

Internationale Arbeitskonferenz
93. Tagung 2005

Bericht V (2A)

Arbeit im Fischereisektor



Internationales Arbeitsamt Genf

Internationale Arbeitskonferenz
93. Tagung 2005

Bericht V (2A)

Arbeit im Fischereisektor

Fünfter Punkt der Tagesordnung

Internationales Arbeitsamt Genf

ISBN 92–2–715371–3
ISSN 0251–4095

Erste Auflage 2005

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

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

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

INHALTSVERZEICHNIS

	Seite
VERZEICHNIS DER ABKÜRZUNGEN	v
EINLEITUNG	1
EINGEGANGENE ANTWORTEN	3
KOMMENTAR DES AMTES	99
ANHANG: BERICHT DER DREI GLIEDRIGEN SACHVERSTÄNDIGENTAGUNG ÜBER DEN FISCHEREISEKTOR (englische Fassung)	125

VERZEICHNIS DER ABKÜRZUNGEN

Internationale und regionale zwischenstaatliche oder nichtstaatliche Organisationen

EU	Europäische Union
FAO	Ernährungs- und Landwirtschaftsorganisation der Vereinten Nationen
IAK	Internationale Arbeitskonferenz
IAO	Internationale Arbeitsorganisation
IMHA	Internationale Gesellschaft für Maritime Medizin
IMO	Internationale Seeschifffahrts-Organisation
WHO	Weltgesundheitsorganisation

Internationale Übereinkünfte

SFV 1977	Internationales Übereinkommen von Torremolinos für Sicherheit der Fischereifahrzeuge, 1977
SFV PROT 1993	Torremolinos-Protokoll von 1993 zum Internationalen Übereinkommen von Torremolinos über die Sicherheit von Fischereifahrzeugen, 1977
STCW-F	Internationales Übereinkommen über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst des Personals von Fischereifahrzeugen, 1995

Nationale Verbände der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer

Argentinien	CATT	Argentinischer Bund der Arbeitnehmer
	ACPP	Verband der Kapitäne und Reeder von Fischereifahrzeugen
Belgien	CCE	Zentralrat der Wirtschaft
	CNT	Landesarbeitsrat
Finnland	STTK	Zentralorganisation der Angestellten-gewerkschaften Finnlands
	SAK	Zentralverband der Finnischen Gewerkschaften
Frankreich	MEDEF	Bewegung der Unternehmen Frankreichs

Italien	UILA- PESCA	Italienischer Bund der Arbeitnehmer der Nahrungsmittelindustrie - Fischereisektor
Kanada	CEC	Kanadischer Arbeitgebererrat
Neuseeland	NZCTU	Neuseeländischer Gewerkschaftsrat
Nicaragua	CTN	Arbeiterzentrale Nicaraguas
Schweiz	SGB UPS	Schweizerischer Gewerkschaftsbund Schweizerischer Arbeitgeberverband
Spanien	OPPAO FNCP	Verband der Hochseefischer von Ondarroa Nationaler Verband der Bruderschaften der Fischer
Vereinigte Staaten	USCIB	Rat der Vereinigten Staaten für internationale Wirtschaft
Zypern	OEB	Verband der Arbeitgeber und Industriellen Zyperns

Fachausdrücke

AWZ	Ausschließliche Wirtschaftszone
EPIRBs	Seenot-Funkbaken
GPS	Globales Positionierungssystem
BT	Bruttotonnen
BRT	Bruttoregistertonnen
GL	Gesamtlänge
NM	Nautische Meilen
AS	Arbeitsschutz
HSK	Hafenstaatkontrolle

EINLEITUNG

Die erste Beratung über die Frage einer umfassenden Norm (ein Übereinkommen und eine ergänzende Empfehlung) über die Arbeit im Fischereisektor fand auf der 92. Tagung (2004) der Internationalen Arbeitskonferenz statt. Im Anschluß an diese Aussprache hat das Internationale Arbeitsamt auf der Grundlage der von der Konferenz auf ihrer 92. Tagung angenommenen Schlußfolgerungen gemäß Artikel 39 der Geschäftsordnung der Konferenz den Bericht V (1) mit dem Entwurf eines Übereinkommens und einer Empfehlung verfaßt und den Regierungen der Mitgliedstaaten übermittelt.

Das Amt hat die Regierungen ersucht, ihm etwaige Änderungsvorschläge oder Bemerkungen bis spätestens 15. November 2004 zu übermitteln oder ihm bis zum gleichen Zeitpunkt mitzuteilen, ob der vorgeschlagene Text ihrer Ansicht nach eine geeignete Grundlage für die Beratung auf der 93. Tagung (2005) der Konferenz bildet.

Zum Zeitpunkt der Abfassung dieses Berichts lagen dem Amt die Antworten der Regierungen der folgenden 43 Mitgliedstaaten vor: Ägypten, Äthiopien, Argentinien, Australien, Belgien, Brasilien, China, Dänemark, Estland, Finnland, Frankreich, Griechenland, Guinea, Indien, Indonesien, Island, Israel, Japan, Kanada, Kuba, Kuwait, Libanon, Litauen, Marokko, Mauritius, Neuseeland, Niederlande, Norwegen, Polen, Portugal, Schweden, Schweiz, Singapur, Spanien, Südafrika, Thailand, Tschechische Republik, Tunesien, Ukraine, Vereinigte Arabische Emirate, Vereinigtes Königreich, Zypern.

Die Regierungen wurden gemäß Artikel 39 Absatz 6) der Geschäftsordnung der Konferenz ersucht, vor der endgültigen Fertigstellung ihrer Antworten die maßgebende Verbände der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer zu befragen und anzugeben, welche Verbände befragt worden sind.

Die Regierungen der folgenden 36 Mitgliedstaaten teilten mit, daß die maßgebenden Verbände der Arbeitgeber und Arbeitnehmer befragt worden sind, und einige gaben in ihren Antworten die von diesen Verbänden zu einzelnen Punkten formulierten Standpunkte wieder: Ägypten, Äthiopien, Argentinien, Australien, Belgien, Brasilien, China, Dänemark, Estland, Finnland, Frankreich, Griechenland, Guinea, Indonesien, Island, Israel, Japan, Kanada, Kuba, Litauen, Mauritius, Neuseeland, Niederlande, Norwegen, Polen, Portugal, Schweden, Schweiz, Singapur, Spanien, Tschechische Republik, Ungarn, Vereinigte Arabische Emirate, Vereinigtes Königreich, Zypern. Die Regierungen der folgenden Mitgliedstaaten haben die Antworten der Verbände der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer oder anderer Verbände getrennt übermittelt, und in einigen Fällen sind die Antworten dem Amt direkt zugegangen: Belgien, Frankreich, Italien, Kanada, Neuseeland, Nicaragua Schweiz, Spanien, Vereinigte Staaten, Zypern.

Darüber hinaus sind auch Antworten der Europäischen Union (EU) und der Internationalen Gesellschaft für Maritime Medizin (IMHA) eingegangen.

Um sicherzustellen, daß die englische und die französische Fassung des Entwurfs des Übereinkommens und der Empfehlung über die Arbeit im Fischereisektor den Regierungen innerhalb der in Artikel 39 Absatz 7 der Geschäftsordnung der Konferenz festgelegten Frist zugehen, wurden diese Texte bereits in einem separaten Band (Bericht V (2B)) veröffentlicht.

Der vorliegende Band, Bericht V (2A), wurde auf der Grundlage der von den Regierungen und den Verbänden der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer eingegangenen Antworten ausgearbeitet und enthält den wesentlichen Inhalt ihrer Bemerkungen.

In diesem Bericht wird auch das Ergebnis der Dreigliedrigen Sachverständigentagung über den Fischereisektor berücksichtigt. Es ist daran zu erinnern, daß der Konferenzausschuß für den Fischereisektor beschlossen hat, daß vor der 93. Tagung der Konferenz im Jahr 2005 Konsultationen über die Frage der Unterkünfte stattfinden sollten, und zwar auf der Grundlage, daß das Amt einen Mechanismus zur Erleichterung des Prozesses erarbeiten würde, sich die drei Parteien zur Teilnahme an den Konsultationen verpflichten würden und im Jahr 2005 vom Konferenzausschuß eine Arbeitsgruppe eingesetzt würde. Der Konferenzausschuß kam ferner überein, daß der Entwurf des Übereinkommens einen vom Amt auszuarbeitenden neuen Teil mit zusätzlichen Anforderungen für größere Fischereifahrzeuge enthalten sollte und daß die Frage der sozialen Sicherheit erst behandelt werden sollte, wenn das Ergebnis der Vorbereitenden technischen Seeschiffahrtskonferenz (September 2004), die den Entwurf des konsolidierten Seeschiffahrtsübereinkommens für Seeleute ausarbeitet, bekannt sei. Um ausreichende Informationen zur Erfüllung ihrer Aufgabe zu erhalten, neue Bestimmungen über große Fischereifahrzeuge und die Soziale Sicherheit auszuarbeiten, schlug das Amt auf der 290. Tagung (Juni 2004) des Verwaltungsrats vor, der vom Konferenzausschuß vorgesehene Mechanismus sollte die Form einer Sachverständigentagung annehmen, die sich mit der Frage der Unterkünfte und den Fragen befassen sollte, die im Verlauf der ersten Aussprache über die Arbeit im Fischereisektor nicht behandelt worden sind. Der Verwaltungsrat stimmte diesem Vorschlag zu und veranstaltete vom 13. bis 17. Dezember 2004 in Genf die Dreigliedrige Sachverständigentagung über den Fischereisektor.

Der Bericht V (2A) gliedert sich in vier Abschnitte: Der erste enthält allgemeine Bemerkungen zu den vorgeschlagenen Texten, der zweite und dritte enthalten Bemerkungen zum Entwurf des Übereinkommens und der Empfehlung, und der vierte Abschnitt gibt die Kommentare des Amtes zu diesen Bemerkungen und die auf der Dreigliedrigen Sachverständigentagung über den Fischereisektor zum Ausdruck gebrachten Auffassungen wieder. Der englische Text des Berichts der Sachverständigentagung über den Fischereisektor ist als Anhang beigefügt (TMEFS/2004/4).

EINGEGANGENE ANTWORTEN

Der wesentliche Inhalt der zu dem Entwurf eines Übereinkommens und einer Empfehlung über die Arbeit im Fischereisektor eingegangenen Antworten wird nachstehend wiedergegeben.

Die Regierungen der folgenden 21 Mitgliedstaaten erklärten, sie hätten derzeit keine Bemerkungen zu machen oder sie seien der Auffassung, die vorgeschlagenen Texte seien eine geeignete Grundlage für die Beratung auf der 93. Tagung der Konferenz: Ägypten, Äthiopien, Dänemark, Estland, Griechenland, Indien, Indonesien, Israel, Kuba, Kuwait, Litauen, Mauritius, Polen, Schweden, Singapur, Spanien, Thailand, Ungarn, Vereinigte Arabische Emirate, Zypern. Einige der Länder (neun), die der Ansicht waren, der Text sei eine geeignete Grundlage für die Beratung, gaben auch Kommentare zu den Texten ab oder beantworteten Fragen, die im Kommentar des Amtes in Bericht V (1) aufgeworfen wurden.

Einige Regierungen machten Angaben zu ihrer innerstaatlichen Gesetzgebung und Praxis, während andere detaillierte Informationen zur Situation der Fischerei in ihren Ländern übermittelten. Diese für das Amt sehr nützlichen Informationen sind nur dann wiedergegeben worden, wenn sie zum Verständnis der Antwort unerlässlich sind.

Allgemeine Bemerkungen

ÄGYPTEN

Die Regierung verweist auf ihren Kommentar im Bericht V (2) *Arbeitsbedingungen im Fischereisektor: Die Auffassungen der Mitgliedsgruppen* (92. Tagung (2004) der Internationalen Arbeitskonferenz).

AUSTRALIEN

Die allgemeine Ausrichtung des Übereinkommensentwurfs, der einen internationalen Rahmen ähnlich dem von der IMO geschaffenen Rahmen für die Schiffssicherheit vorsieht, wird befürwortet, insbesondere die Fokussierung auf den Faktor Mensch, der fester Bestandteil der Sicherheit auf See ist. In Australien sind in erster Linie die Staaten und das nördliche Territorium für Regelungen für Fischereifahrzeuge zuständig. Was den Geltungsbereich anbelangt, so besteht eine Möglichkeit, die zu einer umfassenden Ratifizierung beitragen könnte, darin, das Übereinkommen auf Fahrzeuge einer Größe zu beschränken,

auf die die Sicherheitsübereinkommen der IMO Anwendung finden, d.h. mit einem Brutto-Raumgehalt von mehr als 500 Tonnen. Auf diese Weise würde die Anwendung auf größere Fahrzeuge beschränkt sein, für die derartige Bedingungen relevanter sein könnten, und viele kleinere Fahrzeuge wären ausgeschlossen, z.B. traditionelle Fischereifahrzeuge. Da es jedoch große Fahrzeuge gibt, welche die in bezug auf den Rauminhalt festgelegten Grenzen nicht erfüllen, aber im internationalen Gewässern tätig sind, wird folgender Geltungsbereich vorgeschlagen: Ein Brutto-Raumgehalt von 500 Tonnen für alle Fischereifahrzeuge auf internationalen oder Auslandsreisen. Die Verantwortung der staatlichen Schifffahrtsbehörde ist auf Fischereifahrzeuge beschränkt, die Auslandsfahrten durchführen; dies wären in der Regel größere Fahrzeuge, die unter die in IMO-Übereinkommen vorgesehenen Grenzen in bezug auf den Rauminhalt fallen. Da die Beschäftigungsbedingungen auf diesen Fahrzeugen ähnlich denen von Seeleuten auf Handelsschiffen sind, sollten auch die Arbeitsbedingungen denen von Seeleuten entsprechen, wie sie in IAO-Übereinkommen niedergelegt sind. Die Anwendung des Übereinkommens auf kleinere einheimische Fischereifahrzeuge dürfte sich für viele Länder als zu beschwerlich erweisen, obwohl nach Schätzungen der FAO rund 90 Prozent der Fischer weltweit auf Fahrzeugen von weniger als 24 Meter Länge arbeiten, und ironischerweise die kleinsten von Eignern selbstbetriebebenen Fahrzeuge am dringendsten eine Regelung und eine Ausbildung über sichere Arbeitsmethoden benötigen. Was den Ausdruck „Fahrzeuge, die internationale Reisen unternehmen“ anbelangt, so entspricht die vorgeschlagene Regelung der innerstaatlichen Gesetzgebung und dürfte in Verbindung mit den Bestimmungen für Fahrzeuge ab einer gewissen Länge zweckmäßig sein. Allerdings könnte es sinnvoll sein, die Worte „internationale Reisen“ durch „Auslandsreisen“ zu ersetzen, da dies implizit auf den Zugang zu ausländischen Häfen verweist, wohingegen sich einige Fahrzeuge, für die die IAO Regelungen vorsehen möchte, möglicherweise nur in ausländische Hoheitsgewässer begeben. Eine Definition einer „internationalen Reise“ (oder „Auslandsreise“) ist angezeigt, da Fahrzeuge, die derartige Reisen durchführen, strikteren Regelungen unterliegen. Australien befürwortet die Standardisierung der Bedingungen für Besatzungen von Fischereifahrzeugen entsprechend den Bedingungen auf Handelsschiffen ähnlicher Größe. Allerdings ist festzuhalten, daß die Lebens- und Arbeitsbedingungen eines Fischers härter und gefährlicher sind als die eines Seemanns auf Handelsschiffen.

BELGIEN

CNT: Der Rat unterstützt die Entwürfe des Übereinkommens und der Empfehlung über Arbeit im Fischereisektor und schließt sich der Antwort des CCE an.

BRASILIEN

In Anbetracht des Geltungsbereichs des Übereinkommens dürfte der Ausdruck „Fischereifahrzeuge, die internationale Reisen unternehmen“ sinnvoll sein.

FINNLAND

Die vorgeschlagenen Urkunden über Arbeit im Fischereisektor könnten die Bedingungen für Fischer verbessern. Allerdings muß das neue Übereinkommen eine umfassende, klare und flexible Urkunde sein, die umfassend ratifiziert werden kann. Es wird daran erinnert, daß die im Fischereisektor tätigen Unternehmen oft klein sind und nur begrenzt Möglichkeiten zur Anwendung bestimmter Regelungen haben und daß unter dem Gesichtspunkt der Förderung des Unternehmertums Vorschriften so einfach wie möglich sein sollten. Die STTK und der SAK erklären, daß trotz der allgemeinen Anwendung des Arbeitsrechts auf Fischer in Finnland nicht immer klar ist, ob das Gesetz über Seeleute oder das Arbeitsvertragsgesetz anzuwenden ist. Trotz der Berücksichtigung von gemeinsamen Arbeiten mit dem Übereinkommen für Seeleute, sollte die Aufnahme einer Klausel in Erwägung gezogen werden, die Fischern zumindest dasselbe Schutzniveau wie Seeleuten oder anderen in einem Beschäftigungsverhältnis stehenden Arbeitnehmern garantiert.

DÄNEMARK

Offenbar ist es notwendig, eine bindende Bestimmung aufzunehmen, um Fischer vor Lärm und Vibrationen an Bord von Fischereifahrzeugen zu schützen. Die Anforderung könnte zunächst auf größere Fischereifahrzeuge beschränkt bleiben.

GUINEA

Die in den vorgeschlagenen Texten behandelten Themen sind für den Fischereisektor relevant und tragen nationalen Problemen Rechnung.

INDIEN

Kommunikationssysteme an Bord von Fischereifahrzeugen sollten verbessert werden, um eine ständige Kommunikation vom Fahrzeug auf See zum Land und umgekehrt zu gewährleisten, so daß Besatzungsmitglieder, die längere Zeiträume auf See verbringen, Informationen über ihre Familie erhalten können. Die Fahrpläne sollten nicht nur den für die Regelung von Seeschiffahrtsange-

legenheiten zuständiger Stellen, sondern auch den lokalen Hafenbehörden zur Verfügung gestellt werden, um das Wohlergehen der Besatzung zu überwachen. Bei Todesfällen, Verletzungen oder Krankheiten von Besatzungsmitgliedern sollten die Angehörigen/die gesetzlichen Erben eine angemessene Entschädigung erhalten und die Möglichkeit haben, den Eigentümer des Fischereifahrzeugs zu verklagen. Zusätzlich zu dem Vorsorgeansatz zur Vermeidung von Seeunfällen sollten Fischer eine gute Ausbildung in Unfallmanagement erhalten. Die zuständige Stelle sollte regelmäßig oder bei einer Beschwerde die Einhaltung der Arbeitsschutzbestimmungen überprüfen und bei Verstößen abschreckende Maßnahmen ergreifen. Neue Gesetze bzw. Gesetzesänderungen sollten allen im Fischereisektor fest beschäftigten Fischern im Hinblick auf den Schutz ihrer Rechte und der Sozialen Sicherheit bekannt gemacht werden. Es ist erforderlich, den Lebensunterhalt und die Interessen der in der Subsistenz- und Kleinfischerei beschäftigten Fischer zu sichern, da viele kommerzielle Fischereitätigkeiten Fischereiresourcen maschinell in lokalen Fischern vorbehaltenen Zonen ausbeuten und somit gegen Gesetze und Vorschriften verstoßen.

ISLAND

Das Übereinkommen sollte allgemeine Bestimmungen enthalten, die vielen Ländern die Ratifizierung der Urkunde ermöglichen und auf alle Fischereifahrzeuge ungeachtet ihrer Größe angewandt werden können. Anderenfalls wird es eine Urkunde geben, die nicht ihrem Zweck dient und nicht ratifiziert werden wird, insbesondere von Staaten, in denen die große Mehrheit der Fischer auf kleinen Fischereiboote tätig ist. In einigen Ländern wie Island gibt es bereits strengere Normen für die Fischereiflotten als im Übereinkommensentwurf vorgesehen. Allerdings hat es keinen Einfluß auf die Notwendigkeit, Mindestnormen festzusetzen, die für alle Fischer gelten, sogar auf den kleinsten Fischereiboote.

ISRAEL

In Israel sind rund 2.100 Personen im Fischereisektor beschäftigt, und es gibt nahezu 600 Fischerboote, auf denen durchschnittlich drei Personen tätig sind. Fischerboote verlassen die Hoheitsgewässer nicht, und die Mehrzahl dieser Boote ist nicht länger als 24 Stunden auf See. Die meisten Fischerboote weisen eine Länge von 7 Metern auf, und es gibt rund 50 Boote von 14 Metern und 30 Boote von 20 Metern Länge. Das Transportministerium erteilt Zulassungen für Boote und Betreiber und schreibt die zum Erhalt derartiger Zulassungen vorgeschriebenen Ausrüstungen und zu erfüllenden Bedingungen vor.

ITALIEN

UILA-PESCA: Der Text des Übereinkommens- und Empfehlungsentwurfs wird generell positiv gesehen. Viele Bestimmungen sind bereits in der innerstaatlichen Gesetzgebung und Gesamtarbeitsverträgen zwischen Gewerkschaften angestellter Fischer und Verbänden von Eignern von Fischereifahrzeugen kodifiziert worden.

JAPAN

Das Konzept der inhaltlichen Gleichwertigkeit sollte im Hinblick auf eine umfassende Ratifizierung in das vorgeschlagene Übereinkommen aufgenommen werden. Somit sollte in Teil II wie im Entwurf des konsolidierten Seeschiffahrtsübereinkommens die folgende neue Bestimmung aufgenommen werden:

(1) Ein Mitglied, das nicht in der Lage ist, die Grundsätze und die Bestimmungen zu verwirklichen, kann diese Grundsätze und Rechte durch Bestimmungen seiner Gesetzgebung oder sonstiger Maßnahmen umsetzen, die den Bestimmungen dieses Übereinkommens im wesentlichen gleichwertig sind.

(2) Für Artikel von Absatz 1) gelten ein Gesetz, eine Regel, ein Gesamtarbeitsvertrag oder Durchführungsmaßnahmen im Kontext dieses Übereinkommens als im wesentlichen gleichwertig, wenn das Mitglied sich vergewissert, daß:

- a) sie der vollen Erreichung des allgemeinen Ziels oder Zwecks der Bestimmungen dieses Übereinkommens förderlich sind; und
- b) sie die Bestimmungen des betreffenden Übereinkommens durchführen.

Darüber hinaus wird um Klärung der Voraussetzungen für das Inkrafttreten und die Änderung des vorgeschlagenen Übereinkommens gebeten.

KANADA

Ein Übereinkommen und eine Empfehlung über die Arbeit im Fischereisektor sollten Fischern einen starken Schutz gewähren, gleichzeitig aber so flexibel sein, daß den verschiedenen Fischereitätigkeiten, Bedingungen und Beschäftigungsverhältnissen in diesem Industriezweig Rechnung getragen wird. Bei der Neufassung und Ablösung der sieben vorhandenen IAO-Urkunden zu dieser Frage sollte nicht lediglich eine Zusammenlegung vorhandener Bestimmungen erreicht werden, sondern eine neue Urkunde mit aktualisierten und praktischen Bestimmungen. Es muß das richtige Gleichgewicht zwischen wirksamen Normen zum Schutz von Fischern und übermäßig präskriptiven Texten gefunden werden, die sich als Hindernis für eine umfassende Ratifizierung und Durchführung erweisen. Der in den Artikeln 18, 25 und 32 des Übereinkommens und Absatz 17 der Empfehlung verwendete Ausdruck „internationale Reisen“

sollte wie folgt definiert werden: „Der Ausdruck ‘Fischereifahrzeuge, die internationale Reisen unternehmen’ bezeichnet Fahrzeuge, die länger als nur einige aufeinanderfolgende Tage auf See bleiben und Fangtätigkeiten in den Hoheitsgewässern anderer Staaten oder in internationalen Gewässern durchführen oder die Häfen anderer Staaten anlaufen“. Diese Definition sollte in Artikel 1 aufgenommen werden; alternativ sollte jeder Verweis auf den Ausdruck im Text geklärt werden. Sonst könnte man davon ausgehen, daß kleine Fahrzeuge, die in den Hoheitsgewässern von Nachbarstaaten fischen oder nahegelegene ausländische Häfen anlaufen, „internationale Reisen unternehmen“, selbst wenn sie täglich in ihren Heimathafen zurückkehren, während Fischereifahrzeuge, die längere Zeit auf See bleiben, jedoch nur in internationalen Gewässern fischen, nicht berücksichtigt würden.

CEC: Einige Bestimmungen des vorgeschlagenen Übereinkommens sollen für größere Fischereifahrzeuge anwendbar sein, die „internationale Reisen“ unternehmen. Offenbar werden derartige Bestimmungen nicht im Zusammenhang mit der Fischerei im Rahmen der innerstaatlichen Gesetzgebung, sondern im Zusammenhang mit dem Arbeitsschutz und Fragen der Unfallverhütung im Bereich der Hochseefischerei auf einigen ausländischen Fischereifahrzeugen gesehen. Es ist möglich, diese Probleme ohne negative Auswirkungen auf die Tätigkeit verantwortungsbewußter Flotten anzugehen, die unter der wirksamen Kontrolle ihres Flaggenstaates Fangtätigkeiten durchführen. Somit sollte die Definition abgeändert werden zu „Fahrten größerer Fahrzeuge, die länger als einige Tage auf der hohen See Fangtätigkeiten durchführen und in Häfen anderer Staaten einlaufen“. Ein Verweis auf die Fischerei außerhalb der nationalen Hoheitszonen, d.h. auf der „hohen See“, sowie die Verwendung des Wortes „und“ in bezug auf das Einlaufen in Häfen anderer Staaten würden zur Folge haben, daß von diesem Teil des Übereinkommens sowohl Fahrten in einheimischen Gewässern mit einem Einlaufen in einen ausländischen Hafen als auch Fahrten in internationalen Gewässern mit einem Einlaufen im Hafen des Flaggenstaats ausgeschlossen würden.

KUWAIT

Die vorgeschlagenen Urkunden behandeln wichtige Probleme und fördern die menschenwürdige Arbeit im Fischereisektor. Der Text ist adäquat und flexibel, berücksichtigt die unterschiedlichen Verhältnisse und Gesetzgebungen von Mitgliedstaaten und erzielt ein ausgewogenes Verhältnis zwischen verbindlichen und nichtverbindlichen Bestimmungen.

LIBANON

Die Bedeutung des Ausdrucks „Fischereifahrzeuge, die internationale Reisen unternehmen“ ist klärungsbedürftig, insbesondere im Hinblick auf die Fahrdauer und Fanggründe.

MAROKKO

Die vorgeschlagenen Urkunden sollten die Form eines Übereinkommens und einer ergänzenden Empfehlung erhalten. Berücksichtigt man, daß bestimmte Aufgaben an Bord von Fahrzeugen nicht in den Bereich der Navigation fallen (Fangtätigkeiten, Handel und andere Funktionen), so dürfte es wünschenswert sein, ähnliche Bestimmungen im Übereinkommen über die Arbeit im Fischereisektor und im Entwurf des konsolidierten Seeschiffahrtsübereinkommens vorzusehen.

MAURITIUS

Das vorgeschlagene Übereinkommen fördert menschenwürdige Arbeitsbedingungen und wird bei der Einführung eines nationalen regulatorischen Rahmens für die Arbeit im Fischereisektor von grundlegender Bedeutung sein.

NEUSEELAND

Da das Übereinkommen die Erfassung aller Größen, Arten und Einsatzgebiete von Fischereifahrzeugen anstrebt, sollte es sich auf zielorientierte Vorgaben beschränken; technische Einzelheiten sollten in die Empfehlung aufgenommen werden.

NZCTU: Nötig sind internationale Normen, die einen Rahmen für einen Mindestschutz für die Beschäftigung und Arbeitsbedingungen von Arbeitskräften, einschließlich der Bedingungen im Fischereisektor, festlegen. Daher wird die Entwicklung dieser Urkunde befürwortet.

NICARAGUA

CTN: Die beiden vorgeschlagenen Urkunden enthalten wichtige regulatorische Aspekte, die auf dem Weg zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen in diesem Schlüsselsektor in aller Welt echte Fortschritte bewirken können und für die betreffenden Arbeitnehmer von Nutzen sein werden.

NORWEGEN

Die Arbeit an einem neuen Übereinkommen über die Arbeits- und Lebensbedingungen von Fischern ist von größter Bedeutung, da die Fischereiindustrie wie die Seeschifffahrt internationaler Regelungen bedarf. Der vorgeschlagene Text ist allerdings inhaltlich zu begrenzt und wird nur dann die erforderliche Wirkung für die Betroffenen, die dies am stärksten benötigen, zeigen, wenn er gestärkt wird und die Vorschläge von der Empfehlung in das Übereinkommen übertragen werden. Da der Text so klar und präzise wie möglich sein sollte, ist auch eine Definition des Ausdrucks „internationale Reise“ erforderlich. Es dürfte zweckmäßig sein, alle Fahrzeuge einzubeziehen, die willentlich in einem Hafen außerhalb des Landes, in dem sie registriert sind, einlaufen. Allerdings sind bei Fahrzeugen, die in der Zukunft internationale Reisen unternehmen, zur Zeit jedoch keine diesbezüglichen konkreten Pläne haben, Schwierigkeiten absehbar. Dies würde dazu führen, daß Fahrzeuge ohne Einhaltung der entsprechenden Erfordernisse Fahrten unternehmen und daß auf diejenigen, die für die Einhaltung der Vorschriften verantwortlich sind, unnötiger Druck ausgeübt wird. Aus diesem Grund sollten Größe und Zeit auf See nach wie vor Begrenzungsfaktoren sein; wird jedoch der Ausdruck „internationale Reise“ vorgezogen, ist eine Definition erforderlich.

PORTUGAL

Der Ausdruck „Fischereifahrzeuge, die internationale Reisen unternehmen“ dürfte ausreichend klar sein.

SCHWEDEN

Da es bei der Größe und dem Einsatzgebiet von Fischereifahrzeugen große Unterschiede gibt, von kleinen offenen Holzbooten zu Hochseetrawlern mit großem Raumgehalt oder Fabrikschiffen, ist die Erarbeitung eines Textes, der alle Arten von Dienstverhältnissen erfaßt, nicht leicht. Die Kleinfischerei, wobei ein oder zwei Familien oder Familienmitglieder gemeinsam das Fahrzeug besitzen und bemannen und ihre Vergütung aus einem Fanganteil besteht, ist sehr häufig. Daher ist es unmöglich, die Anforderungen in Artikel 13 bis 16 in bezug auf Arbeitsvereinbarungen sowie in Artikel 19 in bezug auf ein monatliches oder regelmäßiges Entgelt zu erfüllen. Artikel 16 sieht zwar eine Ausnahme für einen Fahrzeugeigner vor, der das Fahrzeug allein betreibt; das Problem besteht jedoch weiterhin in den Fällen, in denen zwei oder mehr Eigner das Boot unterhalten.

SCHWEIZ

Der Geltungsbereich des vorgeschlagenen Übereinkommens erstreckt sich auf die gewerbliche Fischerei in einem umfassenden Sinn, d.h. auch auf die Fangtätigkeit in Flüssen und Binnengewässern. Es sollte jedoch festgehalten werden, daß in Artikel 3 (1) a) erklärt wird, daß Fischereifahrzeuge, die bei Fischereitätigkeiten in Flüssen und Binnengewässern eingesetzt werden, von den Anforderungen des Übereinkommens ausgenommen werden können. Es sei daran erinnert, daß der Fischereisektor in der Schweiz, in der es keine Hochseefischereifahrzeuge und sehr wenige Berufsfischer gibt, nur eine geringe Bedeutung hat. Die Lage von Fischern in bezug auf Soziale Sicherheit unterscheidet sich nicht von der anderer Arbeitnehmer. Der SAV erklärt, daß er in Anbetracht der Tatsache, daß die Schweiz praktisch keine Hochseefischerei, wie sie in Bericht V (1) behandelt wird, durchführt, auf einen Kommentar zu den vorgeschlagenen Urkunden verzichtet. Der SGB erklärte, er teile die Auffassung der Schweizer Regierung.

SPANIEN

Auf der nächsten Tagung der Internationalen Arbeitskonferenz sollten die Fortschritte, die parallel beim Entwurf des konsolidierten Seeschiffahrtsübereinkommens erzielt worden sind, berücksichtigt werden, um Fischern Seeleuten soweit wie möglich gleichzustellen. Da der Ausdruck „internationale Reisen“ im Bereich der Fischer nicht sehr häufig verwandt wird, wird als Alternative zu „Reisen“ das Wort „Fahrten“ vorgeschlagen.

OPPAO: Die Regierungen klassifizieren Fahrzeuge offenbar weiterhin nach Kriterien wie Länge oder Raumgehalt. Dies ist in Industrieländern aufgrund der Tatsache, daß viele im vorgeschlagenen Text enthaltenen Normen bereits in Form interner Regelungen vorhanden sind, schwer verständlich. Noch weniger verständlich ist es im Fall von Entwicklungsländern, die zur Ratifizierung übermäßig präskriptiver Bestimmungen nicht in der Lage sein werden. Der Textentwurf sieht eine zu weitgehende Klassifizierung von Fahrzeugen vor; dies wird letztlich dazu führen, daß ein umfassend ratifizierbares Übereinkommen schwer zu erreichen sein wird und man somit ein ursprüngliches Ziel aus den Augen verliert.

UKRAINE

Es sollten neue Bestimmungen zur Einhaltung sanitärer Normen bei Arretierung oder Festhalten eines Schiffes und seiner Fischer eingeführt werden. Es wird der folgende Text vorgeschlagen:

Mitglieder sollten wirksame Maßnahmen zur Einhaltung sanitärer Normen in den Fällen ergreifen, in denen ein Fahrzeug und seine Fischer arretiert oder festgehalten werden bzw. in denen das Fahrzeug in eine Zone eines bewaffneten Konflikts eingefahren ist. Der Staat, in dessen Hafen das Fahrzeug arretiert oder festhalten wird, sollte keine Maßnahmen ergreifen, um die Einhaltung sanitärer Normen zu verhindern, und sollte die Arretierung oder das Festhalten des Fahrzeuges dem Staat mitteilen, dessen Flagge es führt.

