstanden werden;
- c) daß Fischereifahrzeuge mindestens eine Person mitführen müssen, die in Erster Hilfe und anderen Formen der medizinischen Betreuung qualifiziert oder ausgebildet ist und die die erforderlichen Kenntnisse zur Verwendung der medizinischen Ausrüstung und des medizinischen Bedarfs für das betreffende Fahrzeug besitzt, 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 müssen, die ärztliche Beratung erteilen können, wobei das Einsatzgebiet und die Dauer der Reise zu berücksichtigen sind;
 - e) daß Fischer das Recht auf ärztliche Behandlung an Land haben und rechtzeitig an Land zu bringen sind, damit sie bei schweren Verletzungen oder Erkrankungen behandelt werden können.

Artikel 25

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, dürfen nicht ungünstiger sein als die, die Seeleuten auf Fahrzeugen vergleichbarer Größe gewährleistet werden, die gewöhnlich zu gewerblichen Tätigkeiten verwendet werden.

SICHERHEIT, GESUNDHEIT UND UNFALLVERHÜTUNG

Artikel 26

Jedes Mitglied hat eine Gesetzgebung oder sonstige Maßnahmen anzunehmen betreffend:

- a) die Verhütung von Arbeitsunfällen, Berufskrankheiten und arbeitsbezogenen Risiken an Bord von Fischereifahrzeugen, einschließlich der Risikobeurteilung und des Risikomanagements, der Ausbildung und der Unterweisung der Fischer an Bord;
- b) die Ausbildung von Fischern in der Handhabung der Arten von Fanggerät, die sie verwenden werden, und in der Kenntnis der Fischereitätigkeiten, mit denen sie befaßt sein werden;
- c) die Pflichten der Fischereifahrzeugeigner, der Fischer und sonstiger Beteiligter, wobei die Sicherheit und Gesundheit von Fischern unter 18 Jahren gebührend zu berücksichtigen sind;
- d) die Meldung und Untersuchung von Unfällen an Bord von Fischereifahrzeugen, die seine Flagge führen;

- e) die Einrichtung gemeinsamer Arbeitsschutzausschüsse.

SOZIALE SICHERHEIT

Artikel 27

[Jedes Mitglied hat sicherzustellen, daß Fischer Anspruch auf Schutz durch die Soziale Sicherheit unter Bedingungen haben, die nicht ungünstiger sind als die, die für andere Arbeitnehmer gelten.]

Artikel 28

Jedes Mitglied hat hinsichtlich der Grundsätze der Gleichbehandlung und der Wahrung der Rechte in der Sozialen Sicherheit Maßnahmen anzunehmen, die der Lage ausländischer Fischer Rechnung tragen.

SCHUTZ BEI KRANKHEIT, UNFALL ODER TOD IM ZUSAMMENHANG MIT DER ARBEIT

Artikel 29

1. Jedes Mitglied hat Maßnahmen zu 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.

2. Im Fall eines durch einen Arbeitsunfall oder eine Berufskrankheit verursachten Schadens muß der Fischer:

- a) Zugang zu einer angemessenen medizinischen Betreuung haben;
- b) eine entsprechende Entschädigung gemäß der innerstaatlichen Gesetzgebung erhalten.

3. Unter Berücksichtigung der Besonderheiten des Fischereisektors kann der in Absatz 1 erwähnte Schutz sichergestellt werden durch:

- a) ein System für die Verpflichtungen der Fischereifahrzeugeigner; oder
- b) ein Pflichtversicherungssystem, ein Unfallentschädigungssystem oder sonstige Systeme.

TEIL VII. ZUSÄTZLICHE ANFORDERUNGEN FÜR FAHRZEUGE MIT
EINER LÄNGE VON [...] METERN ODER MEHR

Artikel 30

[Unter Berücksichtigung der Zahl der Fischer an Bord, des Einsatzgebiets und der Dauer der Reise kann ein Mitglied nach Beratung zusätzliche Anforderungen für die betreffenden Fahrzeuge ausschließen;]*

TEIL VIII. EINHALTUNG UND DURCHSETZUNG

Artikel 31

Jedes Mitglied hat seine Hoheitsgewalt und Kontrolle über die Fahrzeuge, die seine Flagge führen, wirksam auszuüben, indem es ein System für die Sicherstellung der Einhaltung der Normen des Übereinkommens einrichtet, gegebenenfalls einschließlich Überprüfungen, Meldungen, Überwachung, angemessener Strafen und Abhilfemaßnahmen in Übereinstimmung mit der innerstaatlichen Gesetzgebung.

