

Bericht I (1A)

Annahme einer Urkunde zur Konsolidierung der Seearbeitsnormen

ISBN 92-2-717915-1 (print)

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. Auf Anfrage (pubvente@ilo.org) sind kostenlos Kataloge oder Verzeichnisse neuer Veröffentlichungen erhältlich.

Siehe auch unsere Website: www.ilo.org/publns.

Inhaltsverzeichnis

	<i>Page</i>
Teil I	1
Einleitung	1
Überblick über die Vorgeschichte des vorgeschlagenen konsolidierten Seearbeitsübereinkommens und seine voraussichtlichen Auswirkungen	1
Teil II	11
Kommentar.....	11
Erörterung des Übereinkommens	11
Anhänge	
A. Bericht über die Arbeit der Redaktionsgruppe der PTMC.....	73
B. Verzeichnis der Ratifikationen der Seearbeitsübereinkommen.	82
C. Handelsflotten der Welt nach dem Land der Eintragung, 2004	87
D. Gutachten des Rechtsberaters zum Verhältnis zwischen Teil A und Teil B des Codes	90
E. Vereinfachtes Änderungsverfahren nach Artikel XV.....	91
F. Aufnahme der Angelegenheit Anwerbungs- und Arbeitsvermittlungsdienste in die Anhänge A5-I und A5-III	92

Teil I

Einleitung

Überblick über die Vorgeschichte des vorgeschlagenen konsolidierten Seearbeitsübereinkommens und seine voraussichtlichen Auswirkungen

1. Auf seiner 286. Tagung (März 2004) beschloß der Verwaltungsrat des Internationalen Arbeitsamtes, die Annahme einer Urkunde zur Konsolidierung der Seearbeitsnormen in die Tagesordnung einer Seeschiffahrtstagung der Internationalen Arbeitskonferenz aufzunehmen. Der Verwaltungsrat beschloß ferner, daß diese Frage nach dem Verfahren der einmaligen Beratung gemäß Artikel 38 der Geschäftsordnung der Konferenz behandelt wird und daß der Seeschiffahrtstagung eine Vorbereitende Technische Seeschiffahrtskonferenz vorausgehen würde. Auf seiner 292. Tagung (März 2005) beschloß der Verwaltungsrat, daß diese Seeschiffahrtstagung vom 7. bis 23. Februar 2006 in Genf stattfinden soll.

Die bisher durchgeführten Vorbereitungsarbeiten

2. Die vom Verwaltungsrat ins Auge gefaßte Urkunde, das vorgeschlagene konsolidierte Seearbeitsübereinkommen, ist seit mehreren Jahren Gegenstand von Diskussionen. Man könnte sagen, daß seine Anfänge auf die Entschliebung über die Überprüfung der einschlägigen Seeschiffahrtsurkunden der IAO zurückgehen, die im Januar 2001 vom Paritätischen Seeschiffahrtsausschuß (JMC) einstimmig angenommen wurde. Diese Entschliebung ist bekannt als das „Genfer Abkommen“ zwischen den Vertretern der Reeder und der Seeleute, aus denen sich der JMC unter einem regierungsseitigen Vorsitzenden und unter Beteiligung eines Arbeitgeber- und eines Arbeitnehmervertreters aus dem Verwaltungsrat zusammensetzt. Diese Vertreter hatten ernste Besorgnisse über die Situation der bestehenden Seeschiffahrtsnormen geäußert und acht „bevorzugte Lösungen“ vorgeschlagen, um ihren Besorgnissen Rechnung zu tragen¹. Der JMC empfahl dem Verwaltungsrat die Einberufung einer Seeschiffahrtstagung der Konferenz im Jahr 2005 (die aus Haushaltsgründen bis Anfang 2006 aufgeschoben worden ist) zur Annahme einer einzigen Urkunde, in der möglichst viele der vorhandenen Seeschiffahrtsnormen der IAO konsolidiert werden. Auf Empfehlung des JMC setzte der Verwaltungsrat auf seiner 280. Tagung (März 2001) eine Hocharangige dreigliedrige Arbeitsgruppe (HLTWG) für Seearbeitsnormen ein, um bei der Ausarbeitung einer solchen Urkunde zu helfen.

¹ IAA: *Final Report*, Hocharangige dreigliedrige Arbeitsgruppe für Seearbeitsnormen, TWGMLS/ 2001/10 (Genf, 2001), Abs. 48 und Anhang, S. 26, 27; IAA: Briefing for discussion at the High-level Tripartite Working Group on Maritime Labour Standards, TWGMLS/2001/10 (Genf, 2001), Abs. 3.23.

3. Auf der ersten Tagung der HLTWG im Dezember 2001 äußerten die Regierungsvertreter volle Unterstützung für die acht Punkte, die als die bevorzugten Lösungen der Reeder- und Seeleutevertreter vorgeschlagen worden waren. Diese Tagung war die erste im Rahmen eines sehr intensiven und umfassenden Konsultationsprozesses. Zwischen 2001 und 2004 fanden vier einwöchige Tagungen der HLTWG zur Prüfung früherer Entwürfe des vorgesehenen Übereinkommens statt². Diese Tagungen stießen seitens der Mitglieder auf erhebliches Interesse, wobei die vierte Tagung im Januar 2004 126 Teilnehmer verzeichnete, darunter 45 Regierungsdelegationen. Außerdem fanden während dieses Zeitraums zwei einwöchige Tagungen einer fast ebenso großen Untergruppe der HLTWG statt, um den Text und Vorschläge zu erörtern. Dieser Konsultationsprozeß wurde durch konkrete, den Regierungen und den Reeder- und Seeleutevertretern gebotene Gelegenheiten ergänzt, schriftliche Stellungnahmen zu den verschiedenen Entwürfen einzureichen, die vom Amt berücksichtigt wurden, unter Anleitung des Vorstands der HLTWG.

4. Das Ergebnis des Konsultationsprozesses war ein empfohlener Entwurf für ein Übereinkommen über Seearbeitsnormen, der in Absatz 1, Teil I, Einleitung, erwähnten Vorbereitenden Technischen Seeschiffahrtskonferenz (PTMC) vorgelegt wurde. Die PTMC fand vom 13. bis 24. September 2004 statt. Sie stieß ebenfalls auf erhebliches Interesse seitens der Mitglieder, da 551 Delegierte aus 88 Ländern daran teilnahmen. Die PTMC setzte drei technische Ausschüsse ein³, die sich mit Unterstützung eines Redaktionsausschusses darum bemühen sollten, Einvernehmen über Text (als „Klammer-Text“ bezeichnet) zu erzielen, der entweder umstritten war oder lediglich einer Erörterung und eines Beschlusses bedurfte. Die übrigen mehr als 100 Seiten umfassenden Bestimmungen wurden als reifer Text angesehen und sollten im Rahmen des traditionellen Abänderungsverfahrens erörtert werden. Trotz ausgedehnter Sitzungen während der PTMC war es nicht möglich, die Änderungsvorschläge zu behandeln, die vorgelegt worden waren, und in etlichen Bereichen des Übereinkommens war am Ende der PTMC noch keine Lösung gefunden worden. Da die PTMC nicht imstande war, ihre Arbeit abzuschließen, nahm sie diejenigen Bestimmungen des vorgeschlagenen Übereinkommens an, über die Einvernehmen erzielt worden war⁴, und traf in einer Reihe von Entschlüssen⁵ Vorkehrungen für weitere vorbereitende Arbeiten, die vor der Internationalen Arbeitskonferenz durchgeführt werden sollten.

5. Hinsichtlich der Änderungsanträge, die vorgelegt, aber aus zeitlichen Gründen nicht behandelt worden waren, sah eine der Entschlüssen der PTMC u.a. folgendes vor:

Bittet den Verwaltungsrat, das Amt anzuweisen, alle der PTMC vorgelegten zulässigen Änderungsanträge zu prüfen und ein mit erläuternden Anmerkungen versehenes Kompendium auszuarbeiten;

² Erste Tagung: IAA: *Final Report*, Hochrangige dreigliedrige Arbeitsgruppe für Seearbeitsnormen, TWGMLS/2001/10 (Genf, 2001); zweite Tagung: IAA: *Final Report*, Hochrangige dreigliedrige Arbeitsgruppe für Seearbeitsnormen, TWGMLS/2002/13 (Genf, 2002); dritte Tagung: IAA: *Final Report*, Hochrangige dreigliedrige Arbeitsgruppe für Seearbeitsnormen, TWGMLS/2003/10 (Genf, 2003); vierte Tagung: IAA: *Final Report*, Hochrangige dreigliedrige Arbeitsgruppe für Seearbeitsnormen, TWGMLS/2004/19 (Nantes, 2004). Diese und andere Berichte und Papiere im Zusammenhang mit dem Konsolidierungsprozeß sind zugänglich unter: <http://www.ilo.org/public/english/dialogue/sector/sectors/mariti/consol.htm>

³ IAA: *Record of proceedings*, Nr. 4 (Rev.), Nr. 5 (Rev.) und Nr. 6 (Rev.), Vorbereitende Technische Seeschiffahrtskonferenz, Genf, 13.-24. Sept. 2004. Dem Ausschuß Nr. 1 wurden die Präambel, die Artikel, die Erläuternden Anmerkungen und Titel 5 (einschließlich der Anhänge) zugewiesen, dem Ausschuß Nr. 2 die Titel 1 bis 3 und dem Ausschuß Nr. 3 der Titel 4.

⁴ IAA: *Record of proceedings*, Nr. 10, Vorbereitende Technische Seeschiffahrtskonferenz, Genf, 13.-24. Sept. 2004, S. 10. Der Text des Übereinkommens, der angenommen wurde, findet sich in *Record of proceedings*, Nr. 7 (Rev.).

⁵ IAA: *Record of proceedings*, Nr. 10, a.a.O., S. 20-23.

Setzt eine dreigliedrige Arbeitsgruppe ein, die sich aus dem Vorstand der PTMC zusammensetzt und die den Regierungen aller Mitgliedstaaten und von den internationalen Verbänden der Reeder und der Seeleute bezeichneten Vertretern offenstehen wird, mit der Aufgabe, das vom Amt ausgearbeitete Kompendium zu prüfen; die Arbeitsgruppe hat dem Amt jeden Änderungsantrag oder jede Gruppe von Änderungsanträgen zu übermitteln, über die dreigliedriges Einvernehmen besteht, zur Aufnahme in den vom Amt für die Seeschiffahrtstagung der Konferenz gemäß Artikel 38 Absatz 4 b) der Geschäftsordnung der Konferenz auszuarbeitenden Bericht; ...⁶

6. Mit derselben EntschlieÙung setzte die PTMC auch „einen dreigliedrigen RedaktionsausschuÙ bestehend aus einem Regierungsvertreter, einem Vertreter der Reeder und einem Vertreter der Seeleute ein mit der Aufgabe, den Wortlaut des von der PTMC angenommenen Urkundenentwurfs sowie die Übereinstimmung zwischen der englischen und französischen Fassung des Textes entsprechend dem Auftrag der nach der Geschäftsordnung der Allgemeinen Konferenz eingesetzten Redaktionsausschüsse zu prüfen“. Ein Bericht über die Arbeit der Redaktionsgruppe der PTMC findet sich in Anhang A dieses Berichts.

7. In bezug auf die Behandlung der ungelösten Fragen des vorgeschlagenen Übereinkommenstextes bat die PTMC den Verwaltungsrat, das Amt anzuweisen:

- a) eine dem Amt keine unmittelbaren Kosten verursachende Tagung einzuberufen, die den Regierungen aller Mitgliedstaaten und von den internationalen Verbänden der Reeder und der Seeleute bezeichneten Vertretern offenstehen wird, zu dem Zweck, dem Amt Rat hinsichtlich eines allgemein annehmbaren Wortlauts für die zuvor eingeklammerten Bestimmungen zu erteilen, über die kein Einvernehmen erzielt worden ist;
- b) den Teilnehmern vor der Tagung Informationen über den wesentlichen Inhalt der betreffenden Bestimmungen an die Hand zu geben, zusammen mit den erforderlichen Erläuterungen zu den Zwecken und Hintergründen einer jeden solchen Bestimmung;
- c) den Regierungen aller Mitgliedstaaten sowie den internationalen Verbänden der Reeder und der Seeleute alle neuen Wortlaute, über die dreigliedriges Einvernehmen erzielt wird, zusammen mit den erforderlichen Erläuterungen zur Stellungnahme zu übermitteln;
- d) in den Bericht, den es für die Seeschiffahrtstagung der Allgemeinen Konferenz gemäß Artikel 38 Absatz 4 b) der Geschäftsordnung der Konferenz auszuarbeiten hat, eine Darlegung aller neuen Wortlaute, auf die Bezug genommen wird, aufzunehmen, nebst einer Zusammenfassung der ihm übermittelten Auffassungen der Mitgliedsgruppen⁷.

8. Die Wünsche und Maßnahmen der PTMC wurden vom Verwaltungsrat auf seiner 291. Tagung (November 2004) gebilligt. Eine dreigliedrige Interimstagung zu den Folgemaßnahmen im Anschluß an die Vorbereitende Technische Seeschiffahrtskonferenz fand vom 21. bis 27. April 2005 statt. An ihr nahmen 171 Regierungsvertreter aus 69 Ländern, 44 Reedervertreter und 34 Seeleutevertreter sowie Sachverständige von internationalen Organisationen teil, darunter das Sekretariat der Pariser Vereinbarung über die Hafenstaatkontrolle. Diese Interimstagung, die durchweg als Volltagung zusammentrat, behan-

⁶ IAA: *Record of proceedings*, Nr. 10, a.a.O., S. 20.

⁷ IAA: *Record of proceedings*, Nr. 10, a.a.O., S. 21.

delte zwei vom Amt in Befolgung der PTMC-Entschlüssen ausarbeitete Vorlagen⁸. Die Interimstagung behandelte sämtliche der PTMC unterbreitete Änderungsvorschläge und ermittelte gemäß den in den Absätzen 5) und 6), Teil I, Einleitung, erwähnten Entschlüssen diejenigen, über die dreigliedriges Einvernehmen erzielt worden war⁹. Es war ihr auch möglich, Rat zu einem allgemein annehmbaren Wortlaut für alle Bestimmungen zu erteilen, über die die PTMC kein Einvernehmen erzielen konnte, abgesehen von einigen wenigen Bestimmungen (wie diejenigen, die die Voraussetzungen für das Inkrafttreten betreffen), deren Behandlung ihres Erachtens am besten der Internationalen Arbeitskonferenz überlassen bleiben sollte. Gemäß der einschlägigen Entschlüsselung wurde den Regierungen aller Mitgliedstaaten sowie den internationalen Verbänden der Reeder und der Seeleute auch der vereinbarte Wortlaut der zuvor strittigen Bestimmungen zur Stellungnahme übermittelt. Eine Zusammenfassung der dem Amt übermittelten Auffassungen der Mitgliedsgruppen zu jeder dieser Bestimmungen findet sich in der einschlägigen Anmerkung in dem Abschnitt „Ausführliche Erörterung“ in Teil II dieses Berichts.

9. Gemäß Artikel 39bis der Geschäftsordnung der Konferenz hat das Amt auch die Vereinten Nationen, die Internationale Seeschiffahrtsorganisation (IMO), die Weltgesundheitsorganisation (WHO) und die Welthandelsorganisation (WTO) zu Bestimmungen des vorgeschlagenen Übereinkommens konsultiert, die sich auf die Tätigkeiten dieser Organisationen auswirken könnten.

10. Das in einem gesonderten Band dieses Berichts (Bericht I (1B)) enthaltene vorgeschlagene konsolidierte Seearbeitsübereinkommen, das der Internationalen Arbeitskonferenz vorzulegen ist, ist vom Amt gemäß Artikel 38 Absatz 4 b) der Geschäftsordnung der Konferenz auf der Grundlage des von der PTMC angenommenen Übereinkommensentwurfs ausgearbeitet worden, vervollständigt durch die Bestimmungen, über die auf der Interimstagung gemäß den Entschlüssen der PTMC dreigliedriges Einvernehmen erzielt wurde. Im verbleibenden Teil dieser Einleitung (Teil I) wird die Vorgeschichte des neuen Übereinkommens dargelegt und seine erwartete Auswirkung umrissen. Teil II des vorliegenden Berichts I (1A), der darauf folgt, enthält einen Kommentar zu den verschiedenen Bestimmungen des vorgeschlagenen konsolidierten Seearbeitsübereinkommens, das in Bericht I (1B) vorgelegt wird.

Die Vorgeschichte des neuen Übereinkommens

11. Die IAO hat seit 1920 40 Seearbeitsübereinkommen und 29 Seearbeitsempfehlungen angenommen, die ein breites Spektrum von Fragen abdecken, darunter Anwerbung und Arbeitsvermittlung, Mindestalter, Arbeitszeit, Sicherheit, Gesundheit und Wohlfahrt, Arbeitsaufsicht und Soziale Sicherheit. Im Anschluß an die Schlußfolgerungen der Arbeitsgruppe des Verwaltungsrats für die Politik zur Neufassung von Normen, die die vor 1985 angenommenen Normen prüfte, wurden 26 Seearbeitsübereinkommen, ein Protokoll und 18 Empfehlungen als ausreichend aktuell und als für die Seeschifffahrt relevant eingestuft¹⁰. Dieses Normenwerk stellt eine beträchtliche Errungenschaft zum Schutz der

⁸ IAA: *Unresolved issues for the draft consolidated maritime labour Convention, 2006*, und *Compendium of proposed amendments to the draft consolidated maritime labour Convention, 2006*, Berichte der Dreigliedrigen Interimstagung zu den Folgemaßnahmen im Anschluß an die Vorbereitende Technische Seeschiffahrtskonferenz (Genf, 2005), PTMC/2005/1 bzw. PTMC/2005/2.

⁹ IAA: *Report of the discussion*, Dreigliedrige Interimstagung zu den Folgemaßnahmen im Anschluß an die Vorbereitende Technische Seeschiffahrtskonferenz, Genf, 21.-27. Apr. 2005, PTMC/2005/23. Der Tagungsbericht wurde allen Mitgliedern zugestellt.

¹⁰ IAA: *Reports of the Committee on Legal Issues and International Labour Standards: Second report: International labour standards and human rights*, Verwaltungsrat, 273. und 274. Tagung, Genf, Nov. 1998 und (Forts.)

betreffenden Arbeitnehmer und für die Seeschifffahrt als Ganzes dar. Jedes dieser 26 Übereinkommen behält seinen inneren Wert. Einige von ihnen weisen sehr neuartige Merkmale auf, insbesondere das Übereinkommen (Nr. 147) über die Handelsschifffahrt (Mindestnormen), 1976, das im Einklang mit dem globalisierten Charakter des Seeschifffahrtssektor allen Ländern die Verantwortung für Schiffe auferlegt, die ihre Flagge führen oder ihrer territorialen Zuständigkeit unterliegen. Ein anderes Beispiel ist die Empfehlung (Nr. 187) (und ihre Vorgängerin) betreffend die Heuern und die Arbeitszeit der Seeleute und die Besatzungsstärke der Schiffe, 1996, die ein Verfahren für internationale Kollektivverhandlungen über die Mindestgrundheuer für Vollmatrosen enthält.

12. Durch die von den Vertretern der Reeder und der Seeleute im Januar 2001 geäußerten ernststen Besorgnisse (Teil I, Einleitung, Absatz 2) wurde die Gültigkeit der vorhandenen Seearbeitsübereinkommen nicht in Frage gestellt. Sie sind als umfassende und angemessene internationale Rechtsnormen anerkannt worden. Bemängelt wurde in erster Linie, daß diese internationalen Normen immer noch keine ausreichenden Auswirkungen „vor Ort“ auf die Arbeits- und Lebensbedingungen der Seeleute hätten. Die einschlägigen Übereinkommen, von denen viele eine einzige Frage behandeln, sind unterschiedlich ratifiziert worden und werden noch unterschiedlicher durchgeführt und durchgesetzt. Neben dem Mangel an angemessenen Arbeitsbedingungen für viele Seeleute ergab sich daraus auch eine potentielle wirtschaftliche Benachteiligung und Unfairneß für Reeder und Regierungen, die sich für angemessene Arbeitsbedingungen für Seeleute einsetzen. Eines der Probleme, die der Ratifikation entgegenstehen, ist die übermäßige Detailfülle mancher Übereinkommen, die für bestimmte Länder, die an ihrer Ratifikation interessiert sind, eine Hürde errichtet, obgleich das Schutzniveau in den erfaßten Bereichen in den betreffenden Ländern durchaus mindestens so hoch sein kann wie das, welches in den einschlägigen Übereinkommen vorgeschrieben wird. Überdies sehen die Übereinkommen keine rechtlichen Mechanismen vor, die rasche Änderungen ihrer Normen ermöglichen, um mit den Entwicklungen in der Schifffahrt Schritt zu halten; selbst Änderungen geringfügiger technischer Einzelheiten erfordern die Anwendung kostspieliger Änderungsverfahren, bedürfen einer umfassenden Behandlung auf einer Seeschifffahrtstagung der Internationalen Arbeitskonferenz und brauchen mehrere Jahre, bis sie für eine erhebliche Anzahl von IAO-Mitgliedern in Kraft treten. Schließlich sind die Normen oft schwer verständlich, da sie in komplizierten, nicht aufeinander abgestimmten und sich überschneidenden Bestimmungen enthalten sind. Die zahlreichen, aber bruchstückhaften und ungleichen Seeschifffahrtsübereinkommen der IAO haben trotz der anhaltenden Gültigkeit ihres materiellen Inhalts zur Zeit erheblich geringeren Einfluß als andere umfassend ratifizierte Übereinkommen im Seeschifffahrtssektor, die die Sicherheit auf See und den Schutz der Meeresumwelt behandeln.

Die beabsichtigte Auswirkung des neuen Übereinkommens

13. Das neue Übereinkommen, das vorgeschlagene konsolidierte Seearbeitsübereinkommen, ist als ein globales Instrument konzipiert worden, das als die „vierte Säule“ des internationalen Regelungssystems für eine hohen Anforderungen genügende Schifffahrt bezeichnet wird und das die Schlüsselübereinkommen der IMO ergänzen soll: Das Internationale Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS), 1974, in der geänderten Fassung, das Internationale Übereinkommen über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten

März 1999, GB.273/8/2 und GB.274/10/2; IAA: *Report of the Working Party on Policy regarding the Revision of Standards*, Verwaltungsrat 273. und 274. Tagung, Genf, Nov. 1998 und März 1999, GB.273/LILS/4 (Rev. 1) und GB.274/LILS/4 (Rev. 1).

(STCW), 1978, in der geänderten Fassung und das Internationale Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (MARPOL), 73/78. Es wird eine umfassende Reihe von globalen Normen auf der Grundlage derjenigen enthalten, die in vorhandenen Seearbeitsurkunden vorgesehen sind. Ein solches Normenwerk wird zwangsläufig zur Erzielung angemessener Beschäftigungs- und Sozialbedingungen in der Seeschifffahrt weltweit beitragen. Dieses ehrgeizige Ziel wird durch die frühzeitige Ratifizierung des Übereinkommens durch eine Mehrheit von Staaten erreicht werden, die im Seeschifffahrtssektor aktiv sind.

14. Die Erwartung, daß das Übereinkommen von einer ausreichenden Zahl von Ländern ratifiziert wird, um zu einem wirklich globalen Instrument zu werden, ist aus drei Gründen realistisch. Erstens war für die vorbereitenden Arbeiten eine außergewöhnliche dreigliedrige Dynamik kennzeichnend: Infolgedessen wird von den Reeder- und Seeleutvertretern anerkannt, daß die neue Urkunde eine wirksame Antwort auf ihre ernststen Besorgnisse hinsichtlich der Relevanz der vorhandenen Seeschifffahrtsnormen (trotz der inneren Werte dieser Normen) darstellt; darüber hinaus „gehört“ diese Urkunde in einem gewissen Sinne bereits den Regierungen, die sie ratifizieren sollen. Es wird sich dabei um ein dreigliedriges Werk mit maßgeblichen Beiträgen der Regierungen handeln: Der Anstoß ging ursprünglich von dem Genfer Abkommen der Reeder und der Seeleute im Januar 2001 aus (Teil I, Einleitung, Absatz 2); von der ersten Tagung der HLTWG an übernahmen jedoch Regierungsvertreter in unerwartet hoher Zahl eine Führungsrolle, und viele Bestimmungen oder Konzepte in dem Text des Übereinkommens können ihnen zugeschrieben werden. Zweitens sind infolge dieser dreigliedrigen Orientierungshilfe unter tatkräftiger Mitwirkung der Regierungen die materiellen Bestimmungen des Übereinkommens so gestaltet, daß sie die in vorhandenen Übereinkommen vorgesehenen Rechte der Seeleute schützen, aber in einer Art und Weise, die die Bestimmungen für alle Regierungen und Reeder akzeptabel machen würden, die sich für die Gewährleistung angemessener Arbeitsbedingungen für Seeleute einsetzen. Dies wird in dem Kommentar in Teil II erläutert. Drittens sollte das Übereinkommen zu gleichen Startbedingungen mit einem Zertifizierungssystem führen, das klare Anreize zur Ratifizierung bietet: Die Reeder von Ländern, die die Rechte der Seeleute bereits in Übereinstimmung mit vorhandenen Übereinkommen schützen, haben nämlich möglicherweise keine oder nur wenige zusätzliche materielle Verpflichtungen aufgrund des neuen Übereinkommens. Dementsprechend wird ihren Schiffen ein Zeugnis zugute kommen, das es ihnen ermöglicht, Verzögerungen aufgrund detaillierter Hafenstaatinspektionen im Normalfall zu vermeiden. Infolge des in Absatz 15 von Teil I, Einleitung, erwähnten Grundsatzes der nicht günstigeren Behandlung, der auch in dem Übereinkommen enthalten ist, werden sie auch einen gewissen Schutz vor unlauterem Wettbewerb durch unternormige Schiffe genießen. Wegen dieses Grundsatzes (der in den IMO-Übereinkommen schon fest verankert ist) werden viele Länder, die derzeit von Schiffen unter ihrer Flagge die Einhaltung der bestehenden Seearbeitsnormen nicht verlangen, vielleicht zu dem Schluß kommen, daß es in ihrem Interesse liegt, dies zu tun und dem Übereinkommen beizutreten, um von dem Zertifizierungssystem zu profitieren.

15. Die rechtlichen Verpflichtungen aus dem Übereinkommen werden nur im Fall von Seeleuten auf Schiffen unter der Flagge von Mitgliedstaaten wirksam sein, für die das Übereinkommen nach der Ratifizierung in Kraft getreten ist. Wegen des Grundsatzes der nicht günstigeren Behandlung können jedoch die Behörden von Ländern, die das Übereinkommen ratifiziert haben, verlangen, daß alle Schiffe, die ihre Häfen anlaufen, viele der Normen des Übereinkommens einhalten, unabhängig davon, ob das Land, dessen Flagge die Schiffe führen, durch das Übereinkommen gebunden ist oder nicht. Die meisten im internationalen Verkehr eingesetzte Schiffe werden daher die Anforderungen dieses Über-

einkommens nicht ignorieren können. Dies bedeutet, daß die Kenntnis der Normen des Übereinkommens für alle Seeleute zu einem unerläßlichen Wissen werden wird. Alle Betroffenen – Regierungen, Sozialpartner und auch Ausbildungsinstitutionen – werden dafür verantwortlich sein, den Seeleuten die Bestimmungen des Übereinkommens bewußt zu machen. Die Seeleute sollten infolgedessen sich ihrer Rechte stärker bewußt werden aufgrund der Förderung eines einzigen Übereinkommens, das sämtliche Angelegenheiten im Zusammenhang mit menschenwürdiger Arbeit behandelt und das, soweit dies bei einem Rechtsinstrument möglich ist, in „einfacher Sprache“ abgefaßt worden ist, so daß sein Inhalt für diejenigen, die am meisten davon betroffen sind, besser verständlich ist.

16. In vielen Ländern wird die unverzügliche Ratifizierung erleichtert werden, wenn in der Schifffahrtsindustrie ein reger sozialer Dialog geführt wird. In anderen Ländern könnten die Ratifikationsverfahren durchaus die Möglichkeit bieten, den sozialen Dialog auf innerstaatlicher Ebene zu verbessern, da die Regierung Beratungen mit den Sozialpartnern durchführen müßte, um das Übereinkommen ordnungsgemäß anzuwenden. Damit würde sich auch für die Sozialpartner eine Gelegenheit ergeben, sich zusammenzufinden, um an dem entsprechenden Konsultationsprozeß voll mitzuwirken. Dies könnte sich auch positiv auf die Beteiligung nationaler Reeder- und Seeleuteverbände am internationalen sozialen Dialog auswirken – beispielsweise durch die Mitgliedschaft in internationalen Bündnissen und verstärktes Interesse an den Diskussionen des vom Verwaltungsrat einzusetzenden dreigliedrigen Sonderausschusses, auf den in Absatz 20 von Teil I, Einleitung, eingegangen wird. Diesem Ausschuß weist das Übereinkommen (Artikel VII) eine beratende Rolle zu in Fällen, in denen repräsentative Reeder- oder Seeleuteverbände in einem ratifizierenden Land noch nicht bestehen. Das Übereinkommen sollte sich daher auf allen Ebenen positiv auf den sozialen Dialog auswirken.

17. Das konsolidierte Seearbeitsübereinkommen wird eine starke Durchsetzungskomponente aufweisen. Die größte Stärke der Internationalen Arbeitsorganisation im Rahmen der Durchführung internationaler Arbeitsübereinkommen ist zweifellos ihr Aufsichtssystem, das die erforderlichen institutionellen Garantien und die erforderliche Autorität mit sich bringt und eine bedeutende dreigliedrige Komponente aufweist. Das Übereinkommen wird für ein ständiges „Einhaltungsbewußtsein“ auf jeder Stufe von den nationalen Schutzsystemen bis hin zu dem internationalen System sorgen. Angefangen mit den einzelnen Seeleuten, die – gemäß dem Übereinkommen – über ihre Rechte und über die ihnen im Fall einer behaupteten Nichterfüllung der Anforderungen des Übereinkommens zur Verfügung stehenden Abhilfemaßnahmen ordnungsgemäß informiert werden müssen, und deren Recht, sowohl an Bord als auch an Land Beschwerden einzureichen, im Übereinkommen anerkannt werden wird. Es geht weiter mit den Reedern, die verpflichtet sein werden, Pläne auszuarbeiten und durchzuführen, um sicherzustellen, daß die anwendbaren innerstaatlichen Rechtsvorschriften oder sonstigen Maßnahmen zur Durchführung des Übereinkommens tatsächlich eingehalten werden. Die Kapitäne der betreffenden Schiffe werden dann dafür verantwortlich sein, die von den Reedern festgelegten Pläne durchzuführen und entsprechende Unterlagen als Nachweis für die Erfüllung der Anforderungen des Übereinkommens zu führen. Im Rahmen ihrer aktualisierten Verantwortlichkeiten für die Überprüfung von Schiffen werden die Flaggenstaaten die Pläne der Reeder prüfen und sich vergewissern und bescheinigen, daß sie tatsächlich vorhanden sind und durchgeführt werden. Sie werden auch regelmäßige qualitative Beurteilungen der Wirksamkeit ihrer nationalen Einhaltungssysteme durchführen müssen, und ihre Berichte an die IAO gemäß Artikel 22 der Verfassung werden Informationen über ihre Überprüfungs- und Zertifizierungssysteme, einschließlich ihrer Methoden der qualitativen Beurteilung, enthalten müssen. Dieses allgemeine Überprüfungssystem im Flaggenstaat (das auf dem IAO-Übereinkommen Nr. 178 beruht) wird durch Verfahren ergänzt werden, die in Ländern zu

befolgen sind, die auch eine oder sogar eine Hauptquelle des Angebots an Seeleuten weltweit sind; diese Länder werden ebenfalls gemäß Artikel 22 der Verfassung der IAO Bericht erstatten. Das System wird außerdem durch freiwillige Maßnahmen für Überprüfungen in ausländischen Häfen (Hafenstaatkontrolle) verstärkt werden. Er wird eine internationale Datenbank entwickelt werden, die sich auf zwischen den Hafenstaaten ausgetauschte oder von ihnen der IAO übermittelte Berichte sowie auf die Unterlagen über Beschwerden von Seeleuten und anderen beteiligten Parteien im Rahmen der Verfahren des Übereinkommen stützen wird.

18. In diesem Durchsetzungssystem wird das Übereinkommen besondere und positive Auswirkungen für die Seearbeitsinspektoren haben. Erstens wird weltweit eine gewisse Einheitlichkeit bestehen. Gegenüber der derzeitigen Situation, die dadurch gekennzeichnet ist, daß die Mitgliedstaaten nach Belieben die Seearbeitsübereinkommen auswählen können, die sie ratifizieren und anwenden wollen, wird die neue Situation viel einfacher und für alle klarer sein. Es wird einen elementaren Bezugspunkt – das Übereinkommen – für die Überprüfung von Schiffen durch den Flaggenstaat geben. Dies wird durch detailliertere praktische Anleitungen für die Inspektoren ergänzt werden, die von der IAO in naher Zukunft ausgearbeitet werden. Viele Staaten werden wahrscheinlich einige ihrer Verantwortlichkeiten für die Überprüfung und Zertifizierung von Schiffen an „anerkannte Organisationen“ übertragen, soweit dies durch das Übereinkommen gestattet ist. Der Ausbildung der Inspektoren wird im Rahmen des Übereinkommens besondere Bedeutung zukommen. Ausbildung und andere durchführungsbezogene Unterstützung durch Vorkehrungen der technischen Zusammenarbeit wird verfügbar sein, insbesondere für Länder, deren maritimes Arbeitsaufsichtssystem ungenügend entwickelt ist.