VEREINIGTE STAATEN

USCB: Für die Ausarbeitung von Fischereiurkunden sollten die folgenden Grundsätze gelten: i) Entwicklung von Mindestarbeitsnormen zum Schutz der Mehrheit der Fischer in aller Welt unter Berücksichtigung der tatsächlichen sozialen und wirtschaftlichen Gegebenheiten in entwickelten und Entwicklungsländern; ii) Ausarbeitung einer Urkunde mit ausreichender Flexibilität, um zu einer umfassenden Ratifizierung anzuregen und die große Mehrheit der Fischer zu berücksichtigen, die auf kleineren Fahrzeugen arbeiten und denen gegenwärtig wenig oder überhaupt kein Arbeitsschutz gewährt wird; iii) Schutz vor der Aushöhlung gemäß der innerstaatlichen Gesetzgebung und Praxis vorhandener höherer Normen für Fischer, die in größeren Fischereibetrieben und/oder in Industrieländern beschäftigt sind. Die Chance, die Arbeitsbedingungen für die Mehrheit der Fischer der Welt zu verbessern, würde nicht wahrgenommen, wenn die Arbeit zur Schaffung eines in weiten Kreisen annehmbaren Übereinkommens aufgrund rigider, dogmatischer Ideale ins Stocken käme, die eine Ratifizierung und Durchführung verhindern.

ZYPERN

Der Gewerkschaftsbund Zyperns und der Panzypriotische Arbeiterbund akzeptieren die vorgeschlagenen Texte als befriedigende Diskussionsgrundlage für die Konferenz im Juni 2005.

EUROPÄISCHE UNION

Die meisten EU-Richtlinien im Bereich des Arbeitsrechts und des Arbeitsschutzes legen Mindestnormen fest; dasselbe gilt gemäß der IAO-Verfassung für IAO-Normen. Sind die Mindestnormen der IAO niedriger als EU-Normen, aber mit ihnen kompatibel, können EU-Mitgliedsstaaten höhere Normen beibehalten oder setzen. Allerdings sollte die Anwendung von Konzepten und Ansätzen, die sich von den EU-Normen grundlegend unterscheiden, vermieden werden, da dies die Ratifikation eines IAO-Übereinkommens durch EU-Mitgliedstaaten erschweren oder verzögern könnte.

Bemerkungen zum Entwurf eines Übereinkommens über 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 fünften 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.

Bemerkungen zur Präambel

Libanon. Es wird vorgeschlagen, im siebten Absatz der Präambel nach „Gesundheitsschutz“ das Wort „Arbeitsschutz“ einzufügen.

Südafrika. Der Schutz der Fischer sollte im Hinblick auf die Kernübereinkommen verstärkt werden. Es wird vorgeschlagen, in die Präambel die folgenden Unterabsätze aufzunehmen:

berücksichtigt die grundlegenden Prinzipien, die in anderen internationalen Arbeitsübereinkommen enthalten sind, insbesondere in dem Übereinkommen über Zwangsarbeit, 1930, dem Übereinkommen über die Vereinigungsfreiheit und den Schutz des Vereinigungsrechtes, 1948, dem Übereinkommen über das Vereinigungsrecht und das Recht zu Kollektivverhandlungen, 1949, dem Übereinkommen über die Gleichheit des Entgelts, 1951, dem Übereinkommen über die Diskriminierung (Beschäftigung und Beruf), 1958, dem Übereinkommen über die Abschaffung der Zwangsarbeit, 1957, dem Übereinkommen über das Mindestalter, 1973, und dem Übereinkommen über die schlimmsten Formen der Kinderarbeit, 1999,

ist sich des Kernmandats der Organisation bewußt, das darin besteht, menschenwürdige Arbeitsbedingungen zu fördern, und.

TEIL I. BEGRIFFSBESTIMMUNGEN UND GELTUNGSBEREICH

BEGRIFFSBESTIMMUNGEN

Artikel 1

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 Fischereifahrzeug-

eigner 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.

Bemerkungen zu Artikel 1

Argentinien. Was Buchstabe e) anbelangt, so dürfte der Ausschluß von „Personen an Land, die Arbeit an Bord eines Fischereifahrzeugs durchführen“ zweckmäßig sein, da die Bestimmungen des vorgeschlagenen Übereinkommens nur für die Durchführung der Fangtätigkeiten oder unmittelbar damit in Zusammenhang stehenden Tätigkeiten gelten sollte. Ferner wird davon ausgegangen, daß unter Marinepersonal auch die Personen zu verstehen sind, die ständig Staatsdienst stehen und Pflichten in diesem Tätigkeitssektor erfüllen. Der CATT erklärt, bei Aufnahme von „Personen an Land, die Arbeit an Bord eines Fischereifahrzeugs durchführen“ sollte in Buchstabe e) erläutert werden, das hierunter Personen fallen, die Arbeit auf einem Fischereifahrzeug im Hafen oder in Hafennähe durchführen.

Der ACPP ist der Auffassung, es sei erforderlich, in Buchstabe e) nach „Fischereifahrzeug“ die Worte „die eine entsprechende Qualifikation oder Genehmigung für diese Tätigkeit besitzen und“ einzufügen.

Australien. Buchstabe a): Das Wort „gewerbliche“ dürfte in Anbetracht des einfachen Titels des Übereinkommens und der Begriffsbestimmung, die die Subsistenzfischerei und die Freizeitfischerei ausschließt, überflüssig sein. Darüber hinaus könnte die Begriffsbestimmung auf die Aquakultur ausgeweitet werden – das wachsende Feld der Fischzucht im Gegensatz zum Fang lebender natürlicher Meeresressourcen, wobei viele Aspekte dieser Tätigkeiten durchaus der traditionellen Fischerei ähneln. Schließlich wäre eine Begriffsbestimmung der „Fischereitätigkeiten“ zur Begrenzung des Geltungsbereichs des Übereinkommens sinnvoll. Buchstabe b): Bei Ausweitung des Übereinkommens auf alle Fischereifahrzeuge und bei Ratifizierung des Übereinkommens durch Australien wäre dort unter der „zuständigen Stelle“ in der Regel eine relevante staatliche Stelle zu verstehen. Buchstabe e): Personen an Land, die Arbeit an Bord eines Fischereifahrzeugs durchführen, sollten unter das Übereinkommen fallen, wenn sie während der Fahrt des Fahrzeugs an Bord bleiben, um zu verhindern, daß zur

Umgehung des Übereinkommens echte abhängig beschäftigte Fischer als an Land tätige Personen eingestuft werden. Allerdings sollten Personen an Land, die vorübergehend Arbeit an Bord eines Fischereifahrzeugs im Hafen durchführen, von der Begriffsbestimmung des „Fischers“ ausgeschlossen sein. Sollten solche Arbeitskräfte bei der zeitlich begrenzten Durchführung von Arbeit in einem Hafen an Bord leben müssen, so sollten sie Anspruch auf dieselben Unterkünfte und dieselben Lebensbedingungen wie Fischer haben. Eine Definition des „Personals an Land“ wäre sinnvoll. Buchstabe g): Im Übereinkommen wird zuweilen auf „Fahrzeug“ verwiesen, worunter vermutlich ein „Fischereifahrzeug“ zu verstehen ist. Die Begriffsbestimmung sollte einen Hinweis folgender Art enthalten: „Ein Verweis auf ein Fahrzeug bezeichnet ein Fischereifahrzeug, es sei denn, dies wird ausdrücklich ausgeschlossen“. Buchstabe i): Bei der Begriffsbestimmung des „vorhandenen Fahrzeugs“ sollte aus Gründen der Einheitlichkeit das Wort „Fahrzeug“ in „Fischereifahrzeug“ geändert werden. Buchstabe k): In der englischen Fassung sollte das Wort „stern“ in „stem“ abgeändert werden. Die vorgeschlagene Art der Längenmessung dürfte außerdem für Fischereifahrzeuge zu kompliziert sein. Es wäre einfacher, die Länge von der Innenseite des Vorstevens über das Hauptdeck bis zur Schnittstelle einer Projektion des Ruderschafts mit dem Hauptdeck oder – noch einfacher – lediglich die Länge des Hauptdecks zu messen.

Belgien. Personen an Land, die Arbeit an Bord eines Fischereifahrzeugs durchführen, sollten von der Begriffsbestimmung der „Fischer“ in Buchstabe e) ausgeschlossen sein. Darüber hinaus ist die Begriffsbestimmung des Ausdrucks „Fischer“ so weit gefaßt, daß es Unklarheiten hinsichtlich des Erfassungsbereichs geben kann. Das belgische Gesetz vom 3. Mai von 2003 über Heuerverträge und den sozialen Status von Hochseefischern könnte bei der Suche nach einem besser geeigneten Wortlaut von Nutzen sein. In diesem Gesetz wird vorgeschrieben, daß unter einem Hochseefischer alle Personen zu verstehen sind, die als Besatzungsmitglieder eines Fischereifahrzeugs beschäftigt werden, und daß der Vertrag zwischen einem Hochseefischer und dem Eigner eine Verpflichtung zum Dienst an Bord für die Dauer der Fahrt auf See darstellt.

CCE: Der Wirtschaftsrat schließt sich dieser Antwort an.

Brasilien. Was Buchstabe e) anbelangt, so wäre es zweckmäßig, mit dem Begriff „Fischer“ auch „Personen an Land, die Arbeit an Bord eines Fischereifahrzeugs durchführen“ zu bezeichnen, sofern festgelegt wird, daß diese Tätigkeit in einem direkten Zusammenhang mit dem Fang und dem Umgang mit Fisch an Bord des Schiffes steht, beispielsweise die Tätigkeit von Personen in der Fischerverarbeitung an Bord von Fabrikschiffen. So würden Arbeitnehmer ausgeschlossen, die Tätigkeiten verrichten, welche nicht unmittelbar mit dem Fischen im Zusammenhang stehen, beispielsweise Arbeitnehmer, die Wartungsarbeiten durchführen, oder Fischereibeobachter.

China. In Buchstabe a) sollten nach „mit Ausnahme der Subsistenzfischerei und der Freizeitfischerei“ die Worte „und der Fischerei für Forschungs- und Lehrzwecke“ eingefügt werden. Sollten diese Fangtätigkeiten den Verpflichtungen eines internationalen Übereinkommens unterliegen, hätte dies nachteilige Auswirkungen auf die Forschungs- und Lehrtätigkeit.

Finnland. Aus den Begriffsbestimmungen dieses Artikels geht nicht klar hervor, in welchem Ausmaß Fischer und Fischereifahrzeuge in den Geltungsbereich des Übereinkommens fallen. Zu Buchstabe a) ist zu bemerken, daß der Begriff „Subsistenzfischerei“ nicht definiert ist, und daß unter „gewerbliche Fischerei“ alle Fangtätigkeiten mit Ausnahme der Freizeitfischerei und der Subsistenzfischerei zu verstehen sind. In Anbetracht der umfassenden Begriffsbestimmung des „Fischereifahrzeugs“ in Buchstabe g) würden die Bestimmungen für die Fischerei in Binnengewässern und für die Kleinfischerei unabhängig von der Rechtsform des Unternehmens gelten. Allerdings sind in Finnland oft kleine Fischereiboote mit einer kleinen Besatzung auf kürzeren Fahrten vor der Küste anzutreffen, und in Binnengewässern findet gewerblicher Fischfang statt. Rechtlich bindende internationale Bestimmungen sollten sicherstellen, daß die Kleinfischerei zur Erzielung eines Lebensunterhalts weiterhin wirtschaftlich möglich ist.

Frankreich. Der Begriff „Binnengewässer“ könnte ohne eine korrekte Begriffsbestimmung unterschiedlich ausgelegt werden. Aus diesem Grund ist es erforderlich, die unter diesen Begriff fallenden Bereiche festzulegen und eine präzise und schlüssige Begriffsbestimmung, gegebenenfalls unter Verweis auf andere internationale Urkunden, vorzunehmen.

MEDEF: Im Interesse eines klaren und schlüssigen Ansatzes für die Definition des Begriffs „Fischer“ sollten Personen an Land, die Arbeit an Bord eines Fischereifahrzeugs durchführen, ausgeschlossen sein. Diese Techniker arbeiten in der Regel auf Fahrzeugen im Hafen und sollten daher nicht auf der Mannschaftsliste aufgeführt werden.

Island. Unter den Begriff „Fischer“ in Buchstabe e) sollten lediglich Personen fallen, die Arbeiten an Bord eines sich auf See befindlichen Fischereifahrzeugs verrichten, d.h. Personen, die am Betrieb des Fahrzeugs, an der Vorbereitung der Fanggeräte, am Fischfang und an der Verladung und Verarbeitung des Fangs beteiligt sind. Da diese Beschreibung nicht auf Personen zutrifft, die vorübergehend Reparaturen oder Wartungsarbeiten auf dem Schiff durchführen, wird der Ausschluß von „Personen an Land, die Arbeit an Bord eines Fischereifahrzeugs durchführen“ befürwortet. Darüber hinaus sollte der Ausdruck „Arbeitsvereinbarung für Fischer“ in Buchstabe f) nur das Arbeitsverhältnis zwischen einem Arbeitgeber (Fischereifahrzeugeigner) und Arbeitnehmer (Fischer) bezeichnen. Die vorhandenen Fischereinormen beziehen sich nicht auf selbstständig Erwerbstätige, und es spricht nichts dafür, dies zu ändern. Eine

„Arbeitsvereinbarung für Fischer“ sollte als „Arbeitsvertrag, Gesamtarbeitsvertrag oder eine andere ähnliche Vereinbarung, die die Arbeitsbedingungen eines Fischers und die Arbeitsbedingungen an Bord eines Fischereifahrzeuges regelt“ definiert werden.

Italien. UILA-PESCA: Es sollte angegeben werden, daß die in Buchstabe c) genannten repräsentativen Verbände der Fischer Gewerkschaften für unselbstständig Erwerbstätige/Lohnempfänger sind. Die Begriffsbestimmung der „Fischer“ in Buchstabe e) ist in sofern zu allgemein, als sie unabhängige Fischer, d.h. Eigner von Fischereifahrzeugen und/oder Mitglieder von Genossenschaften, die Fischereifahrzeuge besitzen, mit Arbeitnehmern gleichstellt, die von Fischereifahrzeugeignern beschäftigt werden. Es sollte deutlich herausgestellt werden, daß das vorgeschlagene Übereinkommen für unselbständig Beschäftigte gilt, da die Lohnempfänger die wahren Nutznießer seiner Bestimmungen sind.

Kanada. Personen, die auf Fischereifahrzeugen Dienste wie Entladearbeiten, Anliefern von Material und Wartungsarbeiten verrichten, sowie Arbeitnehmer an Land, die für einen begrenzten Zeitraum auf einem eingedockten Fahrzeug tätig sind und keine Fangtätigkeiten durchführen, sollten von der Definition der „Fischer“ in Buchstabe e) ausgenommen sein.

CEC: Personen an Land, die Arbeit an Bord eines Fischereifahrzeugs durchführen, sollten von dem vorgeschlagenen Übereinkommen ausgenommen werden, da sie nicht als Fischer definiert oder eingetragen sind.

Libanon. Es wird vorgeschlagen zur Klärung in Buchstabe a) nach „Binnengewässern“ die Worte „Seen und Kanäle“ in Anführungszeichen hinzuzufügen. Was den Ausdruck „Tätigkeit“ in Buchstabe e) anbelangt, so sollte geklärt werden, ob beispielsweise eine Person, die Maschinen des Fischereifahrzeugs repariert, als Fischer einzustufen ist. Was den Text in eckigen Klammern betrifft, so sollte das Übereinkommen nicht für diese Personen gelten, wenn es sich dabei eher um Hafentarbeiter als um Fischer handelt; andernfalls wird kein Einwand gegen ihre Einbeziehung erhoben. Darüber hinaus geht aus dem Ausdruck „andere Personen im ständigen Staatsdienst“ nicht hervor, wer von der Urkunde ausgeschlossen wäre. Schließlich wird vorgeschlagen, in Buchstabe l) am Ende die Worte „im Einklang mit den in jedem Land gültigen gesetzlichen Bestimmungen“ hinzuzufügen.

Marokko. Was Buchstabe e) anbelangt, so sollten Personen an Land, die Arbeit an Bord eines Fischereifahrzeugs durchführen, vom Geltungsbereich dieses Übereinkommens ausgeschlossen werden, da sie spezielle Leistungen erhalten.

Mauritius. Der dreigliedrige Beirat für Arbeitsschutz, Gesundheit und Sozialfürsorge schlägt vor, Buchstabe m) wie folgt zu ändern: „bedeutet der

Ausdruck ‚Schiffsführer‘ eine zweckentsprechend qualifizierte Person mit Befehlsgewalt über ein Fischereifahrzeug“.

Neuseeland. Es wäre sinnvoll zu klären, ob unter dem Ausdruck „gewerbliche Fischerei“ in Buchstabe a) die Aquakultur, der Walfang, die Robbenjagd und Fabrikschiffe fallen. Ein „gewerbsmäßiges Fischereifahrzeug“ wird in Neuseeland nach dem Fischereigesetz registriert und führt nicht die oben aufgezählten Arten von Tätigkeiten durch. Es wird vorgeschlagen, den Ausdruck „Brutto-Raumgehalt“ in Buchstabe j) zu streichen, da er im Übereinkommen nicht verwendet wird. Der Begriff „Umbau“ in Unterabsatz h) i) könnte wie folgt definiert werden:

bedeutet der Ausdruck „Umbau“ die Änderung oder Modifizierung eines Schiffes, z.B. den Austausch, die Entfernung oder die Hinzufügung

- a) eines Teils eines Fahrzeuges, das voraussichtlich
 - i) die strukturelle Integrität, den Raumgehalt, das Freiboard, die Lade- oder Fahrgastkapazität, die Besatzungs- oder Fahrgastunterkünfte, die Bedingungen für die Festlegung der Ladelinie, die wasserdichte Unterteilung, die Stabilität und den strukturellen Brandschutz beeinflusst; oder
 - ii) bei Antriebsmaschinen, Hilfsmaschinen, Steuerung oder Antriebsmethode des Fahrzeuges zu erheblichen Änderungen führt; und
- b) von Sicherheitsausstattungen des Schiffes.

Nicaragua. CTN: Buchstabe h), Unterabsatz iii) sollte ersetzt werden durch: „die Montage von mindestens 20 Prozent des Baumaterials begonnenen hat“. Der Grund für diese Änderung liegt daran, daß ein Widerspruch zwischen der Zahl von 50 Tonnen Baumaterial oder 1 Prozent, je nachdem, welcher Wert kleiner ist, besteht, da ein Prozent real ein sehr geringer Wert sein kann.

Norwegen. Zu Buchstabe e) wird bemerkt, daß „Personen an Land, die Arbeit an Bord eines Fischereifahrzeuges durchführen“, nicht unter dieses Übereinkommen fallen sollten. Diese Personenkategorie sollte allerdings ebenfalls Nutznießer der für Arbeitsschutz und Unfallverhütung ergriffenen Maßnahmen sein. Daher wird vorgeschlagen, in Artikel 3 einen neuen Absatz 3) oder in Artikel 26 einen neuen Buchstaben f) mit dem folgenden Wortlaut einzufügen: „Der Schiffsführer trägt zusammen mit den Eignern oder Reedern an Land die Verantwortung dafür, daß Personen an Land, die Arbeit an Bord eines Fischereifahrzeuges durchführen, in die Bemühungen einbezogen werden, den Arbeitsschutz, die Gesundheit und die Unfallverhütung an Bord zu gewährleisten.“

Portugal. Personen an Land, die gemäß Buchstabe e) Arbeit an Bord eines Fischereifahrzeuges durchführen, sollten unter das Übereinkommen fallen, könnten aber von einigen seiner Bestimmungen, beispielsweise in bezug auf Unterkünfte, Verpflegung und Heimschaffung, ausgenommen werden.

Spanien. Personen an Land sollten nicht unter den Begriff „Fischer“ fallen, selbst wenn sie *ausnahmsweise* Arbeit an Bord eines Fischereifahrzeuges durchführen. Der Begriff sollte sich vielmehr auf Personen beziehen, deren Arbeit vorwiegend an Bord durchgeführt wird. Da sich das Übereinkommen inhaltlich auf die Arbeitsbedingungen an Bord von Fischereifahrzeugen bezieht, wäre es im Prinzip sinnlos, es auf Arbeitnehmer anzuwenden, die in der Regel ihre Arbeiten an Land durchführen. Hinzu kommt, daß dies zum Ausschluß von Fischern führen könnte, die an Bord kleiner Fahrzeuge Kleinfischerei betreiben, sollten Fischer nur diejenigen sein, die auf der Besatzungsliste aufgeführt werden, d.h. Besatzungsmitglieder. Daher wäre es zweckmäßiger, die Definition des Begriffs „Fischer“ so zu verfeinern, daß gefordert wird, daß diese Personen *in der Regel* an Bord von Fischereifahrzeugen Arbeit durchführen. Sollten an Land tätige Personen jedoch an Bord des Fahrzeuges mitfahren, sollten sie in bezug auf Unterkünfte und Verpflegung die gleiche Behandlung wie die Mannschaft erfahren. Auch ist der ausdrückliche Hinweis auf Personen, die auf der Grundlage einer Fangbeteiligung entlohnt werden, unklar, da die überwiegende Mehrheit der Fischer nach diesem Entgeltsystem entlohnt wird. Statt das System, das für die überwiegende Mehrheit gilt, als Ausnahme zu behandeln, und das Lohnzahlungssystem zur allgemeinen Regel zu erheben, wäre es sinnvoller, einen allgemeinen Hinweis auf ein Entgeltsystem hinzuzufügen. Der Absatz sollte somit wie folgt lauten:

bedeutet der Ausdruck „Fischer“ alle Personen, die unabhängig vom Entgeltsystem an Bord eines Fischereifahrzeugs in irgendeiner Eigenschaft oder in der Regel beschäftigt oder angeheuert sind oder eine Tätigkeit ausführen; ausgenommen sind Lotsen, Marinepersonal, andere Personen im ständigen Staatsdienst und Personen an Land, die Arbeit an Bord eines Fischereifahrzeugs durchführen. Für diese Personen sollten besondere vereinbarte Bedingungen in bezug auf Unterkünfte und Verpflegung an Bord während der Fahrt des Fahrzeuges gelten, und diese Bedingungen sollten nicht ungünstiger sein als die der Fischer an Bord.

OPPAO: Was Buchstabe e) anbelangt, so sollte deutlich gemacht werden, daß sich der Geltungsbereich des Übereinkommens lediglich auf Personen erstreckt, die direkt im Fischereisektor arbeiten, d.h. lediglich auf Fischer an Bord von Fischereifahrzeugen, so daß logischerweise Personen aus anderen Sektoren ausgeschlossen werden, die unter gewissen Umständen Arbeit an Bord eines Fischereifahrzeugs durchführen.

Tunesien. Was Buchstabe e) anbelangt, so sollten Personen an Land, die Arbeit an Bord eines Fischereifahrzeugs durchführen, vom Übereinkommen ausgenommen werden, da sie keine Besatzungsmitglieder sind. In Buchstabe a) sollte eine Definition des Begriffs „Subsistenzfischerei“ eingefügt werden, um eine klare Unterscheidung von der „gewerblichen Fischerei“ zu treffen. So würde auch die Aufgabe der zuständigen Stelle erleichtert, die im Zweifelsfall

nach Konsultationen zu bestimmen hat, ob ein Fahrzeug gewerbliche Fischerei betreibt.

Ukraine. In Buchstabe g) sollten die Worte „aller Art, gleich ob im öffentlichen oder privaten Eigentum“ durch „jeglicher Art oder Form von Besitzverhältnis“ ersetzt werden, da es in der Ukraine viele kollektive Fischereibetriebe mit Fischereifahrzeugen gibt, die gemeinsames Eigentum sind und nicht als ausschließlich privat oder staatlich definiert werden können. Zu Buchstabe n) wird bemerkt, daß der Begriff „Befehlsgewalt“ genau erläutert werden sollte, da ein klarer Unterschied zwischen den gesetzlichen Rechten eines Kapitäns in bezug auf Fahrzeug und Besatzung während des Aufenthalts auf See und der wirtschaftlichen Befehlsgewalt des Eigners während der Fahrt des Fahrzeuges gemacht werden muß. Es wird vorgeschlagen, vor dem Wort „Befehlsgewalt“ die Worte „an Bord des Schiffes“ einzufügen.

Vereinigte Staaten. USCIB: Was Buchstabe e) anbelangt, so sollten auch Fischereibeobachter nicht unter die Definition der „Fischer“ fallen, da sie im allgemeinen von privaten Unternehmern (nicht von Fahrzeugeignern) für die Erfassung wissenschaftlicher Daten oder zur Kontrolle der Einhaltung gesetzlicher Vorschriften für staatliche Stellen eingestellt werden, ohne im ständigen Staatsdienst zu sein. In bezug auf die in eckigen Klammern gewählte Formulierung ist zu bemerken, daß Personen wie Elektriker oder Mechaniker an Land, die regelmäßig Reparaturarbeiten durchführen, nicht im Fischereisektor arbeiten. Das Übereinkommen sollte auf Fischer auf Fischereibooten beschränkt sein. Schließlich sollten in Buchstabe e) auch unabhängige Eigner/Betreiber ausgenommen werden, da sie nicht Teil eines Beschäftigungsverhältnisses sind und auf eigene Rechnung arbeiten.

Zypern. OEB: Zur Frage der „Personen an Land, die Arbeit an Bord eines Fischereifahrzeugs durchführen“ in Buchstabe e) ist festzustellen, daß nur Personen, die direkt in diesem Sektor beschäftigt werden, in den Geltungsbereich des Übereinkommens fallen sollten. Beispielsweise arbeitet ein Elektriker an Land, der Arbeiten auf einem Fischerboot durchführt, nicht im Fischereisektor. Diese Klärung ist erforderlich, um auf nationaler Ebene Unklarheiten zu vermeiden. Da das Ziel der neuen Urkunde die Regelung des Beschäftigungsverhältnisses ist, sollten auch unabhängige Eigner/Betreiber nicht unter die Definition des Ausdruck „Fischer“ fallen, da Personen, die ihre eigenen Fahrzeuge betreiben, nicht im Rahmen eines Beschäftigungsverhältnisses tätig sind. Die Arbeitgeberverbände, die Mitglieder der Internationalen Arbeitgeber-Organisation sind, beabsichtigen eine weitere Diskussion über die schwierige Frage des Ausschlusses selbstständig erwerbstätiger Fischer.

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.

Bemerkungen zu Artikel 2

Finnland. Dem Artikel gemäß würde das Übereinkommen nicht nur auf angestellte Fischer, sondern auch auf die selbständig erwerbstätigen Fischer und diejenigen, die auf der Grundlage einer Fangbeteiligung entlohnt werden, angewandt. Die Ausweitung des Übereinkommens auf Fischer, die unabhängig arbeiten oder als Unternehmer tätig sind, ist problematisch. Die innerstaatliche Arbeitsgesetzgebung gilt nur für die in einem Arbeitsverhältnis stehenden Personen, d.h. diejenigen, die sich unter der Aufsicht und Leitung eines Arbeitgebers persönlich verpflichtet haben, für ein Entgelt oder eine andere Gegenleistung für einen Arbeitnehmer zu arbeiten. In Finnland sind die meisten Fischer selbständig erwerbstätig.

Neuseeland. Siehe zu Absatz 1 Kommentar zu Artikel 1 a).

Tunesien. Angesichts der besonderen Art der Arbeit an Bord von Kleinfischereifahrzeugen und der Bedeutung traditioneller Fangtätigkeiten in bestimmten Ländern wird vorgeschlagen, Fahrzeuge ohne Motor und Fahrzeuge von weniger als fünf Tonnen von dem Übereinkommen auszunehmen.

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.

Bemerkungen zu Artikel 3

Argentinien. Daß neben der in Absatz 1 vorgesehenen allgemeinen Ausnahme zusätzlich die in Artikel 10 Absatz 2 genannte besondere Ausnahme möglich ist, beeinträchtigt dessen Bedeutung. Dies wirkt sich nicht nur negativ auf die Kohärenz des Textes aus; die Parameter in Artikel 10 Absatz 2, die zu einer Ausnahme berechtigen, unterscheiden sich darüber hinaus auch von denen in Artikel 3 und sind offenbar restriktiver. Es wäre vorzuziehen, den Wortlaut von Artikel 3 beizubehalten und Absatz 2 von Artikel 10 zu streichen.

Australien. Es ist unklar, ob sich diese Bestimmung lediglich auf Fahrzeuge des Flaggenstaates oder auf alle Fischereifahrzeuge beziehen soll.

Finnland. Absatz 1 b), der unter gewissen Voraussetzungen die Ausnahme begrenzter Gruppen von Fischern oder Fischereifahrzeugen zuläßt, wird nachdrücklich befürwortet. In Anbetracht der nationalen gesetzgeberischen Tradition wäre die Regelung der Arbeitsbedingungen für den *ganzen* Fischereisektor, einschließlich der Kategorie der unternehmerisch tätigen Fischer, ungewöhnlich.

Frankreich. Die Bestimmungen dieses Artikels dürften flexibel genug sein, um im Hinblick auf eine umfassende Ratifizierung ein Gleichgewicht bei den Anforderungen des Übereinkommens herzustellen.

Japan. Die Regierung möchte zu wissen, ob das Konzept „besondere und erhebliche Probleme“ auch Probleme erfaßt, die aufgrund der Größe der Fischereifahrzeuge entstehen. Sollte es nicht der Fall sein, so sollte Absatz 1 wie folgt geändert werden: „... besondere und erhebliche Probleme in Bezug auf die Größe von Fischereifahrzeugen und besondere Dienstverhältnisse aufwirft ...“.

Norwegen. Siehe Bemerkung zu Artikel 1 e).

Tunesien. Es wird vorgeschlagen, in Absatz 1 b) das Wort „begrenzte“ durch „bestimmte“ zu ersetzen, da der erste Begriff darauf abzielt, die Kategorien von Fischern oder Fischereifahrzeugen, die vom Übereinkommen ausgenommen werden können, zu beschränken, während der zweite Ausdruck das Ziel verfolgt, die auszunehmenden Kategorien zu bestimmen.

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.

Bemerkungen zu Artikel 4

Kanada. CEC: Das Konzept, daß Mitgliedstaaten verpflichtet sein sollten, die Gründe für Ausnahmen anzugeben und die Standpunkte der betreffenden Mitgliedsgruppen darzulegen, wird abgelehnt.

Libanon. Es wird vorgeschlagen, Absatz 2 wie folgt teilweise neu zu formulieren: „... der Verfassung vorzulegen hat, die Maßnahmen anzugeben, die möglicherweise getroffen worden sind, um die Bestimmungen ...“.

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.

Bemerkungen zu Artikel 5

Belgien. Es wäre wünschenswert, als Kriterien die Fahrzeuglänge gemäß der Definition in Artikel 1 k) und nicht den Brutto-Raumgehalt oder eine andere Maßeinheit zu wählen. Es sei allerdings darauf hingewiesen, daß die Fahrzeuge dieselbe Länge aufweisen und dennoch eine unterschiedliche Motorleistung haben können.

CCE: Schließt sich dieser Antwort an.

Frankreich. Als einzige Maßeinheit sollte das Kriterium der Fahrzeuglänge beibehalten werden. Der Brutto-Raumgehalt sollte nicht verwendet werden, da die Einführung einer Umrechnungsformel – *de facto* ein Äquivalenzsystem – das Verständnis und die Durchführung des Übereinkommens erschweren würde.

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.

Bemerkungen zu Artikel 6

China. Es wird betont, daß die Durchführung von Gesetzen und Vorschriften im Einklang mit den innerstaatlichen Verhältnissen erfolgen sollte, denn so würden Mißverständnisse und Widersprüche zwischen entwickelten und Entwicklungsländern vermieden. Absatz 1 sollte daher wie folgt geändert werden:

Jedes Mitglied hat die Gesetzgebung oder sonstige Maßnahmen durchzuführen, die es angenommen hat, um seine Verpflichtungen aus dem Übereinkommen hinsichtlich der seiner Zuständigkeit unterliegenden Fischer und Fischereifahrzeuge zu erfüllen. Solche Gesetze und Vorschriften sollten im Hinblick auf eine leichtere Durchführung des Übereinkommens unter Berücksichtigung der innerstaatlichen Verhältnisse festgelegt werden. Zu den sonstigen Maßnahmen können Gesamtarbeitsverträge, gerichtliche Entscheidungen, Schiedssprüche oder sonstige der innerstaatlichen Gesetzgebungen und Praxis entsprechende Mittel gehören.

Italien. UILA-PESCA: Zu den in Absatz 2 genannten „Vereinbarungen zwischen Fischereifahrzeugeignern und Fischern“ sollten ausdrücklich Gesamtarbeitsverträge zwischen repräsentativen Verbänden von Fischereieigentümern und Gewerkschaften der Beschäftigten/Lohnempfänger gehören.

Libanon. Im Hinblick auf eine größere Klarheit sollte Absatz 1 wie folgt neu formuliert werden: „... um die Bestimmungen des Übereinkommens durch den Erlaß von Gesetzgebung oder sonstigen Maßnahmen durchzuführen, die es angenommen hat, um seine Verpflichtungen aus dem Übereinkommen ...“.

Neuseeland. Es wäre hilfreich zu klären, ob freiwillige Richtlinienansammlungen als „sonstige Maßnahmen“ angesehen würden.

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.

Bemerkungen zu Artikel 8

Argentinien. In der spanischen Fassung von Absatz 1 sollten nach „capitán“ die Worte „o patrón“ eingefügt werden, da es keinen Grund gibt, die Worte „capitán o patrón“ in Absatz 2 nicht, aber in Absatz 1 zu verwenden.

Australien. Die Regierung unterstützt mit Nachdruck diese Klärung der Verantwortungsbereiche. Da bei vielen Unfällen in der Seeschifffahrt Fischereifahrzeuge wegen der Nichteinhaltung grundlegender seemännischer Prinzipien

seitens der Besatzungen/Schiffsführer beteiligt sind, wäre es sinnvoll, in Absatz 2 einen neuen Buchstaben hinzuzufügen: „d) Sicherstellung der Einhaltung der Normen im Bereich der Navigationssicherheit, des Wachdienstes und der verwandten guten seemännischen Normen“. Zu Absatz 4 ist zu bemerken, daß zu den Pflichten der Fischer auch die Befolgung der „rechtmäßigen und sinnvollen Anweisungen des Schiffsführers“ zählen sollte.

China. Absatz 2 c) sollte wie folgt geändert werden: „Erleichterung der Ausbildung in Arbeitsschutzfragen an Bord des Fahrzeugs“.

Frankreich. Die Formulierung dieses Artikels ist sehr zufriedenstellend, da die Zuständigkeitskette deutlich dargelegt und kein Akteur ausgeschlossen wird.

Italien. UILA-PESCA: In Absatz 2 a) sollten die Worte „soweit wie möglich“ gestrichen werden.

Kanada. CEC: Die Verantwortung für die Sicherheit sollte nicht allein beim Fahrzeugeigner und Schiffsführer liegen. Auch die Besatzung muß für sichere Arbeitsmethoden auf See verantwortlich sein.