Artikel 32

Fischereifahrzeuge, die internationale Reisen unternehmen, müssen verpflichtet sein, sich einer dokumentierten periodischen Überprüfung der Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord zu unterziehen.

Artikel 33

1. Die zuständige Stelle hat eine ausreichende Anzahl qualifizierter Inspektoren zu bestellen, um ihren Verantwortlichkeiten gemäß Artikel 31 nachzukommen.

2. Jedes Mitglied hat für die Überprüfung der Lebens- und Arbeitsbedingungen der Fischer an Bord von Fahrzeugen verantwortlich zu sein, die seine Flagge führen, gleich ob solche Überprüfungen von öffentlichen Einrichtungen oder von sonstigen zuständigen Stellen durchgeführt werden.

Artikel 34

1. Erhält ein Mitglied, das das Übereinkommen ratifiziert hat und dessen Hafen von einem Fischereifahrzeug auf seinem planmäßigen Kurs oder aus betriebstechnischen Gründen angelaufen wird, eine Beschwerde oder Beweismaterial, daß das Fischereifahrzeug nach Inkrafttreten des Übereinkommens nicht dessen Normen entspricht, so kann es der Regierung des Landes, in dem

* Der Wortlaut wird vom Amt im Hinblick auf eine Prüfung durch die Konferenz weiter ausgearbeitet.

das Fischereifahrzeug eingetragen ist, einen Bericht mit einer Abschrift an den Generaldirektor des Internationalen Arbeitsamtes übermitteln und die notwendigen Maßnahmen zur Beseitigung aller Bedingungen an Bord treffen, die eindeutig eine Gefahr für die Sicherheit oder Gesundheit darstellen.

2. Werden solche Maßnahmen getroffen, so hat das Mitglied hiervon unverzüglich den nächsterreichbaren Vertreter des Flaggenstaats zu benachrichtigen und ihn zu ersuchen, wenn möglich persönlich anwesend zu sein. Es darf das Fischereifahrzeug nicht über Gebühr festhalten oder seine Weiterfahrt verzögern.

3. Im Sinne dieses Artikels gilt als „Beschwerde“ jede Mitteilung, die von einem Fischer, einer Berufsvereinigung, einem Verband, einer Gewerkschaft oder allgemein jeder Person gemacht wird, die ein Interesse an der Sicherheit des Fahrzeugs hat, insbesondere im Zusammenhang mit etwaigen Gefahren für die Sicherheit oder Gesundheit seiner Fischer.

Artikel 35

Jedes Mitglied hat das Übereinkommen so anzuwenden, daß sichergestellt wird, daß die Fischereifahrzeuge, die die Flagge von Staaten führen, die das Übereinkommen nicht ratifiziert haben, nicht günstiger behandelt werden als die Fischereifahrzeuge, die die Flagge von Mitgliedern führen, die es ratifiziert haben.

ANHANG I [ZUM ÜBEREINKOMMEN]

ARBEITSVEREINBARUNG FÜR FISCHER

Die Arbeitsvereinbarung für Fischer hat die folgenden Angaben zu enthalten, soweit sich nicht die Aufnahme einer oder mehrerer dieser Angaben deshalb erübrigt, weil der Gegenstand bereits in anderer Weise durch die innerstaatliche Gesetzgebung geregelt ist:

- a) 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 Mindestheuer;
- i) die Beendigung der Vereinbarung, nämlich
 - 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 zu entlassen ist;
 - wenn die Vereinbarung auf unbestimmte Zeit abgeschlossen ist, die Voraussetzungen, die jede Partei zur Kündigung berechtigen, sowie die Kündigungsfrist, wobei die Frist bei Kündigung durch den Eigentümer des Fischereifahrzeugs nicht kürzer sein darf als die bei Kündigung durch den Fischer;
- j) den Versicherungsschutz der Fischer bei Tod, Unfall oder Krankheit im Zusammenhang mit ihrer Arbeit an Bord des Fahrzeugs; und
- k) alle weiteren Angaben, die die innerstaatliche Gesetzgebung gegebenenfalls vorschreibt.