19. Der Erfolg des Übereinkommens, soweit er an der globalen Anwendbarkeit der Normen gemessen wird, kann ohne weiteres von der Wirksamkeit oder wahrgenommenen Wirksamkeit des freiwilligen Überprüfungssystems der Hafenstaaten abhängen. Die praktischen Anleitungen und die Ausbildung, die in Absatz 18 von Teil I, Einleitung, erwähnt werden, werden im Hinblick auf die Unterstützung der zuständigen Stellen bei der Entwicklung einer Überprüfungspolitik besonders wichtig sein. Sie werden den ermächtigten Bediensteten, die Hafenstaatüberprüfungen durchführen, konkrete Beispiele und Informationen an die Hand geben, die sie in die Lage versetzen werden, das gesamte Spektrum der Arbeitsfragen zu behandeln, von denen einige mit qualitativen Aspekten verbunden sind. Es werden große Ausbildungsanstrengungen unternommen werden in Zusammenarbeit mit anderen beteiligten Sachverständigengremien wie den Sekretariaten der regionalen Hafenstaatkontroll-Vereinbarungen und der IMO, im Verein mit verstärkten Kontakten mit den Hafenstaatkontrollbediensteten in anderen Ländern und voller Nutzung des Informationsaustauschs, der durch das neue Übereinkommen gefördert werden wird. Ziel wird es sein sicherzustellen, daß die Hafenstaatbediensteten über die Mittel verfügen, um sich auf Verlangen zuversichtlich und einheitlich davon überzeugen zu können, daß die Arbeits- und Lebensbedingungen der Seeleute dem Übereinkommen entsprechen. Was die verbesserte Möglichkeit der Seeleute angeht, in ausländischen Häfen Beschwerden einzureichen (einer der wesentlichen fortschrittlichen Aspekte des Übereinkommens), so würde von den Hafenstaatbehörden erwartet, daß sie eine Untersuchung der Beschwerde vornehmen und auch in einigen Fällen eine genaue Überprüfung der Bedingungen auf dem Schiff durchführen, es würde aber nicht von ihnen eine Regelung jeder Frage erwartet. Sie würden sich vielmehr bemühen, in geeigneten Fällen die Regelung der Fragen auf der Ebene des Schiffs zu fördern. Informationen über beigelegte und nicht beigelegte Beschwerden würden dem Flaggenstaat übermittelt werden, mit Kopien an die Sozialpartner und die IAO.

20. Das Übereinkommen wird somit – falls es umfassend ratifiziert und ordnungsgemäß durchgeführt wird – eine wirksame Antwort auf die von den Reeder- und Seeleutevertretern im Jahr 2001 geäußerten Besorgnisse liefern. Es wird über alle erforderlichen Mittel verfügen, um diese Antwort zu liefern, einschließlich Mechanismen, um aufgetretene Mängel zu ermitteln und in den meisten Fällen unverzüglich abzustellen, da die Funktionsweise des Übereinkommens von dem oben erwähnten dreigliedrigen Sonderausschuß (Teil I, Einleitung, Absatz 16), der vom Verwaltungsrat (nach Artikel XIII des Übereinkommens) einzusetzen ist, fortlaufend überprüft werden wird. Dieser Ausschuß wird aus Vertretern der Regierungen, der Reeder und der Seeleute bestehen. Um die Kosten zu begrenzen, ist vorgesehen, daß sowohl der Zeitpunkt der Tagungen als auch die Zusammensetzung dieses Ausschusses, was die Reeder und die Seeleute angeht, mit dem JMC der Organisation abgestimmt werden.

21. Falls Mängel in der Funktionsweise des Übereinkommens entdeckt werden oder Bestimmungen, die technische Details festlegen (der Code), aktualisiert werden müssen, wird der dreigliedrige Sonderausschuß in der Lage sein, die erforderlichen Änderungen zu entwickeln und anzunehmen, vorbehaltlich der Zustimmung der Internationalen Arbeitskonferenz. Nach diesem vereinfachten Änderungsverfahren (das in Artikel XV des Übereinkommens vorgesehen ist) werden die genehmigten Änderungen innerhalb eines Zeitraums von normalerweise 30 Monaten nach ihrer Vorlage an die Mitgliedstaaten, die das Übereinkommen ratifiziert haben, in Kraft treten (sofern nicht von einer erheblichen Anzahl der betreffenden Mitglieder Äußerungen des Nichteinverständnisses zu den Änderungen eingegangen sind). Anders ausgedrückt, das Übereinkommen kann rasch aktualisiert werden, wenn Verbesserungen erforderlich sind, ohne daß die Kosten und Verzögerungen entstehen, die die derzeitigen Änderungsverfahren der IAO-Übereinkommen nach sich ziehen.

Teil II

Kommentar

Erörterung des Übereinkommens

Allgemeine Erörterung des Übereinkommens

1. Das in Bericht 1 (1B) enthaltene vorgeschlagene konsolidierte Seearbeitsübereinkommen ist ein „konsolidierendes“ Übereinkommen, das nahezu alle der mehr als 60 Seearbeitsurkunden (Übereinkommen und Empfehlungen) ersetzen würde, die von der Internationalen Arbeitskonferenz seit 1920 angenommen worden sind. Wie in der Einleitung, Teil I, ausgeführt, könnte man sagen, daß die Anfänge des vorgeschlagenen Übereinkommens auf die Entschließung über die Überprüfung der einschlägigen Seeschiffahrtsurkunden der IAO (das Genfer Abkommen) zurückgehen, die im Januar 2001 vom JMC einstimmig angenommen und im März 2001 dem Verwaltungsrat des Internationalen Arbeitsamtes auf seiner 280. Tagung vorgelegt wurde. In dieser Entschließung wurde festgestellt, daß die Schiffahrtsindustrie als „der erste wirklich globale Industriezweig der Welt“ bezeichnet worden sei, der „eine geeignete internationale regulatorische Antwort – für den ganzen Industriezweig geltende globale Normen erfordert“, und vorrangig „die Entwicklung einer Urkunde, die möglichst viele der vorhandenen Urkunden der IAO in einen konsolidierten Text einbringt“ gefordert wurde, um die Relevanz dieser Normen für die Bedürfnisse aller Beteiligten des Seeschiffahrtssektors zu verbessern“. Die neue Urkunde sollte „eine Reihe von Teilen betreffend die wesentlichen Grundsätze dieser noch zu bestimmenden Arbeitsnormen umfassen, zusammen mit Anhängen, die detaillierte Anforderungen für jeden der Teile enthalten. Die Urkunde sollte auch ein Änderungsverfahren vorsehen, mit dem sichergestellt würde, daß die Anhänge im Wege eines beschleunigten Änderungsverfahrens abgeändert werden könnten“¹. Diese Forderungen wurden später in Form der in Absatz 2 von Teil I, Einleitung, erwähnten acht „bevorzugten Lösungen“ formuliert, die von den Regierungsvertretern auf der ersten Tagung der HLTWG im Dezember 2001 uneingeschränkt unterstützt wurden.

2. Das vorgeschlagene konsolidierte Seearbeitsübereinkommen ist den im Jahr 2001 festgelegten Grundsätzen in jeder Beziehung treu geblieben: materieller Inhalt, Aufbau und Ansatz:

- a) Was den *materiellen Inhalt* angeht, so bringt das Übereinkommen so viele der vorhandenen Urkunden der IAO in einen konsolidierten Text ein, wie bisher möglich gewesen ist. Zwar sind die die Seearbeitsübereinkommen betreffenden Schlußfolgerungen der Arbeitsgruppe des Verwaltungsrats für die Politik zur Neufassung von Normen² in vollem Umfang berücksichtigt worden, doch sind die Änderungen der bestehenden Normen im wesentlichen auf eine Aktualisierung von Einzelheiten, die

¹ IAA: *Final Report*, Paritätischer Seeschiffahrtsausschuß, 29. Tagung, Genf, 22.-26. Jan. 2001, Anhang 2.

² Siehe die frühere Erörterung in Absatz 11 von Teil I, Einleitung.

als unstrittig galten, oder auf die Beseitigung von Inkonsequenzen zwischen den betreffenden Übereinkommen beschränkt worden. In dem vorgeschlagenen Übereinkommen erscheint die zugrundeliegende Rechtsquelle der Bestimmungen, ein bestehendes internationales Arbeitsübereinkommen oder eine Empfehlung, im Text in runden () Klammern. Diese Hinweise dienen nur Informationszwecken. Sie würden keinen Bestandteil des endgültigen Textes des Übereinkommens bilden.

- b) Der *Aufbau* des Übereinkommens ist so geblieben, wie er ursprünglich vorgesehen war, abgesehen von terminologischen Änderungen in bezug auf Regeln und Teil A und Teil B des Codes, und in den Artikeln des vorgeschlagenen Übereinkommens wird ein vereinfachtes (oder beschleunigtes, wie man es nennen könnte) Änderungsverfahren für die in dem Code festgelegten ausführlicheren Bestimmungen vorgesehen.
- c) Was den allgemeinen *Ansatz* angeht, so ist, wie weiter unten ersichtlich, große Sorgfalt darauf verwendet worden, die Relevanz der bestehenden Seearbeitsnormen im Hinblick auf ihre allgemeine Anwendbarkeit zu verbessern, was zwei Ziele voraussetzt: Erstens, daß das konsolidierte Übereinkommen von den Seeschiffahrt treibenden Mitgliedern der IAO umfassend ratifiziert werden kann, und zweitens, daß seine Bestimmungen ordnungsgemäß durchgesetzt werden. Zu diesem Zweck sollte die Urkunde, wie der Vorsitzende der HLTWG auf ihrer ersten Tagung zusammenfassend erklärte, „unbeugsam in bezug auf die Rechte“ und „flexibel in bezug auf die Durchführung“ sein, und das Hauptaugenmerk sollte der „Erreichung und Aufrechterhaltung gleicher Startbedingungen“ gelten³.

3. Um die am Anfang festgelegten Ziele zu erreichen, mußte das vorgeschlagene konsolidierte Seearbeitsübereinkommen neben der Konsolidierung vorhandener Normen eine Reihe innovativer Lösungen vorsehen, die von Zeit zu Zeit Anlaß zu Fragen von Regierungsvertretern gaben, die mit den traditionellen Übereinkommen der IAO vertraut sind. Viele dieser für die IAO anscheinend neuen Merkmale beruhen tatsächlich auf anerkannten und akzeptierten Ansätzen in anderen Übereinkommen des Seeschiffahrtssektors – nämlich denjenigen der IMO. Dies gilt für den allgemeinen Aufbau des Übereinkommens (Teil II, Allgemeine Erörterung, Absätze 4 bis 9), sein vereinfachtes (beschleunigtes) Änderungsverfahren und das Überprüfungs- und Zertifizierungssystem zur Sicherstellung einer besseren Erfüllung der Anforderungen des Übereinkommens, während gleichzeitig die Notwendigkeit detaillierter Überprüfungen in den von den Schiffen angelaufenen Häfen vermieden oder verringert wird. Trotz ihrer allgemeinen Akzeptanz im Zusammenhang mit der Schiffssicherheit, der persönlichen Sicherheit, dem Umweltschutz und der Seeleuteausbildung ist die Feststellung wichtig, daß die Lösungen der IMO nicht einfach en bloc übernommen worden sind. Sie sind vielmehr sorgfältig geprüft und dann auf dreigliedriger Grundlage unter Berücksichtigung der sehr unterschiedlichen verfassungsmäßigen Erfordernisse, Verfahren und Grundsätze der IAO (insbesondere derjenigen, die mit der Dreigliedrigkeit verbunden sind) entwickelt worden. Der gewählte Gesamtansatz, insbesondere hinsichtlich der Durchsetzung und Erfüllung der Anforderungen, geht dahin zu versuchen, sich innerhalb des bestehenden operationellen Rahmens für Angelegenheiten wie Überprüfungen in ausländischen Häfen zu bewegen, wie sie in den verschiedenen regionalen Vereinbarungen und den derzeitigen IMO-Leitlinien für die Praxis hinsichtlich Maßnahmen der Hafenstaatkontrolle festgelegt sind, um eine erhebliche zusätzliche Verwaltungsbelastung zu vermeiden. Gleichzeitig übernimmt der verfolgte Ansatz nicht einfach den Status quo im Seeschiffahrtssektor, der nicht im Hinblick auf die ein-

³ IAA: *Final report*, Hochrangige dreigliedrige Arbeitsgruppe für Seearbeitsnormen, TWGMLS/ 2001/10 (Genf, 2001), Anhang, Abschnitt 1.

zigartigen Fragen entwickelt worden ist, die sich im Zusammenhang mit der Durchsetzung von Arbeitsnormen stellen; er ist vielmehr bestrebt, auf diesen vorbildlichen Praktiken aufzubauen und diese weiterzuentwickeln, um menschenwürdige Arbeit für alle Seeleute sicherzustellen.

4. Wie oben erwähnt, betrifft eine der innovativen Lösungen, die zur Erreichung der Ziele dieser Urkunde erforderlich sind, den Aufbau des Übereinkommens. In Übereinstimmung mit der dem Amt gegebenen Anleitung besteht das vorgeschlagene konsolidierte Seearbeitsübereinkommen aus verschiedenen Teilen, die zusammen das Übereinkommen bilden würden. Das Übereinkommen umfaßt drei unterschiedliche, aber zusammenhängende Teile: die Artikel, die Regeln und den Code (Teil A und B).

- Die *Artikel* und *Regeln* legen die Grundrechte und -prinzipien und die grundlegenden Verpflichtungen der Mitglieder fest, die das Übereinkommen ratifizieren. Die Artikel und Regeln können von der Allgemeinen Konferenz nur im Rahmen von Artikel 19 der Verfassung der Internationalen Arbeitsorganisation geändert werden (siehe Artikel XIV des Übereinkommens).
- Der *Code* enthält die technischen Einzelheiten zur Durchführung der Regeln. Er umfaßt den Teil A (verbindliche Normen) und den Teil B (nichtverbindliche Leitlinien). Der Code kann durch das in Artikel 19 der Verfassung vorgesehene Verfahren oder durch ein vereinfachtes und beschleunigtes Verfahren geändert werden, das in Artikel XV des Übereinkommens festgelegt ist. Da der Code die Einzelheiten der Durchführung betrifft, müssen seine Änderungen sich im allgemeinen Geltungsbereich der Artikel und Regeln bewegen.

5. Um den Grund zu verstehen, weshalb eine bestimmte Neuerung, wie dieser besondere Aufbau des Übereinkommens, als erforderlich angesehen worden ist, ist es nützlich, sie im Kontext des Problems zu betrachten, das sie lösen soll. Dies gilt insbesondere im Zusammenhang mit den im Code und in seinen beiden Teilen festgelegten Anforderungen, dem verbindlichen Teil A Normen und dem nichtverbindlichen Teil B Leitlinien. Eine Frage, die diesbezüglich gestellt wird, lautet: Warum folgt das neue Übereinkommen nicht dem Ansatz, der in den IAO-Urkunden gewöhnlich (aber nicht immer) angewendet wird, daß nämlich die verbindlichen Bestimmungen in ein internationales Arbeitsübereinkommen und die nichtverbindlichen Bestimmungen in eine internationale Arbeitsempfehlung zur Ergänzung des Übereinkommens aufgenommen werden? Die Antwort hängt mit der grundlegenden Herausforderung zusammen, das neue Übereinkommen so universell ratifizierbar zu machen wie möglich und die Ratifikationshindernisse zu überwinden, die durch die in ein oder zwei Bestimmungen vieler bestehender Übereinkommen enthaltene Detailfülle geschaffen werden (Teil I, Einleitung, Absatz 12). Wie kann dieses allumfassende Übereinkommen, das den wesentlichen Inhalt einer Vielzahl bestehender Übereinkommen mit oft niedrigem Ratifikationsstand (ein Verzeichnis der Ratifikationen von Seearbeitsübereinkommen findet sich in Anhang B) enthält, in einer Weise präsentiert werden, die eine breite Ratifizierung ermöglicht? Die Beziehung zwischen Teil A und Teil B des Codes und die Sonderbehandlung des Teils B ist das Ergebnis einer ausgiebig diskutierten und sorgfältig abgewogenen Anwendung der vorerwähnten (Teil II, Allgemeine Erörterung, Absatz 2 c)) *Maxime*, nämlich Flexibilität in bezug auf die Durchführung und Unbeugsamkeit in bezug auf die Rechte, was dazu beiträgt, eine Lösung für ein sonst unlösbar erscheinendes Problem zu finden ⁴.

⁴ Siehe die Erörterung in der Anmerkung 6 von Teil II, Ausführliche Erörterung.

6. Das Übereinkommen ist so aufgebaut, daß die Artikel zuerst erscheinen, gefolgt von den Regeln und den Bestimmungen des Codes, die in allgemeine Sachbereiche unter fünf Titeln gegliedert sind:

- *Titel 1:* Mindestanforderungen an Seeleute für die Arbeit auf einem Schiff
- *Titel 2:* Beschäftigungsbedingungen
- *Titel 3:* Unterkunftsräume, Erholungseinrichtungen, Nahrungsmittel und Verpflegung
- *Titel 4:* Gesundheitsschutz, medizinische Betreuung, soziale Betreuung und Sozialschutz
- *Titel 5:* Erfüllung und Durchsetzung der Anforderungen

7. Diese Titel werden in einem integrierten oder vertikalen Format dargestellt, wie man es nennen könnte. Jeder Titel enthält Gruppen von Bestimmungen, die sich auf ein bestimmtes Prinzip oder Recht (oder eine bestimmte Durchsetzungsmaßnahme in Titel 5) beziehen, mit zusammenhängender Numerierung. Die erste Gruppe in Titel 1 beispielsweise, die sich mit der Frage des Mindestalters für die Arbeit auf einem Schiff befaßt, besteht aus der Regel 1.1, gefolgt von der Norm A1.1 (dem Teil A des Codes entnommen) und dann von der Leitlinie B1.1 (dem Teil B des Codes entnommen). So ist der Geltungsbereich der jeweiligen Regel und damit zusammenhängenden Verpflichtung sofort ersichtlich. Die Anhänge des Übereinkommens, die sich auf Titel 5 beziehen, enthalten außerdem die in dem Einhaltung- und Durchsetzungssystem verwendeten Musterdokumente und bieten auch ein Beispiel der Dokumente, um zu zeigen, wie diese von einem Mitglied und einem Reeder ausgefüllt werden könnten.

8. Neben der Bewältigung der in Absatz 5 von Teil II, Allgemeine Erörterung, dargelegten Herausforderungen sollen mit dem Aufbau des Übereinkommens drei Zwecke erreicht werden:

- a) einen festen Katalog von Grundsätzen und Rechten festzulegen (in seinen Artikeln und Regeln);
- b) ein erhebliches Maß an Flexibilität in der Art und Weise zu gestatten (durch den Code), wie die Mitglieder diese Grundsätze und Rechte verwirklichen; und
- c) sicherzustellen (durch Titel 5), daß die Grundsätze und Rechte ordnungsgemäß eingehalten und durchgesetzt werden.

9. Es gibt zwei Hauptbereiche für Flexibilität bei der Durchführung des Übereinkommens. Bei dem ersten handelt es sich um die Möglichkeit eines Mitglieds, soweit erforderlich (Artikel VI Absatz 3), die detaillierten Anforderungen von Teil A des Codes durch im wesentlichen gleichwertige Regelungen (im Sinne von Artikel VI Absatz 4) umzusetzen. Der zweite Bereich ergibt sich dadurch, daß die verbindlichen Anforderungen vieler Bestimmungen in Teil A allgemeiner formuliert worden sind, so daß sich hinsichtlich der genauen Maßnahmen, die auf der innerstaatlichen Ebene vorzusehen sind, ein breiterer Ermessensspielraum ergibt. In solchen Fällen werden in dem nichtverbindlichen Teil B des Codes Anleitungen zur Durchführung gegeben, die die Mitglieder „gebührend berücksichtigen“ müssen (Teil II, Ausführliche Erörterung, Anmerkungen 6 und 14). Auf diese Weise könnten sich die ratifizierenden Mitglieder ein Bild von der Art von Maßnahmen machen, die von ihnen gemäß der entsprechenden allgemeinen Verpflichtung in Teil A erwartet werden könnten (sowie von den Maßnahmen, die nicht unbedingt erforderlich wären).

10. Den Vertretern der Regierungen wird dringend nahegelegt, im Hinblick auf die Konferenz die intensiven Vorbereitungen und das Ausmaß der dreigliedrigen Konsultationen

und Diskussionen anzuerkennen, die während der letzten vier Jahre im Zusammenhang mit allen Bestimmungen dieses Übereinkommens bereits stattgefunden haben. Die Mitglieder sollten in der Lage sein, konkret auf Aspekte von Bestimmungen hinzuweisen, bei denen trotz der Diskussionen und Konsultationen, die bereits stattgefunden haben, ihres Erachtens immer noch erhebliche Schwierigkeiten bei der Erreichung eines bisher beispiellosen Ziels der IAO auftreten könnten: nämlich die umfassende Ratifizierung eines Seearbeitsübereinkommens, das soweit wie möglich den wesentlichen Inhalt aller aktuellen internationalen Arbeitsübereinkommen enthält, die einzeln in unterschiedlichem Ausmaß und oft nur von relativ wenigen Ländern ratifiziert worden sind.

11. Insbesondere hofft das Amt, daß die Vertreter von Regierungen, für die spezifische Bestimmungen sehr problematisch sind, in der Lage sein werden, für ihre Regierungen und die Arbeitnehmer- und die Arbeitgebergruppe annehmbare Lösungen vorzuschlagen. Diesbezüglich ist die Feststellung wichtig, daß die Regierungen auf der vierten Tagung der HLTWG im Januar 2003 zu erkennen gaben, sie akzeptierten die Tatsache, daß ein neues Übereinkommen Anpassungen der bestehenden Gesetzgebung erforderlich machen könnte: Zu verlangen, daß der Status quo auf der innerstaatlichen Ebene in jedem Land beibehalten wird, würde nämlich dem Zweck des neuen Übereinkommens zuwiderlaufen.

12. Die Anmerkungen in Teil II, Ausführliche Erörterung, gehen auf die einzelnen Bestimmungen des vorgeschlagenen konsolidierten Seearbeitsübereinkommens ein, das in Bericht 1 (1B) enthalten ist. Sie weisen auf den Ursprung der betreffenden Bestimmungen hin. Soweit nichts anderes angegeben ist, entsprechen die Bestimmungen im wesentlichen denjenigen, die in dem von der PTMC im September 2004 angenommenen Text enthalten sind, auf den in Fußnote 4 dieses Berichts Bezug genommen wird (Teil 1, Einleitung, Absatz 4). Dieser Text wird nachstehend als der Übereinkommensentwurf der PTMC bezeichnet. Soweit die Quelle einer Bestimmung eine andere ist, wird in den meisten Fällen auf den Bericht über die Erörterungen der Dreigliedrigen Interimstagung zu den Folgemaßnahmen im Anschluß an die Vorbereitende Technische Seeschiffahrtskonferenz verwiesen, die im April 2005 stattfand (Fußnote 10, Teil I, Einleitung, Absatz 8). Die Anmerkungen enthalten auch Kommentare und Bemerkungen der Mitgliedsgruppen als Ergebnis der Anschlußkonsultation mit allen Mitgliedern und den internationalen Reeder- und Seeleuteverbänden über die Lösungen für unregelmäßige Bereiche des Übereinkommensentwurfs der PTMC, die auf der Interimstagung durch dreigliedrige Konsens angenommen wurden⁵. Durch diese Konsultation wurden die Absätze c) und d) der PTMC-

⁵ Zum Zeitpunkt der Veröffentlichung dieses Berichts waren Kommentare von den folgenden 20 Regierungen eingegangen: Ägypten, Argentinien, Australien, Bahrain, Bangladesch, Brasilien, Deutschland, Finnland, Griechenland, Honduras, Japan, Mauritius, Myanmar, Panama, Philippinen, Polen, Portugal, Südafrika, Ungarn und Vereinigtes Königreich. Eine Reihe dieser Regierungen erklärte, daß sie nach einer Prüfung, die auch Konsultationen mit Verbänden der Arbeitnehmer und der Arbeitgeber umfaßte, keinen besonderen Kommentar zu dem vorgelegten Text abgeben wollten. Es wird davon ausgegangen, daß eine derartige Auffassung in keiner Weise die Möglichkeit einer Regierung einschränkt, auf der Konferenz Änderungen vorzuschlagen. Dieser Standpunkt wurde von den folgenden Regierungen eingenommen: Ägypten, Bahrain, Finnland, Myanmar, Polen und Vereinigtes Königreich. Die Regierung Ungarns erklärte, ihr Standpunkt stehe im Einklang mit demjenigen anderer Mitglieder der Europäischen Union, und die Kommission und die Mitgliedstaaten würden sich bemühen sicherzustellen, daß das Übereinkommen mit den einschlägigen Gesetzen der Gemeinschaft in Einklang stehe. Andere Regierungen, z.B. die Regierungen Deutschlands und Griechenlands, verbanden allgemeine Kommentare mit Kommentaren zu spezifischen Themen: die Regierung Griechenlands gab eine allgemeinere Erklärung zu ihren generellen Grundsätzen ab, und die Regierung Deutschlands vertrat die Auffassung, es sei von größter Bedeutung, daß die Vorschriften und Normen des Seearbeitsübereinkommens klar verständlich und so unbürokratisch wie möglich seien. Ihrer Auffassung nach habe die Interimstagung dieses Ergebnis erzielt, und daher sei es wahrscheinlich, daß das Übereinkommen in großem Umfang ratifiziert werde. Die Regierung Griechenlands brachte eine ähnliche Auffassung zum Ausdruck: Hauptanliegen sei es, ein pragmatisches und realistisches Übereinkommen zu erhalten, das nicht nur in großem Ausmaß ratifiziert, sondern auch einheitlich durchgeführt würde; vor dem Inkrafttreten des Übereinkommens müßten Richtlinien für die mit der Hafenstaatkontrolle beauftragten Bediensteten erarbeitet werden, um gleiche Voraussetzungen für alle zu schaffen. Die Regierung der Philippinen war der Ansicht, das vorgeschlagene Übereinkommen (Forts.)

Entschließung umgesetzt, die in Absatz 7 von Teil I, Einleitung, erörtert wurden. In den Anmerkungen wird auch auf Kommentare oder Bemerkungen der Vereinten Nationen, der IMO und der WHO Bezug genommen, die gemäß Artikel 39bis der Geschäftsordnung der Konferenz konsultiert wurden. Die Anmerkungen berücksichtigen die auf der PTMC und später geäußerten einschlägigen Erwägungen sowie die wesentlichen Erwägungen, die sich während der Vorbereitungsarbeiten im Vorfeld der PTMC ergaben.

Ausführliche Erörterung: Präambel und Artikel

Anmerkung 1 (Präambel)

1. Präambeln schaffen keine rechtlichen Verpflichtungen. Die Präambel des vorgeschlagenen konsolidierten Seearbeitsübereinkommens enthält Hinweise zum allgemeinen Kontext und Zweck des Übereinkommens gegenüber anderen einschlägigen internationalen Rechtsnormen und Grundsätzen. Insbesondere bringt sie die klare Absicht zum Ausdruck, daß das neue Übereinkommen u.a. die grundlegenden Prinzipien enthalten sollte, die sich in den grundlegenden Übereinkommen der IAO finden (zweiter Absatz), und verweist auf die *Erklärung der IAO über grundlegende Prinzipien und Rechte bei der Arbeit, 1998*.

2. Die Präambel stellt die Grundsätze, auf die sie Bezug nimmt, in den allgemeinen rechtlichen Rahmen des übergreifenden internationalen Übereinkommens im Seeschifffahrtssektor: des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen (UNCLOS), 1982 (8. Absatz). In diesem Zusammenhang wird insbesondere Bezug genommen (9. Absatz) auf Artikel 94 des UNCLOS, der hinsichtlich der Bedeutung der Verantwortung der Flaggenstaaten für die Schiffe folgendes vorsieht:

Jeder Staat übt seine Hoheitsgewalt und Kontrolle in verwaltungsmäßigen, technischen und sozialen Angelegenheiten über die seine Flagge führenden Schiffe wirksam aus. ... Insbesondere hat jeder Staat: ... die Hoheitsgewalt nach seinem innerstaatlichen Recht über jedes seine Flagge führende Schiff sowie dessen Kapitän, Offiziere und Besatzung in bezug auf die das Schiff betreffenden verwaltungsmäßigen, technischen und sozialen Angelegenheiten auszuüben.

In ihren Kommentaren (Teil II, Allgemeine Erörterung, Absatz 12) wiesen die Vereinten Nationen auf andere relevante Artikel des UNCLOS hin, waren aber der Ansicht, der allgemeine Hinweis auf UNCLOS könnte einen ausdrücklichen diesbezüglichen Hinweis in einem neuen Übereinkommen überflüssig machen.

3. Wichtig ist die folgende Feststellung des Rechtsberaters des IAA während der PTMC (im Zusammenhang mit einer Diskussion bezüglich der IAO-Erklärung über grundlegende Prinzipien und Rechte bei der Arbeit, die aber für die grundlegenden Übereinkommen der IAO, UNCLOS und die anderen in der Präambel erwähnten Instrumente ebenso relevant ist):

Was schließlich die Auswirkungen der Aufnahme eines Hinweises auf die Erklärung in die Präambel des künftigen Übereinkommens angeht, wies der Rechtsberater darauf hin, daß die Aufnahme eines Präambelabsatzes mit einer Bezugnahme auf die Erklärung, wie er in den Präambeln des Übereinkommens (Nr. 182) über die schlimmsten Formen der Kinderarbeit, 1999, und des Übereinkommens (Nr. 183) über den Mutterschutz, 2000, enthalten ist, für die Mitglieder keine rechtliche Verpflichtung nach sich ziehen würde. Die Präambeln internationaler Arbeitsübereinkommen schaffen keine rechtlichen Verpflichtungen⁶.

kommen bietet einen Rahmen, der den Seeleuten ihres Landes, die auf Hochseeschiffen arbeiteten, von Nutzen sein werde.

⁶ IAA: *Record of Proceedings*, Nr. 4 (Rev.), Vorbereitende Technische Seeschifffahrtskonferenz, Genf, 13.-24. Sept. 2004, Abs. 104.

Anmerkung 2 (Artikel I)

1. Die in Absatz 2 c) von Teil II, Allgemeine Erörterung, erwähnte Maxime Unbeugbarkeit in bezug auf die Rechte und Flexibilität in bezug auf die Durchführung ist am Anfang des vorgeschlagenen konsolidierten Seearbeitsübereinkommens ersichtlich: Nach *Artikel I Absatz 1*, der die allgemeinen Verpflichtungen betrifft, sind die Mitglieder verpflichtet, die Bestimmungen des Übereinkommens „in vollem Umfang durchzuführen“, um das Recht aller Seeleute auf eine menschenwürdige Beschäftigung sicherzustellen. Dies hat jedoch „in der in Artikel VI festgelegten Weise“ zu erfolgen, und bei Artikel VI handelt es sich um die Bestimmung, die die beiden Hauptbereiche für Flexibilität bei der Durchführung des Übereinkommens umfaßt (Teil II, Allgemeine Erörterung, Absatz 9).
2. Es sei auch darauf hingewiesen, daß Absatz 1 wie folgt beginnt: „Jedes Mitglied, das dieses Übereinkommen ratifiziert...“. Im Einklang mit der Praxis der IAO wird in späteren Verweisen auf ein ratifizierendes Mitglied, wann immer möglich, einfach der Begriff „jedes Mitglied“ oder „Mitglied“ im Singular verwendet, sofern der Kontext nichts anderes erfordert (wie in Artikel I (2)). Wenn auf die Mitglieder der Organisation im allgemeinen Bezug genommen wird, bringt der Wortlaut dies klar zum Ausdruck, und normalerweise wird dann der Plural „Mitglieder“ verwendet.
3. Nach dem Verweis auf die allgemeine Verpflichtung „jedes Mitglieds“ bringt *Absatz 2* die allgemeine Verpflichtung aller Mitglieder, die das Übereinkommen ratifiziert haben, zum Ausdruck, zur Sicherstellung der wirksamen Durchführung und Durchsetzung des Übereinkommens zusammenzuarbeiten. Hinweise auf die Notwendigkeit, eine internationale Zusammenarbeit zumindest in Erwägung zu ziehen, finden sich im gesamten Übereinkommen: in bezug auf Anwerbung und Arbeitsvermittlung, Gesundheitsschutz und medizinische Betreuung, Arbeitsschutz und Unfallverhütung, Sozialeinrichtungen für Seeleute, Seeleute in ausländischen Häfen und Soziale Sicherheit beispielsweise, zusätzlich zu Regel 5.2, deren Zweck es ist: „jedes Mitglied in die Lage zu versetzen, seine Verantwortlichkeiten aufgrund dieses Übereinkommens hinsichtlich der internationalen Zusammenarbeit bei der Durchführung und Durchsetzung der Normen des Übereinkommens auf ausländischen Schiffen zu erfüllen“. Die meisten dieser Verweise finden sich in den nichtverbindlichen Leitlinien, da, wengleich die allgemeine Verpflichtung zwingend ist, anerkannt wird, daß die Entscheidung, wann und wie mit anderen Mitgliedern zusammengearbeitet werden soll, am besten dem Ermessen jedes Mitglieds überlassen bleiben sollte. Zwei Beispiele für die Aufnahme eines Verweises auf die Zusammenarbeit in einer Regel oder einer Norm finden sich in den Bestimmungen über die Soziale Sicherheit (Regel 4.5 Absatz 2) und die Untersuchung von Seeunfällen (Regel 5.1.6 Absatz 2).

Anmerkung 3 (Artikel II)

1. *Artikel II* enthält allgemeine Definitionen (*Absatz 1*) von Begriffen, die in verschiedenen Teilen des Übereinkommens erscheinen, sowie (*Absätze 2 und 4*) des allgemeinen Geltungsbereichs des Übereinkommens. In diesem Zusammenhang ist es wichtig, den Unterschied zwischen einer Definition und einer geltungsbereichsbezogenen Bestimmung zu beachten. Obwohl die Konzepte insofern verwandt sind, als sie beide die Frage behandeln, für wen oder für welche Tätigkeiten – in diesem Fall Schiffe, Reeder und Seeleute – die Bestimmungen des Übereinkommens maßgebend sind, stellen sie unterschiedliche Vorstellungen dar und können sie unterschiedliche Erwägungen widerspiegeln. Im vorgeschlagenen konsolidierten Seearbeitsübereinkommen wird grundsätzlich der Ansatz verfolgt, einschließende oder breite Definitionen vorzusehen. Dies wird mit einer gewissen Flexibilität verbunden, um es möglich zu machen, für einzelne Bestimmungen engere Definitionen vorzusehen (unter den Titeln) oder bestimmte Situationen durch Beratungen anzugehen. Die Worte „soweit nichts anderes bestimmt wird“ in *Absatz 1* würden es gestatten, einen Begriff für den Zweck spezifischer Bestimmungen des Über-

einkommens unterschiedlich zu definieren. Beispielsweise könnten bestimmte Arten von Seeleuten oder Schiffen im Prinzip von der Anwendung einiger Bestimmungen der Regeln und des Codes ausgenommen werden, indem in einer spezifischen Definition festgestellt wird, daß sie für die Zwecke dieser Bestimmungen nicht als „Seeleute“ oder „Schiffe“ anzusehen sind. Der logischere und bessere grundsätzliche Ansatz, der in dem vorgeschlagenen Übereinkommen ebenfalls vorgesehen und befolgt wird, besteht darin, für diesen Zweck die geltungsbereichsbezogenen Bestimmungen zu verwenden (Artikel II Absatz 2 (für Seeleute) und Absatz 4 (für Schiffe)). Beide Absätze beginnen infolgedessen mit dem Satzteil „Sofern nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt wird“. Statt festzulegen, daß bestimmte Seeleute nicht als Seeleute oder bestimmte Schiffe nicht als Schiffe für spezifische Angelegenheiten anzusehen sind, würden die diese Angelegenheiten betreffenden Bestimmungen es folglich gestatten, bestimmte Gruppen von Seeleuten oder Schiffen von der Anwendung der betreffenden Bestimmungen auszunehmen.