Libanon. Es wird vorgeschlagen, in Absatz 1 das Wort „Einrichtungen“ durch „Mittel“ zu ersetzen, da die Bedeutung von „Einrichtungen“ in diesem Kontext unklar ist. Absatz 2 c) sollte wie folgt geändert werden: „... um Sensibilisierung für den Arbeitsschutz durch Ausbildung ...“. Die arabische Fassung von Absatz 3 sollte wie folgt geändert werden: „... die, nach Auffassung des Schiffsführers aus fachlicher Sicht für die Sicherheit des Fahrzeugs erforderlich ist ...“.

Marokko. Absatz 3 sollte wie folgt lauten:

Der Fischereifahrzeugeigner darf den Schiffsführer nicht daran hindern, alle Entscheidungen zu treffen, die nach fachlichem Ermessen des Schiffsführers für die Sicherheit der Fischer oder die Sicherheit des Fahrzeugs und dessen Navigationssicherheit oder sicheren Betrieb erforderlich sind.

Neuseeland. Es wird vorgeschlagen, Absatz 2 wie folgt zu formulieren: „Der Eigner und der Schiffsführer haben die Verantwortung für ...“. Darüber hinaus sollte deutlich herausgestellt werden, daß sich Absatz 4 auf die in den Mitgliedstaaten anwendbaren Arbeitsschutzmaßnahmen bezieht.

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.

Bemerkungen zu Artikel 9

Argentinien. Da die Fischerei eine an sich gefährliche Tätigkeit ist, spricht sich Argentinien für ein Mindestalter von *18 Jahren* aus. Zumindest sollte das Mindestalter im Fischereisektor nicht unter 16 Jahren liegen. Daher sollten die Absätze 3 und 6 gestrichen, und es sollte ein ausführlicher Hinweis auf das Übereinkommen Nr. 138 eingefügt werden. Der CATT erklärt, die Aufnahme einiger Absätze des Übereinkommens Nr. 138, jedoch nicht anderer Übereinkommen, könnte sich nachteilig auf die Einhaltung dieses Übereinkommens auswirken; es wäre besser, einen ausdrücklichen Verweis auf dieses Übereinkommen hinzuzufügen. Auch sollte man nicht vergessen, daß die Arbeit im Fischereisektor – wie von der IAO festgestellt, ganz allgemein gefährlich ist.

Daher sollte ein Mindestalter von 18 Jahren gewählt werden, zumindest für Fahrzeuge von mehr als 15 Metern Länge, wobei nach Beratungen Ausnahmen zugelassen werden könnten. Die argentinische Seeschiffsbehörde erklärt, das in Absatz 3 vorgesehene Mindestalter von 15 Jahren stehe im Widerspruch zur innerstaatlichen Gesetzgebung; es sei anzuraten, es auf mindestens 16 Jahre anzuheben. Die Möglichkeit, das Mindestalter für gefährliche Tätigkeiten von 18 auf 16 Jahre (Absatz 6) abzusenken, sei unangebracht, da dies ein höheres Risiko für Fischer und für die Sicherheit des Fahrzeugs allgemein darstelle.

Australien. In Anbetracht der gefährlichen Tätigkeit und der hohen Unfallquoten im Fischereisektor sollte aus Sicherheitsgründen das Mindestalter für die Arbeit an Bord von Fischereifahrzeugen 18 Jahre betragen. Um den Industriezweig kennenzulernen, dürfte es zweckmäßig sein, ein niedrigeres Alter von 16 Jahren für Personen vorzusehen, die eine Berufsausbildung absolvieren oder eine leichte Tätigkeit während der Schulferien ausüben.

Belgien. Da Belgien 1988 das Übereinkommen Nr. 138 ratifiziert hat, könnte es die Aufnahme eines Querverweises in diesen Artikel befürworten. In Anbetracht der in dieser Bestimmung gewählten Ausdrücke (z.B. „Arbeit“, „Arbeitnehmer“) sollte darüber hinaus geklärt werden, ob es noch schulpflichtigen Personen unter 15 Jahren gestattet wäre, in den Schulferien „Beobachtungsfahrten“ zu machen. Diese Minderjährigen würden die Fahrt auf einen Fischereifahrzeug machen, ohne zu arbeiten und um sich durch die Beobachtung der Tätigkeiten an Bord über den Sektor zu informieren. Gegebenenfalls könnte die Bestimmung abgeändert werden, um solche Beobachtungsfahrten für Personen unter 15 Jahren durch eine Toleranzklausel in Artikel 9 oder die Möglichkeit des Ausschlusses von Personen, die Beobachtungsfahrten unternehmen, aus der Definition der „Fischer“ in Artikel 1 e) zu ermöglichen.

CCE: Schließt sich dieser Antwort an.

Brasilien. Diese Bestimmung sollte einen direkten Verweis auf das von Brasilien ratifizierte Übereinkommen Nr. 138 enthalten und Personen unter 18 Jahren untersagen, an Bord von Fischereifahrzeugen Arbeiten zu verrichten. Es sollten besondere Bestimmungen über den Schutz Minderjähriger, die als Auszubildende arbeiten, insbesondere in bezug auf den Arbeitsschutz oder das Leben an Bord, festgelegt werden.

China. Absatz 3 a) sollte wie folgt geändert werden: „Das Mindestalter kann 15 Jahre für Personen betragen, die ... eine Ausbildung absolvieren, allerdings sollte dies von der zuständigen Stelle auf geeignete Weise genehmigt werden“. Fälle, in denen das Mindestalter 15 Jahre betragen kann, sollten zahlenmäßig begrenzt und von der zuständigen Stelle genehmigt werden.

Finnland. Die innerstaatliche Gesetzgebung sieht vor, daß Fischereitätigkeiten nur von Männern im Alter von mindestens 16 Jahren oder Frauen im

Alter von mindestens 17 Jahren verrichtet werden dürfen. Die in Absatz 3 vorgesehene mögliche Absenkung auf 15 Jahre wäre daher in bezug auf den Schutz Jugendlicher nicht gerechtfertigt. In der innerstaatlichen Gesetzgebung ist außerdem ein Mindestalter von 18 Jahren für gefährliche Arbeit vorgesehen.

Frankreich. Die Bestimmungen dieses Artikels und des Übereinkommens Nr. 138 müssen besser abgestimmt werden. Der Wortlaut trägt nationalen Anliegen in bezug auf den Schutz Jugendlicher Rechnung. Die begrenzte Flexibilität in Absatz 3 ist erforderlich, um einen noch größeren Exodus Jugendlicher aus der Fischereiindustrie zu vermeiden.

Guinea. Im Fischereisektor von Entwicklungsländern gibt es eine Tendenz zur Beschäftigung von Kindern, deren Eltern bereits den Fischereiberuf ausüben. Die vorgeschlagenen Urkunden sollten Bestimmungen zum Schutz dieser „Fischer im Kindesalter“ enthalten, die den inhärenten Risiken und Gefahren der Fischereitätigkeiten ausgesetzt sind.

Indonesien. Das Mindestalter sollte 18 Jahre betragen.

Island. Das in Absatz 2 vorgesehene Mindestalter sollte 15 und nicht 16 Jahre betragen, und Absatz 3 sollte dementsprechend gestrichen werden. Andernfalls könnten in Absatz 3 die Worte „und die eine seemännische Berufsausbildung absolvieren“ (Buchstabe a)) sowie die Formulierung „in diesem Fall ist ihnen eine Ruhezeit zu gewähren, deren Dauer mindestens die Hälfte jeder Ferienzeit zu entsprechen hat“ (Absatz 3 b)) gestrichen werden.

Italien. UILA-PESCA: Absatz 3 b), der Personen im Alter von 15 Jahren die Verrichtung leichter Arbeiten während der Schulferien gestattet, sollte gestrichen werden.

Kanada. Das Übereinkommen Nr. 138 ist die allgemeine internationale Arbeitsnorm über das Mindestalter für die Zulassung zur Beschäftigung, und jeder neue Text sollte damit im Einklang stehen. Darüber hinaus sollten in diesem Artikel nur Anforderungen in bezug auf das Mindestalter aufgenommen werden, die sich ausdrücklich auf die Arbeit in der Fischereiindustrie beziehen. Absatz 3 b) sollte gestrichen werden, da das Übereinkommen Nr. 138 die Bedingungen vorschreibt, unter denen leichte Arbeiten verrichtet werden dürfen, und die Einführung eines neuen Erfordernisses zur Beschränkung der Beschäftigung während der Schulferien ein Ratifizierungshindernis darstellen könnte.

Libanon. Neue Bestimmungen zur Kinderarbeit sollten nicht anders formuliert werden als im grundlegenden Übereinkommen Nr. 138. Es wird kein Einwand gegen ein Mindestalter von 16 Jahren erhoben; allerdings ist im Übereinkommen Nr. 138 ein Mindestalter von 15 Jahren vorgesehen, das unter bestimmten Bedingungen auf 14 Jahre abgesenkt werden kann. Um die Annahme unterschiedlicher Mindestalter in den einzelnen Ländern zu vermei-

den, sollte geklärt werden, ob die Arbeit im Fischereisektor unter die Bedeutung von „Verkehrswesen, Lagerung und Nachrichtenübermittlung“ in Artikel 5 Absatz 3 des Übereinkommens Nr. 138 fällt. Absatz 3 a) sollte sich auf Artikel 6 sowie auf Artikel 7 Absätze 1 und 2 des Übereinkommens Nr. 138 und Artikel 7 Absatz 1 b) dieses Übereinkommens beziehen. Es wird vorgeschlagen, aus Gründen der Einheitlichkeit mit Artikel 3 Absatz 1 des Übereinkommens Nr. 138 Absatz 4 wie folgt zu formulieren: „... das Leben, die Gesundheit oder die Sittlichkeit der Jugendlichen gefährlich ist ...“. Absatz 6 sollte wie folgt neu formuliert werden: „... unter der Voraussetzung genehmigen, daß das Leben, die Gesundheit oder die Sittlichkeit der betreffenden Jugendlichen in vollem Umfang geschützt werden und daß die betreffenden Jugendlichen eine angemessene spezielle Ausbildung auf See oder eine Berufsbildung im relevanten Wirtschaftszweig erhalten haben, einschließlich einer grundlegenden Sicherheitsausbildung“. Andernfalls würde die Ausbildung der Jugendlichen nur die Sicherheit betreffen, was nicht im Einklang mit Artikel 3 Absatz 3 des Übereinkommens Nr. 138 stünde.

Norwegen. Das vorgeschlagene Übereinkommen sollte im Einklang mit dem Übereinkommen Nr. 138 stehen; allerdings sollte die im vorliegenden Text gebotene Flexibilität beibehalten werden.

Portugal. Ein Querverweis auf das Übereinkommen Nr. 138 würde die Anwendung der dort aufgeführten Grundsätze auf den Fischereisektor besser garantieren. Allerdings dürfte die Aufnahme eines solchen Verweises in Artikel 9 nicht sehr kohärent sein.

Schweden. Der Ausgangspunkt von Artikel 9 ist das veraltete Übereinkommen Nr. 112, das durch das Übereinkommen Nr. 138 neugefaßt wurde. Einundzwanzig der 29 Staaten, die das Übereinkommen Nr. 112 ratifiziert hatten, haben es aufgrund der Ratifizierung des Übereinkommens Nr. 138 gekündigt, und in vier Ländern, die das Übereinkommen Nr. 138 ratifiziert haben, gilt eine niedrigere Altersgrenze als die des Übereinkommens Nr. 112. Somit sollten die Absätze 3 und 6, soweit es möglich ist, an die Artikel 7 und 3 des Übereinkommens Nr. 138 anknüpfen. Ein bloßer Verweis dürfte nicht ausreichen, da das Mindestalter für leichte Arbeiten nach dem Übereinkommen Nr. 138 13 Jahre beträgt. Es wird daran erinnert, daß die Dreigliedrige Tagung über den Arbeitsschutz in der Fischereiindustrie (1999) feststellte, daß Arbeit an Bord von Fischereifahrzeugen gefährlich ist.

Spanien. Obwohl das allgemeine Mindestalter für die Zulassung zur Beschäftigung im Übereinkommen Nr. 138 geregelt wird, dürfte angesichts der Tatsache, daß Arbeitsbedingungen im Fischereisektor gefährlicher sind als in anderen Wirtschaftszweigen, ein höheres Mindestalter in diesem Übereinkommen gerechtfertigt sein. Das Mindestalter für den Fischereisektor sollte

16 Jahre betragen und im Fall von Arbeiten, die, wie in Artikel 3 Absatz 1 des Übereinkommens Nr. 138 angegeben, das Leben, die Gesundheit oder die Sittlichkeit Jugendlicher gefährden können, auf 18 angehoben werden. Absatz 3 a) und b) sollten wie folgt zusammengefaßt werden: „Das Mindestalter ... Ausbildung absolvieren; sie können leichte Arbeiten während der Schulferien verrichten; in diesem Fall ...“. So wäre klar, daß nur Jugendliche im Alter von 15 Jahren, die ihre Schulpflicht erfüllt haben und eine seemännische Berufsausbildung absolvieren, Arbeit an Bord von Fischereifahrzeugen verrichten dürfen. Nach innerstaatlichem Recht können Personen unter 16 in keinem Fall Fischereitätigkeit ausüben; Spanien ist sich jedoch der Ansichten von Ländern wie Frankreich bewußt, die ein großes Interesse an dieser Bestimmung haben, um mögliche Lächer in Bildungssystemen zu vermeiden, bei denen die Schulpflicht im Alter von 15 Jahren beendet ist.

Schweiz. Die Festsetzung eines Mindestalters von 16 Jahren für die Zulassung zur Beschäftigung in Absatz 2 ist in bezug auf die Übereinstimmung mit dem Übereinkommen Nr. 138 oder 182, die für alle Wirtschaftszweige, auch den Fischereisektor, gelten, problematisch. Die grundlegenden Übereinkommen setzen ein allgemeines Mindestalter von 15 Jahren, von unter 15 Jahren für leichte Arbeiten und von 18 Jahren für gefährliche Arbeiten fest. Ein Mindestalter von 16 Jahren für den Fischereisektor würde zu mehr derartigen Ausnahmen, die das Übereinkommen Nr. 138 schwächen, und letztlich zu der Situation führen, die für die Ausarbeitung des Übereinkommens Nr. 138 ausschlaggebend war, nämlich eine Fülle unterschiedlicher Mindestalter in sektorspezifischen Übereinkommen. Absatz 2 sollte daher gestrichen werden. Außerdem sollte Absatz 3 b) gestrichen werden, da es außerordentlich schwierig ist festzustellen, welche Tätigkeiten im Fischereisektor als leichte Arbeiten eingestuft werden können. Schließlich sollte aus Gründen der Einheitlichkeit der Tatsache Rechnung getragen werden, daß der Fischereisektor – zumindest im Bereich der Seeschifffahrt – die Merkmale einer ihrer Natur nach gefährlichen Arbeit gemäß der Definition in Artikel 3 d) des Übereinkommens Nr. 182 aufweist, die in Absatz 3 der Empfehlung Nr. 190 aufgezählt werden: Arbeit in engen Räumen b), in einer ungesunden Umgebung (Temperatur, Lärmpegel, Vibrationen) d), Arbeit mit gefährlichen Maschinen, Ausrüstungen und Werkzeugen c), manuelle Handhabung oder manueller Transport von schweren Lasten c), Arbeit unter besonders schwierigen Bedingungen (beispielsweise Arbeit während langer Zeit oder während der Nacht) e), und die Gefahr, daß Kinder einem körperlichen, psychologischen oder sexuellen Mißbrauch in einem derartigen Umfeld ausgesetzt sind a)). Es sei daran erinnert, daß das Mindestalter für die Zulassung zur Beschäftigung in derartigen Fällen, um dem Wortlaut von Artikel 3 d) des Übereinkommens Nr. 182 aufzugreifen, 18 Jahre beträgt. Folglich sollte Absatz 5 gestrichen werden, und Absatz 6 sollte entsprechend Absatz 4 der Empfehlung Nr. 190 wie folgt neu formuliert werden: „Die zuständige Stelle könnte nach

Beratung die Durchführung der in Absatz 4 genannten Arbeit unter der Voraussetzung genehmigen, daß die Gesundheit, die Sicherheit und die Sittlichkeit der betreffenden Kinder in vollem Umfang geschützt werden und die Kinder eine vorbereitende grundlegende Sicherheitsausbildung erhalten haben.“

Tunesien. Es erscheint sinnvoll, einen Hinweis auf das Übereinkommen Nr. 138 einzufügen und somit eine Schwächung der Bestimmungen grundlegender Übereinkommen zu vermeiden.

Ukraine. Es wäre wünschenswert, entsprechend der nationalen Gesetzgebung die Arbeit von Personen unter 15 Jahren an Bord von Fischereifahrzeugen zu untersagen. Siehe auch Kommentare zu Artikel 26 c), Absätze 1 bis 3.

Vereinigte Staaten. USCIB: Absatz 3, der für Jugendliche im Alter von 15 Jahren eine Ruhezeit vorschreibt, deren Dauer mindestens zur Hälfte jeder Ferienzeit zu entsprechen hat, ist zu präskriptiv und dürfte angesichts der Art der Arbeit in der Praxis nicht umzusetzen sein. Die Eltern bzw. der Vormund sollten solche Entscheidungen treffen.

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.

Bemerkungen zu Artikel 10

Argentinien. Absatz 2 sollte aus den im Zusammenhang mit Artikel 3 genannten Gründen gestrichen werden. Die argentinische Schiffsbehörde erklärt, man dürfe keine Ausnahmen zulassen, welche die Arbeit von Fischern an Bord von Fischereifahrzeugen ohne gültiges ärztliches Zeugnis, das ihre medizinische Tauglichkeit bescheinigt, gestatten.

Australien. Ein Hinweis auf ärztliche Untersuchungen ist zwar sinnvoll, stieß jedoch schon in der Vergangenheit auf Widerstand, insbesondere seitens der Eigner/Betreiber. Darüber hinaus sollten Personen, die eine Berufsausbildung absolvieren, die nur von kurzer Dauer ist und den Schulabgängern ledig-

lich einen Einblick in den Industriezweig vermitteln soll, nicht zu einer ärztlichen Untersuchung verpflichtet sein.

Frankreich. Es gibt zwei Aspekte der in Absatz 1 bescheinigten Tauglichkeit, die im Text genannt werden sollten, nämlich die Tauglichkeit zur Navigation und die Tauglichkeit zur Ausführung der Arbeit. In bezug auf Absatz 2, der Fischern die Ausübung eines der gefährlichsten Berufe ohne Nachweis ihrer medizinischen Tauglichkeit gestattet, werden ernste Vorbehalte geäußert.

Island. Absatz 1 sollte folgenden Wortlaut enthalten: „... wenn sie für die zu leistende Arbeit tauglich sind. Sollte es Zweifel hinsichtlich ihrer Tauglichkeit geben, sind die Fischer verpflichtet, sich auf Ersuchen des Schiffsführers einer ärztlichen Untersuchung zu unterziehen.“

Libanon. Jede Person sollte vor der Arbeitsaufnahme in jedem Bereich in Besitz eines ärztlichen Zeugnisses sein, und einige Tätigkeiten setzen darüber hinaus einen bestimmten Gesundheitszustand voraus. Da Absatz 2 Ausnahmen von der allgemeinen Verpflichtung vorsieht, im Besitz eines ärztlichen Zeugnisses zu sein, sollte er neu formuliert werden.

Neuseeland. Das Wort „Person“ in Absatz 1 sollte durch „Fischer“ ersetzt werden, da der derzeitige Wortlaut zu umfassend ist.

Norwegen. Absatz 6 der vorgeschlagenen Empfehlung sollte als neuer Absatz 2 von Artikel 10 in das Übereinkommen übertragen werden. Sollte das ärztliche Zeugnis nicht von einem von der zuständigen Stelle anerkannten Arzt unterzeichnet sein, wäre es nicht sehr aussagekräftig, und Norwegen würde seinen Wert in Frage stellen. Darüber hinaus sollte die Gültigkeitsdauer eines ärztlichen Zeugnisses zwei Jahre nicht überschreiten.

Spanien. Da der in Absatz 1 verwendete Ausdruck „medizinische Tauglichkeit“ im spanischen Text als „aptitud física“ wiedergegeben wird, sollte das Wort „medizinische“ durch „körperliche und psychologische“ ersetzt werden. Für die Sicherheit der restlichen Besatzung ist es ebenso wichtig, die *psychologische* Gesundheit des Arbeitnehmers zu überprüfen und zu bescheinigen, insbesondere in Anbetracht der Tatsache, daß ein Fahrzeug ein enger und isolierter Raum ist, in dem Menschen monatelang zusammenleben müssen.

Ukraine. In das Übereinkommen sollte eine Bestimmung über die obligatorische Untersuchung der Besatzungen von Fischereifahrzeugen aufgenommen werden.

Vereinigte Staaten. USCIB: Das Wort „Person“ sollte durch „Fischer“ ersetzt werden. Darüber hinaus sollte die Anforderung einer ärztlichen Untersuchung auf Fischer beschränkt sein, die die unmittelbare Verantwortung für den sicheren Betrieb des Fahrzeuges und die Sicherheit der Besatzung tragen,

beispielsweise Schiffsführer, Steuerleute, Navigationsoffiziere, Wachposten, Ingenieure und Fischer, die im Besitz eines Zeugnisses oder einer Lizenz für Seeleute sind, welche von einer staatlichen Behörde ausgestellt wurde.

IMHA. Absatz 2 sieht zu viele subjektive Ausnahmen von der Anforderung der ärztlichen Untersuchung (beispielsweise innerstaatliche Traditionen) vor. Dieser Absatz sollte objektiver und restriktiver sein. Diese Vorbeugungsmaßnahme ist für alle Fahrzeuge von entscheidender Bedeutung, da in Notfällen, die sich aus dieser mangelnden Vorsorge ergeben, die schnelle Verfügbarkeit ärztlicher Hilfe unabhängig von der Größe des Fahrzeuges von entscheidender Bedeutung ist. Eine nicht verbindliche ärztliche Untersuchung würde sich negativ auf die Gesundheit des einzelnen, die Volksgesundheit und die Wirtschaft auswirken. In diesem Sinne sieht Kapitel 4 der *IAO/WHO-Richtlinien für die Durchführung von Tauglichkeitsuntersuchungen für Seeleute vor Aufnahme der Beschäftigung auf See und in regelmäßigen Zeitabständen* nur Ausnahmen für einzelne Fahrten vor.

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.

Bemerkungen zu Artikel 11

Frankreich. Das in Buchstabe e) vorgesehene Widerspruchsverfahren ist von großer Bedeutung.

Libanon. In Buchstabe c) sollte der Satzteil „oder, im Fall eines Zeugnisses, das ausschließlich das Sehvermögen ... ermächtigt worden ist“ gestrichen

werden. Ein qualifizierter Arzt, der von der zuständigen Stelle zugelassen ist, ist die geeignete Person zur Ausstellung ärztlicher Erzeugnisse; somit sind weitere Stellen, die Zeugnisse zum Seevermögen ausstellen, überflüssig. Ferner wird vorgeschlagen, in Buchstabe e) einen neuen Satz hinzuzufügen, der die Stelle benennt, die bestimmt, welches der beiden ärztlichen Zeugnisse für dieselbe Person und den selben Fall gültig ist.

Neuseeland. Die Regierung ist der Auffassung, daß dieser Artikel inhaltlich bereits durch Artikel 10 abgedeckt ist und es besser wäre, die präskriptiven Einzelheiten dieser Bestimmung in der Empfehlung aufzuführen.

Norwegen. Absatz 10 der vorgeschlagenen Empfehlung sollte als Artikel 12 in das Übereinkommen übertragen werden, da das Recht auf ein Widerspruch ein Grundrecht ist, das allen Fischern garantiert werden sollte.

Spanien. Buchstabe e), in dem erneut auf das Recht auf eine weitere Untersuchung durch einen anderen unabhängigen Arzt verwiesen wird, steht im Widerspruch zu Buchstabe c), der vorsieht, daß ärztliche Zeugnisse von Personen auszustellen sind, die „eine völlige fachliche Unabhängigkeit genießen“. Die mißglückte Formulierung der Bestimmung wirft die Frage auf, welche Unabhängigkeit Vorrang haben sollte, die erste oder die zweite. Es wird vorgeschlagen, einen ähnlichen Wortlaut wie in Artikel 14 c) zu verwenden, der sich auf Mittel für die Beilegung von Streitigkeiten im Zusammenhang mit einer solchen Vereinbarung bezieht und es der innerstaatlichen Gesetzgebung überläßt, die Verfahren festzulegen. Buchstabe e) sollte somit wie folgt umformuliert werden: „Mittel für die Beilegung von Streitigkeiten im Zusammenhang mit einem ärztlichen Zeugnis für den Fall, daß einem Fischer ein Zeugnis verweigert worden ist oder daß Einschränkungen der Arbeit verfügt worden sind, die er verrichten darf, und daß er diesem nicht zustimmt; und“.

Ukraine. In der Ukraine führen Ärztegruppen in speziell zugelassenen Einrichtungen der Präventivmedizin ärztliche Untersuchungen durch, und ihre Schlußfolgerungen können nicht von einem unabhängigen Arzt überprüft werden. Aus diesem Grund sollte Buchstabe e) gestrichen werden, und Buchstabe c) sollte sich auf eine Gruppe oder Gruppen von Ärzten beziehen.

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.

Bemerkungen zu Artikel 12

Argentinien. Es wäre sinnvoll, wenn in diesem Artikel klar vorgeschrieben würde, daß die Besatzungsstärke ausreichen sollte, um sowohl eine sichere Fahrt als auch die sichere Durchführung von Fangtätigkeiten zu gewährleisten.

Australien. Die Frage der Bemannung und Ruhezeiten ist eine grundlegende Sicherheitsbestimmung, die zweifellos auch für Eigner/Betreiber gelten sollte, die allein ein Fahrzeug führen.

Frankreich. In der Praxis ist es äußerst schwierig, Beschränkungen der Arbeitszeit umzusetzen, da es an Bord von Fahrzeugen fast unmöglich ist, zwischen Arbeits- und Ruhezeiten zu unterscheiden. Aus diesem Grund ist das Konzept einer ausreichenden Ruhezeit im Buchstabe b) erforderlich.

Neuseeland. Die Regierung befürwortet diesen Artikel. Neuseeland führt gegenwärtig eine Studie über die Ermüdung auf allen Handelsschiffen durch, die zur Ausarbeitung einer Richtlinienammlung führen könnte.

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.

Bemerkungen zu Artikel 13

Australien. Fragen wie die Aufnahme von Arbeitsvereinbarungen, die Einhaltung von Vereinbarungen an Bord und die Häufigkeit der Entgeltzahlung stehen nicht im Einklang mit der innerstaatlichen Praxis und entsprechen veralteten Konzepten von Arbeitsbedingungen, die angesichts der in Australien gültigen Rechtsprüche, Arbeitsverträge oder Fangbeteiligungsvorkehrungen nicht länger erforderlich sind. Derartige Einzelheiten sollten im Hinblick auf eine umfassende Ratifizierung nicht in das Übereinkommen aufgenommen werden. Queensland teilt in seiner Antwort ebenfalls mit, daß dort die Einhaltung dieses Artikels mit Schwierigkeiten verbunden wäre.

Libanon. Buchstabe a) sollte teilweise wie folgt neu formuliert werden: "... im Besitz einer ihnen verständlichen, einfach formulierten Arbeitsvereinbarung für Fischer sein müssen, die mit den ...".

Neuseeland. Buchstabe b) und Anhang I befassen sich mit Fragen, die besser in eine Empfehlung aufgenommen werden sollten als in ein Übereinkommen, das Grundsatzüberlegungen enthalten sollte. Darüber hinaus wird darauf hingewiesen, daß selbständig Erwerbstätige zwar unter die Definition der „Fischer“ fallen, eine echte unabhängige Vertragsvereinbarung jedoch nicht der Arbeitsgesetzgebung unterliegt (obwohl Arbeitsschutzvorschriften Anwendung finden).

Vereinigte Staaten. USCIB: Fahrzeugeigner zu verpflichten, die schriftlichen Arbeitsvereinbarungen für Fischer in eine für jeden einzelnen Fischer verständliche Sprache zu übersetzen, ist aufgrund der vielen mehrsprachigen Regionen und der Diversität der Arbeitskräfte nicht möglich. Arbeitsvereinbarungen für Fischer sind rechtlich bindende Urkunden, die zur Vermeidung von Fehlinterpretationen klar und genau übersetzt werden müssen. In vielen Ländern wäre es sehr schwierig und kostspielig, die für eine kompetente Übersetzung erforderlichen Ressourcen aufzufinden. Aus diesem Grund sollte Artikel 13 wie folgt geändert werden: „... ihnen verständlichen Arbeitsvereinbarung für Fischer sein müssen, die mit den Bestimmungen des Übereinkommens übereinstimmt und in der offiziellen Sprache des Mitgliedstaates oder, soweit praktisch durchführbar, in der dominierenden Sprache einer Region, aus der die Mehrzahl der Besatzungsmitglieder kommt, abgefaßt ist.“

Vereinigtes Königreich. Siehe Kommentar zu Anhang I.

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.

Bemerkungen zu Artikel 14

Australien. Es ist unklar, ob diese Bestimmung für alle Fahrzeuge oder nur für die Fahrzeuge des Staates gilt, dessen Flagge sie führen. Darüber hinaus steht das Konzept eines Dienstkontrollbuches nicht im Einklang mit der innerstaatlichen Praxis. Es sollte möglich sein, Informationen über den Dienst durch Hinweise auf einen Arbeitsgeber zu erhalten.

Frankreich. Der Wortlaut vom Buchstabe b) ist ungenau. Es sollte deutlich werden, daß Nachweise über die Arbeit des Fischers gemäß der Vereinbarung in unterschiedlicher Form geführt werden können, d.h. in der traditionellen Form eines Arbeitsbuches oder in modernerer Form.

Neuseeland. Es sollte geklärt werden, was unter den in Buchstabe b) genannten „Nachweisen“ zu verstehen ist.

Norwegen. Der Norwegische Fischereireeder-Verband kritisiert, daß Fischer in der Lage wären, das Fahrzeug „festzuhalten“, bis sie mit dem Inhalt der Arbeitsvereinbarung „zufrieden“ sind. Die Regierung ist nicht der Auffassung, daß diese Anforderung dem Industriezweig Probleme verursachen würde, obgleich das „Einstellungsverfahren“ an Bord von Fischereifahrzeugen weniger förmlich ist als bei Seeleuten.

Vereinigte Staaten. USCIB: In Anbetracht des Kommentars zu Artikel 13 sollte dieser Artikel wie folgt geändert werden: „Jedes Mitglied hat ...: a) ... Gelegenheit gehabt, die Bedingungen der Arbeitsvereinbarung für Fischer, einschließlich einer Übersetzungshilfe, zu überprüfen und Rat hierzu einzuholen ...; ... c) der Mittel und des Ortes für die Beilegung ...“.

Artikel 15

Die Arbeitsvereinbarung für Fischer, von der dem Fischer eine Kopie auszuhandigen 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.

Bemerkungen zu Artikel 15

Australien. Siehe Kommentar zu Artikel 13.

Finnland. Dieser Artikel steht im Einklang mit der innerstaatlichen Gesetzgebung, die vorsieht, daß Verträge der Schriftform bedürfen.

Neuseeland. Es wäre sinnvoll zu klären, wer unter „anderen Beteiligten“ zu verstehen ist.

Frankreich: MEDEF: Es erscheint überflüssig, die Arbeitsvereinbarung an Bord mitzuführen, wenn der Fischer bereits eine Kopie erhalten hat; eine der beiden Optionen sollte ausreichen. Im übrigen ist der Begriff „anderen Beteiligten“ zu vage und müßte geklärt werden, da in der Praxis nicht jeder beteiligte Dritte Zugang zu der Arbeitsvereinbarung für Fischer hat.

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.

Bemerkungen zu Artikel 17

Argentinien. Es wird vorgeschlagen, die Worte „in Frage kommenden Personen an Land“ durch „zuständigen Stelle“ zu ersetzen und „oder kurz nach“ zu streichen.

Frankreich. Der Begriff „in Frage kommenden Personen an Land“ sollte präzisiert werden und zumindest wie folgt geändert werden: „staatlichen Stellen und/oder in Frage kommenden Personen an Land“.

Libanon. Da die Übermittlung einer Liste der Fischer an Bord vor dem Auslaufen des Schiffes von entscheidender Bedeutung ist, ist der Sinn des Wortes „nach“ unklar. Die Regierung möchte wissen, ob sich dies auf Fischer

bezieht, die unter Umständen nach dem Auslaufen an anderen Häfen an Bord genommen werden.

Neuseeland. Die Regierung unterstützt zwar generell die Absicht dieses Artikels, ist jedoch der Auffassung, der Wortlaut sollte so geändert werden, daß Schiffe die Liste nicht an Bord mitführen müssen.

Nicaragua. CTN: Es sollte eine Frist für die Vorlage der Liste der Fischer an Bord vorgeschrieben werden. Die Bestimmung sollte daher den folgenden Wortlaut enthalten: „... mitzuführen, von dem eine Kopie der in Frage kommenden zuständigen Personen an Land vor dem Auslaufen des Fahrzeugs bzw. innerhalb von X Stunden nach dem Auslaufen zu übermitteln ist“.

Tunesien. Es wird vorgeschlagen, Fischereifahrzeuge von weniger als 5 Tonnen von dieser Anforderung auszunehmen, da sie im allgemeinen der Subsistenzfischerei dienen. Es wäre diesen Fahrzeugen unmöglich, in allen Fällen eine Liste der Personen an Bord mitzuführen.

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.

Bemerkungen zu Artikel 18

Argentinien. Die eckigen Klammern in Buchstabe a) sollten gestrichen und der Text sollte beibehalten werden. Darüber hinaus sollte diese Bestimmung auf Fahrzeuge ausgeweitet werden, die innerstaatliche Reisen unternehmen. Der CATT erklärt, daß es unter Berücksichtigung des Inkrafttretens des Übereinkommens Nr. 185 und anderer Normen, die für Seeleute bei einem Aufenthalt im Hafen oder im Ausland gelten, wichtig ist, daß die Bedingungen für Fischer an Bord von Fahrzeugen, die internationale Reisen unternehmen, in bezug auf Ausweise denen der Seeleute ähnlich sind.

Australien. Fischer auf Fischereifahrzeugen, die internationale Reisen unternehmen, sollten im Besitz von Ausweisen sein. Die Vorschriften für die

Ausweise auf derartigen Fahrzeugen müssen zwangsläufig denen für Seeleute entsprechen und sollten nicht weniger zwingend sein.