Entwurf einer Empfehlung betreffend die Arbeit im Fischereisektor

Die Allgemeine Konferenz der Internationalen Arbeitsorganisation, die vom Verwaltungsrat des Internationalen Arbeitsamtes nach Genf einberufen wurde und am 31. Mai 2005 zu ihrer dreiundneunzigsten Tagung zusammengetreten ist, berücksichtigt die Notwendigkeit, die Empfehlung betreffend die Arbeitszeit (Fischerei), 1920, und die Empfehlung betreffend die berufliche Ausbildung (Fischer), 1966, neuzufassen, hat beschlossen, verschiedene Anträge anzunehmen betreffend die Arbeit im Fischereisektor, eine Frage, die den fünften Gegenstand ihrer Tagesordnung bildet, und dabei bestimmt, daß diese Anträge die Form einer Empfehlung zur Ergänzung des Übereinkommens über die Arbeit in der Fischerei, 2005 (im folgenden „das Übereinkommen“ genannt), erhalten sollen.

Die Konferenz nimmt heute, am ... Juni 2005, die folgende Empfehlung an, die als Empfehlung betreffend die Arbeit in der Fischerei, 2005, bezeichnet wird.

TEIL I. VORAUSSETZUNGEN FÜR DIE ARBEIT AN BORD VON
FISCHEREIFAHRZEUGEN

SCHUTZ VON JUGENDLICHEN

1. 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, einschließlich 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.

2. 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.

3. 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.

ÄRZTLICHE UNTERSUCHUNG

Art der ärztlichen Untersuchung und Inhalt des ärztlichen Zeugnisses

4. 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.

5. 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 an Bord gefährden könnte.

Ärztliches Zeugnis

6. Das Zeugnis sollte von einem von der zuständigen Stelle anerkannten Arzt unterzeichnet werden.

Gültigkeitsdauer des ärztlichen Zeugnisses

7. Die Gültigkeitsdauer des ärztlichen Zeugnisses sollte bei Personen unter 21 Jahren höchstens ein Jahr betragen, gerechnet vom Zeitpunkt der Ausstellung.

8. Bei Personen, die das 21. Lebensjahr vollendet haben, sollte die zuständige Stelle die Gültigkeitsdauer des ärztlichen Zeugnisses bestimmen.

9. Läuft die Gültigkeitsdauer eines Zeugnisses während einer Reise ab, so sollte es bis zum Ende der Reise in Kraft bleiben.

Recht auf förmliche Beschwerde

10. 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 Fischereifahrzeugeigner oder zu einem Berufsverband der Fischereifahrzeugeigner oder der Fischer stehen sollten.

Internationale Richtlinien

11. Die zuständigen Stellen sollten die internationalen Richtlinien über die ärztliche Untersuchung und die Zertifizierung von Personen berücksichtigen, die auf See arbeiten, wie die IAA/WHO-Richtlinien für die Durchführung von Tauglichkeitsuntersuchungen für Seeleute vor Aufnahme der Beschäftigung auf See und in regelmäßigen Zeitabständen.

Besondere Maßnahmen

12. 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.

BEFÄHIGUNG UND AUSBILDUNG

13. 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 Koordination; Finanzierung und Ausbildungsnormen; Ausbildungsprogramme, ein-

- schließlich 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

14. Am Ende jeder Reise sollte dem betreffenden Fischer eine Dienstbescheinigung über diese Reise ausgestellt oder eine entsprechende Eintragung in seinem Arbeitsbuch vorgenommen werden.

BESONDERE MASSNAHMEN

15. Für Fischer, die vom Geltungsbereich des Übereinkommens ausgenommen 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

MEDIZINISCHE BETREUUNG AN BORD

16. Die zuständige Stelle sollte ein Verzeichnis des medizinischen Bedarfs, einschließlich Hygieneartikeln für Frauen und diskreter, umweltfreundlicher Entsorgungsmittel, und der medizinischen Ausrüstung aufstellen, die von Fischereifahrzeugen mitzuführen sind und die den betreffenden Risiken entsprechen.

17. 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.

18. Fischer sollten eine Ausbildung in grundlegender Erster Hilfe gemäß der innerstaatlichen Gesetzgebung erhalten, wobei die geltenden internationalen Instrumente berücksichtigt werden sollten.

19. 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.

ARBEITSSCHUTZ

20. 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 Material, Forschungen und Analysen zum Arbeitsschutz vorsehen.

21. 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.

22. 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

23. 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

24. (1) Bei der Festlegung von Methoden und Programmen für die Sicherheit und Gesundheit im Fischereisektor sollten die zuständigen Stellen alle einschlägigen internationalen Leitlinien für Arbeitsschutzmanagementsysteme berücksichtigen, einschließlich der Leitlinien für Arbeitsschutzmanagementsysteme des Internationalen Arbeitsamtes.