2. Der zweite Satz von *Unterabsatz c)* von Absatz 1, der den Begriff „Bruttoraumgehalt“ im Zusammenhang mit Schiffen präzisiert, für die ein früheres System der Schiffsvermessung gilt, war im Übereinkommensentwurf der PTMC nicht enthalten. Es handelte sich dabei um eine der der PTMC vorgeschlagenen Änderungen, die auf der späteren Interimstagung dreigliedrige Unterstützung fanden.

3. Hinsichtlich *Unterabsatz d)* von Absatz 1, der das Seearbeitszeugnis als „ein gültiges Dokument“ definiert, das dem in der Regel 5.1.3 genannten Seearbeitszeugnis „entspricht“, war die Redaktionsgruppe der PTMC (Teil I, Einleitung, Absatz 6) der Auffassung, daß die oben genannten Worte überflüssig sein könnten (Anhang A, Absatz 8).

4. *Unterabsatz e)* von Absatz 1 enthält eine Definition der „Anforderungen dieses Übereinkommens“, um klarzustellen, daß sich dieser Ausdruck nur auf die verbindlichen Bestimmungen des Übereinkommens bezieht; nämlich diejenigen in den Artikeln, Regeln und Teil A des Codes, die jedoch auch Artikel VI einschließen, der die Mitglieder dazu verpflichtet, eine Erfüllung ihrer Verantwortlichkeiten in der in Teil B des Codes vorgesehenen Weise „gebührend in Erwägung zu ziehen“ (Teil II, Allgemeine Erörterung, Absatz 9 und Teil II, Ausführliche Erörterung, Anmerkung 6).

5. Die Definition des Ausdrucks „Seeleute“ in *Unterabsatz f)* von Absatz 1 war während der Erarbeitung des vorgeschlagenen Übereinkommens textes durchweg Gegenstand ausgiebiger Diskussionen. Obgleich die derzeitige Definition oder Abwandlungen dieser Definition sich in vielen internationalen Arbeitsübereinkommen wie den Übereinkommen Nr. 164, 166, 178 und 179 und zuletzt Nr. 185 finden, besteht jetzt ein größeres Bewußtsein für die große Vielfalt von Menschen, die auf See beschäftigt sind und Tätigkeiten verrichten, die traditionell nicht dem Seemannsberuf zugerechnet werden oder als nicht unter die Seearbeitsübereinkommen fallend erachtet werden. Der Inhalt vieler Seearbeitsübereinkommen stellt in erster Linie auf die Beschäftigungssituation des in irgendeiner Weise am Betrieb des Schiffes beteiligten Personals ab – der Besatzung. In den meisten Fällen werden die Besatzungsmitglieder mittelbar oder unmittelbar vom Reeder (im weiteren Sinne) angeheuert. Auf Schiffen, insbesondere Passagierschiffen, arbeiten etliche Personen, die sich unter Umständen nicht in diese Kategorie einordnen lassen (beispielsweise Kosmetikerinnen, Sportinstruktoren und Unterhalter). Die Beschäftigungssituation und der diesen Arbeitnehmern der Seeschifffahrt zur Verfügung stehende Schutz sind weniger klar. Überläßt man die Bestimmung der Arbeitnehmer, die für die Zwecke des Übereinkommens als Seeleute anzusehen sind, ausschließlich dem innerstaatlichen Recht, dann kann dies dazu führen, daß die Ungleichbehandlung in der Arbeitnehmerschaft der Seeschifffahrt in bezug auf die Anwendung internationaler Normen perpetuiert wird. In Absatz 3 ist jedoch eine gewisse innerstaatliche Flexibilität vorgesehen (Anmerkung 3, Absatz 8). Außerdem sollte, wie in Anmerkung 3, Absatz 1 angegeben, die Frage,

welche Personen „Seeleute“ sind (Definition), am besten von der Frage getrennt werden, für welche Gruppen von Seeleuten einzelne Bestimmungen des Übereinkommens gelten oder nicht gelten sollten (Geltungsbereich); diese Frage wird in Anmerkung 3, Absatz 7 und 9 behandelt).

6. Die Definition des Ausdrucks „Reeder“ in *Unterabsatz j*) von Absatz 1 beruht auf der Definition im Übereinkommen (Nr. 179) über die Anwerbung und Arbeitsvermittlung von Seeleuten, 1996. Sie entspricht weitgehend der Definition eines „Unternehmens“, die von der IMO in den Bestimmungen über das internationale Sicherheitsmanagement des SOLAS-Übereinkommens, 1974, in der geänderten Fassung angenommen worden ist. Die Definition spiegelt den Grundsatz wider, daß die Reeder gemäß dem Übereinkommen die verantwortlichen Arbeitgeber in bezug auf alle Seeleute an Bord ihrer Schiffe sind, unbeschadet des Rechts des Reeders, sich die Kosten von anderen erstatten zu lassen, die ebenfalls Verantwortung für die Beschäftigung bestimmter Seeleute haben können. Dies wird in der Norm A2.5 (Absatz 4) über die Heimschaffung eindeutig zum Ausdruck gebracht.

7. *Absatz 2* behandelt die Frage des Geltungsbereichs des Übereinkommens und spiegelt den Ansatz wider (Anmerkung 3, Absatz 1 und 5), daß das Übereinkommen nach der einschließenden Definition in Absatz 1 f) für alle Seeleute gelten würde. Die Formulierung „Sofern nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt wird“ würde es ermöglichen, diesen Geltungsbereich in einzelnen Bestimmungen gegebenenfalls auf bestimmte Gruppen von Seeleuten zu beschränken (wie mit der Navigation befaßte Besatzungsmitglieder).

8. Außerdem würde *Absatz 3*, wie in Anmerkung 3, Absatz 1 und 5 angemerkt, den Regierungen eine gewisse zusätzliche Flexibilität bieten und die Möglichkeit einräumen, bestimmte Gruppen von Personen als außerhalb des Schutzbereichs des Übereinkommens liegend anzusehen, falls ihre Einbeziehung als „Seeleute“ völlig unangebracht wäre. Eine solche Festlegung würde Gegenstand dreigliedriger Beratungen über die jeweilige auszuschließende Gruppe sein und würde dem Berichterstattungserfordernis gemäß Absatz 6 unterliegen.

9. Ein ähnlicher Ansatz wird hinsichtlich der damit zusammenhängenden Frage verfolgt, für welche Schiffe das Übereinkommen gilt. Die Antwort liegt in einer Verbindung der Definition eines Schiffes in Absatz 1 i) und der Absätze 4 und 5 von Artikel II. Gemäß *Absatz 4* wird das Seearbeitsübereinkommen „soweit nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt wird“ für alle Schiffe (und damit für alle auf diesen Schiffen tätige Seeleute) gelten, die durch das Übereinkommen erfaßt werden – anders ausgedrückt, für in Absatz 1 i) von Artikel II als solche definierte Schiffe (nämlich Schiffe, die gewöhnlich zu gewerblichen Tätigkeiten verwendet werden, ausgenommen diejenigen, die ausschließlich in Binnen- oder ähnlichen Gewässern verkehren) – unter Ausschluß von Fischereifahrzeugen und traditionellen Schiffen, erwähnt in Absatz 4 a) und b).

10. Tatsächlich bestimmt das Übereinkommen in bezug auf die Anwendung einzelner Bestimmungen auf manche Schiffe etwas anderes. Die PTMC kam überein, daß bestimmte Anforderungen in Titel 3, der sich mit den Unterkunftsräumen und Einrichtungen an Bord befaßt, nicht für ältere Schiffe gelten sollten und daß eine Reihe anderer Anforderungen in diesem Titel je nach dem Bruttoreaumgehalt der betreffenden Schiffe unterschiedlich sein oder nicht gelten sollten (Anmerkung 27). Hinsichtlich der Frage, ob es zweckmäßig wäre, manche Schiffe von der Anwendung des gesamten Übereinkommens generell auszunehmen, wurde auf der PTMC jedoch keine Einigung erzielt. Zwei Fragen sollten auf der Dreigliedrigen Interimstagung zu den Folgemaßnahmen im Anschluß an die Vorbereitende Technische Seeschiffahrtskonferenz geregelt werden:

- a) Sollten Schiffe unterhalb eines bestimmten Bruttoreumgehalts gänzlich von der Anwendung des Übereinkommens ausgenommen werden?

- b) Sollten die Mitglieder Schiffe ausnehmen können, die keine internationalen Reisen unternehmen?

11. Diese beiden Fragen wurden auf der Interimstagung zusammen behandelt. Die Diskussionen ließen sich von den folgenden Überlegungen leiten. Einerseits sollten ganze Gruppen von Seeleuten nicht einfach wegen der Größe des Schiffes, auf dem sie arbeiten, oder der Tatsache, daß ihr Schiff keine internationalen Reisen unternimmt, völlig von dem Übereinkommen ausgenommen werden. Andererseits sollte das Übereinkommen den Reedern und Regierungen keine unannehmbaren administrativen und finanziellen Lasten aufbürden, indem es vorschreibt, daß alle seine Bestimmungen auf Schiffe jeder Größe und jeder Art anzuwenden sind (mit Ausnahme derjenigen, die in der Definition eines Schiffs nicht enthalten oder gemäß Absatz 4 a) und b) bereits ausgenommen sind). Hierbei ging es in erster Linie um die verbindliche Anwendung des Schiffszertifizierungssystems in Titel 5.

12. Dreigliedriges Einvernehmen wurde über die folgenden Grundsätze und Bestimmungen erzielt, die als ein Paket miteinander verknüpfter Lösungen unterstützt wurden und nunmehr im vorgeschlagenen konsolidierten Seearbeitsübereinkommens zum Ausdruck kommen. Dieses Gesamtpaket besteht aus den folgenden sorgfältig abgewogenen Grundsätzen, die im Rahmen einer Arbeitsgruppe entwickelt wurden als der beste Weg zur Behandlung der schwierigen Fragen in bezug auf den Geltungsbereich, wie in Anmerkung 3, Absatz 11 erwähnt, darunter die Anwendung des Übereinkommens auf Schiffe, die nur innerhalb der Gewässer ihres Flaggenstaats verkehren:

- *Es würde kein genereller Ausschluß von Schiffen unterhalb eines bestimmten Bruttoreaumgehalts oder von Schiffen, die nicht zu internationalen Reisen verwendet werden, vorgesehen werden; das Übereinkommen könnte jedoch einige spezifische geltungsbereichsbezogene Bestimmungen unter den einzelnen Titeln einschließen, um bestimmten Anliegen im Zusammenhang mit dem Geltungsbereich Rechnung zu tragen.* Daher wurde beschlossen, daß am Anfang von Artikel II Absatz 4 des Übereinkommens die Worte „Soweit nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt wird“ hinzugefügt werden sollten (wie zuvor angegeben).
- *Schiffe unterhalb eines bestimmten Bruttoreumgehalts, wobei es sich um eine Bruttoreumzahl von 200 oder weniger handeln könnte, könnten von der Anwendung einzelner Bestimmungen von Titel 3 über die Unterkunftsräume ausgenommen werden.* Dementsprechend wurde eine Bestimmung entsprechend Absatz 20 der Norm A3.1 (Anmerkung 27, Absatz 9) beschlossen. Sie gestattet es den Mitgliedern, nach dreigliedrigen Beratungen Schiffe unterhalb eines bestimmten Bruttoreumgehalts von den Erfordernissen spezifischer Bestimmungen über die Unterkunftsräume auszunehmen, und zwar unter Berücksichtigung der Größe des Schiffes und der Anzahl der Personen an Bord und vorbehaltlich der allgemeinen Regel über die Ausnahmen in Absatz 21 der Norm.
- *Artikel II würde keine Bestimmung enthalten, die die Ausnahme von Schiffen gestatten würde, die nicht zu internationalen Reisen verwendet werden.*
- *Die Zertifizierungsanforderung in Titel 5 würden für Schiffe mit einem Bruttoreumgehalt von 500 Tonnen oder mehr gelten, die entweder zu internationalen Reisen verwendet werden oder in ausländischen Häfen operieren.* Diese Einschränkung des Geltungsbereichs ist im ersten Teil eines neuen Absatzes 1 der Regel 5.1.3 enthalten (Anmerkung 35, Absatz 7).
- *Der Begriff einer internationalen Reise sollte auf der Definition im SOLAS-Übereinkommen beruhen.* Eine Definition, die diesem Ansatz folgt, ist im zweiten Teil des neuen Absatzes 1 von Regel 5.1.3 enthalten.

- *Das Zertifizierungssystem nach Artikel 5 muß auf Verlangen Reedern zur Verfügung stehen, die ein Zeugnis beantragen, selbst wenn das Schiff nicht im Besitz eines Zeugnisses sein muß.* Dies ist in dem neuen Absatz 2 der Regel 5.1.3 vorgesehen.
- *Die Kontrollmaßnahmen in Hafenstaaten für Schiffe, die nicht im Besitz eines Zeugnisses sind, würden sich nach der bestehenden Hafenstaatkontrollpraxis richten, die bereits in bezug auf IMO-Übereinkommen für Schiffe unterhalb der „Übereinkommensgröße“ verwendet wird.*

13. Der neue Wortlaut, der im Rahmen dieses Pakets von Lösungen erarbeitet worden war, war einer der Punkte, die den Mitgliedsgruppen gemäß der PTMC-Entschließung (Unterabsatz c)), die in Absatz 7 von Teil I, Einleitung, dieses Berichts erwähnt wurde, zur Stellungnahme übermittelt wurden. Es gingen die folgenden allgemeinen Bemerkungen ein.

Ägypten (Allgemeine Gewerkschaft der Arbeitnehmer in der Seeschifffahrt): In ihren Kommentaren, die dem Amt von der Regierung übermittelt wurden, erklärte sich die Gewerkschaft mit dem erreichten Konsens einverstanden.

Argentinien: Wir unterstützen diese Vorschläge, da sie ein angemessenes Gleichgewicht herstellen zwischen der Notwendigkeit zu vermeiden, daß Seeleute bei ihrer Arbeit auf Schiffen unterhalb einer bestimmten Größe oder Schiffen, die keine internationalen Reisen unternehmen, ohne Schutz gelassen werden, und der Sorge, daß diesen Schiffen eine übermäßige administrative Last auferlegt wird. Die Auffassung der Vertreter der Seeleute auf der einschlägigen nationalen dreigliedrigen Tagung bleibt von dieser Stellungnahme unberührt; sie stimmen nicht der Auffassung zu, daß der Anwendungsbereich irgendeiner der Bestimmungen dieses Übereinkommens begrenzt werden sollte.

Australien: Die Einbeziehung von Schiffen, die keine internationalen Reisen durchführen, könnte unpraktisch und eine übermäßige Belastung sein und stellt für Australien aufgrund seines Föderalismus und der Beziehungen zu seinen Bundesstaaten ein Problem dar. Dies könnte auch eine fehlende Harmonisierung mit IMO-Übereinkommen zur Folge haben. Es ist unklar, welcher Quelle die Bruttoreaumzahl von 200 entnommen ist. Es dürfte besser sein, die Bruttoreumzahlen der SOLAS von 300 bzw. 140 für gemeinsame Angelegenheiten zu verwenden. Man sollte entweder eine mit IMO-Übereinkommen übereinstimmende Grenze der Raumzahl, z.B. 500 BRZ, verwenden oder das Übereinkommen auf Schiffe auf internationalen Reisen begrenzen⁷.

Brasilien: Die Grenze der Bruttoreumzahl von 200 ist in diesem Fall annehmbar.

Mauritius: Zur Anwendung des Übereinkommens auf alle Schiffe sollte eine Bestimmung vorgesehen werden, der zufolge ein Mitgliedstaat Schiffe mit einer unter einem bestimmten Wert liegenden Raumzahl (von dem Mitglied festzusetzen) nach Konsultation für einige Zwecke ausnehmen können; dies sollte für andere Bestimmungen im neuen Übereinkommen gelten.

Neuseeland: Die Anwendung des Übereinkommens auf Fahrzeuge, die zu gewerblichen Tätigkeiten verwendet werden, wird akzeptiert, sofern es keine ausdrücklich anderslautende Regelung gibt. Allerdings könnte es Fälle geben, in denen eine Anwendung praktisch unmöglich ist. Es ist realistisch, die vorgeschlagenen Ausnahmen auf bestimmte Bestimmungen von Titel 3 zu begrenzen. Reedern die Möglichkeit einzuräumen, eine Zertifizierung von Schiffen mit einer Bruttoreumzahl von unter 500 zu fordern, dürfte eine ausgewogene Lösung sein, die denjenigen, die dessen möglicherweise bedürfen,

⁷ Die Regierung war ferner der Auffassung, daß die Anwendung des Übereinkommens auf Kriegsschiffe geklärt werden müßte.

diese Möglichkeit bietet, ohne die administrative Belastung der Zertifizierung aller Schiffe unabhängig vom Bedarf aufzuerlegen.

Panama: Etwasige Ausnahmen sollten unabhängig davon, ob sie sich auf Schiffe mit einer Bruttoreaumzahl von 200 oder 500 oder auf Schiffe auf internationalen Reisen beziehen, in den Titeln aufgeführt werden, für die sie gelten. Das Ziel besteht darin, den Schutz der Rechte aller Seeleute unabhängig davon zu gewährleisten, ob das Schiff internationale Reisen unternimmt oder eine bestimmte Größe aufweist. Aus dem Übereinkommen sollte deutlich hervorgehen, daß seine Bestimmungen für Fischereifahrzeuge gelten würden, bis das Übereinkommen über Arbeit im Fischereisektor angenommen wird.

Philippinen: Die Regierung erklärte, daß die Reeder in ihren dreigliedrigen Beratungen der Auffassung waren, Schiffe, die keine internationalen Reisen unternehmen, sollten vollständig vom Geltungsbereich des Übereinkommens ausgeschlossen werden, da nationale Schiffe in adäquater Weise durch die innerstaatlichen Gesetze erfaßt werden.

Südafrika: Das Übereinkommen sollte Mindestnormen vorsehen. Die zuständige Stelle sollte über die Anwendung der Normen auf unterschiedliche Schiffsgrößen entscheiden; das Übereinkommen sollte keine derartige Regelung enthalten.

14. Das Amt ist von einer Mitgliedsgruppe auf eine offensichtliche Diskrepanz zwischen der englischen und der französischen Fassung in bezug auf die Worte „die gewöhnlich zu gewerblichen Tätigkeiten verwendet werden“ am Anfang von *Absatz 4* von Artikel II aufmerksam gemacht worden. In der französischen Fassung erscheint das Wort „Tätigkeiten“ als „Seeschifffahrt“: „normalement affectés à la navigation maritime commerciale“, d.h. „die gewöhnlich in der gewerblichen Seeschifffahrt verwendet werden“. Das Amt schlägt vor, daß dieser Wortlaut (der beispielsweise Artikel 2 a) des Übereinkommens Nr. 22 oder Artikel 1 des Übereinkommens Nr. 58 entspricht, unter Hinzufügung des Wortes „gewerblichen“) auch in der englischen Fassung verwendet werden sollte. Die Bestimmung würde dann lauten: „die gewöhnlich in der gewerblichen Seeschifffahrt verwendet werden“.

15. *Unterabsatz a)* von Absatz 4 schließt Fischereifahrzeuge (und Fischer) aus diesem Übereinkommen aus. Dies entspricht dem im Übereinkommen (Nr. 147) über die Handelsschifffahrt (Mindestnormen), 1976, verfolgten Ansatz. Dieser Ausschluß spiegelt auch die Auffassung des Verwaltungsrats des Internationalen Arbeitsamtes wider, daß das neue Seearbeitsübereinkommen nicht versuchen sollte, auch auf die unterschiedlichen Bedürfnisse und Belange des Fischereisektors einzugehen, wenngleich etliche bestehende Seearbeitsübereinkommen die Mitglieder ausdrücklich dazu ermutigen, sie auf die in der gewerblichen Fischerei tätigen Fischereifahrzeuge und Personen anzuwenden (beispielsweise Übereinkommen Nr. 180, Artikel 1 Absatz 2). Das neue Übereinkommen und die neue Empfehlung über Arbeit im Fischereisektor werden zur Zeit ausgearbeitet. Diese Urkunden werden nach ihrer Annahme einen Schutz bieten, der eigens auf die Bedürfnisse des Fischereisektors zugeschnitten ist. Deren Annahme würde die Mitglieder natürlich nicht daran hindern, ihren Fischern einen etwaigen zusätzlichen Schutz zugute kommen zu lassen, der durch das Seearbeitsübereinkommen vorgesehen ist, falls sie dies wünschen.

16. *Absatz 5* von Artikel II ähnelt Absatz 3 insofern, als er zusätzliche innerstaatliche Flexibilität zur Behandlung von Fragen, die sich im Zusammenhang mit der Anwendung des Übereinkommens auf ein bestimmtes Schiff oder eine bestimmte Gruppe von Schiffen stellen können, auf der Grundlage dreigliedriger Beratungen bietet.

17. *Absatz 6* ist eine Standardbestimmung in internationalen Arbeitsübereinkommen.

Anmerkung 4 (Artikel III und IV)

1. Diese beiden Artikel legen die grundlegenden Rechte und Prinzipien und die Beschäftigungs- und Sozialrechte der Seeleute gemäß der Agenda für menschenwürdige Arbeit fest. *Artikel III* ist das Ergebnis ausgedehnter Diskussionen und dreigliedrigen Einvernehmens. Sein Zweck besteht darin, die Anerkennung der grundsätzlichen Bedeutung dieser grundlegenden Rechte zu erreichen. Sein Wortlaut folgt dem Ansatz von Artikel 2 a) des Übereinkommens (Nr. 147) über die Handelsschifffahrt (Mindestnormen) 1976, indem er vorschreibt, daß jedes Mitglied „sich zu vergewissern hat“, daß die Bestimmungen seiner Gesetzgebung im Kontext dieses Übereinkommens die in Artikel III genannten grundlegenden Rechte achten. Die Achtung dieser grundlegenden Prinzipien und Rechte ist als eine wesentliche Voraussetzung für die effektive Wahrnehmung der Arbeitsrechte allgemein anerkannt worden. Es sei darauf hingewiesen, daß die Verpflichtung eines Mitglieds nach Artikel III nicht darin besteht, die Bestimmungen des Übereinkommens, in denen diese grundlegenden Rechte (auf die in der Präambel Bezug genommen wird) enthalten sind, anzuwenden, sondern darin, sich zu vergewissern, daß diese grundlegenden Prinzipien in der einschlägigen Gesetzgebung zum Ausdruck kommen. Hinsichtlich der entsprechenden Berichterstattungspflicht informierte der Rechtsberater des IAA die PTMC wie folgt:

Artikel III wird, wie alle obligatorischen Bestimmungen des Übereinkommens, der Prüfung durch die für die Überwachung der Durchführung der Normen der IAO verantwortlichen Gremien unterliegen. Hier geht es um die Bestimmung der Verpflichtung, die im Mittelpunkt dieser Überwachung stehen wird. Jedes Mitglied, das das künftige Übereinkommen ratifiziert, wird gemäß Artikel III verpflichtet sein, sich zu vergewissern, daß seine Gesetzgebung im Kontext dieses Übereinkommens die vier Gruppen von grundlegenden Rechten einhält. Dies sollte wie bei allen Verpflichtungen aus internationalen Arbeitsübereinkommen in gutem Glauben geschehen. Vorbehaltlich der Beschlüsse des Verwaltungsrats des IAA hinsichtlich der Einzelheiten, die in dem Berichtsformular im Rahmen von Artikel 22 der Verfassung der IAO anzufordern sind, wird sich die Prüfung durch die Aufsichtsgremien auf diese spezifische Verpflichtung erstrecken. Diese Bestimmung legt den Staaten, die eines oder mehrere der grundlegenden Übereinkommen ratifiziert haben, keine zusätzliche Verpflichtung auf, da diese Übereinkommen die Arbeitnehmer, die Gegenstand des künftigen Übereinkommens sind, bereits ausnahmslos erfassen⁸.

2. *Artikel IV* verpflichtet jedes ratifizierende Mitglied dazu, innerhalb der Grenzen seiner Rechtshoheit menschenwürdige Arbeitsbedingungen für Seeleute sicherzustellen. Man kann davon ausgehen, daß Artikel IV die allgemeinen Rechte und Grundsätze festlegt, die in den Regeln und im Code unter den Titeln ausführlicher artikuliert werden. *Absatz 5* stellt klar, daß die in den *Absätzen 1 bis 4* festgelegten „Beschäftigungs- und Sozialrechte der Seeleute“ in vollem Umfang verwirklicht werden müssen, nicht abstrakt, sondern „in Übereinstimmung mit den Anforderungen dieses Übereinkommens“ – d.h. in Übereinstimmung mit den einschlägigen Bestimmungen der Artikel, Regeln und des Teils A des Codes (Anmerkung 3, Absatz 4).

Anmerkung 5 (Artikel V)

1. *Artikel V* schafft die Rechtsgrundlage für die Bestimmungen über die Erfüllung und Durchsetzung der Anforderungen in Titel 5 des Übereinkommens. Diese Verpflichtungen sind in dem Übereinkommen (Nr. 147) über die Handelsschifffahrt (Mindestnormen), 1976, und dem Übereinkommen (Nr. 178) über die Arbeitsaufsicht (Seeleute) 1996, die beide durch dieses Übereinkommen konsolidiert werden, implizit enthalten.

⁸ IAA: *Record of Proceedings*, Nr. 4 (Rev.), Vorbereitende Technische Seeschiffahrtskonferenz, Genf, 13.-24. Sept. 2004, Abs. 104.

2. Mit den *Absätzen 2 und 6* soll jedes Mitglied dazu ermutigt werden, seine Hoheitsgewalt durch die Annahme eines systematischen Ansatzes bei der Erfüllung und Durchsetzung der Rechtsnormen wirksam auszuüben.
3. *Absatz 4*, der auf Artikel 4 des Übereinkommens Nr. 147 beruht, schafft die Grundlage für freiwillige („kann“) Überprüfungen eines Schiffes, das die Flagge eines Mitglieds führt, wenn sich dieses Schiff im Hafen eines anderen Mitglieds aufhält (Hafenstaatkontrollmaßnahmen), um dazu beizutragen, die laufende Erfüllung der Anforderungen des Übereinkommens sicherzustellen.
4. *Absatz 5* stützt sich auf die Verpflichtungen im Übereinkommen (Nr. 179) über die Anwerbung und Arbeitsvermittlung von Seeleuten, 1996. Er bezieht sich im wesentlichen auf die zusätzlichen Verantwortlichkeiten von Mitgliedern, aus denen der weltweite Bedarf an Seeleuten gedeckt wird. Er verpflichtet die Mitglieder dazu, „ihre Hoheitsgewalt und Kontrolle“ über die Anwerbungs- und Arbeitsvermittlungsdienste für Seeleute „wirksam auszuüben“, falls solche in ihrem Gebiet bestehen. Damit wird der Grundstein gelegt für die Anforderung in Titel 1 des Übereinkommens (Anmerkung 18), daß Dienste des privaten Sektors einer Bewilligung oder Zulassung bedürfen oder in irgendeiner anderen Weise reguliert werden müssen, und für die Verpflichtungen nach Titel 5, Regel 5.3.
5. *Absatz 6* legt eine Anforderung fest, die Verpflichtungen entspricht, welche in anderen einschlägigen Übereinkommen wie UNCLOS enthalten sind, daß jedes Mitglied seine Gesetze mit ausreichenden Straf- oder sonstigen Maßnahmen im Einklang mit dem internationalen Recht durchzusetzen hat, um von Verstößen gegen die Anforderungen des Übereinkommens abzuhalten. Der geographische Geltungsbereich der Verpflichtung sowie Umfang und Art der gegen Verstöße zu treffenden Straf- oder sonstigen Maßnahmen werden nicht vorgeschrieben, sondern es wird nur vorgesehen, daß sie festgelegt werden und ausreichend sein müssen, um von Verstößen abzuhalten.
6. *Absatz 7* legt den von der HLTWG und der PTMC angenommenen Grundsatz der „nicht günstigeren Behandlung“ fest⁹. Dieser Grundsatz findet sich auch in den Schlüsselübereinkommen der IMO. Er kann einen Anreiz zur Ratifizierung des Übereinkommens darstellen und dazu beitragen, gleiche Startbedingungen in bezug auf die Beschäftigungsrechte sicherzustellen.

Anmerkung 6 (Artikel VI)

1. *Artikel VI* führt zwei wichtige Neuerungen ein, was die internationalen Arbeitsübereinkommen angeht. Eine betrifft den Aufbau des vorgeschlagenen konsolidierten Seearbeitsübereinkommens, der in Teil II, Allgemeine Erörterung, Absätze 1 bis 9 erörtert worden ist. Die *Absätze 1 und 2* dieses Artikels legen die rechtliche Beziehung zwischen den Teilen oder Ebenen des neuen Übereinkommens fest. Die Artikel stellen die erste Ebene des Übereinkommens dar, während die Rechte und Verpflichtungen in den bindenden Regeln (Titel 1 bis 5; zweite Ebene) weiter ausgeführt werden. Jede Regel wird dann durch eine Verbindung von verbindlichen Normen (Code, Teil A, dritte Ebene) und nichtverbindlichen Leitlinien umgesetzt (Code, Teil B, vierte Ebene). Die andere Neuerung in Artikel VI betrifft Flexibilität bei der Durchführung, um das Ziel der umfassenden Ratifizierung ohne Verwässerung der Normen des Übereinkommens erreichen zu können, auf das am Ende von Teil II, Absatz 2 c), Allgemeine Erörterung, hingewiesen worden ist.

⁹ Dies ist der Grundsatz, daß Schiffen, die zur Führung der Flagge eines Staates berechtigt sind, der das Übereinkommen nicht ratifiziert hat, keine günstigere Behandlung eingeräumt wird als Schiffen, die zur Führung der Flagge eines ratifizierenden Staates berechtigt sind. Siehe z.B. Art. 1 Abs. 3 des Protokolls von 1988 zum SOLAS.

2. *Absatz 2* sieht eine Wechselbeziehung innerhalb des Codes des Übereinkommens vor, wonach die Mitglieder die Erfüllung ihrer Verantwortlichkeiten gemäß Teil A des Codes „in der in Teil B des Codes vorgesehenen Weise“ „gebührend in Erwägung“ ziehen müssen. Die Beziehung zwischen den Teilen A und B des Codes war Gegenstand eines Rechtsgutachtens, das der Rechtsberater des IAA der HLTWG auf ihrer dritten Tagung vorgelegt hat¹⁰. Dieses Gutachten wird in Anhang D dieses Berichts wiedergegeben. Ein Durchbruch wurde auf der vierten Tagung der HLTWG in Nantes erzielt, wo Einvernehmen über die genauen Auswirkungen für Mitglieder, die das Übereinkommen ratifizieren, im Hinblick auf die Behandlung des Teils B des Codes erzielt wurde. Der Durchbruch ebnete den Weg für die Verlagerung vieler detaillierter Anforderungen in bestehenden Übereinkommen aus den Normen in Teil A des Codes in die Leitlinien in Teil B des Codes. Die Vereinbarungen wurden in den folgenden Fragen und Antworten formuliert:

Frage: Ist Teil B verbindlich?

Antwort: Nein.

Frage: Kann Teil B von den ratifizierenden Mitgliedern ignoriert werden?

Antwort: Nein.

Frage: Wird die Durchführung von Teil B von den Hafenstaatsinspektoren überprüft?

Antwort: Nein.

Frage: Muß das ratifizierende Mitglied den Anleitungen in Teil B Folge leisten?

Antwort: Nein, wenn es aber den Anleitungen nicht Folge leistet, muß es jedoch – gegenüber den zuständigen Stellen der Internationalen Arbeitsorganisation – unter Umständen die Art und Weise rechtfertigen, wie es die entsprechenden verbindlichen Bestimmungen des konsolidierten Übereinkommens umgesetzt hat¹¹.

3. Um den Mitgliedern behilflich zu sein, sind nach den Artikeln erläuternde Anmerkungen in den Text des Übereinkommens aufgenommen worden (Anmerkung 14). Die Absätze 10 und 11 dieser erläuternden Anmerkungen spiegeln die erzielten Vereinbarungen wider: Sie weisen auf den allgemeinen Kontext von Teil B hin und führen ein Beispiel für die Wechselwirkung zwischen Teil B und Teil A an. Eine Erläuterung statt eines Rechtstextes dürfte in der Tat der beste Ansatz sein und entspricht der Übereinkunft, daß die in Anmerkung 6 Absatz 2 dargelegten Vereinbarungen in dem Übereinkommen oder der dazugehörigen Dokumentation eindeutig zum Ausdruck kommen sollten.

4. In den *Absätzen 3* und *4* wird das andere Hauptelement der Flexibilität dargelegt, das durch das Übereinkommen eingeführt wird. Hinsichtlich der innerstaatlichen Umsetzung der Anforderungen des Übereinkommens bezieht sich *Absatz 3* auf das Konzept der „wesentlichen Gleichwertigkeit“, eine Möglichkeit, die schon in dem Übereinkommen (Nr. 147) über die Handelsschifffahrt (Mindestnormen), 1976, vorgesehen worden ist. Das Konzept wird weder in diesem Übereinkommen noch in dem anderen neueren Übereinkommen Nr. 185, in dem es verwendet worden ist, definiert. Nach ausgiebiger Erörterung beschloß die PTMC die Aufnahme einer Definition in *Absatz 4* und gelangte zu einer Kompromißvereinbarung über ihren Wortlaut, nachdem sie zwei Alternativdefinitionen geprüft hatte, die in dem ihr vorgelegten empfohlenen Entwurf vorgeschla-

¹⁰ IAA: *Final Report*, Hochrangige dreigliedrige Arbeitsgruppe für Seearbeitsnormen, TWGMLS/ 2003/10 (Genf, 2003), Abs. 199-202.