Belgien. Die Regierung stimmt der Auffassung zu, daß Fischer an Bord von Fahrzeugen, die internationale Reisen unternehmen, im Besitz von Ausweisen sein sollten. Allerdings müssen die Ausweise für Fischer nicht zwangsläufig denen der Seeleute entsprechen. Es wäre sinnvoller, den Hinweis auf Ausweise in diesem Artikel zu streichen und eine gesonderte Bestimmung hinzuzufügen, der zufolge diese Fischer im Besitz „eines Ausweises“ sein sollten.

CCE: Schließt sich dieser Auffassung an.

Brasilien. Die in Buchstabe a) vorgesehenen Ausweise für Fischer sollten im Einklang mit dem Übereinkommen Nr. 185 stehen, das die Anwendung der Bestimmungen dieses Übereinkommens auf Fischer nach einer Anhörung zuläßt. In Brasilien gibt es keine Fischereifahrzeuge, die internationale Reisen unternehmen. Selbst Fischer auf ausländischen Fahrzeugen, die in den nationalen ausschließlichen Wirtschaftszonen Fischereitätigkeiten durchführen, müssen für einen Aufenthalt im Land eine Arbeitsgenehmigung haben. Brasilien ist daher der Ansicht, daß eine Ausstellung von Ausweisen für Fischer nicht erforderlich ist.

Frankreich. Die Regierung spricht sich für die Gleichbehandlung der Fischer in den drei genannten Bereichen aus. Insbesondere sollten die Heim-schaffungsbedingungen für alle Fischer gelten.

Griechenland. Die Streichung von Buchstabe a) wäre wünschenswert, da bereits beim Entwurf des Seeschiffahrtsübereinkommens vereinbart wurde, daß es keinen Verweis auf Ausweise geben solle.

Japan. Grundlage des den Staatsangehörigen eines Landes „ausgestellten Ausweises“ wären nicht die Übereinkommen Nr. 108 oder 185, da diese Urkunden nicht in der Präambel genannt werden. Die praktische Durchführung des Buchstabens a) könnte daher angesichts der vielen unterschiedlichen Staatsangehörigkeiten der Arbeitnehmer an Bord von Fischereifahrzeugen und der verschiedenen Arten von „Ausweisen“, die die Mitgliedstaaten den Fischern ausstellen, mit Schwierigkeiten verbunden sein. Darüber hinaus war beschlossen worden, daß Bestimmungen über die Ausweise für Seeleute nicht in das konsolidierte Seeschiffahrtsübereinkommen aufgenommen werden sollten. Aus diesem Grund wäre die Streichung von Buchstabe a) angebracht. Ferner wäre es sinnvoll, Buchstabe c) entweder zu streichen oder an das konsolidierte Seeschiffahrtsübereinkommen anzupassen, das vorsieht, daß die Kontrolle über die Anwerbungs- und Arbeitsvermittlungsdienste in den Zuständigkeitsbereich des Staates fällt, in dem diese Dienste angeboten werden, und nicht des Flaggenstaats.

Kanada. Der Verweis auf Personalausweise in Buchstabe a) sollte gestrichen werden. Die Übereinkommen Nr. 108 und 185 enthalten Bestimmungen, die es ermöglichen, diese Urkunden auf die gewerbliche Hochseefischerei anzuwenden. Außerdem wurde vereinbart, den Verweis auf Personalausweise im Entwurf des konsolidierten Seeschiffahrtsübereinkommens zu streichen.

Neuseeland. Der vorgeschlagene Wortlaut wird befürwortet.

Norwegen. Die eckigen Klammern in Buchstabe a) sollten gestrichen werden, ohne jedoch ausdrücklich auf das Übereinkommen Nr. 185 hinzuweisen. Sollten zusätzliche Anforderungen für größere Fahrzeuge erarbeitet werden, so wäre dieser Artikel überflüssig. Siehe Kommentar zu Artikel 30.

Portugal. Zu Buchstabe a) ist zu bemerken, daß die Bestimmungen über Ausweise für Seeleute auch für Fischer gelten sollten, insbesondere für diejenigen, die auf Fischereifahrzeugen arbeiten, die internationale Reisen unternehmen.

Spanien. Regelungen für Ausweise finden sich bereits im Übereinkommen Nr. 185; um Übereinstimmung mit dem Wortlaut des Entwurfs für das Seeschiffahrtsübereinkommen zu gewährleisten, wird vorgeschlagen, den in eckigen Klammern aufgeführten Text von Buchstabe a) zu streichen.

Tunesien. Fischer, für die dieser Artikel gilt, sollten im Hinblick auf die Sicherheit auf See und aus praktischen Gründen zur Identifizierung der in diesem Sektor tätigen Personen im Besitz von Ausweisen sein.

Vereinigte Staaten. USCIB: Dieser Artikel sollte gestrichen werden. Der Ausdruck „Seeleute“ umfaßt eine Vielzahl von Berufen, z.B. Betreiber von Frachtkränen, Schiffer, Lotsen, Seeleute der Handelsmarine und sonstige im Staatsdienst beschäftigte Personen usw. Bestimmungen über Ausweise für Seeleute, Heimschaffung und Anwerbung und Arbeitsvermittlung sollten sich ausdrücklich auf die in der gewerblichen Fischerei beschäftigten Personen entsprechend der Definition in dieser Urkunde beschränken.

Vereinigtes Königreich. Es wurde bereits vereinbart, daß es im konsolidierten Seeschiffahrtsübereinkommen keinen Verweis auf Ausweise für Seeleute geben wird. Im übrigen enthält das Übereinkommen Nr. 185 die Option, seinen Geltungsbereich auf den Fischereisektor auszudehnen. Der Verweis im Entwurf des Übereinkommens für den Fischereisektor sollte daher gestrichen werden.

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.

Bemerkungen zu Artikel 19

Australien. Siehe Kommentar zu Artikel 13. Eine Klausel, die Fischern ohne Fangbeteiligungsvereinbarung einen Mindestlohn gemäß den Gesetzen des jeweiligen Flaggenstaates garantiert, wäre sinnvoll. In welchen Zeitabständen eine Zahlung erfolgt, sollte von den Parteien selbst, möglicherweise unter Mitwirkung einschlägiger Branchenverbände vereinbart werden.

Frankreich. Dieser Artikel sollte so ergänzt werden, daß der Grundsatz der monatlichen oder regelmäßigen Zahlung bekräftigt wird, jedoch Flexibilität bei einer Zahlung auf Basis einer Fangbeteiligung eingeräumt wird.

Indonesien. Fischer sollten ein festes Gehalt unter Beachtung des gesetzlichen Mindestlohnes erhalten.

Neuseeland. Es wäre sinnvoll zu klären, was unter „in regelmäßigen Zeitabständen zu bezahlen“ zu verstehen ist und welche Flexibilität in diesem Artikel in bezug auf selbstständig erwerbstätige Fischer vorgesehen ist.

Kanada. CEC: Kanadische Besatzungen von Fischereifahrzeugen erhalten ihren Lohn in der Regel nach Beendigung der Fahrt, wobei als Grundlage der Verkaufswert des Fangs gilt. Es ist nicht Sache der Regierung, den Termin für die Zwischen- oder Schlußzahlungen vorzuschreiben; dieser wird von den Parteien vereinbart.

Norwegen. Der Norwegische Fischereireeder-Verband ist der Auffassung, dieser Artikel könne in krassem Widerspruch zur Praxis der Entlohnung auf der Basis einer Fangbeteiligung stehen. Zwar habe man auf der Mehrzahl der Seeschiffe in Norwegen das System einer monatlichen Vorauszahlung eingeführt, in der internationalen Flotte sei dies jedoch nicht der Fall.

Südafrika. Die nationale zuständige Stelle hat nicht das Recht, den Lohn der Fischer festzusetzen. Aus diesem Grund wird vorgeschlagen, die Bestimmung zu erweitern und nach „zuständigen Stelle“ die Worte „oder alle anderen der innerstaatlichen Gesetzgebung gemäß eingerichtet(n) staatliche(n) Stelle(n)“.

Spanien. Im allgemeinen erhalten die Arbeitnehmer im Fischereisektor einen Anteil des beim Fang erzielten Gewinns und keine Zahlung in Form eines Lohnes. Sollte die Absicht verfolgt werden, den Fischern unabhängig vom Fang

eine Mindestvergütung zu garantieren, wird der folgende Wortlaut vorgeschlagen: „Jedes Mitglied hat nach Beratung eine Gesetzgebung oder sonstige Maßnahmen anzunehmen, die vorsehen, daß die Fischer eine Mindestvergütung erhalten, die nicht niedriger ist als der Mindestlohn anderer Arbeitnehmer. Die zuständige Stelle hat nach Beratung die Fischer zu bestimmen, für die diese Bestimmung zu gelten hat.“

Vereinigte Staaten. USCIB: Finanzielle Risiken und Belohnungen sind Bestandteil des Vergütungssystems auf der Grundlage eines Fanganteils, das in diesem Industriesystem üblich ist. In der Regel können die Gewinne pro Fanganteil erst nach dem Verkauf des Fangs festgelegt werden, und es gibt keine Garantie, daß dies in regelmäßigen Zeitabständen oder monatlich erfolgt. Allerdings sollten den Fischern zu ihrem Schutz und Vorteil Vorschüsse auf die voraussichtlichen Gewinne gezahlt werden. Aus diesem Grund könnte Artikel 19 wie folgt geändert werden: „...die vorsehen, daß die Fischer gemäß den Bedingungen bezahlt werden, die ausdrücklich in ihrer Arbeitsvereinbarung festgelegt und von beiden Parteien vor dem Beginn des Beschäftigungsverhältnisses vereinbart worden sind. Die zuständige Stelle sollte nach Beratung Maßnahmen durchführen, um sicherzustellen, daß Fischer einen Vorschuß oder Vorschüsse auf Gewinne erhalten können, wenn sie von Betriebspausen, Maschinenschaden oder anderen Umständen betroffen sind, die sich auf das Wohlbefinden und Wohlergehen der Fischer auswirken können.“

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.

Bemerkungen zu Artikel 20

Australien. Queensland ist sich der Bedeutung dieser Punkte für die Sicherheit und Gesundheit der Arbeitnehmer bewußt.

Brasilien. Siehe Kommentar zu Artikel 22.

Frankreich. Das vorgeschlagene Übereinkommen und die vorgeschlagene Empfehlung müssen Bestimmungen über die Unterkunft enthalten. Darüber hinaus handelt es sich bei den Bestimmungen in diesem Bereich um grundsätzliche Bestimmungen, die für alle Fischer unabhängig von der Größe des Fahrzeugs gelten sollten.

Kanada. Kanada befürwortet die Aufnahme des vorgeschlagenen Artikels 20 in das Übereinkommen.

Mauritius. Spricht sich für die Artikel über die Unterkunft und Verpflegung aus.

Neuseeland. Der vorgeschlagene Wortlaut wird befürwortet.

Spanien. Die eckigen Klammern in den Artikeln 20, 21 und 23 sollten gestrichen und der Inhalt, der in etwa den Bestimmungen der Übereinkommen Nr. 68 und 126 entspricht, sollte beibehalten werden.

Tunesien. Aus praktischen Gründen wird vorgeschlagen, Fischereifahrzeuge von weniger als 12 Metern Länge von Teil V über Unterkunft und Verpflegung auszunehmen.

Zypern. OEB: Die Arbeitgeberverbände, die Mitglieder der Internationalen Arbeitgeber-Organisation sind, wollen die komplizierte Frage der Unterkunft und Verpflegung in den kommenden Monaten weiter erörtern.

Europäische Union. Die Richtlinie 1997/70/EG des Rates, abgeändert durch die Richtlinien 1999/19/EG und 2000/35/EG der Kommission, sieht ein Schiffssicherheitssystem für Fischereifahrzeuge mit einer Länge von 24 Metern und darüber vor (im Zusammenhang mit dem SFV PROT 1993). Dieses Instrument ist nicht nur eine Mindestnorm, sondern schreibt Sicherheitsanforderungen für den Bau und die Wartung von Fischereifahrzeugen vor, die in den Mitgliedsstaaten der EU einheitlich angewandt werden sollten. Sollten die vorgeschlagenen Bestimmungen über die Unterkunft einen Einfluß auf die Konstruktion des Fahrzeugs in bezug auf die Sicherheit haben, müßten sie mit den EU-Regelungen kompatibel sein.

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.

Bemerkungen zu Artikel 21

Brasilien. Siehe Kommentar zu Artikel 22.

Kanada. Dieser Artikel wird befürwortet.

Neuseeland. Der vorgeschlagene Wortlaut wird befürwortet.

Spanien. Siehe Kommentar zu Artikel 20.

Tunesien. Siehe Kommentar zu Artikel 20.

Zypern. OEB: Siehe Kommentar zu Artikel 20.

Artikel 22

[Fischereifahrzeuge, für die [Anhang II] gilt, haben mindestens den darin enthaltenen Normen zu genügen.]

Bemerkungen zu Artikel 22

Argentinien. Es wäre sinnvoll, wenn nicht nur die allgemeinen Bestimmungen der Artikel 20 bis 23, sondern auch Anhang II bindend wäre. Die argentinische Seeschiffsbehörde erklärt, das Land habe zwar das Übereinkommen Nr. 126 nicht ratifiziert, Anhang II sei aber eine geänderte Fassung dieses Übereinkommens, in dem die Mindestanforderungen in bezug auf die Unterkunft unter dem Aspekt der Navigationssicherheit vorgeschrieben werden. Der CATT stellt fest, daß die Fragen der Unterkunft, der Verpflegung und des Trinkwassers zu den Hauptaspekten der Fischerei zählen, denen besondere Aufmerksamkeit gewidmet werden muß. Nur eine ausreichend detaillierte bindende Norm würde tatsächlich zu einer Verbesserung der Verhältnisse führen.

Brasilien. Brasilien spricht sich für einen Hinweis auf Anhang II im Übereinkommen aus. Darüber hinaus befürwortet Brasilien die Verwendung des Wortes „sollten“ in diesem Anhang. Da Brasilien das Übereinkommen Nr. 126 ratifiziert hat, sieht es die Artikel 20 bis 23 als für die Aussprache geeignet an, sofern eine Verknüpfung von Anhang II mit dem vorgeschlagenen Übereinkommen besteht. Darüber hinaus wäre es von Nutzen, ein vereinfachtes Ände-

rungsverfahren für Anhang II vorzusehen, um ihn flexibler und anpassungsfähiger für etwaige Änderungen in der Fischereiindustrie zu machen.

Kanada. Einige der in Anhang II enthaltenen Bestimmungen könnten in die Empfehlung übernommen oder dieser beigefügt werden, um Hinweise zur Durchführung der Artikel 20, 21 und 23 zu geben.

Neuseeland. Neuseeland spricht sich generell für den vorgeschlagenen Wortlaut aus.

Norwegen. Ursprünglich strebte Norwegen ein Übereinkommen an, das allen Fischern in bezug auf Lebens- und Arbeitsbedingungen dieselben Rechte einräumt und Anhang II für alle Fahrzeuge bindend macht. Außerdem wird der Standpunkt vertreten, daß die Anforderungen an größere Fischereifahrzeuge strenger sein können als für kleinere. Daher sollten die eckigen Klammern entfernt und der Wortlaut von Artikel 2 beibehalten werden, so daß Anhang II für die in seinen Geltungsbereich fallenden Fahrzeuge bindend wird. Die Anforderungen von Anhang II sollten für Fahrzeuge mit 24 Metern Länge und darüber und möglicherweise auch für Fahrzeuge mit einer Länge von 15 bis 24 Metern gelten. Fahrzeugeigner würden ebenso wie Fischer aus diesen Normen Nutzen ziehen. Der Aktivposten des Fahrzeugeigners, nämlich das Fahrzeug, würde durch die besseren Verkaufschancen wertvoller, und die Fischer würden einen menschenwürdigen Arbeitsplatz erhalten. Sollten Teile von Anhang II nicht bindend sein, so sollte der ganze Anhang ähnlich wie der Entwurf des konsolidierten Seeschiffahrtsübereinkommens in das Übereinkommen aufgenommen werden. Der Grundgedanke hierbei ist, die Mitglieder zur Berücksichtigung von Bestimmungen aufzufordern, da IAO-Empfehlungen nicht die gebührende Aufmerksamkeit erhalten. Darüber hinaus sollte ein vereinfachter Änderungsmechanismus für Anhang II angenommen werden.

Spanien. Die eckigen Klammern in diesem Artikel sowie die eckigen Klammern, die ihn umschließen, sollten gestrichen, und der Inhalt sollte beibehalten werden.

Vereinigtes Königreich. Das Vereinigte Königreich spricht sich im Grundsatz für die Aufnahme zusätzlicher Bestimmungen für größere Fahrzeuge aus.

Zypern. OEB: Siehe Kommentar zu Artikel 20.

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.]

Bemerkungen zu Artikel 23

Brasilien. Siehe Kommentar zu Artikel 22.

Kanada. Dieser Artikel wird befürwortet.

Neuseeland. Der vorgeschlagene Wortlaut wird befürwortet.

Spanien. Siehe Kommentar zu Artikel 20.

Tunesien. Siehe Kommentar zu Artikel 20.

Zypern. OEB: Siehe Kommentar zu Artikel 20.

Europäische Union. Diese Bestimmung entspricht nicht den EU-Richtlinien.

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.

Bemerkungen zu Artikel 24

Libanon. Buchstabe b) sollte wie folgt geändert werden: „... in einer den betreffenden Fischern verständlichen Sprache und einfachen Ausdrucksweise“. In Buchstabe d) sollte nach „Funk- oder Satellitenfunkverbindung“ die Formulierung „oder andere Kommunikationsmittel“ eingefügt werden.

Ukraine. Buchstabe c) sollte wie folgt geändert werden: „... mindestens eine Person mitführen müssen, die in Erster Hilfe und anderen Formen der medizinischen Betreuung qualifiziert und ausgebildet ist ...“.

Vereinigte Staaten. USCIB: Buchstabe b) sollte wie folgt geändert werden: „... in der offiziellen Sprache des Mitgliedslandes und der Sprache des Schiffsführers oder der für Erste Hilfe an Bord des Fahrzeugs verantwortlichen Personen begleitet sein müssen“.

IMHA. In Buchstabe b) sollte vorgeschrieben werden, daß die Anleitungen, die medizinische Ausrüstung und den medizinischen Bedarf begleiten, das „Format eines medizinischen Handbuchs“ haben sollten.

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.

Bemerkungen zu Artikel 25

Libanon. Die vorgeschlagene Änderung betrifft nur die arabische Fassung.

Vereinigte Staaten. USCIB: Aus den zu Artikel 18 dargelegten Gründen sollte dieser Artikel gestrichen werden. Normen für die medizinische Betreuung an Bord von Fischereifahrzeugen, die internationale Reisen unternehmen oder während eines von der zuständigen Stelle vorgeschriebenen Zeitraums auf See

bleiben, sollten unter Berücksichtigung der Besatzungsstärke und des Einsatzgebiets Anwendung finden und auf Fischereifahrzeuge zugeschnitten sein.

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.

Bemerkungen zu Artikel 26

Argentinien. Der Ort des Zusammentretens der unter Buchstabe e) in Aussicht genommenen Arbeitsschutzausschüsse sollte präzisiert werden. Diese Sitzungen sollten vorzugsweise an Land stattfinden. Der CATT erklärt, die Arbeitsschutzausschüsse sollten ausschließlich an Land tagen, während die Ausschüsse für die Beurteilung arbeitsbezogener Risiken an Bord eingerichtet werden sollten.

Belgien. Die Begriffe „gemeinsamer Ausschuß“ und „gemeinsames Gremium“ haben im Kontext des Gesetzes vom 5. Dezember 1968 über Kollektivvereinbarungen und paritätische Ausschüsse eine spezielle Bedeutung, die sich von der in Buchstabe e) stark unterscheidet. Es wäre ratsam, der Klarheit halber den Ausdruck „gemeinsame Ausschüsse“ durch einen anderen Begriff, so z.B. durch die Formulierung „die Einrichtung gemeinsam gebildeter Gremien“, zu ersetzen. Des weiteren dürfte es vorzuziehen sein, einen Ausschuß dieser Art auf *sektoraler* Ebene einzurichten, was in Übereinstimmung mit Artikel 26 Buchstabe e) stünde, indem erforderlichenfalls auf bereits bestehende Gremien mit ähnlichen Zuständigkeiten zurückgegriffen wird. Demzufolge wäre es nicht

wünschenswert, würde das Übereinkommen vorsehen, Sitzungen dieser Organe müßten generell an Bord bzw. an Land stattfinden.

CCE: Die gleiche Antwort wie vorstehend.

Brasilien. Die unter Buchstabe e) vorgesehenen gemeinsamen Arbeits-schutzausschüsse sollten regelmäßig an Bord von Fischereifahrzeugen zusam-mentreten. Der Fischereifahrzeugeigner an Land sollte von den Ergebnissen dieser Sitzungen in Kenntnis gesetzt werden, in regelmäßigen Zeitabständen Techniker an Bord schicken, die eine Einschätzung der aufgeworfenen Probleme vornehmen und Abhilfemaßnahmen vorschlagen, und er sollte die für die Abstellung identifizierter Probleme die nötigen Mittel bereitstellen.

Finnland. Buchstabe a) schreibt vor, daß die Mitgliedstaaten Arbeitsun-fälle, Berufskrankheiten und arbeitsbezogene Risiken durch verschiedene Maßnahmen, so u.a. durch Risikobeurteilung und -management, Ausbildung und Unterweisung der Fischer an Bord, zu verhüten haben. Die Aufnahme detail-lierterer Orientierungshilfen in die vorgeschlagene Empfehlung wird unterstützt, und zwar deshalb, weil das Übereinkommen alle Fischereifahrzeuge und die selbständig erwerbstätigen Fischer erfassen soll.

Kanada. Die Aufnahme einer präskriptiven Formulierung in Buchstabe e) den Ort betreffend, an dem Arbeitsschutzausschüsse zu tagen haben, wird nicht befürwortet. Orientierungshilfen zur Durchführung von Artikel 26 sollten, falls erforderlich, in die Empfehlung aufgenommen werden. Arbeitsschutzprobleme können an Bord eines Fahrzeugs oder an Land auftreten und die Ausschüsse sollten daher an dem Ort tagen, der am besten geeignet ist, das Problem anzugehen.

CEC: Was Buchstabe b) betrifft, so ist es nicht Aufgabe der Regierung vorzuschreiben, welchen Ausbildungsnormen Fischer in bezug auf die Handhabung von Fanggeräten und hinsichtlich ihrer Kenntnisse der Fischereitätig-keiten zu genügen haben. Dies sollte nach wie vor in der Zuständigkeit des Fischereifahrzeugeigners/Schiffsführers liegen.

Libanon. Es werden Zweifel angemeldet, daß sich Arbeitsunfälle, Berufs-krankheiten und arbeitsbezogene Risiken an Bord von Fischereifahrzeugen oder in irgendeinem anderen Sektor tatsächlich *verhüten* lassen. Aus diesem Grund sollten Buchstabe a) und die Überschrift neugefaßt und der Ausdruck „Vermeidung“ verwendet werden. Da Buchstabe c) unvollständig zu sein scheint, wird die folgende Formulierung vorgeschlagen: „die Pflichten der ..., den Schutz der Gesundheit und Sicherheit zu gewährleisten und Unfälle zu vermeiden, wobei die ... gebührend zu berücksichtigen sind;“. Was Buchstabe e) angeht, so können diese Ausschüsse, je nachdem, welcher Art die zu erörternden Probleme sind und was sie erfordern, um gelöst zu werden, an Bord von Fischereifahrzeugen oder an Land zusammentreten. Die Regierung wünscht darüber hinaus Auf-

schluß darüber, wer diesen Ausschüssen angehören würde und ob der Staat vertreten wäre.

Mauritius. Der dreigliedrige Beirat für Arbeitsschutz, Gesundheit und Sozialfürsorge schlägt vor, daß die Sitzungen der unter Buchstabe e) vorgesehenen gemeinsamen Arbeitsschutzausschüsse sowohl an Bord als auch an Land stattfinden sollten.

Norwegen. Siehe dazu die Bemerkungen zu Artikel 1 Buchstabe e). Was Buchstabe e) anbelangt, so sollten die gemeinsamen Ausschüsse sowohl an Land als auch an Bord zusammentreten; allerdings sollte dies für kleine und für große Fischereifahrzeuge unterschiedlich geregelt sein. Landbasierte Ausschüsse könnten dann angebracht sein, wenn es sich um kleine Fahrzeuge mit einer sehr kleinen Besatzung handelt, wohingegen große Fahrzeuge gehalten sein sollten, solche Ausschüsse an Bord zu schaffen. Siehe dazu auch die Ausführungen zu Artikel 30. Des weiteren sollte das Übereinkommen, was den Arbeitsschutz angeht, gestärkt werden, da dieser für alle Fischer eine Frage von grundlegender Bedeutung ist. Es wird vorgeschlagen, einen neuen Artikel 27 mit dem folgenden Wortlaut aufzunehmen, der den Absätzen 20 bis 22 der vorgeschlagenen Empfehlung entlehnt ist:

Um zu einer anhaltenden Verbesserung der Sicherheit und Gesundheit der Fischer beizutragen, haben in den Mitgliedstaaten Programme für die Verhütung von Unfällen an Bord von Fischereifahrzeugen zu bestehen, um die Meldung und die Weiterleitung von Informationen, die Arbeitsunfälle und Berufskrankheiten sowie Maßnahmen zu deren Verhütung betreffen, sicherzustellen. Bei der Festlegung von Methoden und Programmen betreffend die Gesundheit und Sicherheit im Fischereisektor haben die zuständigen Stellen alle einschlägigen internationalen Richtlinien über Arbeitsschutzmanagement-Systeme zu berücksichtigen. Der Schiffsführer hat die Durchführung von Risikobeurteilungen und Risikomanagement gegebenenfalls unter Beteiligung der Fischer oder ihrer Vertreter und die Unterweisung der Fischer an Bord sicherzustellen.

Spanien. Der folgende Text sollte in Buchstabe c) nach dem Wort „Beteiligter“ eingefügt werden: „insbesondere die Pflicht des Kapitäns oder Schiffsführers zur Übernahme der Verantwortung für den Betrieb des Schiffes vom Eigner“. Wenn es um den Arbeitsschutz und die Verhütung von Unfällen geht, ist es wichtig, daß die innerstaatlichen gesetzlichen Vorschriften auf die äußerst wichtige Person des Kapitäns/Schiffsführers verweisen, der Person mit der größten Verantwortung an Bord, die an Bord des Fahrzeugs den Eigner vertritt und die hinsichtlich der Sicherheit der Mannschaft eine Schlüsselrolle spielt. Was Buchstabe e) betrifft, so sollten gemeinschaftliche Arbeitsschutzausschüsse an Land eingerichtet werden, um dort umfassende Studien zur Unfallhäufigkeit und zur Verhütung von Unfällen auf betrieblicher Ebene und an Bord jedes Fahr-

zeugs durchzuführen, um umfassende Pläne den Besonderheiten der einzelnen Fahrzeuge anzupassen.

Tunesien. Der größeren Flexibilität halber wird vorgeschlagen vorzusehen, daß gemeinsame Arbeitsschutzausschüsse sowohl an Bord von Fischereifahrzeugen als auch an Land zusammentreten können.

Ukraine. Buchstabe c) sollte gestrichen werden, um keinen Spielraum für die Beschäftigung von Personen unter 18 Jahren an Bord von Fischereifahrzeugen zu lassen (siehe auch die Ausführungen zu Artikel 9). Im Hinblick auf Buchstabe d) sollte folgendes hinzugefügt werden: „die Erkundung der Unfallwahrscheinlichkeit durch ein Untersuchungsteam unter der Federführung des Schiffsführers; die Aushändigung an Fischer, die in einen Unfall verwickelt gewesen sind und die nicht Staatsangehörige des Staates sind, dessen Flagge das Fahrzeug führt, aller den Unfall betreffenden Dokumente; die Meldung von Unfällen an die zuständigen staatlichen Stellen des Staates, dessen Staatsangehöriger der verunfallte Fischer ist; im Fall des natürlichen Todes oder des Unfalltodes von Fischern sind den zuständigen Stellen des Staates, deren Staatsangehörige sie waren, alle Dokumente, die die Untersuchungen der Unfälle oder der Vorkommnisse betreffen, auszuhändigen.“

Vereinigte Staaten. USCIB: In bestimmten Fällen dürfte es praktisch unmöglich sein, einen gemeinsamen Ausschuß einzurichten. Buchstabe e) sollte daher abgeändert werden und wie folgt lauten: e) die Einrichtung gemeinsamer Arbeitsschutzausschüsse, soweit dies ausgehend von der Zahl der Besatzungsmitglieder praktisch möglich ist.

Vereinigtes Königreich. Buchstabe b) verweist auf die Ausbildung in der Handhabung von Fanggeräten und ist fast die einzige Stelle im gesamten Übereinkommen, an der die Ausbildung erwähnt wird. Es wäre angebracht, einen mehr allgemeiner gehaltenen Hinweis auf die Ausbildung aufzunehmen, der sinngemäß wie folgt lauten könnte: Unter Berücksichtigung der Bestimmungen des Internationalen Übereinkommens über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Personal auf Fischereifahrzeugen (STCW-F) sollte jedes Mitglied entsprechende Maßnahmen treffen, um sicherzustellen, daß Fischer in den Aufgaben, die sie auszuführen haben, angemessen ausgebildet werden.

IMHA. Dem Text von Buchstabe a) sollte die Formulierung „die Förderung der Gesundheit und“ vorangestellt werden. Dadurch würde der Begriff „Verhütung“ aufgewertet.

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.]

Bemerkungen zu Artikel 27

Argentinien. Daß Fischern ein Schutz durch die Soziale Sicherheit unter Bedingungen gesichert werden sollte, die nicht ungünstiger sind als die, die für andere Arbeitnehmer gelten, wird unterstützt. In diesem Zusammenhang ist es wichtig hervorzuheben, daß die in Argentinien bestehenden Normen für alle auf See Beschäftigten gelten, gleichviel ob sie an Bord von Fischereifahrzeugen tätig sind oder auf einem zur gewerblichen Fischerei verwendeten Fahrzeug irgendwelcher Art. Zudem sind mit anderen Ländern, so mit Spanien und Italien, zweiseitige Gegenseitigkeitsabkommen die Soziale Sicherheit für den Fischereisektor betreffend abgeschlossen worden.

Belgien. In Belgien haben Fischer Anspruch auf das gleiche Schutzniveau, was die Soziale Sicherheit angeht, wie Lohnempfänger, wohingegen die Seeleute einen günstigeren Status haben. Bis dato ist von Belgien kein Gegenseitigkeitsabkommen über den sozialen Schutz mit einem anderen Land abgeschlossen worden.

CCE: Die gleiche Antwort wie vorstehend.

Brasilien. In Brasilien haben Fischer Anspruch auf den gleichen Schutz durch die Soziale Sicherheit wie Seeleute und die Arbeitnehmer in anderen Sektoren der Wirtschaft. Zu etwaigen bilateralen Vereinbarungen zur Sozialen Sicherheit im Fischereisektor zwischen Brasilien und irgendeinem anderen Land liegen keine Informationen vor. Die im Entwurf des Seearbeitsübereinkommens vorgesehene Lösung, wonach die Hauptverantwortung für die Soziale Sicherheit bei dem Land liegt, dessen Staatsangehörigkeit die Seeleute besitzen, und der Flaggenstaat nachrangig verantwortlich ist, wird als akzeptabel erachtet.

Finnland. Selbständig erwerbstätige Fischer durch das System der Sozialen Sicherheit abzudecken, scheint problematisch, weil sie nicht unter den innerstaatlichen gesetzlichen Arbeitsschutz fallen. Darüber hinaus zielen die Seeschiffahrt-Arbeitsschutzvorschriften für Fahrzeuge auf alle im Schiffsregister eingetragenen Fahrzeuge ab, d.h. auf alle inspektionspflichtigen Fahrzeuge.

Frankreich. Der Vielgestaltigkeit der innerstaatlichen Situationen in diesem Bereich muß Rechnung getragen werden. Da zu belastende oder zu detaillierte Bestimmungen eine breite Ratifizierung behindern könnten. Andererseits scheint es geboten, die Verantwortung des Flaggenstaates festzuschreiben, und insbe-

sondere den Grundsatz, wonach der Flaggenstaat Fischern mit Wohnsitz in seinem Hoheitsgebiet sozialen Schutz sichern sollte; allerdings sollte eine Klausel für die Fälle Ausnahmen vorsehen, in denen regionales System besteht, das einen umfassenden sozialen Schutz gewährt. In Ländern mit einem unvollständigen Deckungsbereich sollte das Prinzip der schrittweisen, in mehreren Phasen erfolgenden Ausweitung des Schutzes beibehalten werden.

Japan. Im Entwurf des konsolidierten Seearbeitsübereinkommens ist vorgesehen, daß die Mitglieder den sozialen Schutz aller Seeleute, die ihren ständigen Wohnsitz in ihrem Hoheitsgebiet haben, unabhängig von deren Staatsangehörigkeit zu sichern haben. Es wäre daher angebracht, nach dem Wort „Fischer“ die Formulierung „die ihren ständigen Wohnsitz in ihrem Hoheitsgebiet haben“ und nach dem Wort „Arbeitnehmer“ die Wortfolge „die ihren Wohnsitz in ihrem Hoheitsgebiet haben“ einzufügen.

Kanada. Die kanadischen Fischer haben generell Anspruch auf das gleiche Schutzniveau wie andere Arbeitnehmer. Hinzu kommt, daß gesetzliche Sonderbestimmungen den sozialen Schutz ausweiten, so daß auch die selbständig erwerbstätigen Fischer erfaßt werden. Jeder hat Anspruch auf medizinische Grundversorgung. Kanada hat mit etwa 45 Ländern zweiseitige Abkommen getroffen, um Personen, die sowohl in Kanada als auch in einem der Unterzeichnerländer gearbeitet haben, den Zugang zu Sozialversicherungsleistungen zu erleichtern.

Neuseeland. Der vorgeschlagene Wortlaut wird unterstützt.