(2) Risikobeurteilungen im Zusammenhang mit der Fischerei sollten gegebenenfalls unter Beteiligung der Fischer oder ihrer Vertreter durchgeführt werden und sollten umfassen:

- a) Risikobeurteilung und -management;
- b) Ausbildung, unter Berücksichtigung der einschlägigen Bestimmungen von Kapitel III des Internationalen Übereinkommens über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Personal auf Fischereifahrzeugen (STCW-F-Übereinkommen);
- c) Unterweisung der Fischer an Bord.

(3) Zur Durchführung der Bestimmungen des Unterabsatzes 2 a) sollten die Mitglieder nach Beratung eine Gesetzgebung oder sonstige Maßnahmen annehmen, die vorschreiben, daß:

- a) alle Fischer regelmäßig und aktiv an der Verbesserung der Sicherheit und Gesundheit mitwirken, indem sie fortlaufend Gefahren ermitteln, Risiken bewerten und durch das Sicherheitsmanagement Maßnahmen gegen die Risiken ergreifen;
- b) ein Arbeitsschutzmanagementsystem eingerichtet wird, das eine Arbeitsschutzpolitik, Bestimmungen für die Beteiligung der Fischer und Bestimmungen für die Organisation, Planung, Verwirklichung und Evaluierung des Systems und Maßnahmen zur Verbesserung des Systems umfassen kann;
- c) ein System eingerichtet wird zu dem Zweck, die Durchführung der Arbeitsschutzpolitik und des Arbeitsschutzprogramms des Fischereifahrzeugeigners oder der zuständigen Organisation zu erleichtern und den Fischern ein Forum für die Einflußnahme auf Sicherheits- und Gesundheitsfragen zu bieten.

(4) Bei der Ausarbeitung der in Unterabsatz 2 a) genannten Bestimmungen sollten die einschlägigen internationalen Instrumente berücksichtigt werden, die sich mit Risikobewertung und -management befassen.

25. Die Mitglieder sollten ein Verzeichnis der Krankheiten aufstellen, die nachweislich auf die Exposition gegenüber Stoffen oder gefährlichen Bedingungen im Fischereisektor zurückzuführen sind.

SOZIALE SICHERHEIT

26. (1) Die Mitglieder sollten Maßnahmen treffen, um den Schutz durch die Soziale Sicherheit schrittweise auf alle Fischer auszudehnen.

(2) Zu diesem Zweck sollten die Mitglieder auf dem neuesten Stand befindliche Informationen führen über:

- a) den Prozentsatz der erfaßten Fischer;
- b) die gedeckten Fälle; und
- c) die Höhe der Leistungen.

27. Die in Artikel 29 des Übereinkommens erwähnten Leistungen sollten während der ganzen Dauer des Falls gewährt werden.

Gemeinsame Bestimmungen

28. Jedem Antragsteller sollte das Recht eingeräumt werden, ein Rechtsmittel einzulegen, falls die Leistung abgelehnt oder ihre Art oder ihr Ausmaß strittig wird.

29. Die Mitglieder sollten Schritte unternehmen, um den Schutz ausländischer Fischer sicherzustellen, auch durch den Abschluß entsprechender Vereinbarungen.

TEIL IV. SONSTIGE BESTIMMUNGEN

30. In seiner Eigenschaft als Küstenstaat könnte ein Mitglied bei der Gewährung von Lizenzen für das Fischen in seiner ausschließlichen Wirtschaftszone 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. Vorgeesehen 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 Quartierräume noch durch die zu Quartierräumen führenden Gänge verlaufen; sind sie durch solche Quartierräume 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 Quartierräumen 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 Quartierräume der Besatzung sollten der Genehmigung bedürfen; die Deckbekleidung sollte feuchtigkeitsdicht und leicht reinzuhalten sein.

20. Offene Decks über den Quartierräumen 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 Beleuchtungsgeräten 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 m² auf Fahrzeuge mit einer Länge von 13,7 m oder mehr, aber unter 19,8 m;
- b) 0,75 m² auf Fahrzeugen mit einer Länge von 19,8 m oder mehr, aber unter 26,8 m;
- c) 0,9 m² auf Fahrzeugen mit einer Länge von 26,8 m oder mehr, aber unter 35,1 m;
- d) 1 m² 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 Kleiderbügeln 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 m³ betragen sollte.

59. Die Schlafraumluken sollten mit Vorhängen ausgestattet werden.

60. Jeder Schlafräum 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 Schlafräum 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 möglicher 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 Waschorrichtungen 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 Erholungsgelegenheiten 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 Fahrdauer 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 WOHLNICH [BERUHT AUF Ü.126, ART. 15]

84. Die Quartierräume 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.]