¹¹ IAA: *Final Report*, Hochrangige dreigliedrige Arbeitsgruppe für Seearbeitsnormen, TWGMLS/ 2004/19 (Nantes, 2004), Abs. 139.

gen worden waren. Nach dem Kompromißwortlaut von Absatz 4 wird eine innerstaatliche Bestimmung, durch die die Rechte und Grundsätze des Übereinkommens in einer von Teil A des Codes abweichenden Weise umgesetzt werden, als „im wesentlichen gleichwertig“ angesehen, falls das betreffende Mitglied „sich vergewissert“, daß die einschlägige Gesetzgebung oder sonstige Durchführungsmaßnahme „der vollen Erreichung des allgemeinen Ziels und Zwecks der betreffenden Bestimmung oder Bestimmungen von Teil A des Codes förderlich ist“ und „die betreffende Bestimmung oder betreffenden Bestimmungen von Teil A des Codes umsetzt“. Im Zusammenhang mit dem Ausdruck „sich vergewissert“, der in einer der von der PTMC geprüften Alternativen verwendet wurde, dürfte der folgende Auszug aus einem Gutachten, das der Rechtsberater des IAA der PTMC vorgelegt hat, für Absatz 4, wie er von der PTMC angenommen wurde, ebenfalls relevant sein:

Die Verpflichtung des Mitglieds besteht hauptsächlich darin, „sich zu vergewissern“, was aber dennoch keine völlige Handlungsfreiheit impliziert, da es den für die Überwachung der Durchführung auf nationaler und internationaler Ebene verantwortlichen Stellen obliegt, nicht nur festzustellen, ob das erforderliche Verfahren zur „Vergewisserung“ durchgeführt worden ist, sondern auch, ob es in gutem Glauben in einer Weise durchgeführt worden ist, die sicherstellt, daß das Ziel der Verwirklichung der in den Regeln dargelegten Grundsätze und Rechte in einer von Teil A des Codes abweichenden Weise angemessen erreicht wird¹².

5. Wie ersichtlich, wird die Definition in Absatz 4 von Artikel VI „ausschließlich für die Zwecke von Absatz 3“ (d.h. nur soweit die Bestimmungen von Teil A des Codes betroffen sind) und nur „im Kontext dieses Übereinkommens“ Anwendung finden; sie soll daher nicht die Bedeutung berühren, die dem Ausdruck „im wesentlichen gleichwertig“ in anderen Übereinkommen der IAO (Übereinkommen Nr. 147 und 185), die für einige Mitglieder in Kraft bleiben oder in Kraft treten können, gegeben werden könnte. Außerdem kann nach Absatz 3 das Konzept der Gleichwertigkeit im Wesentlichen in Anspruch genommen werden, „soweit in diesem Übereinkommen nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt wird“; tatsächlich ist seine Anwendung in bezug auf die Normen in Titel 5 ausgeschlossen worden (Anmerkung 34, Absatz 5).

Anmerkung 7 (Artikel VII)

1. *Artikel VII* sieht einen Mechanismus vor, der es den Mitgliedern ermöglichen würde, dem Fall Rechnung zu tragen, daß es in einem Hoheitsgebiet keinen repräsentativen Reeder- oder Seeleuteverband zur Durchführung von Beratungen gibt (wie dies von etlichen Bestimmungen verlangt wird). Die möglichen Auswirkungen dieser Bestimmungen sind bereits in Absatz 16 von Teil I, Einleitung, erörtert worden

Anmerkung 8 (Artikel VIII)

1. Die Schlußbestimmungen in den Artikeln VIII-XII und Artikel XVI beruhen auf den Standardbestimmungen der internationalen Arbeitsübereinkommen unter besonderer Berücksichtigung des Übereinkommens Nr. 147. Im Gegensatz zum Übereinkommen Nr. 147 (Artikel 5) sind keine Vorbedingungen für Mitglieder vorgesehen, die das Seearbeitsübereinkommen ratifizieren möchten.

2. Die genaue Formel für das Inkrafttreten des Übereinkommens und etwaiger Änderungen war einer der Bereiche, die von der PTMC nicht geklärt werden konnten. Auf der Interimstagung wurde vereinbart, daß diese Bereiche in dem Übereinkommensentwurf frei gelassen werden sollten, da es sich um Angelegenheiten handele, die auf der Internationalen Arbeitskonferenz auf der Grundlage von Vorschlägen des Amtes geprüft

¹² IAA: *Record of Proceedings*, Nr. 4 (Rev.), Vorbereitende Technische Seeschiffahrtskonferenz, 13.-24. Sept. 2004, Abs. 124.

werden sollten. Zahl und Gewicht der für das Inkrafttreten erforderlichen Ratifikationen gemäß *Absatz 3 von Artikel VIII* müssen daher noch beschlossen werden.

3. Die nachstehenden Informationen zu anderen Übereinkommen sind vielleicht nützlich. Die Formel von „mindestens zehn Mitgliedern, die zusammen über einen Bruttoschiffsraum von 25 Prozent der Welthandelsflotte verfügen“, wurde im Übereinkommen Nr. 147 (Absatz 6(2)) verwendet. Die Formel 25 Mitglieder/50 Prozent des Bruttoreaumgehalts der Welthandelsflotte findet sich im SOLAS-Übereinkommen, 1974 (Artikel X a)). Weitere Optionen sind 15/50 Prozent des Bruttoreumgehalts der Welthandelsflotte (SOLAS-Protokoll 1988, Artikel V Absatz 1 a)) und Ratifikationen von „fünf Mitgliedern, von denen drei jeweils eine Handelsflotte mit einem Bruttoreumgehalt von mindestens einer Million Tonnen besitzen“ (Übereinkommen Nr. 180 (1996) Artikel 18 Absatz 2). Auf der PTMC sprachen sich die Reedervertreter und die meisten Regierungsvertreter für den SOLAS-Ansatz aus, d.h. mindestens 25 Mitglieder mit einem Anteil von 50 Prozent am Bruttoreumgehalt der Welthandelsflotte. Die Seeleutevertreter schlugen 30 Mitglieder mit einem Anteil am Bruttoreumgehalt der Welthandelsflotte von 33 Prozent vor, wobei die Tonnage von Nichtmitgliedern der IAO möglicherweise unberücksichtigt bleiben könnte. Die Reeder waren bereit, die Mindestzahl von 30 ratifizierenden Mitgliedern zu unterstützen, bestanden aber auf 50 Prozent des Bruttoreumgehalts der Welthandelsflotte. Der Hauptgrund für die Zahl von 50 Prozent, der von den Reedervertretern und einigen Regierungsvertretern angeführt wurde, ist die Aufnahme einer Klausel der nicht günstigeren Behandlung (Artikel V Absatz 7) in das Übereinkommen: Was Überprüfungen in ausländischen Häfen angeht, so werden Schiffe, die den Hafen eines ratifizierenden Mitglieds anlaufen, von dem Übereinkommen betroffen werden, selbst wenn der Flaggenstaat es nicht ratifiziert hat. Unter Berücksichtigung dieser Begründung sollte vermutlich auf den Bruttoreumgehalt der „Welt“handelsflotte Bezug genommen werden, da sich die Bestimmungen des Übereinkommens durch die Verbindung dieser Klausel und der für Überprüfungen in ausländischen Häfen festgelegten Maßnahmen auch auf Schiffe von Nicht-IAO-Mitgliedern auswirken werden.

4. Bei der Ermittlung der geeignetsten Formel für das Inkrafttreten (und für Änderungen des Übereinkommens, siehe Anmerkung 12) kann es auch zweckmäßig sein, Beispiele unter Verwendung der in Anhang C dieses Berichts enthaltenen Tabelle in Betracht zu ziehen. Die Tabelle, die auf Angaben aus der *Weltflottenstatistik 2004*¹³ beruht, enthält eine dritte Spalte, die den weltweiten Prozentsatz des Bruttoreumgehalts der Handelsflotte jedes Landes oder Gebiets mit einem Register zum 31. Dezember 2004 zeigt. Auf die sechs IAO-Mitglieder mit der größten Tonnage (einschließlich der ihrer Hoheit unterliegenden Gebiete oder Regionen) entfielen mehr als 50 Prozent der Welttonnage. Wenn diese Länder das Übereinkommen unverzüglich ratifizierten, könnte es mit nur einem kleinen Anteil der Länder mit größeren Handelsflotten in Kraft treten. Wenn dagegen die sechs Länder das Übereinkommen nicht ratifizierten, dann würde selbst die Ratifikation durch alle die anderen rund 140 IAO-Mitglieder auf der Liste das Übereinkommen nicht in Kraft treten lassen. Im Hinblick auf eine praktikablerere Regelung bei gleichzeitiger Beibehaltung des Niveaus von 50 Prozent könnte die Gewichtung durch Bezugnahme auf die Anzahl der Länder mit großer Schiffstonnage statt durch den Bruttoreumgehalt selbst erfolgen entsprechend dem internationalen Übereinkommen Nr. 180, das sein Inkrafttreten nach der Ratifikation durch fünf Mitglieder vorsieht, von denen drei jeweils eine Handelsflotte mit einem Bruttoreumgehalt von mindestens einer Million Tonnen besitzen.

¹³ Von Lloyd's Register-Fairplay veröffentlicht. Dies ist eine jährliche Veröffentlichung, die die Zusammensetzung der derzeitigen seegehenden Handelsflotte mit eigenem Antrieb mit einem Bruttoreumgehalt von 100 oder mehr zeigt.

5. Neben den Erwägungen im Zusammenhang mit der Klausel „der nicht günstigeren Behandlung“ muß der Haltung Rechnung getragen werden, die von den Mitgliedsgruppen hinsichtlich der Auswirkungen des Inkrafttretens des Übereinkommens, die sich aus Artikel X des Übereinkommens ergeben, eingenommen worden ist. Wie in der Erörterung in Anmerkung 10 zum Ausdruck kommt, spiegelt das Übereinkommen die Auffassung wider, daß die bestehenden Seearbeitsübereinkommen in den meisten Fällen global durch das neue konsolidierende Seearbeitsübereinkommen ersetzt werden sollten. Dies bedeutet beispielsweise, daß ein Land, das nicht in der Lage ist, das umfassende Seearbeitsübereinkommen zu ratifizieren, aber wichtige bestehende Übereinkommen wie das Übereinkommen Nr. 147 ratifizieren möchte, diese nach dem Inkrafttreten des neuen Übereinkommens nicht ratifizieren könnte. Diese Haltung zu Artikel X wäre daher nur dann gerechtfertigt, wenn eine relativ hohe Zahl von Ratifikationen erforderlich ist, bevor das neue Übereinkommen in Kraft treten kann. Folgt man der Anregung (im Einklang mit dem soeben Gesagten), daß die Anzahl der ratifizierenden Mitglieder auf 30 festgesetzt werden sollte, könnte *Absatz 3* von Artikel VIII wie folgt gefaßt werden:

3. Dieses Übereinkommen tritt in Kraft 12 Monate nachdem die Ratifikationen von mindestens 30 Mitgliedern eingetragen worden sind, die mindestens die Hälfte der Anzahl der Staaten mit einem Anteil von mindestens [einem] Prozent ¹⁴ des Bruttoreumgehalts der Welt-handelsflotte umfassen.

6. Wichtig ist auch der Hinweis, daß *Absatz 4* von Artikel VIII eine 12-Monats-Frist vorschlägt, bevor die Ratifikation für ein Mitglied, das das Übereinkommen nach seinem Inkrafttreten ratifiziert, wirksam wird. Dies ist die normale Frist in der IAO und ist besonders wichtig im Kontext des Titels 3 und der darin enthaltenen Übergangsbestimmung für ältere vorhandene Schiffe und kann auch für die Frage der Anpassungen innerhalb der inländischen Systeme und für den Schiffbau relevant sein (Anmerkung 27, Absatz 7).

Anmerkung 9 (Artikel IX)

1. Diese Standardbestimmung über das Kündigungsverfahren findet sich in allen Übereinkommen der IAO. Die Wirkung dieser seit langem befolgten Praxis besteht darin, daß für jedes ratifizierende Mitglied die gleiche Frist festgelegt wird, während der eine Kündigung möglich ist, unabhängig davon, wann das Übereinkommen für das Mitglied in Kraft getreten ist.

Anmerkung 10 (Artikel X)

1. *Artikel X* führt die bestehenden Übereinkommen auf, die durch das neue Übereinkommen neugefaßt werden. Der derzeitige Ratifikationsstand der in Artikel X aufgeführten Übereinkommen wird, wie bereits erwähnt, in Anhang B dieses Berichts angegeben. So lange das konsolidierte Übereinkommen nicht von allen Staaten ratifiziert worden ist, die die bestehenden Seearbeitsübereinkommen ratifiziert haben, werden seine Verpflichtungen und die Verpflichtungen aus den derzeitigen internationalen Seearbeitsübereinkommen zwangsläufig in unterschiedlichem Ausmaß (je nach ihrem Ratifikationsstand) nebeneinander bestehen müssen.

¹⁴ Auf der Grundlage der Tabelle in Anhang C würde die Zahl von *einem* Prozent 21 Länder einschließen (Antigua und Barbuda, Bahamas, China, Dänemark, Deutschland, Griechenland, Indien, Italien, Japan, Republik Korea, Liberia, Malta, Marshallinseln, Norwegen, Panama, Russische Föderation, Saint Vincent und die Grenadinen, Singapur, Vereinigte Staaten, Vereinigtes Königreich, Zypern). Eine Zahl von *einem halben* Prozent würde 30 Länder einschließen (Antigua und Barbuda, Bahamas, Belgien, China, Dänemark, Deutschland, Frankreich, Griechenland, Indien, Indonesien, Islamische Republik Iran, Italien, Japan, Republik Korea, Liberia, Malaysia, Malta, Marshallinseln, Niederlande, Norwegen, Panama, Philippinen, Russische Föderation, Saint Vincent und die Grenadinen, Schweden, Singapur, Türkei, Vereinigte Staaten, Vereinigtes Königreich, Zypern). Eine Zahl von *zwei* Prozent würde 12 Länder einschließen (Bahamas, China, Griechenland, Japan, Liberia, Malta, Marshallinseln, Norwegen, Panama, Singapur, Vereinigtes Königreich, Zypern).

2. Nach dem internationalen Vertragsrecht ist es nicht leicht, bestehende multilaterale Übereinkommen abzuschaffen oder sie durch ein neues zu ersetzen, sofern diese Übereinkommen selbst nicht ein Mittel hierfür bieten. Die seit 1930 angenommenen internationalen Arbeitsübereinkommen enthalten in der Tat einen Artikel, wonach ein künftiges „neugefaßtes Übereinkommen“ die meisten der Wirkungen der Übereinkommen, die es neu faßt (aber nicht die Übereinkommen selbst), aufheben kann. Dieser Artikel lautet in der Regel wie folgt:

1. Nimmt die Konferenz ein neues Übereinkommen an, welches das vorliegende Übereinkommen ganz oder teilweise neu faßt, und sieht das neue Übereinkommen nichts anderes vor, so gilt folgendes:

- a) Die Ratifikation des neugefaßten Übereinkommens durch ein Mitglied hat ungeachtet [des Artikels, der eine Kündigung nach Ablauf bestimmter Zeiträume gestattet] ohne weiteres die Wirkung einer sofortigen Kündigung des vorliegenden Übereinkommens, sofern das neugefaßte Übereinkommen in Kraft getreten ist.
- b) Vom Zeitpunkt des Inkrafttretens des neugefaßten Übereinkommens an kann das vorliegende Übereinkommen von den Mitgliedern nicht mehr ratifiziert werden.

2. In jedem Fall bleibt das vorliegende Übereinkommen nach Form und Inhalt für diejenigen Mitglieder in Kraft, die dieses, nicht jedoch das neugefaßte Übereinkommen ratifiziert haben.

3. Die Unterabsätze a) und b) von Absatz 1 dieser typischen Bestimmung bieten somit zwei Lösungen für das Übergangsproblem, die Anwendung finden, sofern „das neue Übereinkommen nichts anderes vorsieht“. Unterabsatz a) vermeidet das Problem, daß ein ratifizierendes Mitglied an vergleichbare Verpflichtungen aus unterschiedlichen Übereinkommen gebunden ist: Sobald die neuen Verpflichtungen aus dem neugefaßten Übereinkommen in Kraft getreten sind, haben die alten Verpflichtungen keine Geltung mehr. Unterabsatz a) schließt das alte Übereinkommen für weitere Ratifikationen: Sobald das neue neugefaßte Übereinkommen in Kraft getreten ist, beschränkt sich die Anwendung des alten Übereinkommens auf die Mitglieder, die es bereits ratifiziert haben (bis sie es kündigen).

4. Im vorgeschlagenen konsolidierten Seearbeitsübereinkommen wird in bezug auf die oben erwähnten Unterabsätze a) und b) „nichts anderes bestimmt“: Nach seinem Inkrafttreten wird davon ausgegangen, daß jedes Mitglied, das es bereits ratifiziert hat oder später ratifiziert, alle nach 1930 angenommenen Übereinkommen, die es ratifiziert hat und die in dem neuen Übereinkommen in Artikel X als neugefaßt bezeichnet werden, gekündigt hat¹⁵. Die neugefaßten Übereinkommen werden daher für die Mitglieder in Kraft bleiben, die sie ratifiziert hatten, die aber das neue Übereinkommen nicht ratifiziert haben; die neugefaßten Übereinkommen werden für weitere Ratifikationen geschlossen. Hinter dieser automatischen Kündigung der bestehenden Übereinkommen und ihrer Schließung für weitere Ratifikationen steht der Gedanke, daß so rasch wie möglich der Übergang zu einem einzigen allgemein anerkannten Katalog von internationalen Normen und Verpflichtungen mit besserer „Relevanz ... für die Bedürfnisse aller Beteiligten des Seeschiffahrtssektors“ sichergestellt werden soll (Teil II, Allgemeine Erörterung, Absatz 1).

5. Die in Artikel X aufgeführten Übereinkommen umfassen alle bestehenden Seearbeitsübereinkommen mit Ausnahme der Übereinkommen Nr. 108 und Nr. 185, die einer etwas anderen Kategorie angehören als die übrigen Übereinkommen und im vorliegenden

¹⁵ Bis eine Verfassungsänderung von 1996, die die Aufhebung veralteter Übereinkommen unter bestimmten Voraussetzungen gestattet, in Kraft tritt, wird in bezug auf vor 1930 angenommene, ratifizierte Übereinkommen ein pragmatischer, vernünftiger Ansatz verfolgt werden müssen.

Text des Übereinkommens nicht erfaßt werden. Da Übereinkommen bindende Verpflichtungen des internationalen Rechts darstellen, gelten Neufassungsbestimmungen dieser Art nicht für internationale Arbeitsempfehlungen. Falls es als notwendig oder wünschenswert angesehen wird, können die bestehenden Empfehlungen sowie die aufgeführten Übereinkommen, die noch nicht in Kraft getreten sind¹⁶ zu gegebener Zeit gemäß einem von der Internationalen Arbeitskonferenz nach Artikel 45*bis* ihrer Geschäftsordnung gefaßten Beschluß zurückgezogen werden. Das Verfahren der Zurückziehung veralteter Empfehlungen (die von der in Absatz 11 von Teil I der Einleitung, dieses Berichts erwähnten Arbeitsgruppe des Verwaltungsrats ermittelt worden sind) ist im Gange. Sollten die Bestimmungen irgendeiner Empfehlung mit irgendeinem Teil des neuen Übereinkommens kollidieren, würden sie in jedem Fall als ersetzt angesehen werden.

Anmerkung 11 (Artikel XIII)

1. *Artikel XIII* fordert den Verwaltungsrat des IAA zur Einrichtung eines dreigliedrigen Sonderausschusses auf. Dieser Ausschuß wird allgemein mit der Überprüfung der Arbeitsweise des neuen Übereinkommens beauftragt werden und spezifische Aufgaben in bezug auf das beschleunigte oder vereinfachte Änderungsverfahren für den Code erhalten (Anmerkung 13). Er wird sich aus Vertretern der Regierungen, die das neue Übereinkommen ratifiziert haben, und aus vom Verwaltungsrat ausgewählten Reeder- und Seeleutevertretern zusammensetzen (die in der Praxis dieselben sein könnten wie die Mitglieder des JMC¹⁷). Dies bedeutet, daß die Struktur nicht auf nationalen dreigliedrigen Delegationen wie bei der Internationalen Arbeitskonferenz beruhen wird. Der soziale Dialog wird in diesem Fall auf globaler Grundlage stattfinden, nach dem Muster des Verwaltungsrats. Dies ist in Anbetracht des im wesentlichen globalen Charakters des Seeschiffahrtssektors gerechtfertigt.

2. Die Regierungsvertreter von nichtratifizierenden Mitgliedern könnten in dem Ausschuß mitarbeiten, werden aber kein Stimmrecht haben. Sie werden aber das Recht haben, Änderungen vorzuschlagen, und werden an dem Verfahren für die Genehmigung solcher Änderungen auf der Internationalen Arbeitskonferenz auf der gleichen Grundlage teilnehmen wie die Mitglieder, die das Übereinkommen ratifiziert haben. *Absatz 4* sieht vor, daß die Regierungsvertreter im Ausschuß doppelt so viele Stimmen haben wie die Reeder- und Seeleutevertreter im Ausschuß. Diese Konfiguration nach dem Muster 2-1-1 bedeutet, daß für den (eher unwahrscheinlichen) Fall, daß eine formelle Abstimmung im Ausschuß erforderlich ist, die Regierungen 50 Prozent der Stimmen und die Reeder und die Seeleute je 25 Prozent haben. Außerdem schützt Artikel VX Absatz 4 c) im Fall der Annahme von Änderungen des Codes jede der drei dreigliedrigen Gruppen gegen ein Überstimmtwerden: Eine Abstimmung ist nicht gültig, wenn sie nicht die Unterstützung von mindestens der Hälfte des Stimmgewichts jeder der drei Gruppen hat.

Anmerkung 12 (Artikel XIV)

1. Die Artikel XIV und XV regeln die Verfahren für die Änderung des neuen Übereinkommens. *Artikel XIV* sieht vor, daß das Übereinkommen von der Allgemeinen Konferenz im Rahmen von Artikel 19 der Verfassung der IAO abgeändert werden kann. Außerdem kann der Code durch ein vereinfachtes beschleunigtes Änderungsverfahren abgeändert werden, das entwickelt worden ist, um der Notwendigkeit einer rascheren Aktuali-

¹⁶ Dazu gehört auch das Übereinkommen (Nr. 70) über die Soziale Sicherheit der Schiffsleute, 1946, das versehentlich nicht in das Verzeichnis in Artikel X des Übereinkommensentwurfs der PTMC aufgenommen worden war.

¹⁷ Siehe Absatz 20 von Teil I, Einleitung.

sierung der technischen Teile des Übereinkommens Rechnung zu tragen, ohne daß das gesamte Übereinkommen neugefaßt werden muß.

2. Artikel XIV legt die Verfahren im Rahmen von Artikel 19 der Verfassung für eine Änderung des Übereinkommens als Ganzes fest, wobei ein ausdrückliches Ratifikationsverfahren vorgesehen ist. Das ins Auge gefaßte Verfahren wird für die IAO neu sein, doch werden die rechtlichen Wirkungen dieses Änderungsverfahrens die gleichen sein wie bei den von der IAO verwendeten Verfahren für die Neufassung oder Änderung von Urkunden, mit einer bedeutenden Ausnahme: Es wird kein getrenntes neugefaßtes Übereinkommen oder Protokoll geben; es wird ein einziges geändertes Übereinkommen geben.

3. Gemäß *Absatz 1* werden Änderungen von der Internationalen Arbeitskonferenz in Übereinstimmung mit ihrer Geschäftsordnung angenommen werden. Es gibt bereits eine Bestimmung, die den Anforderungen von Artikel IV genügt, nämlich Artikel 44 der Geschäftsordnung mit der Überschrift „Verfahren bei Abänderung eines Übereinkommens“, der aber in der Praxis bisher bei der Abänderung von Übereinkommen nicht angewendet worden ist¹⁸.

4. Sobald die Änderung (oder Gruppe von Änderungen) von der Konferenz angenommen worden ist, wird sie allen Mitgliedern der Organisation zur ausdrücklichen Ratifizierung übermittelt werden, ob sie das Übereinkommen ratifiziert haben oder nicht. Dies ist in der IAO zur Zeit der Fall bei neugefaßten Übereinkommen. Es wird jedoch insofern einen Unterschied geben, als Mitglieder, die das Übereinkommen bereits ratifiziert haben, nur die Änderung zur Ratifizierung erhalten werden (*Absatz 2*). Mitglieder, die das Übereinkommen nicht ratifiziert haben, werden ein Exemplar des gesamten abgeänderten Textes erhalten (*Absatz 3*).

5. Wie dies in der IAO schon bei neugefaßten Übereinkommen der Fall ist, werden die Ratifikationen aller IAO-Mitglieder gezählt werden, um festzustellen, ob das erforderliche Niveau erreicht worden ist (*Absatz 4*). Wenn dieses Niveau erreicht ist, „gilt die Änderung als angenommen“. „Gilt als angenommen“ ist ein bequemer Begriff (der den IMO-Übereinkommen entnommen ist), um ein Ereignis zu bezeichnen, das das erstmalige Inkrafttreten der Änderung zwölf Monate später auslösen wird. In Absatz 4 ist dieses erforderliche Niveau freigelassen worden, da die Anforderungen von denjenigen abhängen können, die von der Konferenz für das erstmalige Inkrafttreten des Übereinkommens nach Artikel VIII beschlossen werden (Anmerkung 8). Es könnten die gleichen sein wie diejenigen nach Artikel VIII oder sie könnten auf ein geringeres Niveau festgesetzt werden (dies ist beispielsweise der Fall bei den Anforderungen für das Inkrafttreten des Protokolls zum Übereinkommen Nr. 147 gegenüber den Anforderungen für das Inkrafttreten dieses Übereinkommens selbst).

6. Entsprechend der üblichen Praxis in der IAO treten die Änderungen in Kraft zwölf Monate nachdem das Ratifikationsniveau erreicht worden ist (d.h. gelten als angenommen) im Fall der erstmaligen Ratifikationen; und zwölf Monate nach der Eintragung der Ratifikationen für spätere Ratifikationen. Der Unterschied gegenüber der derzeitigen Situation besteht darin, daß sich das Inkrafttreten im Fall von Mitgliedern, die das Übereinkommen bereits ratifiziert haben, nur auf die Änderung selbst (*Absatz 6*) und im Fall von Mitgliedern, die es vorher nicht ratifiziert hatten, auf das gesamte Übereinkommen in der geänderten Fassung beziehen wird (*Absatz 7*).

7. Die Mitglieder, die das Übereinkommen bereits ratifiziert haben, werden an die Änderung nicht gebunden sein, bis sie sie ausdrücklich ratifiziert haben (*Absatz 8*). Diese

¹⁸ Das Verfahren für die Annahme neuer Übereinkommen wird gewöhnlich auch für die Neufassung bestehender Übereinkommen angewendet.

Bestimmung ist notwendig, da man von den Mitgliedern nicht die Ratifizierung eines Übereinkommens (was sie nur nach sorgfältiger Prüfung ihres Wortlauts tun würden) erwarten könnte, wenn dies bedeutete, daß sie an neue Verpflichtungen aufgrund späterer Texte, die sie nicht gebilligt haben, gebunden wären. Dieser Grundsatz wird in der IAO in bezug auf Neufassungen eines Übereinkommens angewendet. Er ist auch im SOLAS- und im STCW-Übereinkommen verankert.

8. Die Mitglieder, die das Übereinkommen in der Folge ratifizieren, werden jedoch an alle bis zu diesem Zeitpunkt angenommenen Änderungen gebunden sein, sofern eine solche Änderung nichts anderes bestimmt (*Absatz 9*). Die rechtliche Wirkung wird somit die gleiche sein wie die Schließung eines neugefaßten Übereinkommens für weitere Ratifikationen. Es gibt jedoch einen kleinen, von der Redaktionsgruppe der PTMC festgestellten Unterschied, die auf eine Diskrepanz zwischen Absatz 9 von Artikel XIV und Absatz 12 von Artikel XV betreffend das nur für den Code geltende stillschweigende Annahmeverfahren hinwies (*Anmerkung 13*). Absatz 12 lautet wie folgt: „Nach dem Inkrafttreten einer Änderung kann das Übereinkommen nur in seiner abgeänderten Form ratifiziert werden“ (Hervorhebung hinzugefügt), während gemäß Absatz 9 von Artikel XIV die vorherige Fassung des Übereinkommens nach der *Annahme* der Änderung durch die Konferenz, also bevor ihr weiteres Schicksal bekannt ist, nicht mehr ratifiziert werden kann. Die Redaktionsgruppe (*Anhang A, Absatz 15*) fragte sich, ob die diesbezügliche Abweichung von der SOLAS-Regelung beabsichtigt war. Das SOLAS-Übereinkommen von 1974 (*Artikel X c*) über das Inkrafttreten) bestimmt, daß der für Ratifikationen des Übereinkommens nach einer Änderung relevante Tag – sowohl in dem ausdrücklichen als auch in dem stillschweigenden Verfahren – der Tag ist, an dem es als angenommen gilt, der in Artikel XIV in Absatz 4 festgelegt ist (*Anmerkung 12, Absatz 5*).

9. Zwischen den Verfahren nach Artikel XIV und Artikel XV bestehen erhebliche Unterschiede, die eine unterschiedliche Behandlung der Frage rechtfertigen würden; so beruht Artikel XV weitgehend auf dem Verfahren nach den IMO-Übereinkommen, wohingegen Artikel XIV die gleiche Wirkung haben soll wie die Verfahren für die Neufassung von IAO-Übereinkommen. Aus diesem Grund spricht vieles dafür, die Ratifizierung des Übereinkommens in seiner Fassung „vor der Änderung“ bis zum Inkrafttreten der neuen Fassung zuzulassen, da nach der einschlägigen Standardbestimmung in IAO-Übereinkommen die Übereinkommen, die neugefaßt werden, derzeit erst dann nicht mehr ratifiziert werden können, wenn das neugefaßte Übereinkommen in Kraft getreten ist. Außerdem können beim derzeitigen Wortlaut von Absatz 9 Mitglieder, die das Übereinkommen vor dem Zeitpunkt ratifizieren, an dem die Änderung als angenommen gilt – nämlich dem Stichtag gemäß Artikel X c) des SOLAS-Übereinkommen von 1974, wie zuvor erwähnt –, ihrer letztendlichen Verpflichtungen nicht sicher sein, da die Änderung möglicherweise die für ihr Inkrafttreten erforderliche Anzahl von Ratifikationen nicht auf sich vereinigen wird.

10. Andererseits kann der von Absatz 12 von Artikel XV und vom SOLAS-Ansatz abweichende Wortlaut des Absatzes 9 von Artikel XIV als beabsichtigt verstanden werden. Er steht im Einklang mit dem Verfahren, nach dem nichtratifizierende Mitglieder aufgefordert werden, das Übereinkommen in seiner geänderten Fassung zu ratifizieren (*Anmerkung 12, Absatz 4*). Er steht auch im Einklang mit den Anliegen des neuen Übereinkommens: nämlich daß die bestehenden Übereinkommen durch ein einziges einheitliches Übereinkommen ersetzt werden sollten und daß das neue Übereinkommen von den im Seeschifffahrtssektor aktiven Mitgliedern umfassend ratifiziert werden sollte. Obgleich das Verfahren nach Artikel XIV für die Änderung jeder Bestimmung des Übereinkommens angewendet werden kann, dürfte es (wegen der damit verbundenen Kosten und möglichen Verzögerungen) nur dann in Anspruch genommen werden, wenn es unbedingt erforderlich wäre, wesentliche Bestimmungen des Übereinkommens (in den Artikeln und

Regeln) abzuändern. Die Mitglieder, die die Ratifizierung des Übereinkommens erwägen, können daher ohne weiteres davon ausgehen, daß derartige wesentliche Änderungen schließlich in Kraft treten werden. Wenn ein Mitglied in dieser Hinsicht jedoch völlige Gewißheit haben möchte, sollte es Schritte unternehmen, um das Übereinkommen zu einem frühen Zeitpunkt zu ratifizieren. Trotz des Anliegens, über ein einziges einheitliches Übereinkommen zu verfügen, kann das Recht ratifizierender Länder, nicht an spätere Änderungen gebunden sein zu wollen, aus dem in Anmerkung 12, Absatz 7 dargelegten Grund nicht in Abrede gestellt werden. Dieser Grund kann jedoch nicht geltend gemacht werden im Fall von Mitgliedern, die das Übereinkommen noch nicht ratifiziert haben. Nach dem in Artikel XIV vorgesehenen Verfahren könnte es nämlich mehrere Jahre dauern, bis Änderungen in Kraft treten (oder das Stadium erreichen, in dem sie als angenommen gelten), was dazu beitragen würde, die Koexistenz von erheblich voneinander abweichenden Fassungen desselben Übereinkommens zu perpetuieren. Es sei auch darauf hingewiesen, daß Mitglieder, die das Übereinkommen nicht ratifiziert haben, in der Lage sind, Inhalt und Schicksal einer Änderung gemäß Artikel XIV zu beeinflussen. Im Gegensatz zum SOLAS-Übereinkommen, bei dem Beschlüsse über Änderungen und ihre spätere Annahme ausschließlich in den Händen der „Vertragsregierungen“ liegen, sind alle IAO-Mitglieder (ob sie das Übereinkommen ratifiziert haben oder nicht) gleichgestellt: Sie haben alle das Recht, an dem Beschluß über die Annahme einer Änderung mitzuwirken, und alle Ratifikationen werden bezüglich des Inkrafttretens der Änderung berücksichtigt.