Niederlande. Die Mitglieder sollten verpflichtet sein, Fischer vor allen in Übereinkommen Nr. 102 aufgelisteten Risiken in bezug auf ihre Soziale Sicherheit zu schützen. Des weiteren ist erforderlich, für den Fall der Nichtübereinstimmung der Verantwortlichkeiten des Flaggenstaates und des Wohnsitzlandes, die jeweiligen Verantwortlichkeiten klar und deutlich festzulegen. Bei der Ausarbeitung des Entwurfs des Übereinkommens Nr. 102 schließlich war beschlossen worden, die Seeleute und die Fischer aus dem Geltungsbereich mit der Begründung auszunehmen, daß ihre Arbeitsbedingungen ein sehr spezielles Schutzsystem erfordern. Letzteres fand im vorliegenden Entwurf in einem getrennten Abschnitt mit dem Titel „Schutz bei Krankheit, Unfall oder Tod im Zusammenhang mit der Arbeit“ (Artikel 29) Niederschlag. Die Soziale Sicherheit umfaßt allerdings der Definition in Übereinkommen Nr. 102 zufolge „Berufskrankheiten, Arbeitsunfälle oder Tod“, der in der Terminologie des Übereinkommens Nr. 102 „Unfall“ heißt. Es wäre daher wünschenswert, den gegenwärtigen Artikel 29 in den Abschnitt Soziale Sicherheit einzuarbeiten. Aus den oben genannten Gründen sollten die Artikel 27, 28 und 29 durch die folgenden Artikel ersetzt werden:

Artikel 27

1. Jedes Mitglied hat in Übereinstimmung mit den innerstaatlichen Gegebenheiten Schritte zu unternehmen, daß Seeleuten, die ihren Wohnsitz in seinem Hoheitsgebiet haben, schrittweise umfassender Schutz durch die Soziale Sicherheit gewährt wird.

2. Das in Absatz 1 genannte System der Sozialen Sicherheit hat folgende Leistungen zu umfassen: ärztliche Betreuung, Krankengeld, Leistungen bei Arbeitslosigkeit, Leistungen bei Alter, Familienleistungen, Leistungen bei Mutterschaft, Leistungen bei Invalidität und Leistungen an Hinterbliebene.

Artikel 28

1. Unbeschadet von Artikel 27 hat das Mitglied, dessen Flagge das Fahrzeug führt, Maßnahmen zu treffen, um Fischern ungeachtet ihres Wohnsitzes einen Schutz bei Arbeitsunfällen zu gewährleisten, der im Einklang mit der innerstaatlichen Gesetzgebung oder den innerstaatlichen gesetzlichen Vorschriften oder der innerstaatlichen Praxis steht.

Artikel 29

Der von jedem Mitglied zum Zeitpunkt der Ratifizierung gemäß Artikel 27 Absatz 1 zu erbringende Schutz hat zumindest zwei der acht in Artikel 27 Absatz 2 genannten Leistungen zu umfassen.

Norwegen. Es wäre zu klären, welche Implikationen dieser Vorschlag hat. Das norwegische System der Sozialen Sicherheit behandelt Fischer nicht anders als „andere Arbeitnehmer“, da die Leistungen bei Arbeitslosigkeit, Krankheit und verschiedene sonstige Sozialversicherungsleistungen von den Fischern selbst über eine nach dem Fangwert bemessene „Produktgebühr“ finanziert werden. Die Leistungshöhe richtet sich nach dieser „Produktgebühr“, und gegenwärtig entstehen den Fischern aus diesem System Ansprüche, allerdings nicht in gleicher Höhe wie den Mitgliedern der Staatlichen Sozialversicherung. Eine Änderung des Status der Fischer im Hinblick auf das System der Sozialen Sicherheit steht zur Zeit zur Diskussion, eine endgültige Entscheidung hierüber steht jedoch noch aus. Es ist daher schwierig, dem vorliegenden Artikel zuzustimmen, doch würde Norwegen gern eine auf Vorstehendem basierende Lösung anstreben.

Portugal. In Portugal fallen eingetragene Seeleute, die im Fischereisektor tätig sind, gleich den in der Handelsschifffahrt beschäftigten Seeleuten, unter das allgemeine System für abhängig Beschäftigte. Von diesem System werden auch die auf Binnengewässern und in Küstennähe arbeitenden Fischer erfaßt, für die ein besonderes Beitragsbemessungssystem gilt: während in der gewerblichen Fischerei beschäftigte Fischer Beiträge in Höhe von 29 Prozent ihres Einkommens aus dieser Tätigkeit zahlen, belaufen sich die Beitragssätze der Binnen-

und Küstenfischer auf 10 Prozent des Auktionspreises ihres Fangs. Was die Alterssicherung angeht, so fallen die Fischer unter ein Sondersystem, in dem die Zeiträume, die erreicht werden müssen, um einen Anspruch auf nach den Regeln des allgemeinen Systems bemessene Versicherungsleistungen zu begründen, verkürzt sind. Über die bestehenden zweiseitigen Gegenseitigkeitsabkommen mit anderen Ländern hinaus ermöglicht die portugiesische Gesetzgebung Arbeitnehmern portugiesischer Nationalität und ihren Familien, die von diesen Abkommen nicht erfaßt werden und die an Bord von Fahrzeugen ausländischer Unternehmen arbeiten, sofern sie dies wünschen, die Zahlung freiwilliger Beiträge zur Sozialversicherung, so daß sie in den Versicherungsschutz des Systems der Sozialen Sicherheit gelangen, womit sichergestellt werden soll, daß diese Arbeitnehmer nicht durch die Maschen des sozialen Sicherheitsnetzes fallen.

Spanien. Es sollte darauf hingewiesen werden, daß der soziale Mindestschutz für Fischer in Spanien der gleiche ist wie für andere auf See Beschäftigte. Unterschiede gibt es lediglich in bezug auf die Leistungen bei Arbeitslosigkeit. Selbständig erwerbstätige Fischer haben keinen Anspruch auf Arbeitslosengeld und leisten auch keine Beiträge zur Arbeitslosenversicherung. Diese Ausnahme gilt nicht nur für Fischer, sondern sie gilt für alle Selbständigen ohne Unterschied der von ihnen ausgeübten Tätigkeit. Was zweiseitige Gegenseitigkeitsabkommen mit anderen Ländern betreffend die Soziale Sicherheit angeht, so ist zu erwähnen, daß Spanien die Verordnung Nr. 1408/71 und Nr. 574/72 des Europarats, die für alle Länder des Europäischen Wirtschaftsraums und die Schweiz gelten, durchgesetzt hat und darüber hinaus Abkommen über die Soziale Sicherheit für Fischer mit den folgenden Ländern abgeschlossen hat: Andorra, Argentinien, Australien, Brasilien, Bulgarien, Chile, Ecuador, Kanada, Marokko, Mexiko, Paraguay, Peru, Philippinen, Russische Föderation, Tunesien, Ukraine, Uruguay, Venezuela, Vereinigte Staaten. Was den Wortlaut von Artikel 27 angeht, so wäre es wünschenswert, eine ausführlichere und detailliertere Bestimmung zu einem Gegenstand wie der Sozialen Sicherheit, die von so entscheidender Bedeutung für die Arbeit an Bord ist, vorzusehen. Dies ist der Sektor mit der höchsten Unfall- und Schädigungsrate, und es ist unerlässlich, die Fischer und ihre Familien durch internationale und nationale Rechtsvorschriften zu schützen, so daß sie nicht länger drittklassige Arbeitnehmer bleiben. Zumindest aber sollten sie anderen Seeleuten gleichgestellt werden, indem für sie gesetzliche Regelungen geschaffen werden, die auf den Grundsätzen beruhen, die im Entwurf des konsolidierten Seearbeitsübereinkommen verankert sind. Aus diesen Gründen sollte der Text in eckigen Klammern gestrichen und durch den folgenden Wortlaut ersetzt werden:

1. Jedes Mitglied sollte sicherstellen, daß alle Fischer und, soweit von der innerstaatlichen Gesetzgebung vorgesehen, ihre Familien in Übereinstimmung mit diesem Übereinkommen Zugang zu Schutz durch die Soziale Sicherheit unter

Bedingungen haben, die nicht ungünstiger sind als die, auf die in Absatz 8 Artikel 19 der Verfassung der Internationalen Arbeitsorganisation verwiesen wird.

2. Jedes Mitglied verpflichtet sich, im Einklang mit den innerstaatlichen Gegebenheiten selbst und über internationale Zusammenarbeit Maßnahmen zu treffen, um den umfassenden Schutz durch die Soziale Sicherheit schrittweise auf die Fischer auszudehnen. Umfassender Schutz durch die Soziale Sicherheit bedeutet Anspruch auf die folgenden Leistungen: ärztliche Betreuung, Krankengeld, Leistungen bei Arbeitslosigkeit, Leistungen bei Alter, Leistungen bei Arbeitsunfällen, Familienleistungen, Leistungen bei Mutterschaft, Leistungen bei Invalidität und Leistungen an Hinterbliebene.

3. Jedes Mitglied hat sicherzustellen, daß Fischer und ihre Familien Anspruch auf Schutz durch die Soziale Sicherheit unter Bedingungen haben, die nicht ungünstiger sind als die, die für an Land beschäftigte Arbeitnehmer gelten.

Südafrika. Im Hinblick auf die Soziale Sicherheit sollte berücksichtigt werden, daß der Entwicklungsstand in den einzelnen Mitgliedstaaten unterschiedlich ist und daß die Bestimmungen der Sozialen Sicherheit in den Mitgliedstaaten von unterschiedlichen Normen ausgehen. Die zwingende Bestimmung „Jedes Mitglied hat sicherzustellen, daß Fischer Anspruch auf Schutz durch die Soziale Sicherheit ... haben“ legt den Mitgliedstaaten, die nicht über ein ausgedehntes soziales Sicherheitsnetz verfügen, unangemessene Lasten auf.

Tunesien. In Tunesien sind Fischer, die auf Fischereifahrzeugen von 30 Tonnen und mehr arbeiten, durch das allgemeine System der Sozialen Sicherheit abgedeckt.

Ukraine. Durch diese Bestimmung sind Fischer, die im Ausland für einen ausländischen Arbeitgeber tätig sind, besser geschützt. Für diese Fischer sollte ein Versicherungsschutz in ihrem Heimatland möglich sein, und zwar unabhängig von den Möglichkeiten der sozialen Absicherung, die im Land des Arbeitgebers oder im Flaggenstaat bestehen (und Gegenstand des vorliegenden Artikels sind). Praktisch ließe sich ein solcher Mechanismus realisieren, indem Fischer freiwillige Beiträge zur staatlichen Sozialversicherung zahlen.

Vereinigte Staaten. USCIB: Um Artikel 27 und 28 zu konsolidieren, wird vorgeschlagen, sie wie folgt zu formulieren: „Jedes Mitglied hat eine Gesetzgebung und Vorschriften anzunehmen oder sonstige Maßnahmen zu treffen, die sicherstellen, daß Fischer Anspruch auf Schutz durch die Soziale Sicherheit unter Bedingungen haben, die nicht weniger günstig sind als die, die für andere Arbeitnehmer gelten, vorausgesetzt, die Fischer zahlen Beiträge zur staatlichen Sozialversicherung des betreffenden Mitgliedstaates, die nach der gleichen Grundlage bemessen werden wie die für Nicht-Fischer.“

Europäische Union. Die Aufnahme von Bestimmungen zur Sozialen Sicherheit in eine Urkunde, die den Fischern in aller Welt Schutz bieten soll,

wird als positiv gesehen. Die Verordnung 1408/71 des Rates über die Koordinierung der Systeme der Sozialen Sicherheit stellt keine Mindestnorm dar, sondern sie enthält die Vorschriften zur Sozialen Sicherheit, die auf Arbeitnehmer, die innerhalb der Gemeinschaft zu- und abwandern, bzw. auf Arbeitnehmer aus Drittländern, mit satzungsmäßigem Sitz in einem Mitgliedstaat, anzuwenden sind. Das Grundprinzip ist die Anwendung der Sozialversicherungsgesetzgebung des Landes in dem der Versicherungsnehmer seine Erwerbstätigkeit ausübt (Flaggenstaat). Ein IAA-Text, der sich direkt oder indirekt mit der anzuwendenden Sozialversicherungsgesetzgebung befaßt, sollte im Einklang mit der Gesetzgebung der EU stehen oder in Anlehnung an den Entwurf des konsolidierten Seearbeitsübereinkommens (Bestimmung A.4.5 Absatz 4) formuliert werden, um sicherzustellen, daß er mit dem EU-Gesetz über die Freizügigkeit der Arbeitnehmer und die Soziale Sicherheit übereinstimmt.

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.

Bemerkungen zu Artikel 28

Frankreich. Die Koordinierung und die Kontinuität des Erwerbs von Ansprüchen auf Schutz durch die Soziale Sicherheit sind äußerst wichtige Fragen. In das Übereinkommen sollte eine diesbezügliche Bestimmung eingebracht werden, die die Förderung der internationalen Zusammenarbeit, insbesondere durch zweiseitige Abkommen, vorsieht. Im gleichen Sinne sollten die Bestimmungen des vorliegenden Artikels ergänzt werden, so daß dem Problem des Wohnsitzlandes ausländischer Fischer Rechnung getragen wird.

Japan. Es wäre angebracht, diesen Artikel zu streichen, da die Aussage unklar ist, und zwar insbesondere der Bedeutungsinhalt von „Grundsätze der Gleichbehandlung“ und „die der Lage ausländischer Fischer Rechnung tragen“.

Neuseeland. Es sollte klargestellt werden, was unter der Formulierung „Maßnahmen anzunehmen, die der Lage ausländischer Fischer Rechnung tragen“ zu verstehen ist. Es wäre nicht angemessen, ausländische Fischer für Sozialversicherungszwecke günstiger zu behandeln als andere ausländische Arbeitnehmer. Es wird vorgeschlagen, der Klarheit halber am Ende dieses Artikels eine ähnliche Formulierung wie in Artikel 27 hinzuzufügen, und zwar wie folgt: „... Rechnung tragen und deren Bedingungen nicht ungünstiger sind als die, die für andere ausländische Arbeitnehmer gelten“.

Spanien. In einem globalisierten Wirtschaftszweig wie der Seeschifffahrt allgemein und dem Fischereisektor im besonderen ist es zunehmend häufiger, daß Arbeitnehmer auf Fahrzeugen unterschiedlicher Flaggenstaaten, deren Besatzungsmitglieder aus allen Teilen der Welt angeheuert sind, beschäftigt werden. Daher ist es von grundlegender Bedeutung, daß die Rechtsvorschriften diesen Umständen angepaßt werden und eine Diskriminierung von Fischern aus Gründen der Staatsangehörigkeit durch an zwei Punkten ansetzende Maßnahmen vermieden wird, indem i) unabhängig von der Staatsangehörigkeit des Fischers die gleichen Sozialversicherungsleistungen Anwendung finden; und ii) die Ansprüche auf Schutz durch die Soziale Sicherheit, die erworben wurden oder werden, unabhängig von der Flagge, die das Fahrzeug führt, auf dem der Fischer beschäftigt ist, erhalten bleiben. Demzufolge sollte ein zweiter Absatz mit folgendem Wortlaut hinzugefügt werden: „Jedes Mitglied sollte, soweit dies mit der innerstaatlichen Gesetzgebung und Praxis vereinbar ist, über zwei- oder mehrseitige Abkommen oder sonstige Vereinbarungen kooperieren, um allen Fischern unabhängig von ihrem Wohnsitz den Erhalt von Sozialversicherungsansprüchen, die über ein beitragspflichtiges oder nicht aus Beiträgen finanziertes System erworben wurden oder werden, zu sichern.“

Südafrika. Die Regierung befürwortet den Grundsatz der Gleichbehandlung im Hinblick auf das soziale Sicherheitsnetz. Allerdings sollte dies der innerstaatlichen Gesetzgebung und den innerstaatlichen Vorschriften überlassen bleiben.

Vereinigte Staaten. USCIB. In Anbetracht des Änderungsvorschlags unter Artikel 27 sollte dieser Artikel gestrichen werden.

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.

Bemerkungen zu Artikel 29

Frankreich. Schutz bei Unfall oder Krankheit im Zusammenhang mit der Arbeit ist ein Gebot von allererster Wichtigkeit. Der Fischerberuf ist, wo immer er auch ausgeübt wird, so gefährlich, daß dieser Schutz zu allererst gesichert werden muß. Der Schutz bei Unfall oder Krankheit im Zusammenhang mit der Arbeit ist daher, wie im vorliegenden Artikel vorgesehen, zwingend vorzuschreiben.

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.]¹

Bemerkungen zu Artikel 30

Argentinien. Es wird befürwortet, daß sich ein Teil des Übereinkommens mit großen Fahrzeugen befaßt. Im Fall Argentiniens ist dies besonders wichtig, da die rund 13.000 Fischer fast ausnahmslos an Bord von Fahrzeugen arbeiten, die zur gewerblichen Fischerei verwendet werden. Der CATT sähe es zudem gern, wenn die für große Fischereifahrzeuge geltenden zusätzlichen Anforderungen auch für Fahrzeuge mit einer Länge von 15 Meter oder mehr Gültigkeit hätten, was in einem zusätzlichen neuen Teil für Fahrzeuge mit einer Länge von 24 Metern oder mehr vorgesehen werden könnte, d.h. für Fahrzeuge, die in internationalen Gewässern tätig sind, gleichviel ob es sich hierbei um entfernt gelegene Meere oder Regionen nahe fremder Häfen handelt. Diese beiden Teile sollten zusätzliche Anforderungen enthalten, was die ärztliche Untersuchung, die Befähigung und Ausbildung, die Besatzung und Ruhezeiten, die Unterkünfte, den Arbeitsschutz, die medizinische Versorgung und die Soziale Sicherheit betrifft.

¹ Der Wortlaut wird vom Amt im Hinblick auf eine Prüfung durch die Konferenz weiter ausgearbeitet.

Australien. Allgemein ist ferner festzuhalten, daß die Bestimmungen sicherlich für alle Fischereifahrzeuge mit einer Bruttoreaumzahl von über 500 und z.B. einer Länge von mehr als 50 Meter sowie für alle Fabrikschiffe gelten sollten, die Arbeitnehmer an Bord haben, die keine Fischer, sondern Verarbeitungskräfte sind. Die genaue Festlegung dieser unteren Grenze kann sich zudem an der im Entwurf des konsolidierten Seearbeitsübereinkommens festgelegten Größe orientieren.

Belgien. Falls der Geltungsbereich der Bestimmungen in den vorgeschlagenen Texten nach Fahrzeuggröße festgelegt werden sollte bzw. falls für größere Fischereifahrzeuge zusätzliche Maßnahmen vorgesehen werden sollten, wäre es vorzuziehen, eine Klassifizierung vorzunehmen und die Fahrzeuge in die Klassen Fahrzeuge von bis zu 15 Meter Länge, Fahrzeuge von 15 Meter Länge und mehr und Fahrzeuge von 24 Meter und mehr einzuteilen. Diese Schwellenwerte wurden auf der IAK im Juni 2003 vorgeschlagen und entsprechen der einschlägigen EU-Gesetzgebung. Eine Differenzierung dieser Art scheint allerdings nur wünschenswert, wenn es um den Geltungsbereich von Bestimmungen geht, die die Unterkünfte und die Verpflegung betreffen, d.h. die Bestimmungen in Anhang II. Alle übrigen Bestimmungen sollten ohne Unterschied und unabhängig von der Größe des Fahrzeugs, auf dem sie beschäftigt sind, für alle Fischer gelten.

CCE: Die gleiche Antwort wie vorstehend.

Brasilien. Der Text dieser Bestimmung sollte beibehalten werden und zusätzliche Anforderungen für Fahrzeuge mit einer Länge von mehr als 24,4 Metern festlegen.

Frankreich. MEDEF: Diese internationale Urkunde würde durch eine Kategorisierung der Fischereifahrzeuge nach der Größe oder nach sonstigen Kriterien erheblich an Wirksamkeit und Attraktivität einbüßen. Es scheint von elementarer Bedeutung, daß der breite Geltungsbereich dieses Übereinkommen beibehalten wird.

Kanada. Es könnte angebracht sein, für größere Fahrzeuge zusätzliche Anforderungen hinsichtlich der Unterkünfte und damit im Zusammenhang stehender Einrichtungen vorzusehen. Bei Bestimmungen, die die nachstehenden Gegenstände betreffen, sollte die Fahrzeuglänge nicht zugrunde gelegt werden: Mindestalter für die Beschäftigung, ärztliche Untersuchung, Bemannung und Ruhezeit, Arbeitsvereinbarung für Fischer, Heimschaffungsrechte, Anwerbungs- und Arbeitsvermittlungsdienste, Bezahlung, medizinische Versorgung, Sicherheit, Gesundheit und Unfallverhütung. Diesbezügliche Bestimmungen von Übereinkommen und Empfehlungen sollten für *alle* Fahrzeuge ohne Unterschied der Größe gelten.

Neuseeland. Es hat den Eindruck, als biete dieser Artikel eher eine Möglichkeit, den in Frage kommenden Fischereifahrzeugen nach Berücksichtigung der Besatzungsstärke, des Einsatzgebiets und der Fahrtdauer zusätzliche Anforderungen „aufzuerlegen“ statt sie von diesen „auszunehmen“. Neuseeland hat keine zusätzlichen Anforderungen vorzuschlagen und kann demzufolge auch keine Empfehlungen zur Länge des Fahrzeugs geben.

Norwegen. Zusätzliche Anforderungen könnten für Fahrzeuge mit einer Länge von 15 Metern und 24 Metern ausgearbeitet werden. Die zusätzlichen Anforderungen sollten sich auf Artikel 18 begründen und keinen getrennten Artikel bilden, sondern vielmehr in Artikel 30 eingearbeitet werden. Eine Bestimmung zur Heimschaffung könnte beispielsweise wie folgt lauten: „Fischer haben das Recht auf Heimschaffung in einen in der Arbeitsvereinbarung der Fischer oder in Kollektivvereinbarungen vorgegebenen Bestimmungsort, wenn ihr Heuervertrag abläuft und sie sich zu diesem Zeitpunkt im Ausland befinden, ohne daß ihnen dadurch Kosten entstehen.“ Fischern sollten Ausweise ausgestellt werden, da Fischer mit dem Inkrafttreten des IMO-Kodex im Besitz eines Ausweises sein müssen, um Zugang zu Hafenanlagen zu erhalten, die unter die Bestimmungen des IMO-Kodex fallen, und zwar obgleich der Kodex nicht für Fischereifahrzeuge per se gilt; es sollte allerdings nicht auf ein bestimmtes Übereinkommen verwiesen werden. Ferner wird vorgeschlagen, das Mindestalter für die Beschäftigung sich nicht durch Artikel 9 regeln zu lassen, sondern vielmehr für große Fahrzeuge ein Mindestalter von 16 Jahren festzulegen. Was den Arbeitsschutz angeht, so sollte Absatz 24 zu Arbeitsschutzmanagement-Systemen der vorgeschlagenen Empfehlung für Fischereifahrzeuge, die internationale Reisen unternehmen/Fahrzeuge von 24 Metern und mehr, die in der Hochseefischerei verwendet werden, verbindlich sein. Darüber hinaus sollten an Bord großer Fahrzeuge gemeinsame Arbeitsschutzausschüsse bestehen (siehe dazu die Ausführungen zu Artikel 26).

Vereinigte Staaten. USCIB: Dieser Artikel sollte gestrichen werden. Mit diesem aktualisierten Übereinkommen wird bezweckt, den bislang nicht berücksichtigten Bedürfnissen der Mehrheit der Fischer in der Welt zu entsprechen, die da sind: menschenwürdige Arbeitsbedingungen, angemessene medizinische Versorgung, Zugang zu Sozialversicherungsleistungen, soweit solche Leistungen bestehen, Schutz der Sicherheit und Gesundheit unter internationaler Kontrolle. Die zusätzlichen Anforderungen für Fahrzeuge unterschiedlicher Länge, Tonnage oder Besatzungsstärke würden die Sache nur komplizieren, was kein Anreiz zur Ratifizierung, sondern vielmehr ein Ratifizierungshindernis wäre. Die Fischerei ist in zahlreichen Entwicklungsländern ein bereits stark regulierter Sektor und die Fahrzeugkategorien, die ihren Normen zugrunde liegen, haben sich historisch und durch ständige Fortschritte herausgebildet. Durch eine willkürliche Klassifizierung der Fahrzeuge die Normen anzuheben bringt den

Fischern keine besseren Arbeitsbedingungen und kein sichereres Arbeitsumfeld, sondern schafft lediglich eine Bürokratie nebeneinander bestehender Normen, die sich nicht einhalten lassen.

Vereinigtes Königreich. Das Vereinigte Königreich ist im Grundsatz für die Aufnahme zusätzlicher Anforderungen für größere Fahrzeuge.

Zypern. OEB: Der Arbeitgeberverband gibt seiner Enttäuschung darüber Ausdruck, wieviel Akzeptanz das Ersuchen der Arbeitnehmer, das Prinzip der Kategorisierung von Fischereifahrzeugen aufzunehmen und somit für unterschiedliche Fahrzeuge unterschiedliche Bedingungen gelten zu lassen, bei den Regierungen gefunden hat. Er hofft, daß weitere Diskussionen dazu führen werden, daß sich mehr Regierungen dem Standpunkt der Arbeitgeber anschließen, demzufolge eine allgemeine Urkunde mit einem breiten Geltungsbereich geschaffen werden sollte, die die Arbeitsbedingungen im Fischereisektor ohne Rücksicht auf die Fahrzeuggröße regelt.

Europäische Union. Es sollte angemerkt werden, daß die Mehrzahl der EU-Richtlinien über den Arbeitsschutz für den Fischereisektor gelten, und zwar ohne Unterschied der Fahrzeuggröße, so z.B. die Rahmenrichtlinie 89/391/EWG, die EU-Richtlinie 89/655/EWG, Benutzung von Arbeitsmitteln, die EU-Richtlinie 89/656/EWG, Benutzung persönlicher Schutzausrüstungen, die EU-Richtlinie 90/269/EWG, Gefährdung der Lendenwirbelsäule durch manuelle Handhabung von Lasten, die EU-Richtlinie 92/58/EWG, Sicherheits- und/oder Gesundheitsschutzkennzeichnung, die EU-Richtlinie 2003/10/EG über den Lärmschutz am Arbeitsplatz, die EU-Richtlinie 2002/44/EG, Schutz der Arbeitnehmer vor Vibration und die Empfehlung der Kommission 2003/670/EG über die Europäische Liste der Berufskrankheiten. Darüber hinaus sollte jeder neue IAO-Text zu diesem Gegenstand auf mögliche Implikationen hin für das Torremolinos-Protokoll von 1993 (SFV PROT 1993), die EU-Richtlinie 97/70/EG des Rates in der geänderten Fassung und die EU-Richtlinie 93/103/EG des Rates über Mindestvorschriften für Sicherheit und Gesundheitsschutz bei der Arbeit an Bord von Fischereifahrzeugen analysiert werden. Die Bestimmungen zur medizinischen Versorgung werden von der EU-Richtlinie 92/29/EWG des Rates nicht abgedeckt, doch ihre Einhaltung wäre nicht problematisch. Was den Schutz der Sicherheit und Gesundheit und die Verhütung von Unfällen angeht, so ist zu empfehlen, die jeweiligen Verantwortlichkeiten der einzelnen Akteure an Bord zu klären und sicherzustellen, daß die Punkte, die die Verhütung von Unfällen betreffen, im Einklang stehen mit der EU-Richtlinie 93/103/EG des Rates, da es wichtig ist, daß die Verantwortung des Fischereifahrzeugeigners für den Arbeitsschutz nicht auf andere Personen verschoben wird. Schwerwiegende Widersprüchlichkeiten mit der Richtlinie 2000/34/EG des Rates über bestimmte Aspekte der Arbeitszeitgestaltung, der Richtlinie 94/33/EWG des Rates über den Jugendarbeitsschutz oder der Richtlinie 91/533/EG über den Arbeitsvertrag,

Unterrichtung des Arbeitnehmers über die Arbeitsbedingungen oder den Arbeitsvertrag, sollten vermieden werden. Abschließend sollte daran erinnert werden, daß die Charta der Grundrechte der Europäischen Union sich als eine nützliche Orientierungshilfe bei Fragen erweisen könnte, die die Anwerbung und die Arbeitsvermittlung sowie den Zugang Arbeitssuchender zu Arbeitsvermittlungsdiensten betreffen, und möglicherweise auch in anderen Zusammenhängen.

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.

Bemerkungen zu Artikel 31

Kanada. CEC: Das Erarbeiten und die Durchsetzung neuer Gesetze, Politiken und Normen sind mit einem großen Kostenaufwand verbunden; Kosten, die sich eine bereits überbelastete öffentliche Hand bei dem heutigen Klima der Kosteneinschränkung einfach nicht leisten kann. Daher sollten jedwede neue Anforderungen nur da eingeführt werden, wo dies erforderlich ist, und auch dann nur, wenn regierungsseitig der Wille vorhanden ist, ihre Einhaltung durchzusetzen, da Inkonsequenz bei der Durchsetzung zu Instabilität und ungleicher Behandlung auf der nationalen Ebene führt. Ein weiteres, hiermit im Zusammenhang stehendes Problem stellen unausgereifte Vorschriften und eine mangelhafte Durchsetzung durch andere Staaten insofern dar, als es nicht zu Wettbewerbsverzerrungen kommen darf, indem kanadische Fischereifahrzeuge gezwungen werden, fragwürdige internationale Normen einzuhalten, wohingegen die Fischereifahrzeuge der Konkurrenz, die unter ausländischer Flagge fahren, keinem derart strengen Zwang seitens ihrer Regierungen zur Einhaltung der Bestimmungen ausgesetzt sind.

Neuseeland. Der vorgeschlagene Wortlaut wird unterstützt; allerdings werden sich in Neuseeland zwei oder drei Stellen in die Zuständigkeit zu teilen haben.

Artikel 32

Fischereifahrzeuge, die internationale Reisen unternehmen, müssen verpflichtet sein, sich einer dokumentierten periodischen Überprüfung der Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord zu unterziehen.

Bemerkungen zu Artikel 32

Argentinien. Es wird vorgeschlagen, vor der Wortverbindung „internationale Reisen“ die Worte „nationale und“ einzufügen.

Japan. Der Text sollte den Inhalt und die Methoden „einer dokumentierten periodischen Überprüfung“, die vom Flaggenstaat rechtzeitig festzulegen sind, präzisieren.

Norwegen. Die dokumentierte periodische Überprüfung der Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord sollte mindestens alle drei Jahre erfolgen. Möglich wäre auch, den zeitlichen Abstand in Anpassung an das SFV-Übereinkommens, 1977, festzulegen.

Tunesien. Wie vom Amt vorgeschlagen, sollten der besseren Übereinstimmung halber mit den anderen Artikeln des Übereinkommens die Worte „international eingesetzt werden“ durch die Formulierung „internationale Reisen unternehmen“ ersetzt werden.

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.

Bemerkungen zu Artikel 33

Kanada. CEC: Siehe dazu die Bemerkung zu Artikel 31.

China. Absatz 1 sollte wie folgt geändert werden: „Die zuständige Stelle hat geeignete Maßnahmen zu treffen, um ihren Verantwortlichkeiten gemäß Artikel 31 nachzukommen“. Die zuständige Stelle des jeweiligen Landes sollte die Maßnahmen zur Durchführung von Inspektionen im Licht der innerstaatlichen Gegebenheiten treffen.

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 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.

Bemerkungen zu Artikel 34

Australien. Nicht geregelt sind zwei Fragen, und zwar, wer führt das Äquivalent der Hafenstaatkontrolle für Fischereifahrzeuge aus und wer zahlt. Dies schafft möglicherweise die wenig wünschenswerte Situation, in der Handelsschiffe für Fischereifahrzeuge in Frage kommende Überprüfungen zahlen. Absatz 1 könnte eine Situation schaffen, in der ein Hafenstaat Reparaturen anordnet, um ein Fischereifahrzeug wieder seetüchtig zu machen, und dann für die Reparaturkosten aufzukommen hat. Ein Hafenstaatkontrollmechanismus von der Art, wie ihn der Entwurf des konsolidierten Seearbeitsübereinkommens vorsieht, wäre für Fischereifahrzeuge, die internationale Reisen/Überseereisen unternehmen, ein sinnvolles Werkzeug für die Durchsetzung und sollte in das Übereinkommen eingebracht werden.

China. Der letzte Satz in Absatz 1 („und die notwendigen Maßnahmen zur Beseitigung aller Bedingungen an Bord treffen, die eindeutig eine Gefahr für die Sicherheit oder Gesundheit darstellen.“) und der gesamte Absatz 2 sollten gestrichen werden, so daß dieser Artikel von der größtmöglichen Zahl von Ländern akzeptiert und umgesetzt werden kann. Die Aufnahme solcher verpflichtenden Artikel könnten die Umsetzung dieses Übereinkommens für viele unterentwickelte Länder oder für Länder mit anderen Normen problematisch machen.

Frankreich. Die Bestimmungen zur Hafenstaatkontrolle sollten sich auf den beschriebenen Mechanismus beschränken und nicht darüber hinausgehen. Tatsache ist, daß die Hafenstaatkontrolle im Fischereisektor bislang nicht

geregelt ist und es keine entsprechenden Strukturen, und somit auch keine Garantien gibt, die mit denen, wie sie für die Handelsschifffahrt bestehen, vergleichbar wären.

Japan. Was Absatz 1 betrifft, so sollten die Worte „nicht dessen Normen entspricht“ ersetzt werden durch „nicht dessen Normen in bezug auf Sicherheit und Gesundheit entspricht“.

Neuseeland. Der vorgeschlagene Wortlaut wird befürwortet.

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.

Bemerkungen zu Artikel 35

Japan. Diese Bestimmung, die Fahrzeuge regelt, die die Flagge von Staaten führen, die das Übereinkommen nicht ratifiziert haben, ist strenger als die entsprechende Bestimmung in dem konsolidierten Seearbeitsübereinkommen. Da eine Angleichung an das konsolidierte Seearbeitsübereinkommen geboten ist, sollte dieser Artikel wie folgt lauten: „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.

Bemerkungen zu Anhang I

Belgien. Der zweite Punkt unter Buchstabe i) in Anhang I schreibt vor, daß die Arbeitsvereinbarung Angaben zum Bestimmungshafen zu enthalten hat, wenn die Vereinbarung für eine Reise abgeschlossen wurde. Diese Bestimmung ist unvereinbar mit den innerstaatlichen Rechtsvorschriften, denen zufolge solche Vereinbarungen für die Dauer einer „Seereise“ abgeschlossen werden, wobei „Seereise“ definiert ist als „die Zeit zwischen dem Moment, wenn das Fischereifahrzeug aus einem Hafen ausläuft und dem Moment, wenn es zum Zweck der Anlandung des Fangs oder aus Gründen höherer Gewalt in einen Hafen einläuft“. Diese Formulierung wurde verwendet, weil es sich als schwierig erwiesen hat, im voraus festzulegen, in welchem Hafen die Reise endet, und folglich die Vereinbarung ablaufen wird, da der „Bestimmungshafen“ vom während der Reise gemachten Fang abhängt, von den Witterungsverhältnissen und

so weiter. Es wird vorgeschlagen, die Bestimmung abzuändern, so daß die jüngsten innerstaatlichen Rechtsvorschriften über Arbeitsvereinbarungen für Fischereitätigkeiten auf See, die in Zusammenarbeit mit dem Sektor durchgesetzt wurden, beibehalten werden können.