Anmerkung 13 (Artikel XV)

1. Artikel XV führt die bedeutendste Neuerung des neuen Übereinkommens ein: Die Änderung einzelner Bestimmungen (des Codes) durch ein beschleunigtes Änderungs- oder stillschweigendes Annahmeverfahren statt einer ausdrücklichen Ratifikation. Wie in Absatz 1 von Teil II, Allgemeine Erörterung erwähnt, war die Entwicklung eines beschleunigten Änderungsverfahrens zwecks leichter Aktualisierung der mehr technischen Einzelheiten in Arbeitsnormen eines der ursprünglichen Ziele der Konsolidierung gewesen. Ein ähnlicher Ansatz im Hinblick auf eine raschere Änderung der technischen Teile eines Übereinkommens wurde von der Internationalen Arbeitskonferenz für das Übereinkommen (Nr. 185) über Ausweise für Seeleute (Neufassung), 2003, (Artikel 8) angenommen.
2. Dieses für das konsolidierte Seearbeitsübereinkommen entwickelte vereinfachte oder beschleunigte Änderungsverfahren ähnelt demjenigen, das in Übereinkommen vorgesehen ist, die im Rahmen der IMO angenommen worden sind, wie das SOLAS-Übereinkommen. Das Verfahren ist jedoch an die Besonderheiten der Internationalen Arbeitsorganisation angepaßt worden, insbesondere ihre dreigliedrige Struktur und die herausragende Rolle, die die Verfassung ihr als Ganzes über die Internationale Arbeitskonferenz in bezug auf die Annahme und Änderung von Übereinkommen verleiht; so ist insbesondere die Neufassung eines Übereinkommens eine Angelegenheit, die die Organisation als Ganzes und nicht nur die Mitglieder, die es ratifiziert haben, betrifft.
3. *Absatz 1* von Artikel XV wahrt das verfassungsmäßige Recht des Verwaltungsrats, in die Tagesordnung der Konferenz einen Gegenstand zur Änderung der Bestimmung des Codes nach den traditionellen, in Artikel XIV vorgesehenen Verfahren aufzunehmen.
4. Ein Ablaufdiagramm, das die sechs Hauptschritte des beschleunigten Änderungsverfahrens veranschaulicht, wie in der Anmerkung 13, Absätze 5-10 dargelegt, ist in Anhang E zu diesem Bericht enthalten.
5. *Schritt 1*: Dem Generaldirektor des IAA wird ein Änderungsvorschlag unterbreitet (*Artikel XV Absatz 2*); er kann von der Reeder- oder der Seeleutegruppe im dreigliedrigen

Sonderausschuß (Anmerkung 11) oder von der Regierung jedes Mitglied der Organisation eingebracht werden. Vorschläge von Regierungen müssen von einer Gruppe oder von einer bestimmten Anzahl ratifizierender Regierungen unterstützt werden. Die genaue Zahl ist im vorgeschlagenen Übereinkommen frei gelassen worden. Die PTMC und die Interimstagung vertraten die Auffassung, daß diese Frage besser durch die Konferenz erörtert werden sollte. Es gibt vielleicht zwei hauptsächliche Erwägungen: Zum einen sollten die Vorschläge ein gewisses Gewicht haben, bevor sie unterbreitet werden, in Anbetracht des Zeit- und Kostenaufwands für das Amt und die Mitgliedsgruppen in den anschließend umrissenen Schritten 2 und 3 (Prüfung des Vorschlags durch das Amt, seine Übersetzung und Verbreitung, Prüfung des Vorschlags durch jede Regierung, vermutlich nach Beratung mit ihren Sozialpartnern, Formulierung von Bemerkungen durch die Regierung, Ausarbeitung einer Zusammenfassung der Bemerkungen durch das Amt und Erörterung des Vorschlags in dem dreigliedrigen Sonderausschuß. Der Ausschuß könnte sogar nur zur Prüfung eines einzigen Vorschlags einberufen werden müssen). Zum anderen kann es manchen Regierungen schwerfallen, ihre Vorstellungen oder Positionen zu koordinieren und infolgedessen die erforderliche Unterstützung zu erlangen. Auf der PTMC kamen die Reeder- und Seeleutevertreter überein, daß Änderungen von mindestens zehn Regierungen (d.h. 1 + 9, wenn der Antragsteller das Übereinkommen ratifiziert hat) oder von der Reeder- oder Seeleutegruppe vorgeschlagen oder unterstützt werden sollten. Dies wurde von den meisten Regierungsvertretern auf der Interimstagung befürwortet, wenngleich einige Regierungen sich für andere Lösungen aussprachen – insbesondere Unterstützung seitens vier anderer Regierungen (1 + 4). Es wird vorgeschlagen, die 1 + 9-Regelung anzunehmen vorbehaltlich der Prüfung irgendwelcher besonderer Schwierigkeiten, auf die die Konferenz diesbezüglich aufmerksam gemacht werden kann. Der zweite Satz von Absatz 2 würde dann wie folgt lauten:

Eine von einer Regierung vorgeschlagene Änderung muß von mindestens **zehn** Regierungen, die das Übereinkommen ratifiziert haben, oder von der in diesem Absatz genannten Gruppe der Reedervertreter oder der Seeleutevertreter vorgeschlagen worden sein oder unterstützt werden.

6. *Schritt 2:* Der Generaldirektor des Internationalen Arbeitsamtes vergewissert sich dann, daß der Vorschlag ordnungsgemäß eingebracht worden ist, und leitet ihn an alle Mitglieder der IAO mit allen als erforderlich erachteten Bemerkungen oder Anregungen weiter (*Absatz 3*), wobei er die Mitglieder bittet, ihre eigenen Bemerkungen oder Anregungen zu übermitteln.

7. *Schritt 3:* Nach einem Zeitraum von normalerweise sechs Monaten werden der Vorschlag und eine Zusammenfassung der eingegangenen Bemerkungen oder Anregungen gemäß *Absatz 4* an den dreigliedrigen Sonderausschuß zur Prüfung im Hinblick auf die Annahme weitergeleitet (vorbehaltlich der Zustimmung der Internationalen Arbeitskonferenz). Für die Annahme einer Änderung sind die Anwesenheit von mindestens der Hälfte der ratifizierenden Mitglieder (*Unterabsatz a*) und eine Zweidrittelmehrheit (*Unterabsatz b*) erforderlich. Wie bereits erwähnt (Anmerkung 11, Absatz 2), können sich alle Mitglieder der Organisation an den Diskussionen beteiligen, aber nur die Ausschußmitglieder (d.h. die ratifizierenden Mitglieder im Fall der Regierungen) können abstimmen, und die Abstimmungsregeln sorgen dafür, daß keine der dreigliedrigen Gruppen überstimmt werden kann (*Unterabsatz c*)¹⁹.

¹⁹ Es sind Fragen aufgeworfen worden, inwieweit Unterabsatz c) Regierungen helfen kann, die normalerweise nicht als eine Gruppe abstimmen. Angenommen (aus Gründen mathematischer Einfachheit), das Übereinkommen träte mit 25 Mitgliedstaaten in Kraft, dann würde sich der Ausschuß aus 50 (2 x 25) Regierungsvertretern zusammensetzen. Die Reeder- und die Seeleutegruppe im Ausschuß hätten dann jeweils 25 Stimmen (siehe Artikel XIII Absatz 4), und die Regierungen hätten 50 Stimmen, was insgesamt 100 ergeben würde. Unterabsatz c) hätte dann die folgenden Wirkungen:

(Forts.)

8. *Schritt 4:* Der Hauptunterschied gegenüber den IMO-Verfahren ist aus dem nächsten Schritt ersichtlich, der nach *Absatz 5* verlangt wird, nämlich die Vorlage einer angenommenen Änderung an die Internationale Arbeitskonferenz zur Zustimmung, so daß die Organisation als Ganzes die Rechtmäßigkeit der Änderung und ihre Übereinstimmung mit der allgemeinen Politik der Organisation überprüfen kann. Dieses Verfahren sollte sehr kurz sein, da die Konferenz nur die Aufgabe haben wird, der Änderung (mit einer Zweidrittelmehrheit) zuzustimmen oder nicht. Sie könnte die Änderung nicht umformulieren. Falls die Zustimmung nicht erlangt wird, wird die Änderung an den dreigliedrigen Sonderausschuß zurückverwiesen.

9. *Schritt 5:* Der Rest des Verfahrens – Vorlage der genehmigten Änderungen zur Prüfung – ist den IMO-Verfahren sehr ähnlich. Die Änderungen werden nur den Mitgliedern notifiziert, die das Übereinkommen ratifiziert haben, denen eine Frist für Stellungnahmen eingeräumt wird (normalerweise zwei Jahre); andere IAO-Mitglieder erhalten eine Kopie (*Absatz 6*). Die Änderung gilt als angenommen, sofern nicht eine bestimmte Anzahl von Mitgliedern, die einen bestimmten Prozentsatz des Bruttoreumgehalts der Welthandelsflotte ausmachen, vor Ablauf der oben erwähnten Frist ihr Nichteinverständnis zum Ausdruck bringen (*Absatz 7*). Die genaue Formel, die erforderlich ist, um die Annahme einer Änderung nach *Absatz 7* zu verhindern, wurde von der PTMC nicht geklärt und von der Interimstagung nicht erörtert, sondern wurde an die Konferenz zur Erörterung auf der Grundlage eines Amtsvorschlags verwiesen. *Absatz 7*, wie er der PTMC vorgelegt wurde, enthält nämlich einen Fehler. Dieser Absatz sollte dem Ansatz in IMO-Übereinkommen folgen, die die Ablehnung einer Änderung vorsehen, wenn entweder die Einsprüche ein Drittel der ratifizierenden Mitglieder betragen oder auf die einsprucherhebenden Mitglieder 50 Prozent des Bruttoreumgehalts der Welthandelsflotte entfallen. Dadurch, daß *Absatz 7* in seiner derzeitigen Fassung diese beiden Voraussetzungen als kumulative statt alternative Bedingungen nennt, würde er es praktisch unmöglich machen, gegen Änderungen nach Artikel XV Einspruch zu erheben, zumindest in der Anfangsphase des Übereinkommens. Entsprechend dem wesentlichen Inhalt der Bestimmungen in den IMO-Übereinkommen, aber unter Berücksichtigung der in *Absatz 5* der Anmerkung 8 vorgeschlagenen Regelung auf der Grundlage eines Prozentsatzes des Bruttoreumgehalts der Welthandelsflotte wird der folgende Wortlaut vorgeschlagen:

7. Eine von der Konferenz gebilligte Änderung gilt als angenommen, sofern der Generaldirektor bis zum Ablauf der vorgeschriebenen Frist nicht formelle Äußerungen des Nichteinverständnisses entweder von mehr als einem Drittel der Mitglieder, die das Übereinkommen ratifiziert haben, oder von Mitgliedern, die das Übereinkommen ratifiziert haben und mindestens die Hälfte der Anzahl der Staaten mit einem Anteil von mindestens [einem] Prozent des Bruttoreumgehalts der Welthandelsflotte ausmachen, erhalten hat.

10. *Schritt 6:* Eine Änderung tritt sechs Monate nach dem Tag, an dem sie als angenommen gilt, für alle Mitglieder in Kraft mit Ausnahme derjenigen, die innerhalb der vorgeschriebenen Frist ihr Nichteinverständnis zum Ausdruck gebracht (*Absatz 8*) oder mitgeteilt haben, daß sie nur durch ihre ausdrückliche Notifizierung der Annahme gebunden sein werden (*Absatz 8 a*). Ein Mitglied kann auch vor dem Inkrafttreten der Änderung ihr Wirksamwerden für es um einen Zeitraum hinauszögern, der normalerweise ein Jahr nicht überschreiten darf (*Absätze 8 b*) und *10*).

-
- 1) eine Änderung könnte nicht angenommen werden, wenn sie entweder von der Reeder- oder von der Seeleute-gruppe abgelehnt würde;
 - 2) eine von der Reeder- und der Seeleute-gruppe unterstützte Änderung könnte nur dann angenommen werden, wenn mindestens 25 der 50 Regierungsvertreter dafür stimmten; anders ausgedrückt, 25 Regierungen müßten dafür stimmen, obgleich die nach Unterabsatz b) erforderliche Zweidrittelmehrheit erreicht würde, wenn nur 17 Regierungen dafür stimmten; d.h. insgesamt 67 (25 + 25 + 17) von den 100 Stimmen.

11. Wie ersichtlich, weist dieses vereinfachte oder beschleunigte Verfahren dennoch eine Reihe von Zwängen oder Garantien auf, die in den IMO-Übereinkommen nicht existieren. Die Hauptzeiterparnis (mehrere Jahre) wird sich während der Schritte 5 und 6 ergeben, die sich eng an die Verfahren der IMO anlehnen. Die interne Prüfung der Änderungen im Rahmen der Schritte 1 bis 4 wird besonders gründlich sein und wird, wie bereits angegeben, einem dreigliedrigen Konsens förderlich sein. Ein Zeitgewinn von einigen Monaten (und erhebliche finanzielle Einsparungen) wird jedoch dadurch erzielt werden, daß die Erörterungen hauptsächlich in dem dreigliedrigen Sonderausschuß und nicht auf der Internationalen Arbeitskonferenz stattfinden werden, deren Entscheidung auf ein „Ja“ oder ein „Nein“ beschränkt sein wird.

12. Das vorgeschlagene Übereinkommen achtet den (bereits in Anmerkung 12, Absatz 7 erwähnten) Grundsatz, daß ein Mitglied, nachdem es den Text eines Übereinkommens durch Ratifikation angenommen hat, gegen seinen Willen nicht an Änderungen dieses Textes gebunden sein kann. Neue ratifizierende Mitglieder sind natürlich in einer anderen Lage, da sie sich nicht verpflichtet hatten, an den ursprünglichen Text gebunden zu sein. Falls sie sich zur Ratifizierung des Übereinkommens entschließen, müssen sie den Text in der geänderten Fassung annehmen (*Absatz 12*).

13. Wie in der Anmerkung 12, Absätze 8-10, über die Änderungen nach Artikel XIV erörtert, stellte die Redaktionsgruppe der PMTC eine Diskrepanz zwischen Absatz 12 von Artikel XV und Absatz 9 von Artikel XIV fest. Absatz 12 sieht vor, daß das Übereinkommen „nach dem Inkrafttreten einer Änderung“ nur in seiner abgeänderten Form ratifiziert werden kann. Es dürfte zweckmäßiger sein, als Stichtag die Billigung einer Änderung durch die allgemeine Konferenz (Artikel XV Absatz 5) oder zumindest den Tag vorzusehen, an dem die Änderung „als angenommen gilt“ (Artikel XV Absatz 7), wie dies bei den IMO-Übereinkommen der Fall ist. Nach dem derzeitigen Wortlaut hätten nicht-ratifizierende Mitglieder einen Vorteil gegenüber ratifizierenden Mitgliedern insofern, als letztere an die Änderung gebunden sein werden, sofern sie dem Generaldirektor des IAA nicht innerhalb der vorgeschriebenen Frist etwas anderes mitteilen, wohingegen das gleiche Erfordernis nicht für Mitglieder gelten würde, die das Übereinkommen nach der Billigung einer Änderung durch die Konferenz ratifizieren. Andererseits sind die Gründe in Absatz 10 der Anmerkung 12, die gegen die Verwendung des Zeitpunkts des Inkrafttretens oder des Tages, an dem eine Änderung als angenommen gilt, sprechen als Stichtag sehr viel weniger zwingend als im Fall des vorliegenden Verfahrens. Nach dem in Artikel XV vorgesehenen Verfahren ist die Wartezeit, bevor eine Änderung als angenommen gilt, relativ kurz, und obwohl nicht-ratifizierende Mitglieder beim Vorschlag und bei der Prüfung von Änderungen eine Rolle spielen und an dem Beschluß der Konferenz über die Billigung einer angenommenen Änderung mitwirken, sind sie nicht (im Gegensatz zu dem Verfahren nach Artikel XIV) an der ursprünglichen Entscheidung zur Annahme einer Änderung und an dem darauffolgenden Verfahren der stillschweigenden Annahme beteiligt.

14. Wenn der derzeitige Wortlaut von Absatz 12 beibehalten wird („nach dem Inkrafttreten einer Änderung kann das Übereinkommen nur in seiner abgeänderten Form ratifiziert werden“), sollte man sich darüber im klaren sein, daß der Wortlaut ein nicht-ratifizierendes Mitglied nicht daran hindern würde, sich freiwillig zur Ratifizierung des Übereinkommens in seiner abgeänderten Fassung vor dem Inkrafttreten zu entschließen.

15. Es stellt sich die Frage, was passiert, wenn ein ratifizierendes Mitglied beschließt, eine Änderung nicht anzunehmen und seine Schiffe in einen Hafen eines Mitglieds einlaufen, das an die Änderung gebunden ist. *Absatz 13* schlägt die SOLAS-Lösung vor, wonach das letztgenannte Mitglied das Recht hat, die einschlägige Bestimmung in ihrer abgeänderten Form anzuwenden (außer während eines in Absatz 8 b) genannten Befrei-

ungszeitraums). Diese Bestimmung, die von der Redaktionsgruppe der PTMC neugefaßt worden ist, ist inhaltlich die gleiche wie die, die im PTMC-Übereinkommensentwurf erscheint, sie ist aber sehr viel klarer formuliert worden und lehnt sich enger an den Wortlaut der einschlägigen SOLAS-Bestimmung an (Anhang A, Absatz 16).

Ausführliche Erörterung: Erläuternde Anmerkungen, Regeln und Code

Anmerkung 14 (Erläuternde Anmerkungen)

1. Die Regeln und der Code beginnen mit den in der Anmerkung 6, Absatz 3, erwähnten „Erläuternden Anmerkungen“. Die Erläuternden Anmerkungen destillieren die von der HLTWG erzielten und von der PTMC angenommenen Vereinbarungen über den Ansatz und den Aufbau des neuen Übereinkommens und die Wechselwirkung zwischen den Artikeln, Regeln und dem Code und zwischen Teil A und Teil B des Codes. Die Erläuternden Anmerkungen sind in das Übereinkommen einbezogen, weisen aber *Absatz 1* darauf hin, daß sie von einem rechtlichen Standpunkt aus gesehen nicht als Bestandteil des Übereinkommens angesehen werden sollten. Ihr Status entspricht dem der Präambel – sie sollen bei der Auslegung behilflich sein. Sie sollten auch nützlich sein für die Klärung einer Reihe von Fragen (beispielsweise wie Teil B des Codes zu behandeln ist) für nationale Parlamente, die die Ratifikation des Übereinkommens erwägen.

Anmerkung 15 (Titel 1, Regel 1.1)

1. Der *Titel 1* legt die Mindestnormen fest, die eingehalten werden müssen, bevor Seeleute auf einem Schiff arbeiten dürfen: Sie müssen ein Mindestalter haben, im Besitz eines ärztlichen Zeugnisses sein, das ihre Tauglichkeit für die von ihnen auszuführenden Aufgaben bescheinigt, und über eine Ausbildung und Befähigungen für die von ihnen an Bord auszuführenden Aufgaben verfügen. Darüber hinaus haben Seeleute Anspruch auf den Zugang zu einer Beschäftigung auf See über ein geregeltes Anwerbungs- und Arbeitsvermittlungssystem.

2. Die *Regel 1.1* setzt das Mindestalter für jede Art von Arbeit auf See in Übereinstimmung mit den bestehenden Seearbeitsnormen auf 16 Jahre fest. Sie konsolidiert das Übereinkommen (Nr. 7) über das Mindestalter (Arbeit auf See), 1920, und das Abgeänderte Übereinkommen (Nr. 58) über das Mindestalter (Arbeit auf See), 1936, sowie Aspekte des Übereinkommens (Nr. 180) über die Arbeitszeit der Seeleute und die Besatzungsstärke der Schiffe, 1996, das in Teil III über die Besatzungsstärke der Schiffe das Mindestalter für die Arbeit auf Schiffen auf 16 Jahre festsetzt. Regel 1.1 des vorgeschlagenen Übereinkommens setzt das Mindestalter zunächst auf 16 Jahre fest. Diese Anforderung könnte in der Zukunft durch die Hinzufügung einer Bestimmung in Teil A des Codes zur Festsetzung eines höheren Alters geändert werden. Obgleich ein solches Detail normalerweise nicht in die Regeln aufgenommen würde, ist es wegen der Bedeutung, die die nationalen Parlamente bei der Beratung der Ratifikation des Übereinkommens diesem Detail beimessen könnten, in die Regel 1.1 einbezogen worden.

Anmerkung 16 (Regel 1.2)

1. Die *Regel 1.2* behandelt ärztliche Untersuchungen und Zeugnisse und konsolidiert die Anforderungen des Übereinkommens (Nr. 16) über die ärztliche Untersuchung der Jugendlichen (Seeschifffahrt), 1921, und des Übereinkommens (Nr. 73) über die ärztliche Untersuchung der Schiffsleute, 1946. Ihr erklärter Zweck ist es: „Sicherzustellen, daß alle Seeleute *für die zu verrichtende Tätigkeit auf See* medizinisch tauglich sind.“ Die kursiv gedruckten Worte wurden in einem Änderungsantrag vorgeschlagen, der auf der Interims-tagung dreigliedrige Unterstützung erhielt.

2. *In der Norm A.1.2 Absatz 3* werden die Anforderungen an das ärztliche Zeugnis gemäß dem STCW-Übereinkommen 1978, in der geänderten Fassung, ausdrücklich anerkannt.

3. *Absatz 9* behandelt den Fall, daß ein ärztliches Zeugnis während einer Reise abläuft. Im Übereinkommensentwurf der PTMC war vorgesehen, daß es „bis zum Ende der Reise“ gültig bleiben kann. Aufgrund eines Änderungsantrags, der auf der Interimstagung dreigliedrige Unterstützung erhielt, ist die zitierte Formulierung ersetzt worden durch „bis zum nächsten Anlaufhafen, wo die Seeleute ein ärztliches Zeugnis durch einen qualifizierten Arzt erhalten können, mit der Maßgabe, daß die Dauer drei Monate nicht überschreiten darf“.

Anmerkung 17 (Regel 1.3)

1. Die *Regel 1.3* behandelt die Ausbildung und Befähigungen von Seeleuten. Die Regel anerkennt ausdrücklich andere geltende Ausbildungsanforderungen wie diejenigen nach dem STCW-Übereinkommen in der geänderten Fassung (siehe Absatz 3).

2. Die PTMC beschloß, daß auf diese Regel kein Hinweis folgen sollte, daß ihre Bestimmungen Gegenstand von Normen oder Leitlinien sein könnten. Dies war die Antwort auf eine Mitteilung der IMO bezüglich ihrer Bereitschaft, Verantwortung für die Anforderungen an die Ausbildung und die Ausstellung von Zeugnissen für Vollmatrosen zu übernehmen, falls diese von der IAO übertragen würden. Die PTMC stimmte dieser Übertragung zu, schloß sich aber auch der Auffassung an, daß es notwendig sei, in das konsolidierte Seearbeitsübereinkommen allgemeine Bestimmungen über die Ausbildung aufzunehmen, und zwar in Anbetracht des umfassenden Charakters dieses konsolidierenden Übereinkommens und um die Schließung des Übereinkommens (Nr. 53) über die Befähigungsausweise der Schiffsoffiziere, 1936, und des Übereinkommens (Nr. 74) über die Befähigungsausweise der Vollmatrosen, 1946, zu rechtfertigen, die in Artikel X (Anmerkung 10) aufgeführt sind, und auch um sicherzustellen, daß Personal, das möglicherweise nicht den Bestimmungen des STCW-Übereinkommens der IMO unterliegt, ausgebildet wird oder sonstwie qualifiziert ist. Beispielsweise würde von einer Person, die als Krankenschwester oder Krankenpfleger oder als Arzt auf einem Schiff eingestellt wird, erwartet, daß sie den innerstaatlichen Anforderungen für diese Positionen genügt. Die zuständige Stelle eines Mitglieds wird jedoch nicht für die Ausbildung oder die Beurteilung der Eignung der Person für diese Position verantwortlich sein, sondern lediglich dafür, die Reeder zu verpflichten sicherzustellen, daß das Personal den einschlägigen innerstaatlichen Anforderungen entspricht. Dieses Konzept wird in *Absatz 1* der Regel festgelegt.

3. Es sei angemerkt, daß die Übertragung der Verantwortung für die Ausbildung und die ärztlichen Zeugnisse der Seeleute an die IMO nicht die Ausbildung der Schiffsköche umfaßt, eine Angelegenheit, die bei der IAO verbleiben wird und die in dem Übereinkommen unter Titel 3 behandelt wird (Anmerkung 28).

4. *Absatz 2* schlägt eine Anforderung vor, die sicherstellen würde, daß alle Seeleute eine grundlegende persönliche Sicherheitsausbildung für die Arbeit auf Schiffen absolviert haben. Dies ist bereits eine Anforderung nach dem STCW-Übereinkommen. Im Verlauf der Konsultationen wurde empfohlen, die im Rahmen des STCW-Übereinkommens und -Codes bereits entwickelte Terminologie entweder zu übernehmen oder Bezug darauf zu nehmen. Die derzeitige Bestimmung trägt dem Rat der IMO hinsichtlich des zweckmäßigen Wortlauts Rechnung, um sicherzustellen, daß sie nicht in Widerspruch zum STCW steht. In ihren Kommentaren (Teil II, Allgemeine Erörterung, Absatz 12) erklärte die IMO, das STCW würde im Gegensatz zu dem vorgeschlagenen Überein-

kommen keine wesentliche Gleichwertigkeit vorsehen, ein Punkt, der aus der Perspektive des IAO-Überwachungsprozesses von Bedeutung sein kann.

5. *Absatz 3* bereitet den Weg für die Übertragung der Verantwortung an die IMO, indem vorgesehen wird, daß die in Übereinstimmung mit den von der IMO angenommenen Instrumenten durchgeführten Ausbildungen und ausgestellten Befähigungsausweise die allgemein gefaßten Anforderungen der Regel erfüllen. In den soeben erwähnten Kommentaren teilte die IMO mit, daß der Schiffssicherheitsausschuß (MSC) auf seiner 80. Tagung (Mai 2005) die Einrichtung einer intersessionalen Korrespondenzgruppe durch den Unterausschuß für Normen für die Ausbildung und den Wachdienst, koordiniert vom Vereinigten Königreich, zur leichteren Entwicklung von Kompetenznormen für Mannschaften gebilligt hatte. Der STW-Unterausschuß schlug ferner vor, die IAO sollte den Rechtsstatus der Länder berücksichtigen, die das Übereinkommen (Nr. 74) über die Befähigungsausweise der Vollmatrosen, 1946, ratifiziert haben. Sollten die Bestimmungen der IMO zum Zeitpunkt der Annahme des vorliegenden Übereinkommens folglich nicht weit genug gediehen sein, könnte es zweckmäßig sein, diese Regel um eine geeignete Übergangsbestimmung zu erweitern, um den Mitgliedern Rechnung zu tragen, die das Übereinkommen Nr. 74 ratifiziert haben. Sonst hätte das konsolidierte Übereinkommen dadurch, daß es die automatische Kündigung der neugefaßten Übereinkommen vorsieht (*Anmerkung 10, Absatz 4*), die Wirkung, den bestehenden Schutz während des der Annahme geeigneter Regelungen nach den IMO-Instrumenten vorausgehenden Zeitraums zu vermindern. Infolgedessen könnte die Einfügung des nachstehenden Absatzes 4 am Ende der Regel in Erwägung gezogen werden:

4. Jedes Mitglied, das zum Zeitpunkt seiner Ratifizierung dieses Übereinkommens durch das Übereinkommen (Nr. 74) über die Befähigungsausweise der Vollmatrosen, 1946, gebunden war, hat die Verpflichtungen aus dem Übereinkommen weiterhin zu erfüllen, sofern nicht und bis ihr Gegenstand durch von der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation angenommene Instrumente erfaßt wird oder bis zum Ablauf von fünf Jahren seit dem Inkrafttreten dieses Übereinkommens gemäß Absatz 3 von Artikel VIII, je nachdem, welcher Zeitpunkt früher liegt.

Anmerkung 18 (Regel 1.4)

1. Die *Regel 1.4* legt das Grundrecht der Seeleute fest, unentgeltlich Zugang zu einem „wirksamen, angemessenen und rechenschaftspflichtigen System zu haben, das es ihnen ermöglicht, eine Beschäftigung auf einem Schiff zu finden“ (*Absatz 1*), und verpflichtet jedes Mitglied dazu, Anwerbungs- und Arbeitsvermittlungsdienste, die in seinem Hoheitsgebiet tätig sind, gemäß den im Code festzulegenden Normen zu regeln (*Absatz 2*). Nach *Absatz 3* der Regel sind Flaggenstaaten gehalten, Reeder, die Anwerbungs- und Arbeitsvermittlungsdienste in Anspruch nehmen, die in Ländern ansässig sind, in denen das Übereinkommen keine Geltung hat, dazu zu verpflichten sicherzustellen, daß diese Dienste den Anforderungen des Codes entsprechen. Es sei darauf hingewiesen, daß diese Regel und diese Norm jedoch nicht vorschreiben würden, daß ein Reeder einen Anwerbungs- und Arbeitsvermittlungsdienst in Anspruch nimmt, sondern vielmehr, daß, wenn ein Dienst in Anspruch genommen wird, dieser im Besitz einer Bewilligung, einer Zulassung oder einer Erlaubnis gemäß dem Übereinkommen sein muß. *Absatz 8* der *Norm A1.4* führt diese Verpflichtung weiter aus und stellt klar, daß die diesbezügliche Verpflichtung der Reeder darin besteht, dies „soweit wie praktisch möglich“ sicherzustellen.

2. *Absatz 3* der Regel, wie durch *Absatz 8* der Norm präzisiert, impliziert eine gewisse Pflicht der Flaggenstaaten in bezug auf die Inanspruchnahme von Anwerbungs- und Arbeitsvermittlungsdiensten in Ländern, die das Übereinkommen nicht ratifiziert haben, durch ihre Reeder. Auf der Interimstagung wurde im Zusammenhang mit den Angelegenheiten, die Gegenstand einer Überprüfung sein sollen, eine Frage hinsichtlich der Pflicht

ten des Flaggenstaates aufgeworfen, falls seine Reeder Anwerbungs- und Arbeitsvermittlungsdienste in Anspruch nehmen, die in fremden Ländern ansässig sind, welche das Übereinkommen ratifiziert haben. Diese Frage wird in der Anmerkung 38, Absatz 3 behandelt.

3. Die *Norm A1.4* trifft eine Unterscheidung zwischen öffentlich und privat betriebenen Diensten. *Absatz 1* schreibt vor, daß öffentlich betriebene Dienste in ordnungsgemäßer Weise zu betreiben sind und daß sie die Beschäftigungsrechte der Seeleute schützen und fördern müssen. Anleitungen hinsichtlich der Art und Weise, wie diese Verpflichtung erfüllt werden könnte, sind in der Leitlinie B1.4 enthalten. *Absatz 2* der Norm sieht verbindliche Anforderungen hinsichtlich der Entwicklung eines vereinheitlichten Bewilligungs- oder Zulassungssystems oder einer sonstigen Form der Erlaubnis vor, die aber nur für private Dienste gelten und nur dann, wenn diese im Hoheitsgebiet eines Mitglieds tätig sind. *Absatz 3* stellt klar, daß die Anforderung, daß ein solches Regelungssystem zu entwickeln ist, einem Mitglied keinerlei Verpflichtung zur Einrichtung eines privaten Anwerbungs- und Arbeitsvermittlungsdienstes auferlegt. *Absatz 4* legt Mindestanforderungen an das Regelungssystem für private Dienste fest.

4. *Absatz 7* der Norm A1.4 enthält eine wichtige Anforderung, die Artikel 3 des Übereinkommens (Nr. 147) über die Handelsschiffahrt (Mindestnormen), 1976, entnommen ist und über die Frage der Anwerbungs- und Arbeitsvermittlungsdienste weit hinausgeht. Er betrifft die Unterrichtung der Staatsangehörigen eines Mitglieds über die etwaigen Probleme, die sich bei der Anheuerung auf einem Schiff eines Staates ergeben können, der das Übereinkommen nicht ratifiziert hat. Die Redaktionsgruppe der PTMC warf die Frage auf, ob dieser Absatz nicht besser in die Norm A5.3 über die Verantwortlichkeiten im Bereich der Vermittlung von Arbeitskräften eingefügt werden sollte (Anhang A, Absatz 20).

5. Die Redaktionsgruppe der PTMC stellte auch die Bedeutung der „Ausweise für Seeleute“ in Leitlinie B1.4.1 Absatz 2 a) in Frage (Anhang A, Absatz 21).

Anmerkung 19 (Titel 2, Regel 2.1)

1. Der *Titel 2* befaßt sich mit den Beschäftigungsbedingungen, darunter Angelegenheiten wie: Die Bedingungen für die Unterzeichnung des Beschäftigungsvertrags; die Mindestbeschäftigungsbedingungen wie Heuern, Jahresurlaub und Heimschaffung und die Anforderung, daß auf Schiffen ausreichendes und befähigtes Personal vorhanden ist, um eine sichere und gefahrlose Arbeitsumwelt sicherzustellen.

2. Die *Regel 2.1* behandelt die Bedingungen, unter denen Seeleute einen Beschäftigungsvertrag für Seeleute unterzeichnen. Sie konsolidiert Verpflichtungen, die sich im Übereinkommen Nr. 22 finden. Damit soll soweit wie möglich sichergestellt werden, daß die Beschäftigungsverträge für Seeleute unter Bedingungen unterzeichnet werden, die es den Beschäftigten gestatten, ihren Beschäftigungsbedingungen in voller Kenntnis der Sachlage zuzustimmen. Das Ausmaß, in dem ein Mitglied jede Situation überwachen kann, ist natürlich begrenzt. Dies ist ein Problem, das allen Bereichen regulatorischer Tätigkeit gemeinsam ist.

3. Ein erster wichtiger Schritt besteht jedoch darin, innerstaatliche Normen anzunehmen, die Übereinstimmung mit den Mindestnormen des Übereinkommens erfordern, und bei Verstößen zu reagieren. So verpflichtet die *Norm A2.1* in *Absatz 1* die Mitglieder, verschiedene Aspekte der Beschäftigungsverträge für Seeleute auf Schiffen unter ihrer Flagge zu regeln. Eine der Bedingungen (in *Unterabsatz a)*) lautet, daß Seeleute im Besitz eines „von den Seeleuten und dem Reeder oder einem Vertreter des Reeders unterzeichneten“ Beschäftigungsvertrags für Seeleute sein sollten. Dieser Satz wurde in den PTMC-Übereinkommensentwurf aufgrund eines Änderungsantrags aufgenommen, der

auf der Interimstagung dreigliedrige Unterstützung erhalten hatte. Es sei auch darauf hingewiesen, daß dieser Unterabsatz auch der Lage selbständig erwerbstätiger Personen Rechnung trägt. Dies ist wichtig, um eine lückenlose Erfassung sicherzustellen und keine Anreize dafür zu schaffen, sich den Anforderungen des Übereinkommens zu entziehen.

4. In *Unterabsatz d)* sind aufgrund eines weiteren Änderungsantrags, der dreigliedrige Unterstützung fand, Worte hinzugefügt worden, um klarzustellen, daß die Beschäftigungsverträge für Seeleute zu den Informationen gehören sollten, die für eine Einsichtnahme durch Bedienstete der zuständigen Stelle zugänglich sein müssen. Da die Einsichtnahme in einem fremden Hafen erfolgen kann, ist eine englische Übersetzung der Verträge erforderlich (*Absatz 2*), mit Ausnahme von Schiffen, die nur in der Inlandfahrt eingesetzt werden.

5. *Absatz 4* der Norm verpflichtet die Mitglieder zur Annahme einer Gesetzgebung, die einige grundlegende Angelegenheiten vorsieht, die in den Beschäftigungsverträgen für Seeleute, die ihrem innerstaatlichen Recht unterliegen, behandelt werden müssen, darunter die Personalien der Seeleute und der Reeder, die Partei des Vertrags sind, Bestimmungen über die Beendigung des Vertrags und die Leistungen des Gesundheitsschutzes und der Sozialen Sicherheit, für die der Reeder verantwortlich ist.

6. *Unterabsatz j)* (der auf *Absatz 3* der *Regel 2.1* beruht) von *Absatz 4* stellt klar, daß in die Beschäftigungsverträge für Seeleute die Bestimmungen einschlägiger Gesamtarbeitsverträge über Angelegenheiten, die in dem Übereinkommen behandelt werden, durch einen entsprechenden Hinweis einbezogen werden könnten. Die Beschäftigungsverträge für Seeleute brauchten daher nicht den einschlägigen Gesamtarbeitsvertrag in vollem Wortlaut wiederzugeben, sondern sie können lediglich einen Hinweis enthalten, der den einschlägigen Gesamtarbeitsvertrag, der für die Bedingungen des Arbeitsverhältnisses maßgeblich ist, bezeichnet.

7. Die *Absätze 5* und *6* der Norm behandeln die Frage der Mindest- und Höchstkündigungsfristen für eine vorzeitige Beendigung der Beschäftigungsverträge sowohl durch die Seeleute als auch durch die Reeder, einschließlich Sachverhalten, die eine unverzügliche Kündigung oder Entlassung aufgrund des innerstaatlichen Rechts oder eines Gesamtarbeitsvertrags ohne Einhaltung der erforderlichen Kündigungsfrist rechtfertigen.

Anmerkung 20 (Regel 2.2)

1. Die *Regel 2.2* behandelt die Heuern und legt die grundlegende und unstrittige Anforderung fest, daß Seeleute für ihre Arbeit zu bezahlen sind. In *Absatz 1* des PTMC-Übereinkommensentwurf hieß es, daß die Heuern monatlich oder in anderen regelmäßigen Zeitabständen zu zahlen sind; dies ist aufgrund eines Änderungsantrags, der auf der Interimstagung dreigliedrige Unterstützung erhielt, in „in nicht größeren als monatlichen Zeitabständen“ geändert worden. Die *Norm A2.2* enthält mehrere verbindliche Anforderungen in bezug auf die Zahlungsmethoden, die nicht auf irgendwelchen aktuellen internationalen Arbeitsübereinkommen beruhen, die aber als unstrittig angesehen werden.

2. Der Wortlaut von *Absatz 6* trägt der Tatsache Rechnung, daß manche Länder die Heuern der Seeleute in der innerstaatlichen Gesetzgebung regeln, andere dagegen nicht. Damit soll klargestellt werden, daß die *Leitlinie 2.2* in Teil B des Codes sich nur an Länder wendet, die die Heuern der Seeleute gesetzlich regeln, da die Norm in Teil A keine Anforderung zur Regelung der Heuern enthält. Die *Leitlinie* behandelt die Methoden für die Berechnung der Heuern und der Überstunden und andere Angelegenheiten. Ihr Text ist der Empfehlung (Nr. 187) betreffend die Heuern und die Arbeitszeit der Seeleute und die Besatzungsstärke der Schiffe, 1996, entnommen.

3. In *Absatz 1 d)* der *Leitlinie B.2.2.2* heißt es, daß die Überstundennachweise der Seeleute „in nicht größeren als monatlichen Zeitabständen“ statt einfach „in regelmäßigen

Zeitabständen“, wie im PTMC-Übereinkommensentwurf, bestätigt werden sollten; dies geht auf einen Änderungsantrag zurück, der auf der Interimstagung dreigliedrige Unterstützung erhielt.

4. Die Leitlinie B.2.2.4 enthält die Bestimmungen für die internationale Aushandlung des Grundentgelts oder der Grundheuern von Seeleuten, auf die in Absatz 11 (letzter Satz) von Teil I, Einleitung, Bezug genommen wurde.

Anmerkung 21 (Regel 2.3)

1. Die *Regel 2.3* betrifft die Arbeits- oder Ruhezeiten und konsolidiert die Verpflichtungen im Übereinkommen (Nr. 180) über die Arbeitszeit der Seeleute und die Besatzungsstärke der Schiffe, 1996. Die PTMC schloß sich der Auffassung der HLTWG an, daß das neue Übereinkommen sich eng an die Bestimmungen des Übereinkommens Nr. 180 anlehnen sollte, dessen Wortlaut Gegenstand ausgedehnter Debatten und heikler Kompromisse gewesen ist.

2. Die *Absätze 13 und 14 der Norm A2.3* sehen die Möglichkeit vor, auf spezifische Situationen auf innerstaatlicher Ebene und auf Notfälle zu reagieren. Auf der PTMC äußerten einige Regierungen die Auffassung, daß sie Kapitäne und/oder Erste Ingenieure von den Anforderungen für die Arbeits- und Ruhezeiten ausdrücklich ausnehmen müßten. Die vorherrschende Auffassung ging jedoch dahin, daß der derzeitige auf dem Übereinkommen Nr. 180 beruhende Text bereits Flexibilität vorsieht (insbesondere in den Absätzen 13 und 14) und daß es nicht zweckmäßig sei, diese Ausnahmen vorzusehen, insbesondere in Anbetracht der zunehmenden Besorgnis über die Auswirkungen von Ermüdung auf die Sicherheit.

3. Die *Leitlinie B2.3.1* enthält besondere Bestimmungen für junge Seeleute. *Absatz 4* stellt klar, daß junge Seeleute jedoch nicht von der allgemeinen Verpflichtung aller Seeleute entbunden sind, in Notfällen zu arbeiten, wie in der Norm A2.3, Absatz 14, vorgesehen. Die Redaktionsgruppe der PTMC regte an, daß erwogen werden sollte, diesen Absatz in Anbetracht seiner Bedeutung in die Norm einzubeziehen (Anhang A, Absatz 25).

Anmerkung 22 (Regel 2.4)

1. Die *Regel 2.4* behandelt die Jahresurlaubsansprüche und bringt auch den Grundsatz zum Ausdruck, daß der Landgang als ein wichtiger Aspekt der Gesundheit und des Wohlbefindens der Seeleute verstanden werden sollte (*Absatz 2*).

2. Um den Schwierigkeiten Rechnung zu tragen, die einige Regierungen mit den 30 Kalendertagen pro Jahr hatten, die im Übereinkommen (Nr. 146) über den bezahlten Jahresurlaub der Seeleute, 1976, (Artikel 3 Absatz 3) vorgesehen sind, geht das vorgeschlagene Übereinkommen von der monatlichen Entsprechung der 30 Tage jährlich als Grundlage aus. Somit sieht *Absatz 2 der Norm A2.4* die Berechnung auf der Grundlage eines Minimums von 2,5 Kalendertagen je Dienstmonat vor. Dies ist offenbar eine tragfähige Lösung für diejenigen Regierungen, denen die 30 Tage Schwierigkeiten bereitet hatten.

3. Die Redaktionsgruppe der PTMC warf die Frage auf, was in der *Leitlinie B2.4.1, Absatz 1*, unter Dienst „der ohne Eintragung in die Musterrolle“ geleistet wird, der als Dienstzeit angerechnet werden sollte, zu verstehen ist (Anhang A, Absatz 26).

Anmerkung 23 (Regel 2.5)

1. Die *Regel 2.5* behandelt die Heimschaffung und konsolidiert die Verpflichtungen im Übereinkommen (Nr. 166) über die Heimschaffung der Seeleute (Neufassung), 1987. Die Härten, die verursacht werden, wenn Reeder oder Flaggenstaaten ihren Verpflichtungen

aufgrund der bestehenden Arbeitsnormen nicht nachkommen, werden als ein großes Problem anerkannt, das angegangen werden muß. Um der Besorgnis Rechnung zu tragen, daß die Fülle der präskriptiven Einzelheiten in dem bestehenden Übereinkommen Nr. 166 den Regierungen Schwierigkeiten bereitet, sind viele der Einzelheiten betreffend die Heimschaffung in den Teil B des Codes eingefügt worden (*Leitlinie B2.5*), um Anleitungen zur Umsetzung auf innerstaatlicher Ebene zu liefern. Einige Regierungen äußerten die Besorgnis, daß im Zusammenhang mit den Heimschaffungsansprüchen Unklarheiten in bezug auf den Einwanderungsstatus entstehen könnten. Es wird davon ausgegangen, daß die Wahl des Heimschaffungsorts den Seeleuten keine neuen oder zusätzlichen Rechte in bezug auf den Einwanderungsstatus verleiht. Dies sind Angelegenheiten, die durch die Einwanderungs- und sonstige innerstaatliche Gesetze geregelt werden und nicht unter das konsolidierte Seearbeitsübereinkommen fallen.

2. In Anbetracht der ernsthaften Besorgnisse im Zusammenhang mit der Heimschaffung und angesichts der noch laufenden Erörterungen im Rahmen der Gemeinsamen IMO/IAA-Ad-hoc-Sachverständigen-Arbeitsgruppe für Fragen der Haftung und Entschädigung im Zusammenhang mit Ansprüchen bei Tod, Personenschaden und Zurücklassung von Seeleuten nahm die PTMC eine neue Bestimmung (*Absatz 2*) in die Regel auf, die jedes Mitglied dazu verpflichtet vorzuschreiben, daß Schiffe unter seiner Flagge irgendeine Form von finanzieller Sicherheit stellen müssen, um sicherzustellen, daß Seeleute in Übereinstimmung mit dem Code ordnungsgemäß heimgeschafft werden.

3. Die *Absätze 3* und *5 c)* der *Norm A2.5* stellen klar, daß außer den in Absatz 3 dargelegten begrenzten Umständen die Seeleute nicht für die Kosten der Heimschaffung aufzukommen haben.

4. Obgleich die Reeder für die Heimschaffungskosten für alle Seeleute auf ihren Schiffen aufzukommen haben, wird in *Absatz 4* der Norm ihr Recht anerkannt, sich die Kosten von anderen, die ihnen gegenüber eine vertragliche Verantwortung für diese Kosten haben können, erstatten zu lassen.

5. In den *Absätzen 5* und *6* ist vorgesehen, daß sich die Mitglieder, die schließlich die Seeleute heimschaffen, die Kosten erstatten lassen können: Die Erstattung kann beim betreffenden Reeder oder bei dem jeweiligen Flaggenstaat beantragt werden.

6. Bezüglich der *Leitlinie B2.5.2* betreffend Seeleute, „die in ausländischen Häfen zurückgelassen worden sind“ oder „in einem ausländischen Hafen an Land gesetzt werden“ war die Redaktionsgruppe der PTMC der Auffassung, daß nicht klar sei, welche Seeleute genau erfaßt werden sollten; sie regte ferner an, daß das Wort „Hafen“ durch „Ort“ ersetzt werden könnte (Anhang A, Absatz 30).

Anmerkung 24 (Regel 2.6)

1. Die *Regel 2.6* sieht eine Entschädigung von Seeleuten bei Schiffsverlust oder Schiffbruch vor. Die *Norm A2.6* trägt den Anforderungen für eine Entschädigung für die infolge des Verlusts des Schiffes oder des Schiffbruchs entstehende Arbeitslosigkeit Rechnung, die in dem Übereinkommen (Nr. 8) über die Arbeitslosenentschädigung (Schiffbruch), 1920, enthalten sind.

2. Die Redaktionsgruppe der PTMC warf die Frage auf, ob der aus dem Übereinkommen Nr. 8 übernommene Begriff „Schiffbruch“ aktualisiert werden sollte (Anhang A, Absatz 31).

3. *Absatz 2* der Norm stellt klar, daß die Entschädigung bei Arbeitslosigkeit nicht das einzige Mittel ist, auf die Seeleute gemäß der innerstaatlichen Gesetzgebung wegen Schäden oder Verletzungen durch Schiffbruch Anspruch haben können.

Anmerkung 25 (Regel 2.7)

1. Die *Regel 2.7* aktualisiert die in dem Übereinkommen (Nr. 180) über die Arbeitszeit der Seeleute und die Besatzungsstärke der Schiffe, 1996, enthaltenen Verpflichtungen. Die Regel und die damit zusammenhängenden Bestimmungen des Codes über die Besatzungsstärke, die von der PTMC angenommen worden sind, tragen der Auffassung Rechnung, daß der Begriff der Besatzungsstärke mehr als die navigatorische Sicherheit umfassen sollte: Er sollte auch aktuellen Anliegen in bezug auf die Ermüdung der Seeleute und in bezug auf die Sicherheit an Bord sowie der Tatsache Rechnung tragen, daß Seeleute in den Bordverpflegungsdiensten arbeiten müssen. In ihren Kommentaren (Teil II, Allgemeine Erörterung, Absatz 12) stellten die Vereinten Nationen fest, daß das Erfordernis betreffend die Besatzungsstärke im vorgeschlagenen Übereinkommen bei dessen Annahme zu einem Teil der Regeln und Normen werden könne, auf die in Artikel 217 von UNCLOS hingewiesen wird.

2. Absatz 3 der *Norm A2.7*, dem zufolge bei der Festlegung der Besatzungsstärke die Anforderungen im Zusammenhang mit den Nahrungsmitteln und der Verpflegung zu berücksichtigen sind, ist aufgrund eines Änderungsantrags, der auf der Interimstagung dreigliedrige Unterstützung erhielt, zusätzlich in den PTMC-Übereinkommensentwurf aufgenommen worden.

Anmerkung 26 (Regel 2.8)

1. Die *Regel 2.8* sowie die dazugehörige Norm und die dazugehörigen Leitlinien, die sich mit der beruflichen Entwicklung und der Weiterbildung und den Beschäftigungsmöglichkeiten von Seeleuten befassen, wurden von der PTMC ausgearbeitet. Bei diesen Bestimmungen wird der Ansatz verfolgt, die in dem Übereinkommen (Nr. 145) über die Kontinuität der Beschäftigung (Seeleute), 1976, enthaltenen Grundsätze zu konsolidieren und gleichzeitig den Auffassungen vieler Regierungen Rechnung zu tragen, daß eine solche Politik in bezug auf eine Arbeitnehmergruppe nicht mehr angebracht ist, wenn gleich die Notwendigkeit anerkannt wird, Leute für eine Tätigkeit in diesem Sektor zu gewinnen. Die Bestimmungen sollen den Bedenken wegen der Festlegung einer solchen Politik nur für einen Sektor Rechnung tragen und auch dazu beitragen, die Einbeziehung der Seeleute in eine Vollbeschäftigungspolitik auf breiterer innerstaatlicher Ebene zu fördern, indem sie auf die Förderung der Beschäftigung in diesem Sektor und auf die Laufbahnentwicklung und die Weiterbildung der Seeleute abstellen.

2. Die *Leitlinie B2.8.2* enthält Anleitungen für Mitglieder, die die Beschäftigung von Seeleuten über innerstaatliche Register oder Verzeichnisse regeln.

Anmerkung 27 (Titel 3, Regel 3.1)

1. Der *Titel 3* „Unterkunftsräume, Erholungseinrichtungen, Nahrungsmittel und Verpflegung“ konsolidiert und aktualisiert Verpflichtungen, die sich in erster Linie in den internationalen Arbeitsnormen über die Unterkünfte der Besatzungen und über die Nahrungsmittel und die Verpflegung finden. Er entwickelt auch einige Bereiche weiter, die bisher im Seeschiffahrtskontext im Zusammenhang mit der Verhütung von Lärm und Vibrationen in den Arbeits- und Wohnbereichen nicht detailliert, wenn überhaupt, behandelt worden sind.

2. Die Bestimmungen unter der *Regel 3.1*, die die Unterkunft und die Erholungseinrichtungen an Bord betreffen, gehören zu den detailliertesten und technischsten des Übereinkommens und enthalten zahlreiche Anforderungen, die sich auf die Konstruktion oder die bauliche Gestaltung von Schiffen auswirken. In einigen Fällen schließen sie spezifische Ansprüche im Zusammenhang mit den besonderen Aufgaben und Positionen der Seeleute ein. Sie sind hauptsächlich dem Übereinkommen (Nr. 92) über die Quartierräume der Schiffsbesatzungen (Neufassung), 1949, und dem Übereinkommen (Nr. 133)

über die Quartierräume der Schiffsbesatzungen (zusätzliche Bestimmungen), 1970, sowie den dazugehörigen Empfehlungen Nr. 140 und 141 entnommen worden, sind aber modernisiert worden, um dem Rat der Reeder- und Seeleutevertreter in bezug auf aktuelle Normen und Bedürfnisse in diesem Sektor Rechnung zu tragen. Der Text spiegelt die auf der PTMC erzielten Vereinbarungen über spezifische Anforderungen wider, wie die Größe der Wohnräume und einige spezifische Bestimmungen über die Anwendung auf bestimmte Schiffe oder Schiffsgrößen.

3. *Absatz 1* der Regel bringt das Grundrecht der Seeleute zum Ausdruck, über angemessene Unterkunftsräume und Erholungseinrichtungen zu verfügen, die ihrer Gesundheit und ihrem Wohlbefinden förderlich sind. Ein Änderungsantrag, der auf der Interimstagung dreigliedrige Unterstützung erhielt, stellt klar, daß das durch diese Regel (und die dazugehörige Norm und Leitlinie) erfaßte Recht für Seeleute gilt, die an Bord arbeiten und wohnen oder die nur an Bord arbeiten oder nur an Bord wohnen.

4. Wie erinnerlich (Anmerkung 3, Absatz 12), gilt das Übereinkommen nach Artikel II Absatz 4 für alle Schiffe (im Sinne des Artikels II Absatz 1 i)), vorbehaltlich bestimmter Ausnahmen und „sofern nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt wird“. Da die Anforderungen unter Titel 3 erhebliche Auswirkungen auf die Konstruktion und den Bau von Schiffen haben können, legen die *Absätze 2* und *3* der *Regel 3.1* Übergangsbestimmungen fest (die ein Beispiel für „sofern nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt wird“ sein könnten), die Schiffe, welche vor einem bestimmten Zeitpunkt gebaut worden sind, vom Geltungsbereich einzelner Bestimmungen des Codes zur Umsetzung der Regel ausnehmen.

5. Die Ausnahme in *Absatz 2* betrifft Schiffe, „die nach dem Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Übereinkommens für das betreffende Mitglied gebaut werden“ – d.h. zwölf Monate (oder ein längerer Zeitraum, wenn das Übereinkommen selbst noch nicht in Kraft war) nach der Ratifizierung des Übereinkommens durch das Mitglied (*Absätze 3* und *4* von Artikel VIII). Die Ausnahme in *Absatz 2* betrifft die Anforderungen im Code, die sich auf „die schiffbaulichen Maßnahmen und die Ausrüstung“ beziehen. Die übrigen Bestimmungen im Code, durch die *Regel 3.1* umgesetzt wird, werden weiterhin für diese Schiffe gelten, desgleichen das in *Absatz 1* der Regel festgelegte Grundrecht.

6. Auf der Interimstagung wurde eingeräumt, daß *Absatz 1* den nach bestehenden internationalen Arbeitsnormen gegebenen Schutz vorübergehend vermindern würde. Viele der betroffenen Schiffe könnten bereits durch die detaillierten Anforderungen in den Übereinkommen Nr. 92 und Nr. 133, oder durch das Übereinkommen Nr. 147 und das Protokoll zu diesem Übereinkommen erfaßt werden, die eine „im wesentlichen gleichwertige“ Anwendung der Übereinkommen Nr. 92 und Nr. 133 vorschreiben, soweit sie von dem betreffenden Mitglied nicht ratifiziert worden sind: Infolge von Artikel X (Anmerkung 10, Absatz 4) wird davon ausgegangen, daß die Flaggenstaaten jener Schiffe alle diese Übereinkommen gekündigt haben, und sie werden nicht mehr an letztere gebunden sein, sobald das neue Übereinkommen für sie in Kraft tritt. Die Ausnahme aller vorhandenen Schiffe von der Anwendung der Bestimmungen des Codes, die sich auf die schiffbaulichen Maßnahmen und die Ausrüstung beziehen, hätte somit eine Verringerung des bestehenden Schutzes zur Folge. Dies stünde nicht im Einklang mit den ursprünglichen Zielsetzungen des Übereinkommens oder mit Artikel 19 Absatz 8 der Verfassung der IAO. Die Interimstagung stimmte der Zielrichtung eines auf der PTMC vorgeschlagenen Änderungsantrags zur Beseitigung dieser Lücke zu. Es wurde angeregt, daß der betreffende Änderungsantrag mit dem Rat des Amtes umformuliert und auf der Konferenz geprüft werden könnte. Es wird die folgende Neufassung von *Absatz 2* vorgeschlagen (wobei der erste Satz inhaltlich der gleiche ist wie der entsprechende Absatz im PTMC-Übereinkommensentwurf):

2. Die Anforderungen im Code, durch die diese Regelung umgesetzt wird, und die sich auf die schiffbaulichen Maßnahmen und die Ausrüstung beziehen, finden nur auf Schiffe Anwendung, die nach dem Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Übereinkommens für das betreffende Mitglied gebaut werden. Für vor diesem Zeitpunkt gebaute Schiffe finden die Anforderungen, die sich auf die schiffbaulichen Maßnahmen und die Ausrüstung beziehen und die in dem Übereinkommen (Nr. 92) über die Quartierräume der Schiffsbesatzungen (Neufassung), 1949, und in dem Übereinkommen (Nr. 133) über die Quartierräume der Schiffsbesatzungen (zusätzliche Bestimmungen), 1970, festgelegt sind, weiterhin Anwendung, soweit sie aufgrund der Gesetzgebung oder Praxis des betreffenden Mitglieds vor diesem Zeitpunkt anwendbar waren.

7. Die Ausnahme in *Absatz 3* der *Regel 3.1* betrifft Schiffe, die nach dem Inkrafttreten einer Änderung des Codes betreffend die Bereitstellung von Unterkunftsräumen und Erholungseinrichtungen für Seeleute für das betreffende Mitglied gebaut werden – d.h. sechs Monate nach dem Tag, an dem die Änderung als angenommen gilt (Artikel XV Absatz 8), vorausgesetzt, daß das vereinfachte Änderungsverfahren befolgt wird. Diese Schiffe werden von den neuen durch die Änderung festgelegten Anforderungen ausgenommen werden. Diese Ausnahme findet jedoch nur Anwendung „soweit nicht ausdrücklich etwas anderes vorgeschrieben ist“: Diese Klausel erlaubt es somit der Änderungsbestimmung, selbst festzulegen, inwieweit sie auf vorhandene Schiffe Anwendung finden wird.

8. Bezüglich der Absätze 2 und 3 könnten Überlegungen über die genaue Bedeutung des Begriffs der vor einem bestimmten Zeitpunkt „gebauten“ Schiffe angestellt werden. Artikel 1 Absatz 1 des Übereinkommens Nr. 133 bezieht sich in diesem Zusammenhang auf Schiffe, die „bereits auf Kiel gelegt sind oder sich in einer ähnlichen Bauphase befinden“. Es wird festgestellt, daß die IMO-Übereinkommen zur Klärung dieses Punktes ausführliche Definitionen enthalten. Sofern der Begriff „gebaut“ in der Schiffbauindustrie nicht eindeutig verstanden wird oder die Zeiträume von zwölf Monaten nach dem Inkrafttreten des Übereinkommens oder von sechs Monaten nach dem Inkrafttreten einer Änderung nicht in jedem Fall als ausreichend angesehen werden, könnte am Ende des in Anmerkung 27, Absatz 6 vorgeschlagenen Absatzes der folgende Satz hinzugefügt werden:

Ein Schiff gilt als gebaut zu dem Zeitpunkt, zu dem sein Kiel gelegt wird oder zu dem es sich in einer ähnlichen Bauphase befindet.

9. Im PTMC-Übereinkommensentwurf gab es andere Bestimmungen in Titel 3, die nicht auf alle Schiffe Anwendung fanden insofern, als sie spezifische Anforderungen festlegten, wie diejenigen, die jetzt, in der *Norm A3.1, Absatz 9* niedergelegt sind, die für manche Schiffe nicht gelten, wie Fahrgastschiffe oder „Schiffe mit einer Bruttoreaumzahl von weniger als 3.000“ oder Spezialschiffe. Aufgrund des auf der Interimstagung beschlossenen Pakets von Regelungen bezüglich des Geltungsbereichs und des Raumgehalts (Anmerkung 3, Absatz 12) wurde die *Norm A3.1* um einen neuen Absatz erweitert, der weitere Flexibilität vorsieht. Dieser Absatz, der nunmehr als *Absatz 20* erscheint, gestattet es einem Mitglied, kleinere Schiffe von der Anwendung genau bezeichneter Bestimmungen der Norm nach Beratung mit den in Betracht kommenden Reeder- und Seeleuteverbänden auszunehmen, „soweit dies angemessen ist“, und „unter Berücksichtigung der Größe des Schiffs und der Zahl der Personen an Bord“. Diese Möglichkeit muß im Licht des *Absatzes 21* gesehen werden, der folgendes bestimmt: „Ausnahmen von den Anforderungen dieser Norm dürfen nur vorgenommen werden, wenn sie in dieser Norm ausdrücklich zugelassen sind, und nur für besondere Umstände, in denen sich solche Ausnahmen aus stichhaltigen Gründen eindeutig rechtfertigen lassen und vorbehaltlich des Schutzes der Gesundheit und der *Sicherheit der Seeleute*“. Die letzten *kursiv* gedruckten Worte wurden im Text des PTMC-Übereinkommensentwurfs als Teil des beschlossenen Pakets hinzugefügt.

10. Was *Absatz 20* angeht, so bestand zwar dreigliedriger Konsens über den Grundsatz, die Ausnahme kleinerer Schiffe von einigen Anforderungen in der Norm A3.1 zu gestatten, auf der Interimstagung wurde jedoch kein Einvernehmen über die genaue Raumzahl erzielt, die zur Bezeichnung „kleinerer Schiffe“ verwendet werden sollte. Die Bruttoreaumzahl von 200, die in Absatz 20 der Norm A3.1 im vorgeschlagenen konsolidierten Seearbeitsübereinkommen in Bericht I(1B) enthalten ist, schien allgemein annehmbar zu sein. Ein Anliegen war, daß die Zahl mit einer ähnlichen Bestimmung vereinbar sein sollte, die im Rahmen des vorgeschlagenen Übereinkommens über die Arbeit in der Fischerei angenommen werden soll, das auf der Tagesordnung der Internationalen Arbeitskonferenz im Juni 2004 stand (und wieder auf ihrer Tagesordnung für Juni 2007 steht).

11. *Absatz 12* der Norm war zuvor in Titel 4 enthalten. Er wurde aufgrund eines Änderungsantrags, der auf der Interimstagung dreigliedrige Unterstützung erhielt, in Titel 3 übernommen. Er bezieht sich auf Schiffe, die in der „Küstenfahrt“ eingesetzt sind, ein Begriff, der in dem Übereinkommen nicht definiert wird. Dieser Begriff wird möglicherweise auf innerstaatlicher Ebene allgemein verstanden, wenn auch vielleicht mit unterschiedlichen Parametern, und erfordert keine weitere Prüfung.

12. Abgesehen von der Übertragung des Absatzes 12, der Annahme des neuen Absatzes 20 und der Hinzufügung von Worten am Ende von Absatz 21, wie in Anmerkung 27, Absatz 9 erwähnt, ist der Wortlaut der Norm A3.1 inhaltlich der gleiche wie der Text, der im PTMC-Übereinkommensentwurf enthalten ist. Seine Bestimmungen sind jedoch vom Redaktionsausschuß des PTMC erheblich umgestellt worden. Die erforderlichen Erläuterungen finden sich in Anhang A, Absatz 35. Die Redaktionsgruppe der PTMC warf auch eine Frage bezüglich der Überschrift der *Leitlinie B3.1.1* „Entwurf und Bau“ auf (Anhang A, Absatz 36).

13. In der *Leitlinie B3.1.5* ist der Wortlaut in den *Absätzen 11* und *12* aufgrund eines Änderungsantrags, der auf der Interimstagung dreigliedrige Unterstützung fand, leicht geändert worden.

14. Die technischen Einzelheiten sind soweit wie möglich in die Leitlinien in Teil B des Codes aufgenommen worden, um für weitere Flexibilität zu sorgen, während aber an den wesentlichen Mindestanforderungen für angemessene Aufenthaltsbedingungen an Bord festgehalten wurde. Ihre Aufnahme in den Code (ob in Teil A oder in Teil B) wird auch eine raschere Aktualisierung ermöglichen, um Änderungen im Bereich der Technologie und der Schiffskonstruktion Rechnung zu tragen. In ihren Kommentaren (Teil II, Allgemeine Erörterung, Absatz 12) schlug die WHO vor, daß die Leitlinien in Titel 3 an einer zweckmäßigen Stelle einen Hinweis auf den *Guide to ship sanitation*, vorzugsweise mit einem Hinweis auf seine Verbindung zu den Internationalen Gesundheitsbestimmungen, enthalten sollten.

Anmerkung 28 (Regel 3.2)

1. Die *Regel 3.2* und die damit zusammenhängenden Bestimmungen des Codes konsolidieren und aktualisieren die Verpflichtungen in dem Übereinkommen (Nr. 68) über Verproviantierung und Verköstigung (Schiffsbesatzungen), 1946, und dem Übereinkommen (Nr. 69) über den Befähigungsausweis für Schiffsköche, 1946, die sich auf die Qualität der Nahrungsmittel, das Trinkwasser und die Verpflegungsnormen, einschließlich der Ausbildungsanforderungen an Schiffsköche, beziehen. In ihren Kommentaren (Teil II, Allgemeine Erörterung, Absatz 12) schlug die WHO vor, daß in Norm A3.2 oder *Leitlinie B3.2* ausdrücklich auf die *WHO-Guidelines for drinking water quality* als akzeptierten Bezugspunkt für Fragen der Trinkwassersicherheit Bezug genommen wird.

Anmerkung 29 (Titel 4, Regel 4.1)

1. Der *Titel 4* umfaßt den wesentlichen Inhalt eines breiten Spektrums internationaler Arbeitsnormen und behandelt Angelegenheiten an Bord und an Land, darunter den Zugang zu medizinischer Betreuung (im weiteren Sinne), Arbeitsschutz, soziale Betreuungseinrichtungen an Land sowie die finanzielle Verantwortung dafür. Er verfolgt auch einen realistischen Ansatz zur Förderung der Sozialen Sicherheit, was sonst ein Hindernis für die umfassende Ratifizierung des Übereinkommens geschaffen hätte.
2. Die *Regel 4.1* befaßt sich mit dem Anspruch der Seeleute auf eine angemessene medizinische Betreuung an Bord und an Land. Die Verpflichtung, kostenlose medizinische Betreuung gemäß dem Übereinkommen (Nr. 164) über den Gesundheitsschutz und die medizinische Betreuung der Seeleute, 1987, zu gewähren, ist durch die Hinzufügung des Wortes „grundsätzlich“ in *Absatz 2* betreffend die Anforderung, daß der Gesundheitsschutz und die medizinische Betreuung für die Seeleute kostenfrei sein sollte, etwas flexibler gestaltet worden. In *Absatz 3* wird die Verpflichtung der Küstenstaaten in bezug auf medizinische Einrichtungen an Land niedergelegt; ihre Verpflichtung beschränkt sich darauf, Zugang zu vorhandenen medizinischen Einrichtungen zu gewähren (sie sind nicht verpflichtet, derartige Einrichtungen aufzubauen).
3. Die Bestimmungen in der *Norm A4.1* führen diese Ansprüche weiter aus, einschließlich derjenigen, die sich auf ärztliches Personal an Bord und den Inhalt der Schiffsapotheken sowie andere Angelegenheiten der medizinischen Betreuung beziehen. Die Norm nimmt Bezug auf internationale Normen, und in den Leitlinien wird Bezug genommen auf die in internationalen Leitfäden enthaltenen Empfehlungen wie dem *Internationalen ärztlichen Leitfaden für Schiffe*, der von der WHO ausgearbeitet worden ist.
4. *Absatz 4* der Norm im PTMC-Übereinkommensentwurf enthielt auch einen Unterabsatz über Krankenzimmer. Dieser ist in Titel 3 übernommen worden (*Anmerkung 27*, Absatz 11). Bezüglich *Unterabsatz a)*, der vorschreibt, daß eine Schiffsapotheke, medizinische Ausrüstung und ein ärztlicher Leitfaden mitzuführen sind, hat die WHO die Hinzufügung des folgenden Satzes vorgeschlagen: „Falls kein nationaler ärztlicher Leitfaden vorhanden ist, sollte der an Bord mitgeführte ärztliche Leitfaden der von der Weltgesundheitsorganisation veröffentlichte *Internationale Leitfaden für Schiffe* sein“. Es gibt bereits eine einschlägige Bestimmung, diese ist aber Teil der Leitlinien (Leitlinie B4.1.1 Absatz 4, die im Zusammenhang mit Absatz 2 gelesen werden sollte) statt der Norm und nimmt Bezug auf den *Internationalen ärztlichen Leitfaden für Schiffe* als einen von mehreren relevanten Leitfäden. *Unterabsatz c)*, der die Ausbildung von für die medizinische Betreuung an Bord zuständigen Personen betrifft, die keine Ärzte sind, stellt eine Verbindung des Wortlauts des Übereinkommens Nr. 164, Artikel 9, über die Anforderungen an die medizinische Ausbildung mit dem Wortlaut des STCW-Codes des STCW-Übereinkommens, 1978, in der geänderten Fassung dar.

Anmerkung 30 (Regel 4.2)

1. Die *Regel 4.2* beschäftigt sich mit „den Verpflichtungen der Reeder“ in bezug auf die wirtschaftlichen Folgen von Krankheiten und Verletzungen von Seeleuten während ihrer Beschäftigung. In diesen Bestimmungen geht es um einen kurzfristigen sozialen Schutz, wie er derzeit im Übereinkommen (Nr. 55) über die Verpflichtungen des Reeders bei Krankheit oder Unfall der Schiffsleute, 1936, und im Übereinkommen (Nr. 165) über die Soziale Sicherheit der Seeleute (Neufassung), 1987, vorgesehen ist. Sie ergänzen den längerfristigen sozialen Schutz, der in der Regel 4.5 behandelt wird. Da die betreffenden Verpflichtungen (die sowohl die Kosten der Betreuung als auch die Zahlung der Heuern umfassen) nicht mit irgendeinem Verschulden des Reeders zusammenhängen, stellt *Absatz 2* klar, daß die Bestimmungen dieser Regel die allgemeine zivil- bzw. privatrechtliche Haftung wegen Fahrlässigkeit oder eines Verschuldens nicht berühren sollen.