CCE: Die gleiche Antwort wie vorstehend.

Brasilien. Anhang I sollte im Hauptteil des Übereinkommens plaziert werden.

Libanon. Die Bestimmungen in Anhang I sollten in die vorgeschlagene Empfehlung aufgenommen werden.

Neuseeland. Siehe dazu die Ausführungen zu Artikel 13.

Norwegen. Unter Arbeitsvereinbarungen ist nur von einer Partei die Rede; der Arbeitgeber wird nicht erwähnt, was richtiggestellt werden sollte.

Spanien. Der Arbeitnehmer hat ein Recht darauf zu wissen, für wen er oder sie arbeiten wird und wer, als die andere Partei in dem Beschäftigungsverhältnis, dafür verantwortlich ist, daß er/sie das erhält, was ihm/ihr zusteht. Demzufolge sollten am Ende von Buchstabe c) die folgenden Worte hinzugefügt werden: „, sowie den Namen des Fischereifahrzeugeigners, für den der Fischer tätig sein wird“.

Vereinigtes Königreich. Für die Fälle, in denen sich die Besatzung aus selbständig erwerbstätigen Fischern zusammensetzt, die nach dem Prinzip der Fangbeteiligung entlohnt werden, wäre es nützlich, wenn geklärt würde, wer die beiden Parteien sind, die eine Arbeitsvereinbarung abschließen.

Bemerkungen zum 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: Nacharbeit, 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.

Bemerkungen zu Absatz 1

Australien. Inwieweit die Vorkehrungen angemessen sind, die Mitglieder, die das Übereinkommen ratifiziert haben, wie empfohlen treffen, wird davon abhängen, ob das jeweilige Mitglied über nationale Ausbildungsprogramme verfügt und davon, daß diese in allen Staaten und Territorien durchgeführt werden. Die in dem am 29. August 2001 gebilligten Ausbildungsprogramm für den Seedienst genannten Qualifikationen stellen die beruflichen Kompetenzen dar, die Personen für die Arbeit an Bord von Fischereifahrzeugen und sonstigen Schiffen, die Reisen in internationale Gewässer und in australische Küsten- und küstennahe Gewässer unternehmen, besitzen müssen. Die einzelnen Qualifikationen und Befähigungen wurden sorgfältig gemeinsam mit Beratern des Seeschiffahrtssektors mit Bedacht auf Übereinstimmung mit den Verwaltungsvorschriften und den Qualifikationsrahmen der einzelnen für die Seeschiffahrt zuständigen internationalen, nationalen, bundesstaatlichen und territorialen Stellen ausgearbeitet. Eine Reihe dieser Berufsbefähigungskurse wurden in Queensland als Trainee-Ausbildung anerkannt, wo die Regelung der Lehrlingsausbildung, Trainee-Ausbildung und der Berufsbildung und -ausbildung dem für Berufsbildung zuständigen bundesstaatlichen Ministerium obliegt. Der Schutz von Jugendlichen, die Vermittlung beruflicher Kompetenzen und ihre praktische Ausbildung fallen in den Aufgabenbereich bereits bestehender Systeme.

Kanada. Es muß für Übereinstimmung der Bestimmungen von Artikel 9 mit den einschlägigen Absätzen in der Empfehlung sowie den Bestimmungen des Übereinkommens Nr. 138 gesorgt werden.

Libanon. Da lediglich die Übereinkommen für einen Staat bindend sind, die von ihm unterzeichnet worden sind, sollte Absatz 1 wie folgt abgeändert werden: „... wobei die internationalen von jedem Mitglied ratifizierten Arbeitsurkunden über die Ausbildung für die Arbeit an Bord von Fischereifahrzeugen, einschließlich Arbeitsschutzfragen wie: ... und Beförderung von schweren Lasten; Grundsätze, die in internationalen Übereinkommen enthalten sind, die nicht ratifiziert worden sind, können konsultiert werden“.

Mauritius. Die den Schutz von Jugendlichen betreffenden Absätze werden unterstützt.

Ukraine. Dieser Absatz sollte mit Verweis auf Artikel 9 gestrichen werden, um keinen Spielraum für die Beschäftigung von Personen unter 18 Jahren an Bord von Fischereifahrzeugen zu lassen.

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.

Bemerkungen zu Absatz 2

Australien. Siehe dazu die Ausführungen zu Absatz 1.

Kanada. Siehe dazu die Ausführungen zu Absatz 1.

Ukraine. Dieser Absatz sollte mit Verweis auf Artikel 9 gestrichen werden, um keinen Spielraum für die Beschäftigung von Personen unter 18 Jahren an Bord von Fischereifahrzeugen zu lassen.

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.

Bemerkungen zu Absatz 3

Libanon. Es wird vorgeschlagen, die folgende Formulierung am Schluß dieses Absatzes hinzuzufügen: „und daß sie in ihrer Handhabung ausgebildet worden sind“.

Ukraine. Dieser Absatz sollte mit Verweis auf Artikel 9 gestrichen werden, um keinen Spielraum für die Beschäftigung von Personen unter 18 Jahren an Bord von Fischereifahrzeugen zu lassen.

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.

Bemerkungen zu Absatz 5

Südafrika. Nach Absatz 5 sollte ein neuer Absatz mit folgendem Wortlaut eingefügt werden, auch wenn dies in Absatz 5 stillschweigend inbegriffen ist: „Ein ärztliches Zeugnis, das von einem praktischen Arzt ausgestellt und von der zuständigen Stelle anerkannt worden ist, sollte die Beschäftigungschancen Arbeitssuchender nicht ungebührlich beeinträchtigen, wenn das in dem ärztlichen Zeugnis vermerkte Leiden in keinem Zusammenhang mit der von einem Fischer zu leistenden Arbeit steht bzw. durch eine solche Arbeit nicht verschlimmert wird.“

ÄRZTLICHES ZEUGNIS

6. Das Zeugnis sollte von einem von der zuständigen Stelle anerkannten Arzt unterzeichnet werden.

Bemerkungen zu Absatz 6

Norwegen. Siehe dazu die Ausführungen zu Artikel 10.

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.

Bemerkungen zu Absatz 7

Frankreich. Es wäre wünschenswert, „21 Jahren“ durch „18 Jahren“ zu ersetzen.

Kanada. Es sollte generell die zuständige Stelle sein, die nach Beratung die Gültigkeitsdauer des ärztlichen Zeugnisses bestimmt.

CEC: Die Gültigkeitsdauer des ärztlichen Zeugnisses sollte bei Personen unter 21 Jahren nach den gleichen Kriterien bestimmt werden wie für Besatzungsmitglieder über 21 Jahren, d.h. die Festlegung der Gültigkeitsdauer ist der zuständigen Stelle zu überlassen.

Libanon. Am Ende des Absatzes sollte ein neuer Satz folgenden Wortlauts hinzugefügt werden: „Unter bestimmten in der innerstaatlichen Gesetzgebung oder den innerstaatlichen Vorschriften vorgesehenen Umständen sollten ärztliche Untersuchungen zusätzlich zu der jährlichen Untersuchung oder in kürzeren Zeitabständen durchgeführt werden, um eine wirksame Überwachung des Gesundheitszustands von Jugendlichen zu gewährleisten.“

Norwegen. Der Norwegische Verband der Fischereifahrzeugeigner hätte es gern gesehen, wenn die „Altersgrenzen“ bei dem ärztlichen Zeugnis mit den Altersgrenzen in den Bestimmungen zum Mindestalter in Einklang gebracht würden.

Spanien. Sofern mit dieser Bestimmung zur Gültigkeitsdauer des ärztlichen Zeugnisses bezweckt wird, Jugendliche als eine stark gefährdete Gruppe, die in bezug auf die Risikoprävention besonderer Aufmerksamkeit bedarf, zu schützen, um ihre gesundheitliche und körperliche Unversehrtheit zu erhalten, dann sollte das gleiche Argument auch für Arbeitnehmer gelten, die ein bestimmtes Alter erreicht haben und somit unbestreitbar eine stark gefährdete Personengruppe darstellen und daher berücksichtigt werden sollten, und zwar sowohl im Hinblick auf die Gesundheit des einzelnen als auch im Hinblick auf die Gesundheit der übrigen Besatzungsmitglieder. Demzufolge sollten nach „Personen unter 21 Jahren“ die Worte „oder bei Personen über 55 Jahren“ hinzugefügt werden.

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.

Bemerkungen zu Absatz 10

Kanada. Die zuständige Stelle sollte nach Beratung die geeignete Methode für eine förmliche Beschwerde bestimmen.

CEC: Es ist zwar richtig, daß die Möglichkeit gegeben sein sollte, ein zweites Gutachten von einem unabhängigen Arzt einzuholen, das Konzept eines ärztlichen „Obergutachters“ allerdings wird nicht akzeptiert. Die Regierungen sollten vorschreiben, wie bei Beschwerden zwischen Besatzung und Fischereifahrzeugeigner/Betreiber zu verfahren ist bzw. welchen Inhalts die Beschwerde zu sein hat.

Norwegen. Siehe dazu die Bemerkungen zu Artikel 11.

Spanien. Nach „eingestuft worden sind“ sollte eingefügt werden „und die mit einer solchen Einstufung nicht einverstanden sind“ und der restliche auf „Möglichkeit gegeben werden“ folgende Text sollte ersetzt werden durch: „ein objektives und unparteiisches Konfliktlösungsverfahren in Anspruch zu nehmen“. Siehe hierzu auch die Bemerkungen zu Artikel 11.

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 IAO/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.

Bemerkungen zu Absatz 12

Libanon. Siehe dazu die Ausführungen zu Artikel 10.

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 Koordinierung; Finanzierung und Ausbildungsnormen; Ausbildungsprogramme, einschließlich der vorberuflichen Ausbildung und Kurzlehrgängen für berufstätige Fischer; Ausbildungsmethoden; und internationale Zusammenarbeit;
- c) sicherstellen, daß es beim Zugang zur Ausbildung nicht zu Diskriminierung kommt.

Bemerkungen zu Absatz 13

Argentinien. Dieser Absatz schreibt fest, daß den internationalen Normen für die Ausbildung und Befähigungen der Fischer Rechnung zu tragen ist. Das STCW-F-Übereinkommen ist aber nur von vier Ländern ratifiziert worden; es ist somit unter der Zahl von Unterzeichner-Mitgliedstaaten geblieben, die für sein Inkrafttreten erforderlich ist. Die Bestimmung sollte daher bindenden Charakter erhalten und dahingehend ergänzt werden, daß, soweit keine einschlägigen internationalen Normen bestehen, den innerstaatlichen Vorschriften Rechnung zu tragen ist. Eine geeignete Plazierung für eine bindende Bestimmung dieser Art wäre im Anschluß an Artikel 11.

Australien. Siehe dazu die Bemerkungen zu Absatz 1.

Libanon. Der Bedeutungsinhalt des Ausdrucks „innerstaatliche Planung und Verwaltung“ in Buchstabe b) sollte geklärt werden. Ferner sollte der Inhalt dieses Buchstabens überprüft werden, so daß er die Möglichkeit läßt, die Aus-

bildung für die unterschiedlichen Aufgaben eines Fischers auf unterschiedlichen Ausbildungsebenen vorzunehmen.

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.

Bemerkungen zu Absatz 14

Frankreich. Siehe dazu die Bemerkungen zu Artikel 14. In diesem Absatz wird der Ausdruck „Arbeitsbuch“ verwendet. Da die Beschaffenheit dieses Arbeitsbuchs nicht näher erklärt ist, sollte der Begriff entweder definiert werden oder es sollte heißen „in seinem Arbeitsbuch oder in einem anderen Dokument“.

Kanada. CEC: Dienstbescheinigungen könnten im Zusammenhang mit der Bezahlung für geleistete Dienste zwar ausgestellt werden, doch sollte dem Fischereisektor nicht vorgeschrieben werden, daß er für die auf seinen Fahrzeugen beschäftigten Fischer ein Arbeitsbuch zu führen hat.

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.

Bemerkungen zu Absatz 16

IMHA. Es sollte hinzugefügt werden, daß die Erläuterungen zu dem medizinischen Bedarf und der medizinischen Ausrüstung die Form des *Internationalen ärztlichen Leitfadens für Schiffe der IAO/IMO/WHO* haben sollte, dessen dritte Ausgabe in Vorbereitung ist.

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.

Bemerkungen zu Absatz 17

Libanon. Die Zahl der Fischer an Bord, ab derer ein Fahrzeug einen Arzt mitzuführen hat, sollte unter 100 angesetzt werden, und zwar insbesondere dann, wenn die Anwesenheit eines Arztes an Bord unter der Bedingung erforderlich ist, daß internationale Reisen mit einer Fahrtdauer von mehr als drei Tagen unternommen werden.

Mauritius. Die Arbeitnehmervertreter des dreigliedrigen Beratenden Ausschusses für Arbeitsfragen schlagen vor, daß Fischereifahrzeuge mit 50 oder mehr Fischern an Bord einen ausgebildeten Arzt mitführen sollten.

Nicaragua. CTN: Der Text sollte abgeändert werden und wie folgt lauten: „Fischereifahrzeuge mit 50 oder mehr Fischern an Bord, die ... haben einen ausgebildeten Arzt mitzuführen.“

Südafrika. Wenn sich ein Fahrzeug auf einer Reise mit einer Fahrtdauer von drei Tagen befindet, kann der Kostenaufwand für das Heranziehen ärztlicher Hilfe größer sein als die Kosten für die Beschäftigung eines praktischen Arztes für den gleichen Zeitraum. Es ist nicht akzeptabel, daß Fischer nur dann Zugang zu ärztlicher Hilfe haben, wenn die Fahrtdauer mehr als drei Tage beträgt. Daher wird vorgeschlagen, dies in zwei Tage zu ändern.

Vereinigte Staaten. USCIB: Aus wirtschaftlichen und praktischen Gründen wäre es nicht machbar, einen ausgebildeten Arzt als ein Mitglied der Besatzung für den Dienst an Bord zu beschäftigen. Allerdings sollte sich ein ausgebildeter Sanitätsoffizier an Bord befinden, der einen Lehrgang als Schiffssanitäter absolviert hat und dessen Hauptaufgabe darin besteht, zu jeder Tages- und Nachtzeit die medizinische Betreuung zu übernehmen und Arzneimittel zu verabreichen, wobei er sich von einem zugelassenen Arzt über Funk- oder Satellitenfunkverbindung beraten läßt. Der ratgebende Arzt muß die Verhältnisse an Bord von Schiffen unterrichtet sein und die körperlichen Anforderungen der zu

leistenden Arbeit kennen sowie über den an Bord verfügbaren medizinischen Bedarf und die medizinischen Ausrüstungen informiert sein.

18. Fischer sollten eine Ausbildung in grundlegender Erster Hilfe gemäß der innerstaatlichen Gesetzgebung erhalten, wobei die geltenden internationalen Instrumente berücksichtigt werden sollten.

Bemerkungen zu Absatz 18

Libanon. Diese Bestimmung sollte wie folgt abgeändert werden: „... gemäß den internationalen Urkunden, die der Mitgliedstaat ratifiziert hat,“.

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.

Bemerkungen zu Absatz 20

Libanon. Statt „für die Verhütung“ sollte es „zur Vermeidung“ heißen, da es schwierig ist, Unfälle bei allen Tätigkeiten tatsächlich zu vermeiden.

Kanada. Der Wortlaut sollte wie folgt geändert werden: „... Programme für die Verhütung von Arbeitsunfällen und Berufskrankheiten“.

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.

Bemerkungen zu Absatz 22

Libanon. Es wird vorgeschlagen, die Bestimmung wie folgt zu ändern: „... sowie die einschlägigen internationalen Instrumente, die der Staat ratifiziert hat, berücksichtigen.“

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.

Bemerkungen zu Absatz 23

Australien. Sinnvoll wäre, wenn die Mitglieder darüber hinaus folgendes angingen: Navigationsgeräte bzw. -ausrüstungen (d.h. Karten, Kompaß, GPS usw.) und Radarreflektoren, und der Verweis auf Lebensrettung könnte erweitert werden, indem auf Ausbildung und Ausrüstungen, darunter Seenot-Funkbaken, verwiesen wird.

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.

Bemerkungen zu Absatz 24

Libanon. In dieser Bestimmung wird empfohlen, alle einschlägigen internationalen Leitlinien (Unterabsatz (1)), die einschlägigen Bestimmungen von Kapitel III des STCW-F-Übereinkommens (Unterabsatz (2)) und allfällige einschlägige internationale Urkunden zu berücksichtigen. Es steht zu hoffen, daß diesbezüglich keine Verpflichtung besteht: der Staat sollte die einschlägigen Bestimmungen heranziehen, doch ob sie möglicherweise berücksichtigt werden, liegt in seinem Ermessen.

Vereinigtes Königreich. Statt „Arbeitsschutzmanagementsysteme“ sollte es „Arbeitsschutzpolitiken und -programme“ heißen. Dies würde den Text in Einklang bringen mit den Anforderungen im Entwurf des konsolidierten Seearbeitsübereinkommens. Zudem ließe sich somit vermeiden, daß hieraus geschlußfolgert werden könnte, es seien spezielle Verwaltungssysteme erforderlich.

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.

Bemerkungen zu Absatz 26

Mauritius. Die Absätze zur Sozialen Sicherheit werden unterstützt.

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.

Bemerkungen zu Absatz 29

Libanon. Diese Bestimmung sollte wie folgt abgeändert werden: „Die Mitglieder sollten erwägen, die nötigen Schritte zu unternehmen, um den Schutz ausländischer Fischer sicherzustellen, in Übereinstimmung mit der innerstaatlichen Gesetzgebung.“ Der Staat sollte die Wahl haben, entsprechende Vereinbarungen abzuschließen oder nicht.

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.

Bemerkungen zu Absatz 30

Indonesien. Mit Ausnahme der Fahrzeuge, die für die Subsistenz- und die Freizeitfischerei eingesetzt werden, sollte es zusätzliche Anforderungen für Fahrzeuge mit einer Länge von 12 Metern oder mehr geben.

Libanon. Diese Bestimmung scheint die Fischereifahrzeuge eines Landes, das das Übereinkommen nicht ratifiziert hat, zur Einhaltung der in dem Übereinkommen festgelegten Normen zu verpflichten. Dies widerspräche dem Grundsatz, wonach es jedem Staat freisteht, ein Übereinkommen zu ratifizieren oder nicht.

[ANHANG II]

[zur Zeit weder dem Übereinkommen noch der Empfehlung beigelegt]

UNTERKÜNFTE AN BORD VON FISCHEREIFAHRZEUGEN

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

8. Verteilung, Zugänge, Bau und Anordnung der Quartierräume der Besatzung im Verhältnis zu den anderen Schiffsteilen sollten angemessene Sicherheit, Schutz gegen Witterung und die See sowie Isolierung gegen Hitze, Kälte, übermäßige Geräusche und Gerüche oder Ausdünstungen aus anderen Schiffsteilen gewährleisten.

9. Erforderlichenfalls sollten alle Quartierräume der Besatzung mit Notausgängen versehen werden.

10. Direkte Öffnungen aus den Fischlagerräumen und Fischmehlräumen, Maschinen- und Kesselräumen, Küchen, Lampen- und Farbenkammern, Maschinen-, Deck- und anderen Lagerräumen, Trockenräumen, gemeinsamen Waschräumen oder aus den Wasserklosetten in die Schlafräume sollten, soweit irgend möglich, vermieden werden. Die Schottenteile zwischen solchen Räumen und den Schlafräumen und die Außenschotten der Schlafräume sollten angemessen aus Stahl oder einem anderen genehmigten Stoff hergestellt und wasser- und gasdicht sein.

11. Die Außenschotten von Schlaf- und Messräumen sollten angemessen isoliert sein. Alle Maschinenkästen und alle Schottwände von Küchen und anderen Räumen mit Wärmeausstrahlung sollten angemessen isoliert sein, wenn die Hitze in den anstoßenden Räumen oder Gängen belästigen könnte. Vorgesehen werden sollten auch Maßnahmen zum Schutz gegen Hitzeausstrahlung der Dampf- und Heißwasserrohre.

12. Die Innenschotten sollten aus einem genehmigten Stoff hergestellt sein, in dem sich Ungeziefer nicht leicht einnisten kann.

13. Schlaf-, Mess- und Erholungsräume sowie Gänge in dem der Unterbringung der Besatzung dienenden Teil des Fahrzeugs sollten angemessen isoliert sein, um Feuchtigkeitsniederschlag oder Überhitzung zu verhüten.

14. Hauptdampf- und Abdampfrohre von Winden und ähnlichen Geräten sollten, soweit technisch irgend möglich, weder durch 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 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 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

24. Lärm und Vibrationen in den Quartierräumen sollten die Grenzwerte, die von der zuständigen Stelle unter Berücksichtigung internationaler Instrumente festgesetzt werden, nicht überschreiten.

LÜFTUNG

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

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

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 Kojen eine zum Lesen ausreichende Beleuchtung aufweisen.

38. In den Schlafräumen sollte außerdem während der Nacht eine ständige blaue Beleuchtung vorgesehen werden.

SCHLAFRÄUME

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 unlöslich 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 Schlafraumluker sollten mit Vorhängen ausgestattet werden.

60. Jeder Schlafraum sollte mit einem Spiegel, kleinen Spinden für Toilettenbedarf, einem Bücherbrett und einer ausreichenden Zahl von Kleiderhaken ausgestattet werden.

61. Soweit tunlich, sollten die Besatzungsmitglieder so auf die Schlafräume aufgeteilt werden, daß die Wachen getrennt und daß die im Tagelohn stehenden Personen nicht einen Schlafraum mit wachegehenden Besatzungsmitgliedern teilen.

MESSRÄUME

62. Auf allen Fahrzeugen mit einer Besatzung von mehr als zehn Personen sollten von den Schlafräumen getrennte Messräume vorgesehen werden. Wenn immer möglich, sollten solche Messräume auch auf Fahrzeugen mit einer zahlenmäßig geringeren Besatzung vorgesehen werden. Ist dies jedoch nicht durchführbar, so könnten die Messräume mit den Schlafräumen kombiniert werden.

63. Auf Fahrzeugen, die in der Hochseefischerei verwendet werden und deren Besatzung mehr als 20 Personen umfaßt, könnte ein eigener Messraum für den Schiffsführer und die Offiziere vorgesehen werden.

64. Ausmaße und Einrichtung jedes Messraums sollten für die Zahl von Personen ausreichen, die ihn wahrscheinlich gleichzeitig benutzen.

65. Die Messräume sollten mit ausreichenden Tischen und genehmigten Sitzgelegenheiten für die Zahl von Personen ausgestattet werden, die sie wahrscheinlich gleichzeitig benutzen.

66. Die Messräume sollten in möglichster Nähe der Küche untergebracht werden.

67. Wo die Räume zur Reinigung und Aufbewahrung des Tischgeräts keine unmittelbaren Zugänge von den Messräumen besitzen, sollten geeignete Spinde für das Tischgerät und geeignete Waschvorrichtungen vorgesehen werden.

68. Die Oberflächen der Tische und Sitzgelegenheiten sollten aus feuchtigkeitsfestem Stoff, frei von Sprüngen und leicht zu reinigen sein.

69. Wenn immer möglich, sollten die Messräume so geplant, möbliert und ausgestattet werden, daß sie Erholungsgelegenheiten bieten.

SANITÄRE EINRICHTUNGEN

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 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 Schlafräum und Wasserklosett bildet; doch sollte diese Bestimmung nicht für ein zwischen zwei Schlafräumen mit einer Gesamtbelegschaft von höchstens vier Personen untergebrachtes Wasserklosett gelten. Sind mehrere Wasserklosette im gleichen Raum untergebracht, so sollten sie durch Wände ausreichend isoliert werden.

79. Es sollten Vorrichtungen zum Waschen und Trocknen von Kleidung in einem der Besatzungsstärke und der gewöhnlichen Fahrtdauer entsprechenden Umfang vorgesehen werden.

80. Die Vorrichtungen zum Waschen von Kleidung sollten mit geeigneten Becken mit Abfluß versehen werden, die in den Waschräumen aufgestellt werden können, falls die Einrichtung einer gesonderten Waschküche nicht tunlich ist. Für die Becken sollten kaltes Süßwasser und warmes Süßwasser in ausreichender Menge oder Wasserwärmer bereitgestellt werden.

81. Für das Trocknen von Kleidungsstücken sollte ein von den Schlaf- und Messräumen sowie den Wasserklosetten gesonderter Raum mit angemessener Lüftung und Heizung und mit Leinen oder anderen Aufhängevorrichtungen vorgesehen werden.

KRANKENRAUM

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

83. Für das Aufhängen von Öltuchkleidung sollten ausreichende und angemessen gelüftete Räume außerhalb der Schlafräume, aber in bequemer Nähe vorgesehen werden.

REIN UND WOHNLICH

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

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

91. Die Erfordernisse dieses Anhangs sollten für Fischereifahrzeuge gelten, die nach dem Inkrafttreten des vorgeschlagenen Übereinkommens für das betreffende Mitglied gebaut werden.]

Bemerkungen zu Anhang II

Argentinien. Die Längenparameter in Absatz 1 und 2 des Anhangs sollten herabgesetzt werden. In bezug auf Absatz 1 wird eine Änderung von 24,4 Metern auf 15 Meter Länge vorgeschlagen bei Beibehalten der Möglichkeit in Absatz 2, die Anwendung des Anhangs auf Fahrzeuge mit einer Länge von 13,7 Metern und 15 Metern auszuweiten. Der CATT ist einverstanden damit, daß Anhang II auf Fahrzeuge mit einer Länge von 15 Metern oder mehr angewendet werden sollte. Der ACPP wünscht, daß die Grenzwerte für die Länge in Absatz 1 und 2 unverändert beibehalten werden.

Australien. Die aus dem IAO-Übereinkommen Nr. 126 übernommenen Normen für die Quartierräume der Besatzung werden unterstützt, da hierin viele direkte und indirekte menschliche Faktoren wie Lärm und Vibrationen, Belüftung, Heizung, Beleuchtung, Schlafräume, Reinlichkeit, die Esseneinnahme und die Möglichkeit, jederzeit heiße Getränke zubereiten zu können, angegangen werden. Am Ende von Absatz 4 soll es wahrscheinlich [in der englischen Fassung] „are to be provided“ heißen. Absatz 63 verewigt überkommene Konzepte getrennter Messräume für den Schiffsführer, die Offiziere und die Besatzung, was im Widerspruch zu modernen Sicherheitspraktiken steht, die interaktivere Beziehungen unter den Besatzungsmitgliedern ermutigen, um soziale und kulturelle Barrieren, die die Kommunikation behindern und zum Versagen des Sicherheits- und des Brückenressourcen-Managements und möglicherweise zu die Sicherheit gefährdenden Vorkommnissen führen könnten, abzubauen.

Belgien. Siehe dazu die Ausführungen zu Artikel 30.
CCE: Die gleiche Antwort wie vorstehend.

Brasilien. Siehe dazu die Ausführungen zu Artikel 22.

Japan. Der gesamte Anhang II sollte in die Empfehlung überstellt werden. Die Mitglieder sollten die Möglichkeit haben, die darin enthaltenen Bestimmungen flexibel anzuwenden, nach Beratung mit den repräsentativen Verbänden der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer. Was die Fahrzeuge und ihre Größe angeht, auf die Anhang II angewendet werden sollte, so sollte es jedem Mitglied freistehen, andere Maßeinheiten als die Länge zu verwenden. Bei der Umrechnung von Maßeinheiten sollte bedacht werden, daß japanische Fahrzeuge schlanker sind als europäische, d.h. die Bruttoreaumzahl europäischer Fahrzeuge beträgt

im allgemeinen das Zwei- bis Dreifache eines japanischen Fahrzeugs gleicher Länge.

Kanada. Siehe dazu die Ausführungen zu Artikel 22. Die Normen für die Quartierräume sollten für neue Fischereifahrzeuge gelten.

Libanon. Die beste Platzierung für diesen Anhang wäre ein Anhang zur Empfehlung. Der Gewerkschaftsverband der Fischer von Beirut und Umgebung erklärt, daß die allgemeinen Bestimmungen des Übereinkommens Nr. 126 zwar fundiert und praktikabel sind, auf libanesische Fahrzeuge allerdings nicht angewandt werden können, da libanesische Fischerboote nur bis zu 13 Metern lang sind.

Nicaragua. CTN: Es ist von entscheidender Bedeutung, daß Anhang II ein Teil des Übereinkommens wird.

Norwegen. Es wird vorgeschlagen, daß die Bestimmungen in Anhang II für Fahrzeuge mit einer Gesamtlänge von 24 Metern und mehr gelten sollten und auf Fahrzeuge mit einer Gesamtlänge von 15 bis 25 Metern angewendet werden könnten. Siehe dazu auch die Ausführungen zu Artikel 22.

Spanien. Die Grenzwerte für die Fahrzeuglänge in Anhang II (Absatz 1 und 2) oder die Mindestbodenfläche je Person in Schlafräumen (Absatz 40) oder die Höchstzahl für die Belegschaft eines Schlafraums (Absatz 43), die gegenwärtig durch das Übereinkommen Nr. 126 geregelt sind, sollten vorläufig nicht geändert werden, ohne daß hierzu Tiefenstudien durchgeführt worden sind, da dies wesentliche Auswirkungen auf die Fischereiflotten haben könnte.

FNCP: Falls beabsichtigt ist, die Grenzwerte in eckigen Klammern in den Absätzen 1, 2, 40 und 43 zu revidieren, so sollte bedacht werden, daß dies schwerwiegende Folgen für die Fischereiflotten haben könnte. Sie ohne vorherige angemessene Studien zu diesem Thema ändern zu wollen, ist nicht empfehlenswert. Auch dann, wenn neue bauliche Vorschriften dazu führen würden, daß sich das FIAF (Finanzinstrument für die Ausrichtung der Fischerei) mit Zuschüssen beteiligt, würden die Investitionen, die nötig wären, die Fischereifahrzeuge nicht produktiver machen (und wenn sie produktiver würden, erhielten sie keine Subventionen), was frustrierend für die Arbeitgeber wären. Ein innerstaatlicher Gesetzesentwurf schließlich schreibt vor, welchen Anforderungen in bezug auf die Verhütung von Unfällen und von Umweltverschmutzung Fischereifahrzeuge mit einer Länge von weniger als 24m zu genügen haben und er regelt auch die Frage der Quartierräume der Besatzung, einschließlich Beleuchtung, Schlafräume, Messräume, sanitäre Einrichtungen, Kocheinrichtungen usw., wobei für Fahrzeuge, die sich weniger als 36 Stunden von ihrem Heimathafen entfernt aufhalten, besondere Bestimmungen gelten. Daher sollten jegliche Änderungen, die sich auf diesen Gesetzesentwurf auswirken könnten, dem Fischereisektor zur Kenntnis gebracht werden.

Vereinigtes Königreich. Die Aufnahme zusätzlicher Anforderungen für größere Fahrzeuge wird vom Vereinigten Königreich im Grundsatz befürwortet.

Zypern. OEB: Siehe dazu die Ausführungen zu Artikel 20.

Europäische Union. Siehe die allgemeinen Bemerkungen zu Artikel 30. Da die einschlägigen EU-Richtlinien lediglich Mindestnormen setzen, werfen Bestimmungen, die von diesen Richtlinien nicht erfaßt werden, aber vereinbar mit ihnen sind, keine Probleme auf. Das gilt beispielsweise für die Bestimmungen, die Tropengebiete betreffen (d.h. Fliegen, elektrische Ventilatoren), Vorrichtungen zum Waschen von Kleidung oder Platz für das Aufhängen von Öltuchkleidung. Des weiteren befindet sich auch der Begriff der „Bequemlichkeit“ (so in Absatz 54), auch wenn er in der einschlägigen EU-Vorschrift nicht auftritt, nicht im Widerspruch zu den einschlägigen Richtlinien, da hierin ein Ausdruck des Gesamtanliegens, d.h. des Wohlbefindens am Arbeitsplatz, wie es in der Rahmenrichtlinie zum Arbeitsschutz heißt, gesehen werden könnte. Was Lärm und Vibrationen angeht, so ist die Diskussion zu diesem Thema im Rahmen des Entwurfs des Seearbeitsübereinkommens noch nicht abgeschlossen, einschließlich der Debatte über Verweise auf internationale Normen, und die Dienste der Kommission haben Verständnis dafür, daß die Akteure geneigt sind, keine Zahlen zu nennen. Der IAA-Text, der für alle Fahrzeuge einen Krankenraum für erkrankte oder verletzte Besatzungsmitglieder vorsieht, ist mit der Richtlinie 92/29/EWG vereinbar. Problematisch ist lediglich die Stelle im IAA-Text, wo für Fahrzeuge mit einer Länge von 45,7 Metern oder mehr die Ausstattung mit einem Krankenraum vorgeschrieben wird, da die Richtlinie 92/29/EWG diese Verpflichtung nicht an die Länge, sondern an eine Reihe von Elementen knüpft: „mit einer Bruttoreumzahl von 500 und mehr mit 15 oder mehr Arbeitnehmern an Bord, deren Seereisen länger als drei Tage dauern.“ Änderungen sollten ins Auge gefaßt werden, um für Übereinstimmung mit bereits Festgelegtem zu sorgen. Die Anforderungen in bezug auf die Lüftung sind strenger als die einschlägigen Bestimmungen in der Richtlinie 93/103/EG, in denen nur *wenn* das Fahrzeug mit einer mechanischen Lüftung ausgerüstet ist, auf obligatorisch zu erfüllende Anforderungen verwiesen wird. Die in Absatz 27 enthaltene Vorschrift ist allerdings mit der Richtlinie vereinbar und dürfte von Mitgliedstaaten bereits durchgesetzte Vorkehrungen widerspiegeln.

KOMMENTAR DES AMTES

Allgemeine Bemerkungen

Dieser Kommentar berücksichtigt die vom Amt erhaltenen Antworten zum Bericht V(1), *Arbeit im Fischereisektor*, sowie die auf der Dreigliedrigen Sachverständigentagung über den Fischereisektor (Genf, 13. bis 17. Dezember 2004) geäußerten Auffassungen.

Als Hilfe und Entscheidungsgrundlage für die Dreigliedrige Sachverständigentagung über den Fischereisektor hatte das Amt ein Dokument mit dem Titel *Proposed provisions for accommodation, large fishing vessels and social security* ausgearbeitet. Dieses Dokument enthielt den Text und den dazugehörigen Kommentar für:

- Teil V, Unterkunft und Verpflegung (Bestimmungen für alle Fahrzeuge, einschließlich großer Fahrzeuge);
- Teil VII, Zusätzliche Anforderungen für Fahrzeuge mit einer Länge von [...] Metern oder mehr;
- Soziale Sicherheit.