2. Die Frage des Wortlauts der ersten beiden Unterabsätze der *Norm A4.2* konnte auf der PTMC teils deshalb nicht gelöst werden, weil man der Meinung war, er könnte vom Ergebnis der Diskussionen im Rahmen der gemeinsamen IMO/IAA-Ad-hoc-Sachverständigen-Arbeitsgruppe für Fragen der Haftung und Entschädigung im Zusammenhang mit Ansprüchen bei Tod, Personenschaden und Zurücklassung von Seeleuten abhängen. Einigung wurde auf der Konferenz allerdings über den Inhalt der Regel erzielt, was die Verpflichtung der Reeder angeht sicherzustellen, daß „für Seeleute auf Schiffen unter ihrer Flagge Regelungen für deren materielle Hilfe und Unterstützung hinsichtlich der finanziellen Folgen bei Krankheit, Verletzung oder Tod während ihrer Tätigkeit im Rahmen eines Beschäftigungsvertrags für Seeleute oder als Folge ihrer Beschäftigung im Rahmen eines solchen Vertrags durch den Reeder bestehen.“ Zu keiner Einigung kam es dagegen darüber, wie die aus der allgemein gehaltenen Verpflichtung in der Regel folgenden Mindestnormen bezüglich der medizinischen Betreuung, was Gegenstand von Absatz 1 a) der Norm A4.2 sein sollte, und bezüglich der finanziellen Entschädigung bei Tod oder Erwerbsunfähigkeit, was Gegenstand von Absatz 1b) der Norm A4.2 sein sollte, im einzelnen zu formulieren sind.

3. Auf der Interimstagung wurde ein dreigliedriger Konsens zum Wortlaut erzielt, auf den sich die Reeder- und die Seeleutegruppe auf der Tagung geeinigt hatten. Der neue Wortlaut, der in den *Unterabsätzen a) und b)* der Norm A4.2 des vorgeschlagenen Übereinkommens dargelegt ist, gibt den Reedern im Vergleich zu früheren Entwürfen mehr Spielraum hinsichtlich ihrer Verpflichtung zu Entschädigungszahlungen bei Tod oder Erwerbsunfähigkeit. Insbesondere wird die Verpflichtung nicht wie früher an den Begriff „Versicherungsschutz“, sondern an das breiter gefaßte Konzept der „finanziellen Sicherheit“, das den Versicherungsschutz einschließt, geknüpft. Auch wird bei diesem Wortlaut die Höhe der Entschädigungszahlung nicht zwangsläufig durch die einschlägigen innerstaatlichen Gesetze, nämlich die des Flaggenstaates, festgesetzt.

4. Einige Regierungsvertreter betonten auf der Interimstagung, daß die gewährte Entschädigung nicht geringer sein sollte als die von der innerstaatlichen Gesetzgebung festgesetzte. Allerdings wurde darauf aufmerksam gemacht, daß es sich bei den Bestimmungen um die für Mitglieder geltenden Mindestnormen handelt, denen es frei steht, Standard-Entschädigungssätze gesetzlich zu regeln; Vereinbarungen über eine Entschädigung in geringerer Höhe wären demzufolge gesetzeswidrig. Unter dieser Bedingung einigte man sich auf den Wortlaut. Er wurde den Mitgliedsgruppen im Anschluß an die Interimstagung zur Stellungnahme zugestellt. Es gingen die folgenden Kommentare ein.

Ägypten (Allgemeine Gewerkschaft der Arbeitnehmer in der Seeschifffahrt): In den Kommentaren, die sie der Regierung übermittelte, erklärte sich die Gewerkschaft mit den betreffenden Bestimmungen einverstanden.

Argentinien: Erklärt sich einverstanden mit dem Kriterium, das dem Konzept der „finanziellen Sicherheit, um eine Entschädigung sicherzustellen“ in Absatz 1 b) der Norm zugrunde liegt.

Bangladesch: Es wird vorgeschlagen, daß die im Absatz 1 a) der Norm genannte Verpflichtung nicht, wie im gegenwärtigen Wortlaut, beim „Dienstbeginn“ beginnt, sondern „zum Zeitpunkt der Anheuerung“. Außerdem wird vorgeschlagen, daß dem Verweis im Absatz 1 b) auf „die innerstaatliche Gesetzgebung, dem Beschäftigungsvertrag für Seeleute oder dem Gesamtarbeitsvertrag“ ein Verweis auf die „entsprechende Unternehmenspolitik“ hinzugefügt wird, und daß die Entschädigung jeweils danach erfolgen sollte, „was jeweils am höchsten ausfällt“.

Brasilien: Der angenommene Wortlaut ist akzeptabel, da die Seeleute in Brasilien diese Rechte bereits in Anspruch nehmen, die vom Sozialversicherungssystem gewährt werden, für welches vom Arbeitgeber und dem Betroffenen Abgaben entrichtet werden. Außer-

dem wird darauf hingewiesen, daß es einen Präzedenzfall im brasilianischen Recht im Kontext der Fischereisektors gibt, wo der Reeder über den Schutz der sozialen Sicherheit hinaus eine Unfallversicherung abschließen muß.

Neuseeland: Der in diesen Bestimmungen dargelegte Grundsatz wird uneingeschränkt unterstützt. Es wird darauf hingewiesen, daß das neuseeländische Beitragssystem für Entschädigungen bei Personenschäden sich auf Arbeitsunfälle in Neuseeland sowie auf in Neuseeland wohnende Seeleute, die auf neuseeländischen Schiffen oder von Neuseeland aus betriebenen Schiffen tätig sind, erstreckt, wenn immer sich diese außerhalb Neuseelands befinden. Soweit sich dieses System auf eine Verletzung bezieht, schließt es andere Ansprüche für Verletzungen aus: Nach dem neuseeländischen Gesetz wäre ein Anspruch auf finanzielle Sicherheit beschränkt auf Todesfälle, Erkrankungen und Verletzungen, die vom vorhandenen System nicht erfaßt werden.

Panama: Der Wortlaut der Norm A4.2 ist sachgerecht und verständlich.

Südafrika: Zwar ist der Grundsatz und die Intention im vorgeschlagenen Wortlaut der Norm A.4.2 Absatz 1 a) relativ klar, der Wortlaut könnte jedoch implizieren, daß „Krankheit oder Verletzung“ sich auf alle Fälle von „Krankheit oder Verletzung“ bezieht, sei es arbeitsbezogen oder nicht. Was arbeitsrelevante Fälle von „Krankheit oder Verletzung“ betrifft, die sich auf Seeleute an Bord von Schiffen und die dazugehörigen Eventualitäten beziehen (Luftrettung usw.), wird die Intention des Textes unterstützt. So wie der Text gegenwärtig formuliert ist, wird nicht zwischen der erwähnten Eventualität oder einem anderen Fall von „Krankheit und Verletzung“ unterschieden, der während der Beschäftigung, jedoch nicht an Bord eines Schiffes auftritt, was bedeutet, daß Arbeitgeber gezwungen sind, auf eigenen Kosten ärztliche Versorgungssysteme für Seeleute einzurichten. Die weltweiten Kosten der ärztlichen Versorgung würden dies für Entwicklungsländer unerschwinglich machen.

5. *Absatz 3* der Norm bezieht sich auf die Zahlung der vollen Heuer während Zeiträumen der Erwerbsunfähigkeit, in denen sich der Seemann noch an Bord befindet oder auf ausländischem Gebiet an Land gebracht worden ist, und ferner (*Unterabsatz b*)) auf die Zahlung „der vollen Heuer oder eines Teils der Heuer nach Maßgabe der innerstaatlichen Gesetzgebung *oder von Gesamtarbeitsverträgen*“; die in Kursivschrift hinzugefügten Worte sind das Ergebnis eines Änderungsantrags, der auf der Interimstagung die Zustimmung der drei Parteien gefunden hatte.

Anmerkung 31 (Regel 4.3)

1. Die *Regel 4.3* befaßt sich mit Arbeits- und Gesundheitsschutz und Unfallverhütung. Sie stützt sich auf den Wortlaut des Übereinkommens (Nr. 134) über die Unfallverhütung (Seeleute), 1970, und der dazugehörigen Empfehlung (Nr. 142), die darauf abzielen sicherzustellen, daß die Beschäftigten über die geeignete Ausrüstung und den geeigneten Schutz verfügen, um ihre Aufgaben sicher zu verrichten, und sie entsprechend ausgebildet werden. Sie enthält auch Anforderungen für die Meldung von Unfällen. Dies ist Teil eines Systems für die Überwachung der fortlaufenden Erfüllung der Anforderungen und der Bedingungen an Bord. Die PTMC war sich darin einig, daß es Bestimmungen bedarf, die die Risikoevaluierung und das Risikomanagement verstärkt fördern und die Erhebung und Verwendung von statistischen Informationen anregen. Ein Großteil des Wortlauts der *Regel 4.3* und der dazugehörigen Bestimmungen des Codes spiegelt die Empfehlung des Vorstands der Hochrangigen Gruppe wider, wie sie von der PTMC angenommen wurde, daß der Text jetzt modernisiert werden sollte, um eine breite Palette menschlicher Faktoren wie Ermüdung, Drogen- und Alkoholmißbrauch, die die Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz beeinträchtigen können, und sonstige Belange wie die Exposition gegenüber Chemikalien und anderen Arbeitsplatzrisiken zu berücksichtigen.

2. Lärm und Vibrationen betreffende Bestimmungen, die die Bestimmungen in der Norm A3.1 Absatz 6 h), und in der Leitlinie B3.1.12 ergänzen, werden gleichfalls als Angelegenheiten des Gesundheitsschutzes behandelt. Der Text der Regel und der dazugehörigen Bestimmungen des Codes spiegelt den Rat wider, der von den zuständigen Arbeitsschutzexperten des IAA zum Inhalt und zum Ansatz dieser Bestimmungen eingeholt worden ist, sowie die Anregung, daß der Arbeitsschutz an Bord den allgemeinen Ansatz berücksichtigen und übernehmen sollte, der in den *Leitlinien für Arbeitsschutzmanagementsysteme, IAA-OSH, 2001*, vorgeschlagen wird. Darüber hinaus wurde angeregt, daß die Regel 4.3 und die Bestimmungen des Codes sich an den Konzepten und Normen orientierten sollten, auf die in anderen IAO-Instrumenten Bezug genommen wird, und an den anderen Normen, auf die sie sich beziehen. Das vorgeschlagene Übereinkommen bemüht sich, diese Gedanken (beispielsweise die Anforderung, daß Schiffe über Arbeitsschutzmanagementsysteme zu verfügen haben) in die Bestimmungen einzubeziehen, die die vorhandenen Seeschiffahrtsübereinkommen, die sich mit dem Gesundheitsschutz und der Unfallverhütung befassen, in einen konsolidierten Text einbringen.

3. Die Redaktionsgruppe der PTMC war sich nicht sicher, was genau mit *Absatz 3* der *Leitlinie B4.3.7* (Anhang A, Absatz 44) ausgesagt werden soll.

Anmerkung 32 (Regel 4.4)

1. Die *Regel 4.4* konsolidiert die Verpflichtungen aus dem Übereinkommen (Nr. 163) über die soziale Betreuung der Seeleute, 1987, und behandelt den Zugang der Seeleute zu Sozialeinrichtungen an Land. Es gehört zu den Pflichten der ratifizierenden Mitglieder, zusammenzuarbeiten und für die soziale Betreuung der Seeleute an Land zu sorgen, natürlich innerhalb der Grenzen der innerstaatlichen Anforderungen der Staaten, was z.B. Sicherheitsfragen betrifft. Die Regel und die dazugehörigen Bestimmungen des Codes spiegeln die Besorgnis wider, die von einigen Regierungen hinsichtlich der Notwendigkeit geäußert worden war sicherzustellen, daß der Wortlaut auf eine Verpflichtung zur Förderung der Entwicklung von Sozialeinrichtungen an Land Bezug nimmt, ohne irgendwelche finanziellen Verpflichtungen zur Bereitstellung oder Schaffung dieser Einrichtungen zum Ausdruck zu bringen.

2. Die Redaktionsgruppe der PTMC stellte den Ausdruck „Steuern für die soziale Betreuung“ in *Absatz 2* der *Leitlinie B4.4.4* und die Verwendung der Pluralform „zuständigen Stellen“ in den *Absätzen 3* und *4* der *Leitlinie B4.4.5* (Anhang A, Absätze 50 und 51) in Frage.

Anmerkung 33 (Regel 4.5)

1. Die *Regel 4.5* und die dazugehörigen Bestimmungen des Codes behandeln die Soziale Sicherheit hauptsächlich im Hinblick auf die durch die innerstaatlichen Systeme der Sozialen Sicherheit gewährleistete Soziale Sicherheit, die derzeit u.a. in dem Übereinkommen (Nr. 165) über die Soziale Sicherheit der Seeleute (Neufassung), 1987, behandelt wird, das aber erst von drei Ländern ratifiziert worden ist. Der Inhalt dieser Regel und der dazugehörigen Bestimmungen des Codes galten zunächst als sehr kontrovers. Zugleich aber wurde von der Hochrangigen Gruppe anerkannt, daß ein umfassendes Übereinkommen dieser Art Bestimmungen zu diesem Gegenstand enthalten müsse, zumal das Übereinkommen (Nr. 147) über die Handelsschiffahrt (Mindestnormen), 1976, auf „geeignete Maßnahmen der Sozialen Sicherheit“ (Artikel 2 a) ii)) Bezug nimmt, wenngleich es die Festsetzung der Einzelheiten des Schutzes der innerstaatlichen Gesetzgebung des Flaggenstaats überläßt.

2. Im Mittelpunkt der ausführlichen Diskussionen im Vorfeld der PTMC stand die notwendige Entwicklung eines annehmbaren Textes, um das komplexe Problem der auf Schiffen unter fremder Flagge tätigen Seeleute anzugehen, die nach dem System der

Sozialen Sicherheit des Flaggenstaats möglicherweise keinen Anspruch auf Schutz haben und deren Aufenthaltsland oder Land der Staatszugehörigkeit unter Umständen auch keinen sozialen Schutz gewährt. Insgesamt ging es vor allem darum zu vermeiden, daß Seeleute oder ihre Unterhaltsberechtigten deshalb keinerlei Schutz genießen, weil der durch die innerstaatliche Gesetzgebung gebotene Schutz nicht für Gebietsfremde oder Ausländer gilt oder weil es in dem Aufenthaltsland oder dem Land der Staatszugehörigkeit überhaupt kein System gibt. Ein weiteres allgemeineres Problem in diesem Bereich betrifft den unterschiedlichen Schutzzumfang der innerstaatlichen Systeme der Sozialen Sicherheit, soweit solche bestehen.

3. Schließlich wurde vor allem dank dem ideenreichen und pragmatischen Herangehen einer dreigliedrigen Gruppe von Sachverständigen für Soziale Sicherheit, die im April 2004 zusammentrat, ein Durchbruch erzielt, und die Bestimmungen bildeten die Grundlage eines Textes, auf den sich die PTMC bis auf eine Leitlinie, die später Gegenstand eines dreigliedrigen Konsens auf der Interimstagung war, einigte. Einen Konsens über etwaige Änderungen zu erzielen, die sich negativ auf die erzielte fragile Ausgewogenheit auswirken könnten, dürfte kein Leichtes sein, bedenkt man, wie stark die Meinungen im Grundsatz anfänglich auseinander gingen und welche gewaltige Anstrengungen von den drei Gruppen in gutem Glauben gemacht wurden, um über das, was in den einzelnen Bestimmungen unter Regel 4.5 Niederschlag gefunden hat, zu einer Einigung zu gelangen²⁰.

4. Die Regel selbst:

- stellt klar, daß gegebenenfalls bestehende günstigere Bedingungen, die nach der innerstaatlichen Gesetzgebung oder im Rahmen internationaler Übereinkünfte möglicherweise bereits für die Seeleute eines Mitgliedstaats gelten, von den Bestimmungen des Codes unberührt bleiben (*Absatz 1*);
- verpflichtet die Mitglieder, entsprechend ihren innerstaatlichen Umständen, entweder einzeln für sich oder durch Zusammenarbeit untereinander, Schritte zu unternehmen, um schrittweise einen umfassenden Schutz der Sozialen Sicherheit zu erzielen (*Absatz 2*);
- anerkennt, daß Seeleute, die der Gesetzgebung über Soziale Sicherheit eines Mitgliedstaats unterliegen und, in dem Umfang, wie dies in seiner innerstaatlichen Gesetzgebung vorgesehen ist, deren Unterhaltsberechtigte einen Anspruch auf Schutz der Sozialen Sicherheit haben, der nicht weniger günstig ist als derjenige, der für die Arbeitnehmer an Land des Mitgliedstaats besteht (*Absatz 3*).

5. *Absatz 1* der *Norm A4.5* stellt klar, daß der in der Regel und in den Bestimmungen des dazugehörigen Codes beschriebene Schutz den kurzfristigen sozialen Schutz, der von den Reedern nach den Regeln 4.1 und 4.2 zu gewähren ist, ergänzen, sich aber nicht damit überschneiden soll.

6. *Absatz 4* sorgt für zusätzliche Flexibilität, indem er die Möglichkeit vorsieht, Maßnahmen auf der Grundlage zwei- und mehrseitiger Übereinkünfte zu entwickeln, und den Verpflichtungen über Übereinkünfte zu entsprechen, die im Rahmen von Organisationen für regionale Wirtschaftsintegration getroffen werden.

7. Die am Ende der Tagung der PTMC noch ungelöste Bestimmung war *Absatz 5* der *Leitlinie B4.5*, die die Verantwortlichkeiten des Flaggenstaats in bezug auf die Soziale

²⁰ Die Diskussionen, die zu diesem Thema auf der PTMC geführt wurden, scheinen dies zu bestätigen. Siehe IAA: *Record of Proceedings*, 6 (Rev.), Vorbereitende Technische Seeschiffahrtskonferenz, Genf, 13.-24. Sept. 2004, Abs. 271-416.

Sicherheit behandelt. Der Wortlaut dieses Absatzes entstammt der Interimstagung und beruhte auf einem von der Reeder- und der Seeleutegruppe als Kompromißlösung vorgeschlagene Text, der auf der Tagung die Unterstützung der drei Gruppen fand. Dieser Wortlaut wurde den Mitgliedsgruppen im Anschluß an die Interimstagung zur Stellungnahme zugestellt. Es gingen die folgenden Kommentare ein.

Ägypten (Allgemeine Gewerkschaft der Arbeitnehmer in der Seeschifffahrt): In den Kommentaren, die sie der Regierung übermittelte, betonte die Gewerkschaft die Bedeutung des von Flaggenstaaten gewährten Sozialen Schutzes.

Argentinien: Unabhängig davon, wie sinnvoll es ist, den Wohnsitz zum Kriterium des Zugangs zum Schutz der sozialen Sicherheit zu machen, können die Flaggenstaaten in dieser Hinsicht nicht alle Verantwortung von sich weisen. Wegen des Kriteriums des gewöhnlichen Wohnsitzes für die Deckung der sozialen Sicherheit erstreckt sich der Schutz der Sozialen Sicherheit im Fall der Länder, die Arbeitskräfte bereitstellen, allgemein nur auf Seeleute, die auf Schiffen tätig sind, die die Flagge des Landes führen, und nicht auf diejenigen, die auf Schiffen unter Flaggen anderer Länder tätig sind, seien es Billigflaggen oder andere Flaggen. Da diese Länder offensichtlich nur über sehr wenige Schiffe verfügen, die die Flagge des Landes führen, gibt es fast keine Deckung. Da es keine einschlägigen Beitragssysteme gibt, führt die kostengünstige Anheuerung dieser Arbeitnehmer zu einer Verzerrung des globalen Arbeitsmarktes in der Fischerei und Seeschifffahrt und zu einem unfairen Wettbewerb mit anderen Fischereifahrzeugen, die „teurere“ Arbeitnehmer beschäftigen, die den Schutz der Sozialen Sicherheit genießen. Der Kompromißtext, zu dem hinsichtlich der Frage der Flaggenstaatverantwortlichkeit im Bereich der Sozialen Sicherheit auf der Interimstagung ein Konsens erzielt wurde, stellt zwar einen großen Fortschritt dar, die Regierung hätte es jedoch vorgezogen – wie sie es im übrigen in den Diskussionen dargelegt hat –, diese Bestimmung in den verbindlichen Teil des Übereinkommens aufzunehmen.

Brasilien: Diese Bestimmung wird unterstützt. Es wird festgestellt, daß alle versicherten abhängig Beschäftigten oder selbständig erwerbstätigen Seeleute nach brasilianischem Recht einen universellen Versicherungsschutz für Gesundheit, Soziale Sicherheit und Sozialfürsorge genießen, unabhängig davon, ob es sich um Brasilianer oder um Ausländer handelt, die im Land wohnen und arbeiten. Rechte im Bereich der Gesundheit und Sozialfürsorge sind nicht von der Zahlung von Beiträgen abhängig, während das Recht auf Soziale Sicherheit durch die Zahlung von Beiträgen erworben wird und alle Seeleute erfaßt, unabhängig davon, ob es sich um Brasilianer oder um Ausländer handelt, die im Land oder auf Schiffen unter brasilianischer Flagge wohnen und arbeiten.

Panama: Der Schutz der Sozialen Sicherheit sollte mit dem System in jedem Land vereinbar sein und klare und parallele Verpflichtungen für Reeder begründen, wonach sie eine Deckung für Seeleute bieten müssen, die nicht vom Flaggenstaatsystem geschützt sind, damit Seeleute sozialen Schutz und Sicherheit erhalten. Nach panamaischem Recht schützt ein Sozialversicherungsfonds Arbeitnehmer panamaischer Nationalität (bzw. Personen, die mit Staatsangehörigen verheiratet sind oder Kinder haben, deren Mütter Staatsangehörige sind), die in Panama wohnen und auf in Panama registrierten Schiffen arbeiten. Das innerstaatliche System schützt Arbeitnehmer im Ausland, wenn die Arbeitgeber- und Arbeitnehmerbeiträge entrichtet worden sind. Dies bedeutet, daß die Reeder die Aufnahme dieser Arbeitnehmer in das innerstaatliche Versicherungssystem sicherstellen müssen. Das System sieht eine Deckung für Arbeitsunfähigkeit aufgrund beruflicher Risiken und Behinderungen, Erkrankungen und Mutterschaft vor. Nach panamaischem Recht sind Reeder verpflichtet, für ausländische Seeleute, die auf Schiffen unter panamaischer Flagge arbeiten, einen privaten Versicherungsschutz vorzusehen und im

Heuervertrag Einzelheiten der Versicherung aufzuführen, einschließlich der gedeckten Risiken und der Deckungsgrenzen.

Südafrika: Soziale Sicherheit für Seeleute des eigenen Landes sollte in der innerstaatlichen Gesetzgebung vorgesehen werden. Der Schutz von Nicht-Staatsangehörigen stellt ein Problem dar, da dies normalerweise aus dem innerstaatlichen Steueraufkommen finanziert wird: Die Deckung von Nicht-Staatsangehörigen kann übermäßig aufwendig sein, wenn sie keinen Beitrag zum System leisten. Diese Fragen sollten entweder in der innerstaatlichen Gesetzgebung und/oder multinationalen oder binationalen Verträgen geregelt werden. Die Sicherung der Rechte der Sozialen Sicherheit sollte in multinationalen oder binationalen Verträgen zwischen den Arbeitskräfte aufnehmenden und den diese Regelungen akzeptierenden Ländern geregelt werden. Hinsichtlich der Verwendung von Begriffen wie ortsansässig oder nichtortsansässig werden Begriffe wie „Staatsangehörige“ und „Nichtstaatsangehörige“ vorgezogen.

Anmerkung 34 (Titel 5)

1. *Titel 5* behandelt die Erfüllung und Durchsetzung der Anforderungen und ist an die Verpflichtungen der ratifizierenden Mitglieder nach Artikel V des Übereinkommens gekoppelt. Der Titel ist in drei Hauptregeln unterteilt: die Regel 5.1 über die Verantwortlichkeiten des Flaggenstaats; die Regel 5.2 über Überprüfungen in fremden Häfen (Hafenstaatkontrolle) und die Regel 5.3 über Verantwortlichkeiten von Ländern beschäftigt, die Seeleute für die Arbeit auf Schiffen vermitteln.

2. Über die Grundzüge dieser Schlüsselkomponente des vorgeschlagenen konsolidierten Seearbeitsübereinkommens wurde in der Hochrangigen Gruppe im wesentlichen Einigung erzielt, noch bevor die materiellen Bestimmungen des Übereinkommens in den Titeln 1 bis 4 überhaupt diskutiert wurden. Man war sich allgemein darin einig, daß dieser Aspekt des Systems der Seearbeitsnormen (und auch die Entwicklung eines vereinfachten Änderungsverfahrens) von ausschlaggebender Bedeutung für die Konsolidierung sei.

3. Im Hinblick auf die traditionelle Praxis des Rechtsvollzugs im Seeschiffahrtssektor durch Überprüfungen und Abhilfemaßnahmen der Flaggenstaaten und Überprüfungen in fremden Häfen stützen sich die Bestimmungen in Titel 5 auf den Wortlaut der bestehenden IAO-Normen im Bereich der Erfüllung und Durchsetzung von Anforderungen: das Übereinkommen (Nr. 147) über die Handelsschiffahrt (Mindestnormen), 1976, das Übereinkommen (Nr. 178) über die Arbeitsaufsicht (Seeleute), 1996, und die Empfehlung (Nr. 185) betreffend die Arbeitsaufsicht (Seeleute), 1996. Im Hinblick auf eine modernere Praxis, die auf die Sicherstellung einer fortlaufenden Erfüllung der Anforderungen zwischen den Überprüfungen abzielt, umfaßt das in Titel 5 vorgesehene System Aspekte des bewährten, auf Zeugnissen beruhenden Systems der IMO, das in bedeutenden Seeschiffahrtsübereinkommen wie dem SOLAS-Übereinkommen, 1974, in der geänderten Fassung, und den dazugehörigen Codes wie dem MARPOL 73/78 und seinen verschiedenen Anhängen entwickelt worden ist. Da das IMO-System weiterentwickelt und auf Angelegenheiten wie die fortlaufende Erfüllung der Anforderungen und Systemmanagement und Humanressourcenmanagement ausgedehnt worden ist, ist es in dem vorgeschlagenen Übereinkommen angepaßt worden, um dem IAO-Kontext und den durch die internationalen Arbeitsnormen bedingten besonderen Anliegen, insbesondere der Aufnahme von Bestimmungen über die Behandlung von Beschwerden des Flaggenstaats und an Bord und an Land, sowie der Aufnahme von Berichterstattungsmechanismen in Ergänzung und zur Untermauerung der Überprüfungs Vorschriften, Rechnung zu tragen. Das Zertifizierungssystem in Titel 5 wird mit den damit zusammenhängenden maritimen Zertifizierungen und Überprüfungen, insbesondere mit den nach den IMO-Übereinkommen erforderlichen, eng koordiniert und von den Verfahren, die gemäß den regionalen Vereinbarungen über Überprüfungen im Rahmen der Hafenstaatkontrolle durchzuführen sind,

flankiert werden. Solch ein „integrierter“ Ansatz wird als unbedingt erforderlich erachtet, wenn das Übereinkommen ein Erfolg werden soll. Den Regierungen oder den Reedern entsteht daraus kein nennenswerter zusätzlicher Verwaltungsaufwand, vielmehr wird der Ansatz möglichst innerhalb des bereits bestehenden Überprüfungs- und Zertifizierungsrahmens durchgesetzt werden.

4. Die meisten der Neuerungen in Titel 5 sind Weiterentwicklungen von Maßnahmen, die in bestehenden internationalen Arbeitsübereinkommen bereits vorgesehen sind, insbesondere die Erweiterung des Überprüfungs-systems durch ein Zertifizierungssystem, eine Erweiterung der Gründe nach dem Übereinkommen Nr. 147, aus denen Schiffe in fremden Häfen festgehalten werden können, und die Verfahren für die Behandlung von Beschwerden oder Streitigkeiten von Seeleuten sowie die Bestimmungen hinsichtlich der Berichterstattung an den Generaldirektor der IAO. Die eigentliche Neuerung des Übereinkommens in diesem Bereich liegt in seinem Ansatz bei der Erfüllung und Durchsetzung der Anforderungen²¹. Titel 5 besteht aus einem detaillierten Katalog von Bestimmungen über Prinzipien und Rechte; er hat bedeutungsmäßig den gleichen Rang wie die anderen Titel betreffend materielle Rechte und ist im Einklang mit seiner Unerläßlichkeit untrennbar mit diesen Titeln verbunden.

5. In den *einleitenden Absätzen* zu Titel 5 schließt *Absatz 2* die Anwendung der wesentlichen Gleichwertigkeit (nach *Artikel VI Absätze 3 und 4*, siehe Anmerkung 6, Absatz 4) für die Durchführung des Teils A des Codes unter Titel 5 aus. Damit entfällt ein Teil der Flexibilität, die den ratifizierenden Mitgliedern bei ihrer Umsetzung der Titel über die materiellen Rechte eingeräumt wird. Die PTMC teilte die Auffassung, daß es dieser Einschränkung bedürfe, da unter den Mitgliedern im Bereich der Durchsetzung größere Einheitlichkeit herrschen sollte.

6. Der PTMC gelang es nicht, zu einer Einigung über den früheren Absatz 3 der einleitenden Bestimmungen zu gelangen, der die Möglichkeit genommen hätte, die Bestimmungen von Teil A des Codes in Titel 5 des Übereinkommens mit dem in Artikel XV des Übereinkommens dargelegten vereinfachten Verfahren zu ändern. Statt dessen hätte nach dem Verfahren gemäß Artikel XIV, das die ausdrückliche Ratifizierung vorschreibt, verfahren werden müssen. Wie bereits erwähnt (Anmerkung 13, Absatz 11), die Bedingungen und Sicherungen, die für die Annahme von Änderungen nach Artikel XV gelten, sind denjenigen, die dem Verfahren nach Artikel XIV innewohnen, vergleichbar. Die nach dem letztgenannten Verfahren vorgeschriebene ausdrückliche Ratifizierung könnte allerdings zur Folge haben, daß mehrere Jahre vergehen, bevor eine dringend erforderliche Änderung in Kraft treten würde. Auf der Interimstagung bestand ein dreigliedriges Einvernehmen darüber, daß es möglich sein sollte, die Bestimmungen des Codes in Titel 5 in der gleichen Weise wie in den Titeln 1 bis 4 zu ändern. Dieses Ergebnis wurde den Mitgliedsgruppen zur Stellungnahme im Anschluß an die Interimstagung mitgeteilt. Es gingen die folgenden Kommentare ein.

Argentinien: Unterstützt die Lösung der Interimstagung. Hält es nicht für erforderlich, den früheren Absatz 3 der einleitenden Bestimmungen aufzunehmen.

Neuseeland: Unterstützt die Lösung der Interimstagung. Es könnte notwendig sein, an Titel 5 ähnlich wie bei anderen Titeln noch Feinarbeiten vorzunehmen. Das vereinfachte Verfahren sollte eine frühzeitige Lösung nichtstrittiger Fragen ermöglichen, die sich für das Übereinkommen als hinderlich erweisen könnten. Das vereinfachte Abänderungsver-

²¹ Mehrere internationale Arbeitsübereinkommen über Angelegenheiten des materiellen Rechts enthalten Bestimmungen zur Durchsetzung des betreffenden Übereinkommens; diese Bestimmungen erscheinen jedoch als den vorgesehenen materiellen Rechten und Verpflichtungen untergeordnet.

fahren bietet einen umfangreichen Schutz vor Änderungsanträgen, die nicht über große Unterstützung verfügen.

Panama: Unterstützt die Lösung der Interimstagung. Das Abänderungsverfahren sollte für das ganze Übereinkommen gleich sein, um Verwirrung zu vermeiden.

Anmerkung 35 (Regel 5.1)

1. Die *Regel 5.1* behandelt die Verantwortlichkeiten eines ratifizierenden Mitglieds aufgrund dieses Übereinkommens in bezug auf Seeleute auf Schiffen unter seiner Flagge.

2. Die *Regel 5.1.1* artikuliert die allgemeinen Grundsätze, die für den Flaggenstaat relevant sind: er wäre die zentrale Stelle für die Tätigkeiten zur Erfüllung und Durchsetzung der schiffsbezogenen Anforderungen, wie dies durch Artikel 94 des UNCLOS verlangt wird, der in der Präambel erwähnt wird (Anmerkung 1). *Absatz 1* legt fest, daß jedes Mitglied generell für die Sicherstellung der Durchführung dieses Übereinkommens in seiner Gesamtheit auf Schiffen unter seiner Flagge verantwortlich ist. *Absatz 2* legt dar, daß jedes Mitglied im einzelnen dafür verantwortlich ist sicherzustellen, daß die Arbeits- und Lebensbedingungen für die Seeleute auf Schiffen unter seiner Flagge den Normen dieses Übereinkommens genügen. Diese Verpflichtung beruht auf dem Übereinkommen Nr. 147, Artikel 2 b) und dem Übereinkommen Nr. 178. Ihr ist durch die Einrichtung eines wirksamen Systems für die Überprüfung und Zertifizierung nachzukommen. Damit wird unterschieden zwischen den Arbeits- und Lebensbedingungen, die dem Zertifizierungssystem unterliegen, und dem breiteren Spektrum von Fragen, die durch das Übereinkommen erfaßt werden und zu den Verantwortlichkeiten des Flaggenstaats gehören.

3. *Absatz 3* gibt die im Übereinkommen (Nr. 178) über die Arbeitsaufsicht (Seeleute), 1996, Artikel 2 (3) enthaltenen Bestimmungen wider, die es den Regierungen gestatten, öffentliche Einrichtungen und sonstige Organisationen zur Durchführung von Prüfungen in ihrem Auftrag zu ermächtigen. Diese Delegation der Aufgaben im Zusammenhang mit Schiffsüberprüfungen und möglicherweise der Ausstellung der erforderlichen Seeschiffsfahrtszeugnisse an anerkannte Organisationen, wie Schiffsklassifizierungsgesellschaften, bzw. deren Ermächtigung zur Durchführung dieser Aufgaben, findet sich auch in IMO-Übereinkommen wie SOLAS und MARPOL. Neben den Bestimmungen in diesen Übereinkommen, die die Praxis anerkennen und verlangen, daß die Regierungen der IMO zur Weiterleitung an andere Vertragsstaaten des einschlägigen Übereinkommens Mitteilungen über solche Ermächtigungen übermitteln, hat die IMO auch ein Rahmenwerk für Befugnisübertragungen entwickelt, das in den IMO-Entschlüssen A.739(18) und A.789(19) enthalten ist. Diese Entschlüsse legen die Mindestanforderungen für diese Organisationen, als „anerkannte Organisationen“ bezeichnet, und andere Angelegenheiten dar, die die Regierungen bei der Vornahme einer solchen Befugnisübertragung berücksichtigen sollten. *Absatz 3* stellt klar (entsprechend der angeführten Bestimmung des Übereinkommens Nr. 178), daß der Flaggenstaat weiterhin in vollem Umfang für die Überprüfung und die Zertifizierung der Arbeits- und Lebensbedingungen auf Schiffen unter seiner Flagge verantwortlich bleibt. Ferner besteht die Möglichkeit der Delegation an öffentliche Einrichtungen oder Organisationen eines anderen Staates, sofern dieser das Übereinkommen ratifiziert hat.