Der als Beilage beigefügte Bericht der Dreigliedrigen Sachverständigentagung über den Fischereisektor enthält eine Zusammenfassung der Diskussionen. Anhang I zu der Beilage enthält ein von der Tagung angenommenes Dokument mit dem Titel *Provisions for accommodation, large fishing vessels and social security proposed by the Tripartite Meeting of Experts on the Fishing Sector*. Dieses Dokument enthält Bestimmungen, über die auf der Dreigliedrigen Sachverständigentagung über den Fischereisektor Einvernehmen, und Bestimmungen, über die kein Einvernehmen erzielt wurde. Das Dokument sollte nicht allein gelesen werden, da in vielen Fällen keine Übereinstimmung über den Text erzielt wurde, sondern zusammen mit dem Bericht dieser Tagung. Dies gilt insbesondere für die Bestimmungen für den vorgeschlagenen neuen Teil VII über große Fahrzeuge.

Im Anschluß an die Dreigliedrige Sachverständigentagung über den Fischereisektor erarbeitete das Amt die Entwürfe eines Übereinkommens über die Arbeit im Fischereisektor und einer Empfehlung betreffend die Arbeit im Fischereisektor. Diese Texte sind in Bericht V (2B) enthalten.

Was Teil V, Unterkunft und Verpflegung, des Übereinkommensentwurfs angeht, so verfaßte das Amt unter Berücksichtigung der Dreigliedrigen Sachverständigentagung über den Fischereisektor und der Antworten zum Bericht V (1) revidierte Fassungen der Artikel dieses Teils und der Bestimmungen des dazugehörigen Anhangs (nunmehr Anhang III des Übereinkommensentwurfs). Die Bestimmungen in Anhang III, Unterkünfte auf Fischereifahrzeugen, umfassen Bestimmungen, die auf alle neuen gedeckten Fischereifahrzeuge abzielen, gefolgt von Bestimmungen für Fahrzeuge „mit einer Länge von [24] Metern und mehr und mit einer Bruttoreaumzahl von nicht weniger als [100]“ oder in einigen Fällen für Fahrzeuge „mit einer Länge von [45] Metern und mehr und mit einer Bruttoreaumzahl von nicht weniger als [500]“. Außerdem kam die Tagung nach einer Aussprache überein, einige Bestimmungen über die Unterkünfte auf Fischereifahrzeugen in den Empfehlungsentwurf aufzunehmen. Wie ersichtlich, sind die Zahlenangaben im Übereinkommens- und im Empfehlungsentwurf, beispielsweise „[24] Metern“ oft in eckigen Klammern belassen worden, da man sich auf die entsprechende Zahl nicht hatte einigen können. Die Frage der Unterkünfte wird in diesem Kommentar des Amtes ausführlicher erörtert.

Was die Bitte um Ausarbeitung von Vorschlägen für einen neuen Teil VII betreffend „Zusätzliche Anforderungen für Fahrzeuge mit einer Länge von [...] Metern oder mehr“ angeht, so hat das Amt keinen gänzlich separaten Teil ausgearbeitet, sondern die Bestimmungen Frage um Frage unmittelbar nach den entsprechenden Bestimmungen für alle Fahrzeuge angeordnet. So finden sich beispielsweise zusätzliche Bestimmungen über die medizinische Betreuung auf Fahrzeugen „deren Länge [24] Meter und mehr beträgt oder die zu internationalen Reisen verwendet werden“ unmittelbar nach den Bestimmungen über die medizinische Betreuung für alle Fischer. Das Amt hat dies aus mehreren Gründen getan. Erstens werden das Übereinkommen und die Empfehlung durch diesen Aufbau leichter verständlich. Zweitens wird er eine rationellere Erörterung auf der Internationalen Arbeitskonferenz (IAK) ermöglichen (sonst müßte jede Frage, beispielsweise medizinische Betreuung, bei der Beratung des Übereinkommensentwurfes zweimal behandelt werden). Drittens wird er der IAK größere Flexibilität beispielsweise bei der Festlegung ermöglichen, ob die Bestimmungen für große Fahrzeuge (beispielsweise mit einer Länge von 24 Metern und mehr), für Fahrzeuge, die zu internationalen Reisen verwendet werden, für Fahrzeuge, die eine bestimmte Zeitlang auf See bleiben oder die zu Reisen in einer bestimmten Entfernung von ihrem Heimathafen verwendet werden, oder für eine Verbindung irgendwelcher oder aller dieser Kriterien gelten sollten. Die nachstehende Tabelle gibt an, wo diese neuen Bestimmungen in den Übereinkommensentwurf und den Empfehlungsentwurf eingefügt worden sind.

Übereinkommensentwurf – Neue Bestimmungen für große Fahrzeuge

Gegenstand	Artikel
Ärztliche Untersuchung	Art. 10 (3) Art. 12
Bemannung und Ruhezeiten	Art. 14
Arbeitsvereinbarung für Fischer	Art. 20 Anhang II (2)
Bezahlung der Fischer	Art. 24
Medizinische Betreuung	Art. 30
Arbeitsschutz und Unfallverhütung	Art. 32
Einhaltung und Durchsetzung	Art. 39
Unterkünfte	Anhang III

Empfehlungsentwurf – Neue Bestimmungen für große Fahrzeuge

Gegenstand	Absatz
Befähigung und Ausbildung	Abs. 12
Bezahlung der Fischer	Abs. 15
Unterkunft	Abs. 27 und 31
Medizinische Betreuung an Bord	Abs. 37

Im Empfehlungsentwurf hat das Amt auch neue Bestimmungen über Heimschaffung (Artikel 21), Anwerbung und Arbeitsvermittlung (Artikel 22) und Soziale Sicherheit (Artikel 34 und 35) eingefügt und hat hauptsächlich aufgrund der zum Bericht V(1) eingegangenen Antworten wesentliche Änderungen in den Bestimmungen über die Durchsetzung (Artikel 39 und 41) vorgenommen. Ferner ist ein neuer Anhang (Anhang I) hinzugefügt worden. Auf weitere Zusätze, Streichungen und Änderungen wird in diesem Kommentar des Amtes hingewiesen.

**Kommentar zu dem Entwurf eines Übereinkommens über die Arbeit
im Fischereisektor**

Kommentar des Amtes zur Präambel

Auf der 92. Tagung der IAK erörterte der Ausschuß für den Fischereisektor die Aufnahme eines Hinweises in der Präambel nicht nur auf die Erklärung über grundlegende Prinzipien und Rechte bei der Arbeit, sondern auch auf die grundlegenden Übereinkommen selbst¹.

¹ IAA: *Arbeit im Fischereisektor*, Bericht V(1), Internationale Arbeitskonferenz, 93. Tagung, Genf, 2005, Abs. 267-279.

Die Dreigliedrige Sachverständigentagung über den Fischereisektor erörterte im Rahmen der Entwürfe der Bestimmungen über Anwerbung und Arbeitsvermittlung die Frage, ob es zweckmäßig wäre, in die Präambel einen Absatz über die Notwendigkeit aufzunehmen, die „Beschäftigungsrechte“ der Fischer zu schützen und fördern. Das Amt hat einen solchen Absatz (den achten Präambelabsatz) eingefügt; in Anbetracht der Natur des Arbeitsverhältnisses in einem Großteil des Fischereisektors hat es jedoch den Wortteil „Beschäftigungs“ weggelassen.

Auf der 92. Tagung der IAK kam der Ausschuß für den Fischereisektor überein, Artikel 18 Unterabsatz a) (in der Diskussion als Punkt 28 a) bezeichnet), der auf Ausweise Bezug nahm, in eckigen Klammern zu belassen². Das Amt hat diesen Text aus dem Übereinkommensentwurf gestrichen und einen Verweis auf das Übereinkommen (Nr. 185) über Ausweise für Seeleute (Neufassung), 2003, in den sechsten Präambelabsatz aufgenommen.

Wie von einem Mitgliedstaat in seiner Antwort zum Bericht V(1) angeregt, hat das Amt in den zehnten Präambelabsatz das Wort „Arbeitsschutz“ eingefügt.

TEIL I. BEGRIFFSBESTIMMUNGEN UND GELTUNGSBEREICH

BEGRIFFSBESTIMMUNGEN

Artikel 1

Artikel 1 a)

Der in Artikel 1 a) des Übereinkommensentwurfs in Bericht V (1) verwendete Ausdruck „Binnengewässer“ ist durch „Flüsse, Seen und Kanäle“ ersetzt worden, um jegliches Mißverständnis hinsichtlich seiner Bedeutung auszuschließen.

In bestimmten Antworten zum Bericht V (1) ist eine Definition des Begriffs „Subsistenzfischerei“ verlangt worden, der in der Definition des Begriffs „gewerbliche Fischerei“ verwendet wird. Das Amt hat keine Definition dieses Begriffs aufgenommen, weist jedoch darauf hin, daß im Fischereiglossar der FAO der Begriff „Subsistenzfischerei“ definiert wird als „Fischerei, bei der der Fang von den Familien und Verwandten der Fischer geteilt und unmittelbar verzehrt wird, statt von Mittelpersonen aufgekauft und auf dem nächstgelegenen größeren Markt verkauft zu werden“.

² Ebd., Abs. 574.

Artikel 1 e)

In der Definition des Begriffs „Fischer“ hatte der Ausschuß für den Fischereisektor die Worte „und Personen an Land, die Arbeit an Bord eines Fischereifahrzeugs durchführen“ in eckigen Klammern belassen. Aufgrund von Antworten zum Bericht V(1) hat das Amt die eckigen Klammern um diese Worte entfernt und die Worte „und Fischereibeobachtern“ hinzugefügt.

Artikel 1 h) iii)

Die eckigen Klammern um „50 Tonnen“ sind entfernt worden. Der Begriff, der in dem Internationalen Übereinkommen von Torremolinos über die Sicherheit von Fischereifahrzeugen und dessen Protokoll verwendet wird, bezieht sich auf das Gewicht.

Artikel 1 l)

Die Dreigliedrige Sachverständigentagung über den Fischereisektor kam überein, daß das Übereinkommen die Möglichkeit vorsehen sollte, daß ein Mitglied Länge über alles (Lüa) sowie Länge (L) als Maßeinheit verwenden könnte, da dies für die zuständigen Stellen und die Fischereifahrzeugeigner kostengünstiger sein kann. Das Amt hat daher eine Definition des Begriffs „Länge über alles“ in Artikel 1 Unterabsatz 1 aufgenommen. Hierbei handelt es sich um eine vereinfachte Fassung der Verordnung (EG) Nr. 2930/86 des Rates vom 22. September 1986, in der die Merkmale von Fischereifahrzeugen definiert werden. Der Volltext von Artikel 2 dieser Verordnung lautet wie folgt:

1. Die Länge eines Schiffes ist die Länge über alles, d.h. die in gerader Linie gemessene Entfernung zwischen der äußersten Spitze des Bugs und dem hintersten Punkt des Hecks.

Zum Zweck dieser Definition

- a) umfaßt der Bug den wasserdichten Schiffskörper, die Back, den Vorsteven und gegebenenfalls das vordere Schanzkleid, nicht jedoch Bugspriet und offene Reling;
- b) umfaßt das Heck den wasserdichten Schiffskörper, den Heckspiegel, die Hülle, die Schleppnetzrampe und das Schanzkleid, nicht jedoch offene Reling, Butenluf, Antriebsmaschine, Ruder und Rudermaschine sowie Taucherleiter und -plattform.

Die Länge über alles wird in Metern mit einer Genauigkeit von zwei Dezimalstellen gemessen.

2. Wird in Rechtsvorschriften der Gemeinschaft die Länge zwischen den Loten genannt, so ist dies die zwischen dem vorderen Lot und dem hinteren Lot im Sinne des Internationalen Übereinkommens über die Sicherheit von Fischereifahrzeugen gemessene Entfernung.

Die Länge zwischen den Loten wird in Metern mit einer Genauigkeit von zwei Dezimalstellen gemessen.

Artikel 1 o)

In mehreren Antworten zum Bericht V (1) wurde eine Definition des Begriffs „internationale Reise“ verlangt. Das Amt hat eine solche Definition aufgenommen, wobei es sich teilweise von der Gesetzgebung bestimmter Mitgliedstaaten hat leiten lassen. Die in Unterabsatz o) vorgesehene Definition würde den Begriff der internationalen Reise nicht auf das Anlaufen der Häfen eines anderen Staates beschränken, sondern würde sich auf eine Reise außerhalb der Hoheitsgewässer des Staates erstrecken, dessen Flagge das Fahrzeug führt.

Das Amt macht den Ausschuß jedoch auf eine Antwort Kanadas zum Bericht V (1) aufmerksam, in der die Einbeziehung des Konzepts der Dauer der Reise in die Definition von „internationale Reise“ verlangt wird. Das Amt hat dieses Konzept nicht in die Definition einbezogen, da dies die Verwendung des Begriffs „internationale Reise“ an anderer Stelle des Übereinkommens einschränken könnte, wo es beispielsweise mit dem Konzept der Dauer in Form der Länge einer Reise nach nautischen Meilen oder der Zeit oder dem Gebiet, in der Fangtätigkeiten stattfinden, verbunden werden könnte. Sollte die IAK eine Änderung der Definition in Unterabsatz o) beschließen, sollte sie sich vielleicht die möglichen Auswirkungen vor Augen halten, die dies auf mehrere andere neue Bestimmungen haben könnte.

Der Begriff „Fernfischerei“ wurde auf der Dreigliedrigen Sachverständigentagung über den Fischereisektor diskutiert. Das Amt hatte erwogen, diesen Begriff in Verbindung mit spezifischen (in der Regel strengeren) Bestimmungen für bestimmte „große Fahrzeuge“ zu verwenden. Die FAO hat in *The state of world fisheries and aquaculture, 1998*, den Begriff „Fernfischereiproduktion“ definiert als „Fänge in FAO-Fanggebieten, die nicht an den Flaggenstaat des verwendeten Fischereifahrzeugs angrenzen“. Das Amt ist jedoch der Auffassung, daß die Verwendung dieses Begriffs problematisch sein könnte, da er beispielsweise eine Definition des Ausdrucks „Fanggebiete“ sowie eine Klärung des Begriffs „nicht angrenzen“ erforderlich machen könnte. Daher hat das Amt den Begriff in dem Übereinkommen nicht verwendet.

GELTUNGSBEREICH

Artikel 2

Absatz 3 ist hinzugefügt worden, um auf der Dreigliedrigen Sachverständigentagung über den Fischereisektor geäußerten Auffassungen hinsichtlich der möglichen freiwilligen Ausweitung, nach Beratung, des in dem Übereinkommen vorgesehenen Schutzes für auf größeren Fahrzeugen tätige Fischer (d.h. Fahr-

zeugen mit einer Länge von 24 Metern und mehr) auf Fischer, die auf kleineren Fahrzeugen (d.h. Fahrzeugen mit einer Länge von weniger als 24 Metern) arbeiten, Rechnung zu tragen. Hier erscheinen auch erstmals die Worte „mit einer Länge von [24] Metern und mehr“ in dem Übereinkommen. Wie erinnerlich, hatte der Ausschuß für den Fischereisektor auf der 92. Tagung der IAK nach einer Abstimmung durch Namensaufruf beschlossen, daß das Amt einen neuen Teil VII betreffend „Zusätzliche Anforderungen für Fahrzeuge mit einer Länge von [...] Metern oder mehr“ ausarbeiten sollte. Das Amt hat den Wortlaut in „Metern und mehr“ abgeändert, um ihn mit den Bestimmungen des Übereinkommens Nr. 126 sowie dem Wortlaut in bestimmten IMO-Übereinkommen in Einklang zu bringen. Die Bedeutung bleibt jedoch unverändert.

Artikel 5

Auf der 92. Tagung der IAK hatte der Ausschuß für den Fischereisektor einem Änderungsantrag zugestimmt, der es der zuständigen Stelle nach Beratung gestatten würde, die Verwendung „anderer in dem Übereinkommen definierter Maßeinheiten“ zu beschließen. Damit sollte einer zuständigen Stelle die Möglichkeit gegeben werden, nicht nur die Länge (L), sondern auch die Bruttoreaumzahl als Maßeinheit zu verwenden. Wie oben erwähnt, war die Dreigliedrige Sachverständigentagung über den Fischereisektor im allgemeinen damit einverstanden, nicht nur die Verwendung von (L), sondern auch von Länge über alles (Lüa) als alternative Maßeinheit zu gestatten, zumindest in bezug auf die Bestimmungen über die Unterkünfte auf Fischereifahrzeugen. Aufgrund dieser Änderung und um sicherzustellen, daß die durch die Verwendung von „anderen Maßeinheiten“ gebotene Flexibilität innerhalb vernünftiger Grenzen bleibt, hat das Amt einen neuen Anhang I vorgesehen, in dem Werte für Länge über alles (Lüa) und Bruttoreumzahl als Entsprechungen der Länge (L) vorgeschlagen werden, wie sie in dem Übereinkommensentwurf und seinen Anhängen und im Empfehlungsentwurf verwendet wird.

Die in Anhang I verwendeten Zahlen für Länge über alles (Lüa) beruhen auf den Zahlen, die der Dreigliedrigen Sachverständigentagung über den Fischereisektor vorgeschlagen und von diesem allgemein als Entsprechungen anerkannt wurden. Diese Zahlen waren Informationen des Vereinigten Königreichs entnommen worden. Seit der Tagung hat das Amt jedoch eine Lüa von 26,5 Metern (gegenüber einer Lüa von 27 Metern) als den Wert festgesetzt, der einer Länge (L) von 24 Metern entspricht, wobei es sich auf eine Zahl gestützt hat, die von der IMO anhand einer größeren Stichprobe von Fahrzeugen entwickelt worden ist³.

³ Auf der 93. Tagung des IMO-Rats (15.-19. Nov. 2004), Dok. Nr. C93/4/Add.2, mit dem Titel *Report of the status of Conventions and other multilateral instruments in respect of which the Organization performs functions, including the 1993 Torremolinos Protocol: Consideration of*

Bei den in Anhang I verwendeten Bruttoreaumzahl-Angaben handelt es sich um Schätzungen, die das Amt nach einer Überprüfung von IMO-Daten sowie von Daten, die Japan der Dreigliedrigen Sachverständigentagung über den Fischereisektor zur Verfügung gestellt hatte, vorgenommen hat. Das Amt weist jedoch darauf hin, daß das IMO-Sekretariat nach einer Untersuchung der Frage der L- und Bruttoreumzahl-Äquivalenzen vor kurzem geschrieben hat, daß „... ermittelt wurde, daß es nicht möglich ist, einen akzeptablen Bruttoreumzahl-Wert zu haben, der als Äquivalent einer [eingetragenen] Länge von 24 Meter angesehen werden könnte“⁴. Damit stellt sich die Frage, ob es zweckmäßig ist, in dem internationalen Arbeitsübereinkommen den Versuch zu unternehmen, der Länge (L) entsprechende Bruttoreumzahlen festzulegen. Dieses Problem hat sich jedoch möglicherweise ergeben, weil solche Zahlen in IMO-Instrumenten (d.h. dem Torremolinos-Protokoll von 1993) zum Zeitpunkt ihrer Annahme nicht aufgenommen wurden.

Wie das Amt erfahren hat, ist für einige Mitgliedstaaten die Bruttoreumzahl als Maßeinheit ein besserer Indikator der Fahrzeuggröße. So sind in ihren Ländern Fischereifahrzeuge im allgemeinen schmal im Vergleich zu denen anderer Länder, so daß beispielsweise ein Fahrzeug mit einer Länge von 24 Metern sehr viel weniger Innenraum (und damit eine niedrigere Bruttoreumzahl) als ein Fischereifahrzeug vergleichbarer Länge in einem anderen Land hätte. Solche Unterschiede dürften hauptsächlich Auswirkungen im Zusammenhang mit den Bestimmungen über Fragen wie die Größe der Schlafräume in den Unterkunftsräumen haben. Nach Ansicht des Amtes wäre dies jedoch weniger bedeutsam für andere Angelegenheiten, bei denen kein unmittelbarer Zusammenhang mit dem verfügbaren Innenraum eines Fahrzeugs besteht. Aus diesem Grund hat das Amt auch hinsichtlich der Anwendung bestimmter Anforderungen für die Unterkunftsräume als Kriterium sowohl die Länge als auch die Bruttoreumzahl vorgeschlagen⁵. Falls dieser Ansatz Zustimmung findet, ist es möglicherweise nicht erforderlich, die Bruttoreumzahl-Äquivalenzen vorzusehen, die zur Zeit in dem vorgeschlagenen neuen Anhang I enthalten sind.

legal and practical implications of amending the entry-into-force provisions of the 1993 Torremolinos Protocol. In Abs. 9 von Anhang 5 dieses Dokuments wird festgestellt, daß eine Länge über alles von 26,47 Metern einer eingetragenen Länge von 24 Metern entspricht, was ihrerseits die Länge (L) im Sinne des Torremolinos-Protokolls ist und der Länge (L) entspricht, wie sie in Art. 1 des Übereinkommensentwurfs festgelegt ist.

⁴ Anhang 5 des IMO-Ratsdok. Nr. C93/4/Add.2, siehe oben.

⁵ Siehe den Kommentar des Amtes zu Anhang III betreffend die Unterkünfte auf Fischereifahrzeugen, unter Teil V, Unterkunft und Verpflegung.

TEIL II. ALLGEMEINE GRUNDSÄTZE

DURCHFÜHRUNG

Artikel 6

In seiner Antwort zum Bericht V(1) warf Neuseeland die Frage auf, ob freiwillige Richtlinienansammlungen als „sonstige Maßnahmen“ angesehen würden. Wenn die Regierung Neuseelands sich auf von der zuständigen Stelle, also auf innerstaatlicher Ebene, angenommene Richtlinienansammlungen bezieht, würden sie als „sonstige Maßnahmen“ angesehen. Falls diese innerstaatlichen Richtlinienansammlungen nicht verbindlich sind, dürften sie unzureichend sein, um die Durchführung des Übereinkommens sicherzustellen.

VERANTWORTLICHKEITEN DER FISCHEREIFAHRZEUGEIGNER, DER
SCHIFFSFÜHRER UND DER FISCHER*Artikel 8*

Aufgrund einer Antwort Australiens zum Bericht V(1) hat das Amt in Absatz 2 einen Unterabsatz d) mit dem Wortlaut „Sicherstellung der Einhaltung der Normen für die Sicherheit der Schifffahrt, den Wachdienst und der damit verbundenen Normen für eine gute Seemannschaft“ eingefügt und Absatz 4 umformuliert, so daß er lautet: „Die Fischer haben die rechtmäßigen und angemessenen Anordnungen des Schiffsführers und die anwendbaren Arbeitsschutzmaßnahmen zu befolgen“.

TEIL III. MINDESTANFORDERUNGEN FÜR DIE ARBEIT AN BORD VON
FISCHEREIFAHRZEUGEN

MINDESTALTER

Artikel 9

Dieser Artikel ist unter Berücksichtigung der Antworten zum Bericht V (1), insbesondere derjenigen, die eine größere Übereinstimmung zwischen dem Übereinkommensentwurf und dem Übereinkommen Nr. 138 verlangten, umformuliert worden. Der Wortlaut der Bestimmung über leichte Arbeiten während der Schulferien durch Personen im Alter von 15 Jahren ist leicht geändert worden, ohne daß sich dies auf den Inhalt der Bestimmung auswirkt.

Das Amt hat der Dreigliedrigen Sachverständigentagung über den Fischereisektor Vorschläge hinsichtlich des Verbots von Nacharbeit für Personen unter 18 Jahren, die auf großen Fischereifahrzeugen arbeiten, unterbreitet. Die

Tagung wies jedoch darauf hin, daß diese Bestimmungen für alle Fischer gelten sollten, ungeachtet der Fahrzeuggröße, und diese Änderungen kommen nunmehr in Absatz 6 zum Ausdruck.

Das Amt hat einen neuen Absatz 7 eingefügt, um klar zum Ausdruck zu bringen, daß dieser Artikel nicht strengere Verpflichtungen berühren darf, die das Mitglied aufgrund der Ratifizierung anderer internationaler Arbeitsnormen übernommen hat, beispielsweise der Übereinkommen Nr. 138 und 182.

Das Amt weist auf den Unterschied zwischen dem Übereinkommensentwurf und dem Entwurf des konsolidierten Seearbeitsübereinkommens hin: Letzteres sieht nicht die Möglichkeit für Personen unter 16 Jahren vor, an Bord von Handelsschiffen zu arbeiten.

ÄRZTLICHE UNTERSUCHUNG

Artikel 10

Aufgrund der Antworten zum Bericht V (1) sind die Worte „innerstaatlichen Traditionen“ aus Absatz 2 gestrichen worden, da diese als zu vage angesehen wurden.

Absatz 3 dieses Artikels betrifft Fahrzeuge mit einer Länge von mehr als 24 Metern. Unter Berücksichtigung der Diskussionen auf der Dreigliedrigen Sachverständigentagung über den Fischereisektor sieht der Absatz folgendes vor: „Die in Absatz 2 vorgesehenen Ausnahmen gelten nicht für eine Person, die auf einem Fischereifahrzeug arbeitet, dessen Länge 24 Meter und mehr beträgt oder das sich auf einer internationalen Reise befindet oder normalerweise länger als drei Tage auf See bleibt.“ Das Amt ist sich jedoch darüber im klaren, daß bisher kein eindeutiger Konsens über die Aufnahme der Bestimmung in das Übereinkommen besteht.

Artikel 11

In seiner Antwort zum Bericht V (1) warf Spanien mehrere Fragen zu Buchstabe e) auf, darunter die Anregung, daß die Mittel zur Beilegung von Streitigkeiten der innerstaatlichen Gesetzgebung überlassen bleiben sollten. Das Amt hat eine solche Änderung nicht vorgenommen, wenn die Anregung Spaniens akzeptiert würde, könnte Buchstabe e) jedoch in die Empfehlung übernommen werden.

Artikel 12

Dieser neue Artikel behandelt Fischereifahrzeuge oberhalb einer zu bestimmenden Länge.

Die Dreigliedrige Sachverständigentagung über den Fischereisektor gelangte nicht zu einem eindeutigen Konsens über die Aufnahme von Absatz 1 in den Übereinkommensentwurf oder den Empfehlungsentwurf.

Hinsichtlich der maximalen Gültigkeitsdauer des ärztlichen Zeugnisses eines Jugendlichen in Absatz 2 hat das Amt unter Berücksichtigung einer Antwort zum Bericht V (1), die den Empfehlungsentwurf betraf, das Alter (18 Jahre) mit dem in Artikel 9 vorgesehenen Alter harmonisiert.

TEIL IV. DIENSTBEDINGUNGEN

BEMANNUNG UND RUHEZEITEN

Artikel 13 und 14

Auf der Dreigliedrigen Sachverständigentagung über den Fischereisektor wurde die Frage aufgeworfen, ob das SOLAS-Übereinkommen der IMO die Staaten dazu verpflichtet, eine sichere Bemannung für Fischereifahrzeuge festzulegen, und ob die Staaten vorschreiben müßten, daß Fischereifahrzeuge Dokumente über die sichere Bemannung mitführen. Das Amt hat sich um Klärung dieser Angelegenheit bemüht.

SOLAS, Kapitel 1, *Allgemeine Bestimmungen*, sieht in Regel 3, *Ausnahmen*, folgendes vor:

- a) Soweit nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt ist, gelten diese Regeln nicht für ... (vi) Fischereifahrzeuge.

SOLAS, Kapitel V, *Sicherung der Seefahrt*, Regel 1, *Anwendung*, sieht allgemein vor, daß es auf „sämtliche Schiffe auf allen Reisen“ Anwendung findet. In Absatz 4 sieht es folgendes vor:

Die Verwaltung bestimmt, inwieweit die Bestimmungen der Regeln 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27 und 28 nicht auf die folgenden Kategorien von Schiffen Anwendung finden: ... 3 Fischereifahrzeuge.

SOLAS, Kapitel V, *Sicherung der Seefahrt*, Regel 14, *Bemannung*, sieht folgendes vor:

1. Die Vertragsregierungen verpflichten sich, für Schiffe ihrer Flagge Maßnahmen beizubehalten oder erforderlichenfalls einzuführen, durch die gewährleistet wird, daß alle Schiffe hinsichtlich des Schutzes des menschlichen Lebens auf See ausreichend und sachgemäß besetzt sind. [In einer Fußnote wird auf die „Grundsätze einer sicheren Bemannung“ verwiesen, die von der Organisation mit der Entschließung A.890(21), abgeändert durch die Entschließung A.955(23), angenommen worden sind.]

2. Jedes Schiff, auf das Kapitel I Anwendung findet, muß als Nachweis der notwendigen Mindestbesatzung zur Erfüllung der Bestimmungen des Absatzes 1

mit einem von der Verwaltung ausgestellten angemessenen Schiffsbesatzungszeugnis oder einem gleichwertigen Dokument versehen sein.

Demnach müssen die Vertragsparteien des SOLAS Maßnahmen beibehalten oder einführen, durch die gewährleistet wird, daß Fischereifahrzeuge ausreichend und sachgemäß besetzt sind, sie sind aber nicht verpflichtet, sie mit einem von der Verwaltung ausgestellten angemessenen Schiffsbesatzungszeugnis oder einem gleichwertigen Dokument zu versehen.

Der neue Artikel 14 ist aufgrund der Bitte aufgenommen worden, daß das Amt Vorschläge für einen neuen Teil VII betreffend „Zusätzliche Anforderungen für Fahrzeuge mit einer Länge von [...] Metern oder mehr“ ausarbeitet; diese wurden der Dreigliedrigen Sachverständigentagung über den Fischereisektor vorgelegt. Auf der Tagung gab es keine starken Einwände gegen Absatz 1 a), obgleich die Arbeitgeber die Auffassung vertraten, daß erwogen werden könnte, ihn und den Rest des Amtsvorschlags in die Empfehlung zu übernehmen. Die Diskussion darüber, ob eine vorgeschlagene Bestimmung über Schiffsbesatzungszeugnisse im Übereinkommen oder in der Empfehlung erscheinen sollte, blieb ergebnislos. Die nunmehr in Absatz 1 Unterabsatz b) und in den Absätzen 2 und 3 enthaltenen Bestimmungen wurden erörtert, da aber kein Einvernehmen erzielt wurde, wurde der Text so gelassen, wie er vom Amt vorgeschlagen worden war. Das Amt hat die Bestimmung seitdem umformuliert, um sie mit der Bestimmung des Übereinkommens Nr. 180, auf der sie zum Teil beruht, in Übereinstimmung zu bringen.

BESATZUNGSLISTE

Der frühere Abschnitt mit dem Titel „Arbeitsvereinbarungen für Fischer und Verzeichnis der Personen an Bord“ ist in zwei getrennte Abschnitte unterteilt worden: „Besatzungsliste“ und „Arbeitsvereinbarung für Fischer“. Die Überschrift „Verzeichnis der Personen an Bord“ wurde in „Besatzungsliste“ geändert, was in diesem Industriezweig als Fachausdruck gilt.

Artikel 15

Dieser Artikel soll nicht nur für Besatzungsmitglieder gelten, sondern auch für Fischereibeobachter und andere Personen, die sich an Bord des Fahrzeugs befinden, wenn es ausläuft.

Aufgrund einer Antwort zum Bericht V (1), in der um eine weitere Klarstellung in diesem Artikel gebeten wurde, ist der Wortlaut geändert worden, um anzugeben, daß diese Informationen „vor dem Auslaufen des Fahrzeugs zu übergeben oder unmittelbar nach dem Auslaufen des Fahrzeugs an Land zu übermitteln sind“. Dies könnte beispielsweise über Funk geschehen.

Es ist folgender Satz hinzugefügt worden: „Die zuständige Stelle hat festzulegen, wem solche Informationen zu übermitteln sind“.

ARBEITSVEREINBARUNG FÜR FISCHER

Artikel 16

In seiner Antwort zum Bericht V (1) äußerte ein Arbeitgeberverband (USCIB) die Sorge, daß dieser Artikel zu dem Erfordernis führen könnte, alle Arbeitsvereinbarungen in die Sprache jedes Fischers an Bord zu übersetzen. Das Amt macht auf diesen praktischen Aspekt aufmerksam, hat die Bestimmung aber nicht geändert.

Anhang II, auf den in Artikel 16 Bezug genommen wird, umfaßt nunmehr zwei Teile: Teil 1, der die Mindestangaben betrifft, die in die Arbeitsvereinbarung für Fischer aufzunehmen sind; und Teil 2, der zusätzliche Angaben aufführt, die in die Arbeitsvereinbarung für Fischer auf Fischereifahrzeugen aufzunehmen sind, deren Länge [24] Meter und mehr beträgt oder die zu internationalen Reisen verwendet werden.

In Teil 1 von Anhang II hat das Amt einen neuen Buchstabe d) eingefügt, der vorsieht, daß die Arbeitsvereinbarung für Fischer „den Namen des Arbeitgebers oder Fischereifahrzeugeigners oder der sonstigen Vertragspartei der Vereinbarung mit dem Fischer“ zu enthalten hat. Dies ist in Antworten zum Bericht V (1) verlangt worden.

Artikel 17

In seiner Antwort zum Bericht V (1) äußerte ein Arbeitgeberverband (Norwegische Vereinigung der Fischereifahrzeugeigner) die Besorgnis, daß Buchstabe a) für die Fischereiindustrie problematisch sein könnte, da sich dadurch das Auslaufen der Fahrzeuge verzögern könnte. Das Amt macht auf diesen praktischen Aspekt aufmerksam, hat den Wortlaut aber nicht geändert.

In seiner Antwort zum Bericht V (1) bat Neuseeland um Klarstellung, was mit den laut Buchstabe b) zu führenden „Nachweisen“ beabsichtigt sei. Das Amt weist darauf hin, daß solche Nachweise u.a. aus steuerlichen Gründen oder als Nachweis von Seezeiten zwecks Aufwertung der Befähigungszeugnisse erforderlich sein können. Die Nachweise könnten, wie Frankreich angeregt hat, unter Verwendung einer beliebigen Methode geführt werden, sei es in Form eines traditionellen Dienstbuchs oder sei es eine modernere Methode.

Artikel 18

Das Amt weist darauf hin, daß in einigen Antworten zum Bericht V (1) eine Klärung des Begriffs „Beteiligten“ verlangt wurde. Diesbezüglich verweist

das Amt auf die Erörterung dieser Frage im Bericht des Ausschusses für den Fischereisektor⁶.

Artikel 20

Der neue Artikel 20 ist aufgrund der Bitte aufgenommen worden, daß das Amt Vorschläge für einen neuen Teil VII betreffend „Zusätzliche Anforderungen für Fahrzeuge mit einer Länge von [...] Metern oder mehr“ ausarbeitet; diese wurden dem Dreigliedrigen Sachverständigenausschuß für den Fischereisektor vorgelegt. Die Vorschläge sind aufgrund der auf dieser Tagung geäußerten Auffassungen und aus anderen, nachstehend erläuterten Gründen geändert worden.

Auf der Dreigliedrigen Sachverständigentagung über den Fischereisektor stellte ein Sachverständiger fest, daß es nicht ungewöhnlich sei, daß Fischer Vereinbarungen mit anderen Parteien als den Fischereifahrzeugeignern schließen. Im Verlauf der Tagung wurde die Bestimmung umformuliert, um dem Fischereifahrzeugeigner die Verantwortung dafür aufzuerlegen sicherzustellen, daß jeder Fischer im Besitz einer schriftlichen und unterzeichneten Arbeitsvereinbarung ist, aber nicht unbedingt dafür, die Vereinbarung zu unterzeichnen, wengleich das Amt nicht sicher ist, daß diese Änderung für alle annehmbar war. Um sicherzustellen, daß der Fischer im Falle eines Versäumnisses der Anwerbungs- und Arbeitsvermittlungagentur weiterhin geschützt ist, hat das Amt seit der Tagung einen neuen Absatz eingefügt, der vorsieht, daß der Fischereifahrzeugeigner die Gesamtverantwortung behält, selbst wenn die Arbeitsvereinbarung für Fischer zwischen dem Fischer und einer Anwerbungs- und Arbeitsvermittlungagentur geschlossen wird.

Wie oben erwähnt, legt Anhang II (2) zusätzliche Angaben fest, die in die Arbeitsvereinbarung für Fischer auf Fischereifahrzeugen aufzunehmen sind, „deren Länge [24] Meter und mehr beträgt oder die zu internationalen Reisen verwendet werden“. Während der Erörterung der Frage der Bemannung und der Ruhezeiten auf der Tagung erklärte der Regierungssachverständige Japans, daß es am besten wäre, feste tägliche Ruhezeiten im Wege des sozialen Dialogs und durch die Arbeitsvereinbarung für Fischer festzusetzen. Das Amt hat sich bemüht, diese Anregung zu berücksichtigen, indem es eine entsprechende Bestimmung in Buchstabe e) in Anhang II (2) eingefügt hat, der der geeignetste Ort dafür sein dürfte.

⁶ IAA: *Arbeit im Fischereisektor*, Bericht V(1), Internationale Arbeitskonferenz, 93. Tagung, Genf, 2005, Abs. 519-544.

HEIMSCHAFFUNG

Das Amt weist darauf hin, daß der Wortlaut des Übereinkommensentwurfs in Bericht V (1) einen Abschnitt mit dem Titel „Ausweise, Heimschaffungsrechte und Anwerbungs- und Arbeitsvermittlungsdienste“ umfaßt hatte. Der Übereinkommensentwurf sieht nunmehr getrennte Abschnitte für „Heimschaffung“ und „Anwerbung und Arbeitsvermittlung“ vor. Es gibt keinen Abschnitt mit dem Titel „Ausweise“, da die einschlägigen Bestimmungen unter Berücksichtigung der Antworten zum Bericht V (1) gestrichen worden sind und ein Verweis auf das Übereinkommen (Nr. 185) über Ausweise für Seeleute (Neufassung), 2003, in die Präambel aufgenommen worden ist.

Artikel 21

Der neue Artikel 21 ist aufgrund der Bitte aufgenommen worden, daß das Amt Vorschläge für einen neuen Teil VII betreffend „Zusätzliche Anforderungen für Fahrzeuge mit einer Länge von [...] Metern oder mehr“ ausarbeitet; diese wurden der Dreigliedrigen Sachverständigentagung über den Fischereisektor vorgelegt. Diese Vorschläge stützten sich auf die Hauptteile des Übereinkommens (Nr. 23) über die Heimschaffung der Schiffsleute, 1926, des Übereinkommens (Nr. 166) über die Heimschaffung der Seeleute (Neufassung), 1987, und die Bestimmungen des Entwurfs des konsolidierten Seearbeitsübereinkommens.

Die Diskussion auf der Dreigliedrigen Sachverständigentagung über den Fischereisektor kam zu keinem Ergebnis in der Frage, ob die Bestimmungen für große Fahrzeuge (beispielsweise mit einer Länge von 24 Metern oder mehr), für zu internationalen Reisen verwendete Fahrzeuge, für Fahrzeuge auf Reisen in bestimmter Entfernung von ihrem Heimathafen (in Anbetracht dessen, daß ein Fischer in einigen großen Ländern die Heimschaffung von einem Hafen verlangen könnte, der sich zwar in seinem Heimatland befindet, aber vom Wohnort des Fischers oder vom Einschiffungshafen weit entfernt ist), oder für eine Verbindung irgendwelcher oder aller dieser Kriterien gelten sollten. Das Amt konnte keinen Grund ausfindig machen, den in diesem Artikel vorgesehenen Schutz auf irgendeine besondere Gruppe von Fischern zu beschränken, und es hat daher, eingedenk der in Artikel 3 vorgesehenen Ausschlußmöglichkeiten, in diesem Artikel keine solchen Begrenzungen aufgenommen.

Absatz 2 sieht vor, daß die Heimschaffungskosten vom Fischereifahrzeugeigner zu tragen sind. Das Amt weist darauf hin, daß der Fischer, wie in den die Arbeitsvereinbarung für Fischer betreffenden Artikeln vorgesehen, eine Vereinbarung mit einer anderen Partei als dem Eigner geschlossen haben könnte. Dieser Absatz würde jedoch klar zum Ausdruck bringen, daß die Verantwortung für die Heimschaffung weiterhin beim Fischereifahrzeugeigner liegen würde.

ANWERBUNG UND ARBEITSVERMITTLUNG

Artikel 22

Der neue Artikel 22 ist aufgrund der Bitte eingefügt worden, daß das Amt Vorschläge für einen neuen Teil VII betreffend „Zusätzliche Anforderungen für Fahrzeuge mit einer Länge von [...] Metern oder mehr“ ausarbeitet; diese wurden der Dreigliedrigen Sachverständigentagung über den Fischereisektor vorgelegt und stützten sich auf die im Übereinkommen Nr. 179 und in dem Entwurf des konsolidierten Seearbeitsübereinkommens dargelegten Hauptkonzepte. Die Diskussion dieser Angelegenheit auf der Tagung blieb jedoch ergebnislos.

Bei der Ausarbeitung des Wortlauts von Artikel 22 ging das Amt davon aus, daß ein solcher Schutz nicht nur für Fischer gelten sollte, die auf großen Fahrzeugen oder auf zu internationalen Reisen verwendeten Fahrzeugen arbeiten, sondern für alle Fischer. Es ist sich jedoch bewußt, daß einige der schwerwiegendsten Probleme im Zusammenhang mit dieser Frage Fischer auf Fahrzeugen in „fernen Gewässern“ betreffen. Es hat daher den Geltungsbereich dieses Artikels nicht auf eine bestimmte Gruppe von Fischern beschränkt. Das Amt hat auch einen neuen Absatz 3 c) und Absatz 4 über die Regelung von Anwerbungs- und Arbeitsvermittlungsagenturen eingefügt, die sich auf Artikel 4 des Übereinkommens Nr. 179 stützen. Dies wurde als besonders wichtig erachtet in Anbetracht der Tatsache, daß nach den vorgeschlagenen Änderungen der Artikel über die Arbeitsvereinbarung für Fischer Anwerbungs- und Arbeitsvermittlungsagenturen Vertragsparteien solcher Vereinbarungen sein könnten.

BEZAHLUNG DER FISCHER

Artikel 23

Das Amt hat Änderungen in Artikel 23 vorgenommen, die eine Präzisierung des Wortlauts, aber keine Sinnänderung bewirken sollen. Es weist darauf hin, daß in mehreren Antworten zum Bericht V(1) die Möglichkeit bezweifelt wurde, den Fischern eine regelmäßige Heuerzahlung zu garantieren, in Anbetracht der Tradition, Fischer ganz oder teilweise auf der Grundlage des Fangs zu entlohnen. Das Amt hat den Wortlaut jedoch nicht geändert, da die Worte „daß Fischer, denen eine Heuer gezahlt wird, monatlich oder in regelmäßigen Zeitabständen zu bezahlen sind“ diesen Bedenken Rechnung tragen dürften.

Artikel 24

Der neue Artikel 24 ist aufgrund der Bitte eingefügt worden, daß das Amt Vorschläge für einen neuen Teil VII betreffend „Zusätzliche Anforderungen für Fahrzeuge mit einer Länge von [...] Metern oder mehr“ ausarbeitet; diese wur-

den der Dreigliedrigen Sachverständigentagung über den Fischereisektor vorgelegt. Das Amt hat den Artikel so abgefaßt, daß er für Fischereifahrzeuge gilt, „deren Länge [24] Meter und mehr beträgt oder die zu internationalen Reisen verwendet werden“. Es hat das Wort „Entlohnung“ durch die Worte „erhaltenen Zahlungen“ ersetzt, um fanganteilig bezahlte Fischer zu berücksichtigen.

TEIL V. UNTERKUNFT UND VERPFLEGUNG

Wie an anderer Stelle in diesem Bericht erwähnt, kam der Ausschuß für den Fischereisektor auf der 92. Tagung der IAK überein, daß über die Frage der Unterkünfte vor der 93. Tagung der IAK im Jahr 2005 Konsultationen stattfinden sollten und daß das Amt einen Mechanismus zur Erleichterung des Prozesses ersinnen sollte. Die Dreigliedrige Sachverständigentagung über den Fischereisektor behandelte u.a. auch Vorschläge zu Teil V, Unterkunft und Verpflegung, und dem dazugehörigen Anhang III, Unterkünfte auf Fischereifahrzeugen. Bei der Ausarbeitung des Textes für die Dreigliedrige Sachverständigentagung über den Fischereisektor hatte das Amt:

- sich bemüht, die Hauptkonzepte des Übereinkommens Nr. 126 sowie Anhang II der vom Amt für die 92. Tagung der Internationalen Arbeitskonferenz vorgeschlagenen Schlußfolgerungen zu berücksichtigen;
- Bestimmungen des Entwurfs des konsolidierten Seearbeitsübereinkommens berücksichtigt, um nicht einen Wortlaut vorzusehen, der mit dieser Urkunde völlig unvereinbar ist;
- den Wortlaut soweit möglich vereinfacht, um unwesentliche Einzelheiten, die einer Ratifizierung im Wege stehen könnten, zu beseitigen;
- Änderungsanträge zur Frage der Unterkünfte berücksichtigt, die im IAK-Ausschuß für den Fischereisektor unterbreitet worden waren;
- Bestimmungen für alle Fahrzeuge verfaßt, mit zusätzlichen Anforderungen für große Fischereifahrzeuge;
- sich bemüht, nach Möglichkeit Kollisionen mit den in einschlägigen FAO/IAO/IMO-Instrumenten vorgesehenen Leitlinien zu vermeiden; und
- sich bemüht, Anforderungen vorzuschlagen, deren Umsetzung kostenwirksam wäre.

Die Dreigliedrige Sachverständigentagung über den Fischereisektor erörterte die Vorschläge des Amtes und gelangte zu einem Konsens über einige davon, aber nicht über alle. Im Anschluß an die Tagung nahm das Amt Änderungen in dem früheren Artikel 22 in Bericht V (1) vor, nunmehr Artikel 28 in Bericht V (2B). Artikel 28 sieht vor, daß ein Mitglied „den Anhang III über

Unterkunftsräume auf Fischereifahrzeugen in vollem Umfang umzusetzen“ hat. Artikel 28 sieht auch vor, daß „dieser Anhang in der in Artikel 44 vorgesehenen Weise abgeändert werden kann“. Damit werden Änderungen des Anhangs einem stillschweigenden Annahmeverfahren unterworfen, das für die IAO weniger zeitaufwendig und kostspielig ist und es erheblich leichter machen würde, dafür zu sorgen, daß die technischen Normen über die Unterkünfte auf Fischereifahrzeugen mit den Entwicklungen und den Bedürfnissen des Sektors Schritt halten.

Anhang III stützt sich sowohl auf das Übereinkommen Nr. 126 als auch auf Anhang II des Übereinkommensentwurfs in Bericht V (1). Er gilt für „alle neuen gedeckten Fischereifahrzeuge, vorbehaltlich etwaiger spezifischer Ausnahmen, die in Übereinstimmung mit Artikel 3 dieses Übereinkommens vorgesehen sind“. Er sieht aber auch vor, daß die zuständige Stelle „die Anforderungen dieses Anhangs auch auf vorhandene Fahrzeuge anzuwenden [hat], wenn und inwieweit die zuständige Stelle entscheidet, daß dies angemessen und durchführbar ist“. Der Anhang sieht die Möglichkeit von Abweichungen unter bestimmten Voraussetzungen vor, diese sind jedoch der Internationalen Arbeitsorganisation in Übereinstimmung mit Artikel 4 dieses Übereinkommens zu melden. Der Anhang kann nach Beratung auch auf bestimmte kleinere Fahrzeuge angewendet werden.

Es sei daran erinnert, daß auf der 92. Tagung der IAK die wichtige und umstrittene Frage diskutiert wurde, ob bestimmte strengere Anforderungen für Fahrzeuge mit einer Länge von 24 Metern oder mehr oder mit einer Länge von 15 Metern oder mehr gelten sollten. Diese Frage ist behandelt worden, indem in Anhang III Absatz 4 die folgende Bestimmung aufgenommen worden ist:

Die Anforderungen für Fahrzeuge mit einer Länge von [24] Metern und mehr können auf Fahrzeuge mit einer Länge von [15] Metern, aber unter [24] Metern angewendet werden, wenn die zuständige Stelle nach Beratung entscheidet, daß dies angemessen und durchführbar ist.

Der Rest des Anhangs III ist thematisch aufgebaut (beispielsweise Planung und Überwachung, Entwurf und Bau, Lärm und Vibrationen usw.). Zu jedem Thema gibt es Bestimmungen, die für alle Fahrzeuge gelten, gefolgt von zusätzlichen Bestimmungen, die für größere Fahrzeuge gelten. Für die Anforderungen für größere Fahrzeuge hat das Amt aus den in dem Kommentar bereits erläuterten Gründen das Kriterium „für Fahrzeuge mit einer Länge von [24] Metern und mehr und mit einer Bruttoraumzahl von nicht weniger als [100]“ angewendet. Für zusätzliche Anforderungen für noch größere Fahrzeuge hat das Amt das Kriterium „für Fahrzeuge mit einer Länge von [45] Metern und mehr und mit einer Bruttoraumzahl von nicht weniger als [500]“ angewendet. Die Zahlen stehen weiterhin in eckigen Klammern, da sie erörtert, aber noch nicht beschlossen worden sind. Andere Zahlenangaben in dem Anhang, wie diejenigen, die die Quadratmeter Bodenfläche je Fischer in den Schlafräumen betreffen, sind

ebenfalls in eckigen Klammern belassen worden, weil sie noch nicht beschlossen worden sind.

TEIL VI. GESUNDHEITSSCHUTZ, MEDIZINISCHE BETREUUNG UND SOZIALE SICHERHEIT

MEDIZINISCHE BETREUUNG

Artikel 30

Der neue Artikel 30 ist aufgrund der Bitte eingefügt worden, daß das Amt Vorschläge für einen neuen Teil VII betreffend „Zusätzliche Anforderungen für Fahrzeuge mit einer Länge von [...] Metern oder mehr“ ausarbeitet; diese wurde der Dreigliedrigen Sachverständigentagung über den Fischereisektor vorgelegt. Der Artikel ist so abgefaßt worden, daß er für Fischereifahrzeuge gilt, „deren Länge [24] Meter und mehr beträgt oder die normalerweise länger als drei Tage auf See bleiben“.

Das Amt weist darauf hin, daß die Arbeitnehmersachverständigen während der Tagung zusätzliche Vorschläge zu Bestimmungen für die medizinische Betreuung auf größeren Fischereifahrzeugen unterbreiteten. Die Vorschläge wurden zwar nicht angenommen, die Tagung kam aber überein, diese und damit zusammenhängende Bestimmungen über die Verpflichtungen von Fischereifahrzeugeignern in ihren Bericht aufzunehmen, damit sie vor der 93. Tagung der IAK behandelt werden.

ARBEITSSCHUTZ UND UNFALLVERHÜTUNG

Artikel 31

Das Amt hat keine inhaltlichen Änderungen dieses Wortlauts vorgenommen. In Absatz 42 des Empfehlungsentwurfs hat es jedoch Orientierungen zu den in Artikel 31 e) vorgesehenen gemeinsamen Arbeitsschutzausschüssen vorgeschlagen.

Das Amt weist auf die Bemerkungen Dänemarks zum Bericht V (1) hin, die auch auf der Dreigliedrigen Sachverständigentagung über den Fischereisektor zum Ausdruck kamen: nämlich daß das Übereinkommen eine verbindliche Bestimmung zum Schutz der Fischer vor Lärm und Vibrationen an Bord von Fischereifahrzeugen umfassen sollte, ob als Bestimmung für alle Fahrzeuge oder zunächst für größere Fahrzeuge (und damit unter Artikel 32). Diesbezüglich hat sich das Amt bemüht zu bestimmen, wo und wie eine solche Bestimmung aufgenommen werden könnte, in Anbetracht dessen, daß dies einer der vielen Aspekte des Arbeitsschutzes ist, die herausgegriffen werden könnten. Ein Ver-

zeichnis technischer Spezifikationen ist in Absatz 45 des Empfehlungsentwurfs enthalten.

Artikel 32

Der neue Artikel 32 ist aufgrund der Bitte eingefügt worden, daß das Amt Vorschläge für einen neuen Teil VII betreffend „Zusätzliche Anforderungen für Fahrzeuge mit einer Länge von [...] Metern oder mehr“ ausarbeitet; diese wurden der Dreigliedrigen Sachverständigentagung über den Fischereisektor vorgelegt. Die Diskussion auf der Tagung darüber, ob diese Bestimmungen für alle Fahrzeuge oder nur für größere Fahrzeuge gelten sollten, blieb ergebnislos. Das Amt hat den Artikel so abgefaßt, daß er für Fischereifahrzeuge gilt, „deren Länge [24] Meter und mehr beträgt oder die zu internationalen Reisen verwendet werden“.

Die Dreigliedrige Sachverständigentagung über den Fischereisektor erörterte auch die Notwendigkeit, die jeweiligen Verantwortlichkeiten des Fischereifahrzeugeigners und des Schiffsführers in bezug auf die Risikobewertung zu präzisieren, eine Angelegenheit, auf die zum Teil in Artikel 8 eingegangen wird, die aber möglicherweise weiterer Aufmerksamkeit bedarf.

Artikel 32 Absatz 2 b), der von der Dreigliedrigen Sachverständigentagung über den Fischereisektor erörtert wurde, sieht vor, daß die zuständige Stelle „vorschreiben [hat], daß Fischereifahrzeugeigner, Schiffsführer, Fischer und andere in Frage kommende Personen ausreichende und geeignete Anleitung, Ausbildungsmaterial oder sonstige zweckdienliche Informationen darüber erhalten, wie Gefahren für Sicherheit und Gesundheit an Bord von Fischereifahrzeugen zu bewerten und zu bewältigen sind“. Das Amt macht darauf aufmerksam, daß möglicherweise geklärt werden muß, wer für die Bereitstellung einer solchen Anleitung oder solcher Informationen verantwortlich wäre.

SOZIALE SICHERHEIT

Artikel 33

Während der Erörterung der Bestimmungen über Soziale Sicherheit durch den Ausschuß für den Fischereisektor auf der 92. Tagung der IAK wurde beschlossen, eine der Bestimmungen (Artikel 27 des Übereinkommensentwurfs in Bericht V (1)) in eckigen Klammern zu belassen⁷. Aufgrund der auf der Dreigliedrigen Sachverständigentagung über den Fischereisektor geäußerten Auffassungen hat das Amt diesen Artikel umformuliert, der nunmehr als Artikel 33 erscheint, und hat nach „Fischer“ die Worte „die sich gewöhnlich in

⁷ IAA: *Arbeit im Fischereisektor*, Bericht V(1), Internationale Arbeitskonferenz, 93. Tagung, Genf, 2005, Abs. 678-694.

seinem Gebiet aufhalten“ eingefügt. Das Amt weist darauf hin, daß „andere Arbeitnehmer“ als andere vergleichbare Arbeitnehmer angesehen werden würden. Wenn beispielsweise ein System der Sozialen Sicherheit für selbständig Erwerbstätige bestünde, würden selbständig erwerbstätige Fischer nicht aufgenommen, und wenn ein System der Sozialen Sicherheit für Arbeitnehmer bestünde, würden Fischer, die Arbeitnehmer sind, nicht ausgeschlossen.

Das Amt lenkt die Aufmerksamkeit auch auf bestimmte Antworten zum Bericht V (1) sowie von bestimmten Sachverständigen auf der Dreigliedrigen Sachverständigentagung über den Fischereisektor geäußerte Auffassungen hinsichtlich der Notwendigkeit, die zu deckenden Fälle der Sozialen Sicherheit sprachlich präziser zu fassen, und hinsichtlich der möglichen Verschmelzung der Bestimmungen über Soziale Sicherheit und der Bestimmungen über Schutz bei Krankheit, Unfall oder Tod im Zusammenhang mit der Arbeit.

Artikel 34 und 35

In seinen der Dreigliedrigen Sachverständigentagung über den Fischereisektor unterbreiteten Vorschlägen berücksichtigte das Amt den Wortlaut der Bestimmungen über Soziale Sicherheit im Entwurf des konsolidierten Seearbeitsübereinkommens und schlug eine zusätzliche Bestimmung mit folgendem Wortlaut vor: „Die Mitglieder haben sich zu verpflichten, entsprechend den innerstaatlichen Umständen Schritte zu unternehmen, einzeln und durch internationale Zusammenarbeit, um schrittweise einen umfassenden Schutz durch die Soziale Sicherheit für alle Fischer zu erreichen.“

Das Amt hat die vorgeschlagene Bestimmung unter Berücksichtigung der zum Bericht V (1) eingegangenen Stellungnahmen und der auf der Dreigliedrigen Sachverständigentagung über den Fischereisektor geäußerten Auffassungen neu formuliert. Es hat ihn nunmehr in zwei getrennte Artikel aufgeteilt – Artikel 34 und Artikel 35. Diese unterscheiden zwischen dem Schutz durch die Soziale Sicherheit, den die Mitglieder allen Fischern zu gewährleisten haben, die sich gewöhnlich im Gebiet aufhalten (Artikel 34), und dem Schutz durch die Soziale Sicherheit, der Fischern zu gewährleisten ist, die sich gewöhnlich nicht in dem Gebiet aufhalten, aber auf Fischereifahrzeugen arbeiten, die die Flagge des Mitglieds führen (Artikel 35). In beiden Artikeln müßten die Mitglieder sich „verpflichten, entsprechend den innerstaatlichen Umständen Schritte zu unternehmen, um schrittweise einen umfassenden Schutz durch die Soziale Sicherheit für Fischer zu erreichen“. Artikel 35 sieht jedoch vor, daß die Mitglieder für Fischer, die sich gewöhnlich nicht in dem Land aufhalten, einen solchen Schutz „einzeln oder durch internationale Zusammenarbeit, einschließlich durch zwei- und mehrseitige Übereinkünfte über Soziale Sicherheit“ gewährleisten könnten.

Artikel 36

Was den früheren Artikel 28 in Bericht V (1), nunmehr Artikel 36 im Übereinkommensentwurf, angeht, so hat das Amt den Text nach der Einführung der Artikel 34 und 35 umformuliert. Dieser Artikel sollte zusammen mit Artikel 35 gelesen werden.

SCHUTZ BEI KRANKHEIT, UNFALL ODER TOD IM ZUSAMMENHANG
MIT DER ARBEIT*Artikel 37*

In der englischen Fassung dieses Artikels sind zwecks Übereinstimmung mit dem Rest des Übereinkommens die Worte „medical attention“ durch „medical care“ ersetzt worden.

Wie bereits erwähnt, schlugen die Arbeitnehmersachverständigen auf der Dreigliedrigen Sachverständigentagung über den Fischereisektor neue Bestimmungen über die Verpflichtungen der Fischereifahrzeugeigner vor. Über die Vorschläge wurde zwar kein Einvernehmen erzielt, die Tagung beschloß aber, diese und damit zusammenhängende Bestimmungen in ihren Bericht aufzunehmen, damit sie vor der 93. Tagung der IAK behandelt werden.

TEIL VII. EINHALTUNG UND DURCHSETZUNG

Artikel 39

In einer Antwort zum Bericht V (1) wurde eine Klärung des Inhalts und der Methoden einer „dokumentierten periodischen Überprüfung“ verlangt. Das Amt hat sich bemüht, diesem Wunsch zu entsprechen, wobei es sich aber gleichzeitig vor Augen gehalten hat, daß die Anforderungen für größere Fahrzeuge oder Fahrzeuge, die zu internationalen Reisen verwendet werden, sich von denjenigen für kleinere Fahrzeuge unterscheiden können, die nur in heimischen Gewässern eingesetzt werden. Es hat dabei vorgesehen, daß ein „von der zuständigen Stelle ausgestelltes Dokument“ [mitzuführen ist], „in dem angegeben wird, daß das Fahrzeug von der zuständigen Stelle oder in deren Auftrag auf Einhaltung der Bestimmungen dieses Übereinkommens über die Lebens- und Arbeitsbedingungen überprüft worden ist“. Es hat ferner vorgesehen, daß das Dokument für einen begrenzten Zeitraum, vielleicht drei Jahre (wie von Norwegen vorgeschlagen), gültig sein sollte. Schließlich hat es angeregt, daß die Gültigkeitsdauer des Dokuments auf diejenige des Internationalen Fischereifahrzeug-

Sicherheitszeugnisses abgestimmt werden könnte⁸. Letzteres würde zu einer rationelleren Verwendung der Mittel der zuständigen Stelle führen.

Artikel 40

Das Amt hat den früheren Artikel 33 in Bericht V (1), nunmehr Artikel 40 des Übereinkommensentwurfs, umformuliert, um die Möglichkeit vorzusehen, öffentliche Einrichtungen oder andere Organisationen zur Durchführung von Überprüfungen und zur Ausstellung von Dokumenten zu ermächtigen. Dieser neue Wortlaut berücksichtigt die Bestimmungen des Entwurfs des konsolidierten Seeschiffahrtsübereinkommens. Außerdem steht dieses Konzept in Einklang mit der in der Definition des Ausdrucks „Inspektor“ in Artikel 1 Absatz 7 b) des Übereinkommens (Nr. 178) über die Arbeitsaufsicht (Seeleute), 1996, vorgesehenen Befugnisübertragung. In der Praxis würde diese Bestimmung klarstellen, daß solche Organisationen, beispielsweise Klassifizierungsgesellschaften, diese Überprüfungen im Auftrag des Mitglieds durchführen könnten. Obgleich dies nicht ausdrücklich festgestellt wird, würde diese Bestimmung es einem Mitglied auch gestatten, die öffentlichen Einrichtungen oder Organisationen eines anderen Mitglieds, die es als befähigt und unabhängig anerkennt, zur Durchführung von Überprüfungen und zur Ausstellung von Dokumenten in seinem Auftrag zu ermächtigen.

Artikel 41

Der die Durchführung und Durchsetzung betreffende Teil VIII des Übereinkommensentwurfs in Bericht V (1) enthält keine Bestimmung über Beschwerdeverfahren. In seinen dem Dreigliedrigen Sachverständigenausschuß über den Fischereisektor unterbreiteten Vorschlägen wies das Amt darauf hin, daß es die Frage der Beschwerdeverfahren nicht in den Anhang über die Unterkünfte auf Fischereifahrzeugen aufnehmen würde, was mit dem Übereinkommen Nr. 126 und Anhang II des Übereinkommensentwurfs in Bericht V (1) in Einklang gestanden hätte, sondern in den die Einhaltung und Durchsetzung betreffenden Teil. Dies hat es getan und einen neuen Artikel vorgesehen. Der Artikel behandelt Beschwerden sowohl bei Flaggenstaat- als auch bei Hafenstaatbehörden. Absatz 5 wurde eingefügt, um klar zum Ausdruck zu bringen, daß Beschwerden, die sich als „eindeutig unberechtigt“ herausstellen, nicht untersucht werden müßten.

⁸ Siehe das Torremolinos-Protokoll von 1993, Kap. I, Regeln 6 und 7.

TEIL VIII. ÄNDERUNG DER ANHÄNGE I UND III

Artikel 43

Dieser neue Artikel sieht ein stillschweigendes Annahmeverfahren für Änderungen der Anhänge I und III vor. Wie in der Erörterung des Teils V erwähnt wurde, würde dieser Artikel ein kostenwirksameres Mittel zur Abänderung dieser Anhänge vorsehen, damit sie mit den Entwicklungen und Bedürfnissen des Fischereisektors Schritt halten. Die Konferenz wird vielleicht prüfen wollen, ob dieses Änderungsverfahren auf diese beiden Anhänge, nur auf Anhang III oder vielleicht auf alle drei Anhänge des Übereinkommens Anwendung finden sollte.

Kommentar zu dem Entwurf einer Empfehlung betreffend die Arbeit im FischereisektorTEIL 1. VORAUSSETZUNGEN FÜR DIE ARBEIT AN BORD VON
FISCHEREIFAHRZEUGEN

SCHUTZ VON JUGENDLICHEN

Absätze 1 bis 5

Wunschgemäß hatte das Amt Vorschläge für „Zusätzliche Anforderungen für Fahrzeuge mit einer Länge von [...] Metern oder mehr“ für die Absätze 4 und 5 ausgearbeitet. Auf der Dreigliedrigen Sachverständigentagung über den Fischereisektor bestand jedoch im allgemeinen Einvernehmen darüber, daß die beiden neuen Bestimmungen nicht nur für große Fahrzeuge, sondern für alle Fahrzeuge gelten sollten.

ÄRZTLICHE UNTERSUCHUNG

Absätze 6 bis 10

In Anbetracht der neuen Bestimmungen über ärztliche Untersuchungen im Übereinkommensentwurf sind die Bestimmungen, die in dem Empfehlungsentwurf in Bericht V (1) vorgesehen waren, nämlich in Absatz 5, der den Gegenstand des ärztlichen Zeugnisses betraf, und in den Absätzen 7 und 8, die die Gültigkeitsdauer eines ärztlichen Zeugnisses für Jugendliche betrafen, gestrichen worden.

Was Absatz 8 anbelangt, so verweist das Amt auf seine Bemerkungen zu Artikel 11 e) des Übereinkommensentwurfs.

BEFÄHIGUNG UND AUSBILDUNG

Absätze 11 und 12

Wunschgemäß hatte das Amt Vorschläge für „Zusätzliche Anforderungen für Fahrzeuge mit einer Länge von [...] Metern oder mehr“ für Absatz 12 ausgearbeitet. Das Amt verweist auf seine Bemerkungen zu Artikel 14 des Übereinkommensentwurfs.

TEIL II. DIENSTBEDINGUNGEN

DIENSTNACHWEIS

Absatz 13

Der Kommentar des Amtes betrifft nur den englischen Text.

BEZAHLUNG DER FISCHER

Absatz 15

Wunschgemäß hatte das Amt Vorschläge für „Zusätzliche Anforderungen für Fahrzeuge mit einer Länge von [...] Metern oder mehr“ ausgearbeitet, die der Dreigliedrigen Sachverständigentagung über den Fischereisektor vorgelegt wurden. Dieser Wortlaut beruht auf diesen Vorschlägen.

TEIL III. UNTERKUNFT

Absätze 16 bis 32

Dies ist ein neuer Teil. Das Amt verweist auf seine Bemerkungen zu den Unterkunft und Verpflegung betreffenden Teil V des Übereinkommensentwurfs.

TEIL IV. GESUNDHEITSSCHUTZ, MEDIZINISCHE BETREUUNG UND
SOZIALE SICHERHEIT*Absatz 37*

Wunschgemäß hatte das Amt Vorschläge für „Zusätzliche Anforderungen für Fahrzeuge mit einer Länge von [...] Metern oder mehr“ ausgearbeitet, die der Dreigliedrigen Sachverständigentagung über den Fischereisektor vorgelegt wurden. Absatz 37 beruht auf diesen Vorschlägen.

ARBEITSSCHUTZ

Absätze 38 bis 47

Wunschgemäß hatte das Amt Vorschläge für „Zusätzliche Anforderungen für Fahrzeuge mit einer Länge von [...] Metern oder mehr“ ausgearbeitet, die der Dreigliedrigen Sachverständigentagung über den Fischereisektor vorgelegt wurden. Auf der Tagung wiesen etliche Sachverständige darauf hin, daß solche Bestimmungen für alle Fahrzeuge gelten könnten. Aus diesem Grund hat das Amt die den Arbeitsschutz betreffenden Absätze in dem Empfehlungsentwurf entsprechend neu geordnet und diese Leitlinien auf alle Fahrzeuge erstreckt. Es hat in Absatz 2 zusätzliche Orientierungen zu den in Artikel 31 e) des Übereinkommensentwurfs erwähnten gemeinsamen Ausschüssen und in Absatz 46 einen Verweis auf den *FAO/IAO/IMO-Sicherheitscode für Fischer und Fischerfahrzeuge*, Teil A, Sicherheits- und Gesundheitspraktiken für Schiffsführer und Besatzungen, aufgenommen.

SOZIALE SICHERHEIT

Absätze 48 und 49

Das Amt hat die Absätze 48 und 49 geändert, um Änderungen in den Artikeln 33-36 des Übereinkommensentwurfs Rechnung zu tragen.

Absatz 50

Das Amt hat das Wort „Antragsteller“ durch „geschützten Person“ ersetzt.

In Anbetracht der Änderungen und Zusätze in den die Soziale Sicherheit betreffenden Artikeln des Übereinkommensentwurfs ist der ursprüngliche Absatz 29 des Empfehlungsentwurfs in Bericht V(1) gestrichen worden.

TEIL V. SONSTIGE BESTIMMUNGEN

Absatz 51

Der Ausdruck „ausschließliche Wirtschaftszone“ wird weder im Übereinkommensentwurf noch im Empfehlungsentwurf definiert. Das Amt beabsichtigt, daß die in Artikel 55 des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen enthaltene Definition der ausschließlichen Wirtschaftszone gelten würde.

ANHANG

Bericht der dreigliedrigen Sachverständigentagung über den Fischereisektor