4. *Absatz 4* bringt das Grundprinzip zum Ausdruck, wonach Zertifizierungsdokumente – nämlich das Seearbeitszeugnis, das durch eine Erklärung über die Erfüllung der einschlägigen Seearbeitsvorschriften ergänzt wird – einen Augenscheinbeweis dafür darzustellen haben, daß die Anforderungen dieses Übereinkommens hinsichtlich der Arbeits- und Lebensbedingungen der Seeleute erfüllt worden sind. Dies sollte die Arbeit der Inspektoren wesentlich erleichtern (siehe in diesem Zusammenhang Absatz 4 der Leitlinie B5.1.3). Aufgrund dieses Prinzips erscheint der Besitz dieser Dokumentation als ein

Recht der Reeder (Anmerkung 35, Absatz 7) und nicht lediglich als eine ihnen obliegende Pflicht.

5. *Absatz 5*, der den Inhalt der Berichte der Mitglieder über die Durchführung des Übereinkommens gemäß Artikel 22 der IAO-Verfassung behandelt, ist eines der Bindeglieder zwischen dem innerstaatlichen System für die Durchsetzung der Anforderungen und dem internationalen Überwachungssystem, auf das in Absatz 17 von Teil I, Einleitung, verwiesen wird.

6. In der *Regel 5.1.2* und in der dazugehörigen Norm und Leitlinie wird das Grundprinzip in Absatz 3 der *Regel 5.1.1* hinsichtlich der Ermächtigung anerkannter Organisationen (Anmerkung 35, Absatz 3) in detaillierte Bestimmungen aufgeschlossen.

7. Die *Regel 5.1.3* und die dazugehörigen Bestimmungen des Codes legen die Einzelheiten des Zertifizierungssystems fest, das jedes Mitglied nach diesem Übereinkommen einzurichten hat. Die ersten zwei Absätze dieser Regel waren nicht im Übereinkommensentwurf der PTMC enthalten. In ihnen finden drei der Prinzipien Verwirklichung, die zu dem „Lösungsbündel“ gehören, das auf der Interimstagung für den Geltungsbereich entwickelt wurde (Anmerkung 3, Absatz 12). Das Zertifizierungssystem nach *Regel 5.1.3* wird nur für Schiffe mit einer Bruttoreaumzahl über 500 obligatorisch sein, die entweder internationale Reisen unternehmen (die definiert sind) oder die in oder zwischen den Häfen eines anderen Landes tätig sind (*Absatz 1*). Ein Reeder hat jedoch das Recht, eine Zertifizierung von Schiffen mit einer Bruttoreumzahl von weniger als 500 zu verlangen.

8. Die *Norm A5.1.3* legt die Einzelheiten des Systems fest, die sich wie folgt zusammenfassen lassen:

- a) Jedes Schiff hat an Bord mitzuführen:
 - i) ein *Seearbeitszeugnis* (nach *Absatz 3* der *Regel*), in dem bescheinigt wird, daß die Arbeits- und Lebensbedingungen auf dem Schiff überprüft worden sind und den Anforderungen der innerstaatlichen Gesetzgebung des Flaggenstaats zur Durchführung des Übereinkommens genügen und daß die vom Reeder getroffenen Maßnahmen zur Sicherstellung der fortlaufenden Erfüllung der Anforderungen zufriedenstellend sind; sowie
 - ii) eine *Erklärung über die Erfüllung der einschlägigen Seearbeitsvorschriften* (nach *Absatz 4* der *Regel*), in der angegeben wird, welches diese innerstaatlichen Anforderungen sind und wie sie zu erfüllen sind.
- b) Die Überprüfung und Zertifizierung müssen sich auf die Anforderungen der innerstaatlichen Gesetzgebung beziehen, da dort die verbindlichen detaillierten Normen zur Durchführung des Übereinkommens zwangsläufig zu finden sind; zur Erzielung der erforderlichen Flexibilität für eine umfassende Ratifikation erscheinen viele der Einzelheiten im Zusammenhang mit der Umsetzung der Normen des Übereinkommens in nichtverbindlichen Leitlinien in Teil B des Codes (Teil II, Allgemeine Erörterung, Absatz 9).
- c) *Absatz 1* der *Norm A5.1.3* legt – durch Anhang A5-I – das Verzeichnis der Angelegenheiten fest, die für Zwecke der Zertifizierung vom Flaggenstaat überprüft und genehmigt werden müssen. Der Inhalt dieses Verzeichnisses wird in der Anmerkung 38 besprochen. Absatz 1 setzt auch die Gültigkeitsdauer des Zeugnisses auf höchstens fünf Jahre fest, vorbehaltlich (*Absatz 2*) mindestens einer Zwischenüberprüfung im gleichen Umfang wie die Erstüberprüfung, um die fortlaufende Erfüllung der Anforderungen zu kontrollieren.
- d) Unter den in *Absatz 5* der *Norm A5.1.3* dargelegten begrenzten Umständen könnte ein vorläufiges Zeugnis mit einer Gültigkeitsdauer von einigen Monaten erteilt

werden (*Absatz 6*). Die Erteilung würde einer Überprüfung der in Anhang A5-I (*Absatz 7*) angeführten Angelegenheiten „soweit es angemessen und praktisch möglich ist“ unterliegen. Eine vollständige Überprüfung würde am Ende der Gültigkeitsdauer durchgeführt werden müssen, und es könnte kein weiteres vorläufiges Zeugnis erteilt werden (*Absatz 8*).

- e) Das Seearbeitszeugnis und die Erklärung über die Erfüllung der einschlägigen Seearbeitsvorschriften sowie sonstige vorläufige Dokumente haben dem in Anhang A5-II (*Regel 5.1.3 Absatz 5* und *Norm A5.1.3 Absatz 9*) dargelegten Muster zu entsprechen. Während sich der Wortlaut der innerstaatlichen Zeugnisse jedes Mitglieds nach diesem Modell richten wird, wird dies bei den innerstaatlichen Erklärungen über die Erfüllung der einschlägigen Seearbeitsvorschriften nur in unterschiedlichem Maß der Fall sein, da der Wortlaut weitgehend von den innerstaatlichen Anforderungen jedes Mitglieds zur Durchführung des Übereinkommens abhängen wird.
- f) Der Hauptinhalt der Erklärung über die Erfüllung der einschlägigen Seearbeitsvorschriften wird in *Absatz 10* beschrieben. Sie wird aus zwei Teilen bestehen. Teil I ist von der zuständigen Stelle des Mitglieds auszufertigen. Er wird die innerstaatlichen Anforderungen zur Durchführung der einschlägigen Bestimmungen des Übereinkommens ausweisen, einschließlich etwaiger im wesentlichen gleichwertiger Regelungen gemäß Artikel VI Absatz 3. Teil II ist vom Reeder auszufertigen und von der zuständigen Stelle zu beglaubigen. Dies, und insbesondere die Bestimmung betreffend die Führung von Aufzeichnungen und die Nachprüfung der Erfüllung der innerstaatlichen Anforderungen zwischen den Überprüfungen, ist der Teil der Erklärung, durch den die Reeder und die Schiffskapitäne selbst Teil des Systems der Durchsetzung der Vorschriften nach diesem Übereinkommen werden (Teil I, Einleitung, Absatz 17). Eine Anleitung zu der Erklärung ist in der *Leitlinie B5.1.3* enthalten, die darauf verweist, daß Anhang B5-I ein Beispiel für die Art von Informationen gibt, die in der Erklärung enthalten sein könnten.
- g) Die *Absätze 9* und *10* der *Norm A5.1.3* und *Absatz 1* der *Leitlinie B5.1.3*, die die Form der Dokumente betreffen, wurden auf der PTMC nicht geregelt. Die gegenwärtigen Bestimmungen beruhen aber auf der Arbeit einer Arbeitsgruppe der Regierungsvertreter, die während der PTMC zusammengetreten war und deren Vorschläge später auf der Interimstagung die Unterstützung der drei Gruppen fanden. Dieser Wortlaut wurde den Mitgliedsgruppen im Anschluß an die Interimstagung zur Stellungnahme zugestellt. Es gingen die folgenden Kommentare ein.

Argentinien und Panama: Es gibt keinen Einwand gegen die vorgeschlagenen Bestimmungen.

Australien: Einige der Details im vorgeschlagenen Absatz 10 b) duplizieren offenbar Grundsätze, die sich im ISM-Code 1.2. befinden. Zur Vermeidung von Überschneidungen und Steigerung der verwaltungstechnischen Effizienz könnte dieser Abschnitt umformuliert werden, indem auf die Notwendigkeit verwiesen wird, über Systeme zu verfügen, die fortlaufende Verbesserungen gewährleisten, wie es im Abschnitt 1.2 des ISM-Code verlangt wird.

Brasilien: Stimmt der von der Interimstagung vorgeschlagenen Lösung zu. Es ist wichtig, daß bei der Verwendung „wesentlicher Gleichwertigkeit“ im Kontext der nach den bestehenden Arbeitsübereinkommen erworbenen Rechte, die vom neuen Übereinkommen neugefaßt werden, sehr streng vorgegangen wird, um sicherzustellen, daß die neue Urkunde die bisher gewährten Rechte nicht einschränkt.

Neuseeland: Die voraussichtlichen Detailgenauigkeit in der Erklärung über die Erfüllung der einschlägigen Seearbeitsvorschriften ist wichtig, denn zu große Detail-

genauigkeit kann zu Unübersichtlichkeit führen: Klare, einfache Angaben wesentlicher Informationen und Maßnahmen wären vorzuziehen. In Absatz 10 b) der Norm A5.1.3, der sich auf Teil II der Erklärung über die Erfüllung der einschlägigen Seearbeitsvorschriften bezieht, ist die Rede von Maßnahmen, um fortlaufende Verbesserungen sicherzustellen. In Teil II ist jedoch keineswegs von „fortlaufenden Verbesserungen“ die Rede, sondern lediglich von der Anforderung an den Reeder, „die Maßnahmen anzugeben, die vom Reeder getroffen worden sind, um die fortlaufende Erfüllung der Anforderungen für jeden der Punkte in Teil I sicherzustellen“. Der Wortlaut von Absatz 10 b) stimmt offenbar nicht mit Teil II überein. Fortlaufende Verbesserungen sind zwar ein vernünftiges Ziel, Reeder, die die innerstaatliche Gesetzgebung vollständig erfüllen, wie in Teil II gefordert, haben jedoch möglicherweise nur geringe oder keine Möglichkeiten für fortlaufende Verbesserungen. Für diese Gruppe von Reedern kann ein Ziel darin bestehen, die einschlägigen Vorschriften weitgehend zu befolgen. Bei anderen Reedern gibt es jedoch immer Möglichkeiten für Verbesserungen. Um zu gewährleisten, daß diesen unterschiedlichen Szenarien bei der Spannweite der Befolgung der Vorschriften Rechnung getragen wird, wird vorgeschlagen, in Absatz 10 b) der Norm A5.1.3 vor den Worten „fortlaufende Verbesserungen“ die Worte „wo es erforderlich ist“ einzufügen.

- h) Die Norm endet mit der Darlegung der Umstände, unter denen ein Zeugnis seine Gültigkeit verliert (*Absätze 14 und 15*), und mit der Bestimmung, daß das Zeugnis zu entziehen ist, falls Beweise dafür vorliegen, daß Verstöße des Schiffes gegen die Anforderungen des Übereinkommens nicht behoben worden sind (*Absätze 16 und 17*). Die Bestimmungen betreffend den Entzug von Zeugnissen wurden auf der PTMC nicht geregelt. Nachdem auf der Interimstagung ein dreigliedriger Konsens erzielt werden konnte, wurden die Absätze 16 und 17 in die Norm aufgenommen. Die Mitgliedsgruppen erhielten im Anschluß an die Interimstagung den Wortlaut dieser beiden Absätze zur Stellungnahme. Es gingen die folgenden Kommentare ein.

Argentinien: Der flexible Wortlaut deckt Situationen vollständig ab, bei denen ein Zeugnis entzogen werden sollte, einschließlich der Möglichkeit eines einzigen ersten Falles der Nichtbefolgung und einer Wiederholung weniger schwerer Verstöße. Die Absätze 16 und 17 nennen hierfür die Voraussetzungen, namentlich der Nachweis der Nichterfüllung und das Fehlen von Abhilfemaßnahmen, und die Kriterien zur Beurteilung des Schweregrads und der Häufigkeit von Mängeln.

Australien: Angesichts der Konsequenzen eines Entzugs und der Tatsache, daß anerkannte Organisationen verpflichtet sein können, ein Zeugnis zu entziehen, sollten diese Organisationen in Artikel II klar definiert werden. Außerdem sollten ihre Pflichten und Befugnisse auf ähnliche Weise wie in der Regel I/6 des SOLAS-Übereinkommens definiert werden.

Neuseeland: Der vorgeschlagene Text, der den Entzug an die Nichtergreifung von Abhilfemaßnahmen koppelt, wird den Grundsatz stärken, daß die Abstellung von Mängeln das vorgezogene Ergebnis von Vollzugsmaßnahmen ist.

Panama: Es sollte deutlich werden, daß das Zeugnis von der anerkannten Organisation entzogen werden sollte, die es ausgestellt hat.

Südafrika: Der Entzug eines Seearbeitszeugnisses ist für ein festgehaltenes Schiff äußerst kostspielig. Der Wortlaut im vorgeschlagenen Text von Absatz 16 sollte wie folgt leicht abgeändert werden: vor dem Wort „Beweise“ sollten die Worte „von der zuständigen Stelle oder ordnungsgemäß ermächtigten anerkannten Organisation“ eingefügt werden. Dies wird vorgeschlagen, damit ein Schiff nicht aufgrund einer böswilligen Beschwerde rechtswidrig festgehalten wird.

9. Die *Regel 5.1.4* verpflichtet die Flaggenstaaten zur Einrichtung eines wirksamen und koordinierten Systems regelmäßiger Überprüfungen. Es sei darauf hingewiesen, daß das Übereinkommen Überprüfungen auch unter bestimmten Umständen vorschreibt, die nicht mit der Gültigkeit eines Zeugnisses im Zusammenhang stehen. Insbesondere verlangt die Norm A3.1 über die Unterkunftsräume die Durchführung von Überprüfungen nach Regel 5.1.4, wenn ein Schiff erstmals oder erneut im Schiffsregister eingetragen wird oder wenn an den Unterkunftsräumen auf einem Schiff wesentliche Veränderungen vorgenommen wurden.

10. *Absatz 5* der *Norm A5.1.4* schreibt außerdem eine Untersuchung vor im Fall einer Beschwerde oder bei Vorliegen von Beweismaterial, daß bei der Durchführung der in der Erklärung über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften dargelegten Maßnahmen Mängel bestehen oder den Anforderungen dieses Übereinkommens in anderer Hinsicht nicht genügt wird.

11. *Absatz 7* der Norm beschreibt, wozu die Inspektoren (einschließlich der „anerkannten Organisationen“) befugt sein müssen: nach *Unterabsatz c*) müssen sie insbesondere befugt sein, „die Abstellung von Mängeln zu verlangen und, falls sie Grund zu der Annahme haben, daß Mängel eine schwerwiegende Verletzung der Anforderungen dieses Übereinkommens (einschließlich der Rechte der Seeleute) oder eine erhebliche Gefahr für die Gesundheit oder Sicherheit der Seeleute darstellen, das Auslaufen eines Schiffes so lange zu untersagen, bis die erforderlichen Maßnahmen getroffen worden sind“. Die in dieser Bestimmung für diese Aktionen festgesetzte Norm ist wichtig, da sie die Parameter für die Bestimmungen liefert, die die zusätzliche Überprüfung und das Festhalten im Zusammenhang mit den Überprüfungsmaßnahmen in fremden Häfen gemäß Regel 5.2 und der dazugehörigen Norm regeln. In ihren Kommentaren (Teil II, Allgemeine Erörterung, Absatz 12) stellten die Vereinten Nationen fest, daß ein Flaggenstaat nach Absatz 2 von Artikel 217 von UNCLOS verpflichtet ist, seinen Schiffen das Auslaufen zu untersagen, wenn sie die Anforderungen geltender internationaler Regeln und Normen, einschließlich der Anforderungen in bezug auf die Besatzungsstärke, nicht erfüllen.

12. Die *Absätze 15* und *16* der Norm, die besagen, daß zu vermeiden ist, daß ein Schiff über Gebühr festgehalten oder seine Weiterfahrt über Gebühr verzögert wird, und daß bei unrechtmäßiger Ausübung der Befugnisse der Inspektoren Schadenersatz zu leisten ist, beruhen auf Artikel 6 des Übereinkommens Nr. 178 im Zusammenhang mit Überprüfungen durch den Flaggenstaat; ihr materieller Inhalt findet sich auch in den Übereinkommen der IMO (STCW und MARPOL).

13. *Absatz 17* verpflichtet die Mitglieder dazu, angemessene Zwangsmaßnahmen und sonstige Abhilfemaßnahmen gegen Verletzungen „der Anforderungen dieses Übereinkommens (einschließlich der Rechte der Seeleute)“ vorzusehen. Er beruht auf Artikel 7 Absatz 1 des Übereinkommens Nr. 178, der Zwangsmaßnahmen gegen Verletzungen „der Rechtsvorschriften, deren Einhaltung von den Inspektoren sicherzustellen ist“ verlangt.

14. Die *Regel 5.1.5* stellt ein neues und wichtiges Element der Bestimmungen des Übereinkommens dar und soll die fortlaufende Erfüllung der Anforderungen sicherstellen. Sie führt eine Anforderung ein, wonach die Schiffe über Beschwerdeverfahren an Bord zu verfügen haben und die Beschwerden und die Antworten darauf zu dokumentieren sind. Der Ansatz beruht im allgemeinen auf einer gemeinsamen Vorlage der Reeder- und der Seeleutevertreter an die dritte Tagung der Hochrangigen Gruppe. Zweck ist die Schaffung wirksamer Verfahren für die Beilegung von Beschwerden auf der Ebene des Schiffes oder des Reeders. Die Frage der Regel und der Bestimmungen des dazugehörigen Codes konnte auf der PTMC nicht geregelt werden. Auf der Interimstagung wurde die Frage zusammen mit den Verfahren für die Behandlung von Beschwerden an Land erörtert (Anmerkung 36, Absatz 3). Die Aufnahme der vorliegenden Texte des vorgeschlagenen

konsolidierten Seearbeitsübereinkommens für die Regel, die Norm und die Leitlinie, die Beschwerdeverfahren an Bord behandeln, fand dreigliedrige Unterstützung. Die Texte stützen sich weitgehend auf die einschlägigen Bestimmungen des empfohlenen Entwurfs des konsolidierten Seearbeitsübereinkommens, die der PTMC vorgelegt worden waren und wurden den Mitgliedsgruppen im Anschluß an die Interimstagung zur Stellungnahme zugestellt. Es gingen die folgenden Kommentare ein.

Ägypten: (Allgemeine Gewerkschaft der Arbeitnehmer in der Seeschifffahrt): In den Kommentaren, die sie der Regierung übermittelt hat, hat die Gewerkschaft die Bestimmung unter Hinweis auf die Notwendigkeit, Seeleute nach einer Beschwerde vor Pressionen zu schützen, und das Recht auf eine direkte Beschwerde beim Kapitän unterstützt.

Argentinien: Die vorgeschlagenen Bestimmungen scheinen zufriedenstellend zu sein.

Brasilien: In Ländern, in denen Seeleute über starke repräsentative Organe verfügen, kann dieses Beschwerdeverfahren an Bord effektiv sein. Tatsächlich sind es die Beschwerden an Land, in den meisten Fällen vorgelegt von Vertretern nationaler und internationaler Seeleutegewerkschaften und überwacht von Aufsichtsbeamten mit guten Kenntnissen der Arbeitsgesetzgebung und insbesondere der Einzelheiten dieses Übereinkommens der IAO, die letztlich zu Lösungen für die Ursachen solcher Beschwerden führen, insbesondere im Fall von Schiffen, die Billigflaggen führen. Dieser Kommentar soll nicht die Annahme der von der Interimstagung vorgeschlagenen Lösung präjudizieren. Es wird darauf hingewiesen, daß das brasilianische Recht die Einrichtung einer für den Arbeitsschutz verantwortlichen Gruppe auf Handelsschiffen unter der Flagge des Landes mit einer Mindestbruttoreaumzahl von 500 verlangt, wobei ein Zweck darin besteht, die Arbeitsbedingungen und das Wohlergehen an Bord zu verbessern. Der Arbeitsschutz stellt zwar ein vorrangiges Anliegen dar, die Behandlung der Beschwerden von Seeleuten würde jedoch zweifellos dazu beitragen, die Bedingungen zu verbessern.

Deutschland: Die Beschwerdeverfahren an Bord erscheinen kompliziert und bürokratisch, insbesondere was die erforderliche Kontaktinformation für die zuständige Stelle im Aufenthaltsland der Seeleute und die Empfehlung in der Leitlinie betrifft, der zufolge Beschwerden und Entscheidungen aufzuzeichnen sind und den betreffenden Seeleuten eine Kopie auszuhändigen ist.

Panama: Das Verfahren sollte auch Fälle berücksichtigen, bei denen der Kapitän Einschüchterungsversuchen oder Bedrohungen der Mannschaft ausgesetzt ist.

15. Die *Regel 5.1.6* ist dem Übereinkommen Nr. 147 (Artikel 2 g)) entnommen. Sie betrifft die Verantwortung jedes Mitglieds, eine Untersuchung schwerer Seeunfälle durchzuführen, bei denen auf Schiffen unter seiner Flagge Menschen verletzt wurden oder ums Leben kamen, und die Ergebnisse einer solchen Untersuchung offen zu legen.

Anmerkung 36 (Regel 5.2)

1. Die *Regel 5.2* sieht ein System für die Überprüfung von Schiffen in einem fremden Hafen (Hafenstaatkontrolle) und diesbezügliche Verfahren für die Behandlung von Beschwerden von Seeleuten an Land vor. Die Bestimmungen in der Regel 5.2 stammen teilweise aus Artikel 4 des Übereinkommens (Nr. 147) über die Handelsschifffahrt (Mindestnormen), 1976, den Bestimmungen über die „Hafenstaatkontrolle“ und der Durchführungspraxis anderer Seeschifffahrtsübereinkommen. Der Begriff „ermächtigter Bediensteter“ wird verwendet, um der Tatsache Rechnung zu tragen, daß Überprüfungen von einer Reihe von Personen durchgeführt werden können, entsprechend der in dem betreffenden Mitglied üblichen Praxis. Es wurde die Frage aufgeworfen, ob dieser Begriff in der Regel näher definiert werden müßte, um klarzustellen, daß darunter eine Person zu verstehen ist, die von der betreffenden „zuständigen Stelle“ (Artikel II Absatz 1 a)) zur Durchführung dieser Überprüfungen ermächtigt worden ist.

2. Die *Regel 5.2.1* behandelt Überprüfungen in einem fremden Hafen. Sie enthält die folgenden Merkmale:
- a) Ein Mitglied ist nicht dazu verpflichtet, die Schiffe eines anderen Staates, die sich in seinen Häfen befinden (Hafenstaatkontrolle), zu überprüfen. Dies kommt sowohl in Artikel V Absatz 4 des Übereinkommens als auch in der Verwendung des Worts „kann“ („...kann Gegenstand einer Überprüfung...sein“) in *Absatz 1* dieser Regel zum Ausdruck.
 - b) Führt das Mitglied eine Überprüfung eines fremden Schiffes gemäß dem konsolidierten Seearbeitsübereinkommen aus, hat es ein gültiges Seearbeitszeugnis und eine Erklärung über die Erfüllung der einschlägigen Seearbeitsvorschriften als „Augenscheinbeweis“ der Erfüllung der „Anforderungen des Übereinkommens (einschließlich der Rechte der Seeleute)“ (*Absatz 2*) anzuerkennen. Der Begriff „Augenscheinbeweis“, der auch in der Regel 5.1.1 Absatz 4 (Anmerkung 35, Absatz 4) verwendet wird, ist ein juristischer Ausdruck, der definiert worden ist als „ein Beweis, der ausreicht, um einen Sachverhalt in Ermangelung eines gegenteiligen Beweises als erwiesen anzusehen, der aber nicht schlüssig ist“. Im wesentlichen erfaßt dies die rechtliche Natur der Erstmaßnahmen im Rahmen der Hafenstaatkontrolle aufgrund anderer Seeschiffahrtsübereinkommen und ist ein zentrales Merkmal des Ausgleichs in dem Zertifizierungssystem zwischen unterschiedlichen Interessen, einschließlich des Vorrangs der Hoheitsgewalt des Flaggenstaats über Angelegenheiten auf Schiffen unter seiner Flagge. Die Folge davon ist, wie in Absatz 2 erläutert wird, daß die Erstüberprüfung, „außer in den im Code angegebenen Umständen“ (Anmerkung 36, Absatz 2 e)), auf eine Kontrolle des Seearbeitszeugnisses und der Erklärung über die Erfüllung der einschlägigen Seearbeitsvorschriften zu beschränken ist.
 - c) Die Überprüfung ist in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des Codes „und anderer geltender internationaler Übereinkünfte über Überprüfungen im Rahmen der Hafenstaatkontrolle“ durchzuführen. Letzterer Passus würde insbesondere alle geltenden regionalen Vereinbarungen (*Absatz 3*, erster Satz) einschließen. Zweck der Überprüfungen ist sicherzustellen, daß die überprüfte Angelegenheit den Bestimmungen des Übereinkommens, außer den in Teil B des Codes dargelegten Anforderungen (*Absatz 3*, zweiter Satz – siehe die in Anmerkung 6 zitierten Fragen und Antworten), entspricht. Zu berücksichtigen sind alle im wesentlichen gleichwertigen Regelungen; diese werden von den ratifizierenden Mitgliedern in der Erklärung über die Erfüllung der einschlägigen Seearbeitsvorschriften angegeben werden (Anmerkung 35, Absatz 8 f)).
 - d) Mitglieder, die sich zur Durchführung einer Hafenstaatkontrolle entscheiden, müßten über ein wirksames Überprüfungs- und Überwachungssystem verfügen (*Absatz 4*); sie wären aber, wie es gegenwärtig nach dem Übereinkommen Nr. 147 der Fall ist, nicht dazu verpflichtet, irgendein bestimmtes Schiff zu überprüfen.
 - e) Wie in Anmerkung 36, Absatz 2 b) dargelegt, würde sich die Überprüfung in der Regel auf eine Kontrolle der einschlägigen Dokumente beschränken, außer in den in *Absatz 1* der *Norm A5.2.1* angegebenen Umständen.
 - f) Der erste Umstand (*Unterabsatz a*) von *Absatz 1*) ist gegeben, wenn die „verlangten Dokumente“ nicht vorgelegt werden oder nicht den Vorschriften entsprechen; dieser Umstand würde natürlich nicht zutreffen, wenn die Dokumente nicht verlangt werden – in dem Fall nämlich, wenn das Schiff eine Bruttoreaumzahl von weniger als 500 hat (Anmerkung 35, Absatz 7); aus diesem Grund wurde im Übereinkommensentwurf der PTMC im einleitenden Teil von Absatz 1 das Wort „gegebenenfalls“ hinzugefügt. Werden aber von einem Schiff, das nicht verpflichtet ist, über ein Zeugnis zu verfügen, die Dokumente vorgelegt und entsprechen diese den Vor-

schriften, dann würden diese als Augenscheinbeweis der Erfüllung der Anforderungen akzeptiert. In Übereinstimmung mit dem Grundsatz „der nicht günstigeren Behandlung“, der in Absatz 7 von Artikel V zum Ausdruck gebracht wird (Anmerkung 5, Absatz 6), würden die Bestimmungen in Regel 5.2 für Schiffe unter der Flagge von Mitgliedern gelten, die das Seearbeitsübereinkommen nicht ratifiziert haben. Solche Schiffe wären in der Regel nicht in der Lage, die nach dem Übereinkommen erforderliche Zertifizierung und Dokumentation vorzulegen und würden einer genaueren Überprüfung unterliegen. Das ist die Situation, wie sie gegenwärtig auf andere Abkommen im Seeschiffahrtssektor und – nach den regionalen Hafenstaatübereinkünften, wie der Pariser Vereinbarung – auf das Übereinkommen Nr. 147 zutreffen.

- g) Der zweite Umstand (*Unterabsatz b*) ist gegeben, wenn es trotz des Vorhandenseins gültiger Dokumente eindeutige Gründe für die Annahme gibt, daß die Arbeits- und Lebensbedingungen auf dem Schiff nicht den Anforderungen dieses Übereinkommens genügen. Solche Gründe können für den ermächtigten Bediensteten beispielsweise aus der vorgelegten Dokumentation oder aus den sachkundigen Beobachtungen ersichtlich sein, die er beim Anbordgehen macht, oder sie können bei der Behandlung einer Beschwerde durch den Inspektor an den Tag treten (Anmerkung 36, Absatz 2 I)).
- h) Der dritte Umstand (*Unterabsatz c*) ist gegeben, wenn triftige Gründe für die Annahme bestehen, daß das Schiff die Flagge gewechselt hat, um sich der Erfüllung der Anforderungen des Übereinkommens zu entziehen.
- i) Eine genauere Überprüfung schließlich kann, wie bei dem Verfahren für die Hafenstaatkontrolle im Übereinkommen Nr. 147 (Artikel 4 Absatz 1), dann durchgeführt werden, wenn eine Beschwerde vorliegt, wonach spezifische Arbeits- und Lebensbedingungen auf dem Schiff den Anforderungen dieses Übereinkommens angeblich nicht genügen (*Unterabsatz d*)).
- j) Im zweiten Teil von Absatz 1 heißt es im Anschluß an die Aufzählung der oben genannten Umstände, daß eine genauere Überprüfung in allen diesen Fällen durchgeführt werden kann. Weiter unten aber wird eine solche Überprüfung als obligatorisch erklärt: „Eine solche Überprüfung ist in jedem Fall durchzuführen ..., „wenn die Annahme oder Behauptung mangelhafter Arbeits- oder Lebensbedingungen eine eindeutige Gefahr für die Sicherheit oder die Gesundheit der Seeleute darstellen könnten, oder wenn der ermächtigte Bedienstete Grund zu der Annahme hat, daß etwaige Mängel eine schwerwiegende Verletzung der Anforderungen dieses Übereinkommens (einschließlich der Rechte der Seeleute) darstellen“. Die Frage dieser Bedingungen, unter denen eine genauere Überprüfung obligatorisch würde, blieb auf der PTMC ungelöst. Die jetzt im vorgeschlagenen konsolidierten Seearbeitsübereinkommen enthaltene Bestimmung wurde im dreigliedrigen Konsens auf der Interimstagung fertiggestellt. Der neue Wortlaut spiegelt die Formulierung wider, die in Absatz 7 c) der Norm A5.1.4 im Zusammenhang mit den Gründen, die einen Flaggenstaat dazu berechtigen, das Auslaufen eines Schiffes aus seinem Hafen zu untersagen, verwendet wird (Anmerkung 35, Absatz 11). Darin kommt der Standpunkt zum Ausdruck, daß die Überprüfungspolitik des Hafenstaats die Maßnahmen, über die Flaggenstaaten verfügen, weitestgehend widerspiegeln und ergänzen, aber nicht über diese hinausgehen sollte. Der Wortlaut wurde den Mitgliedsgruppen im Anschluß an die Interimstagung zur Stellungnahme zur Verfügung gestellt. Es gingen die folgenden Kommentare ein.

Argentinien: Im Licht der Diskussionen auf der Interimstagung und in Anbetracht dessen, daß die Verletzung der Seefahrerrechte eindeutig als Grund für eine

genauere Überprüfung genannt wird, wird der vorgeschlagene Wortlaut als zweckmäßig angesehen, da er alle möglichen Situationen erfaßt.

Australien: Keinen Kommentar zum vorgeschlagenen Text, die Beantwortung der Frage wäre jedoch hilfreich, wie das Übereinkommen auf ein Schiff angewandt würde, daß die Flagge eines Landes führt, das das Übereinkommen nicht ratifiziert hat.

Deutschland: Eine Überprüfung sollte nur verbindlich vorgeschrieben sein, wenn es „eindeutige Gründe gibt“. Das Wort „eindeutig“ sollte diesem Absatz hinzugefügt werden, z.B. „...wenn der ermächtigte Bedienstete eindeutige Gründe für die Annahme hat, daß...“.

Japan: Es wird vorgeschlagen, daß der Begriff „Nichteinhaltung“ (verwandt in einem früheren Wortlaut des zweiten Teils von Absatz 1) ersetzt wird durch „Nichtübereinstimmung“, da dies mit dem an früherer Stelle im Absatz verwandten Begriff „Mängel“ übereinstimmt und der Idee entspricht, daß sich die Sorge auf eine bestimmte Nichtübereinstimmung mit einer Norm im Übereinkommen bezieht.

Neuseeland: Unterstützt die für ein Tätigwerden genannten Gründe.

Panama: Es ist wichtig, die Reichweite der Seearbeitsüberprüfungen auf die Regeln für Hafentaatsüberprüfungen auszudehnen. Das Übereinkommen sollte hinsichtlich der Anhänge A5-I und A5-III angeben, welche Mängel gravierend und welche weniger gravierend sind und sollte dies nicht dem Ermessen des Inspektors im Hafen überlassen. Die Berichte der Inspektoren sollten alle durch anerkannte Organisationen weitergeleitet und von ihnen evaluiert werden, um eine direkte Kommunikation zwischen dem technischen Unternehmen und der zuständigen Stelle zu gewährleisten. Die Inspektionspolitik sollte regionale Vereinbarungen einbeziehen und nicht dem Ermessen der Mitgliedstaaten überlassen bleiben. Der Wortlaut von Absatz 2 der Richtlinie B5.2.1 ist relativ verwirrend, wenn es darum geht, bei der Überprüfung aufgedeckte Mängel zu interpretieren.

- k) Die genaue Überprüfung nach Absatz 1 a) bis c) erstreckt sich „im Prinzip“ auf die in Anhang A5-III (Absatz 2 der Norm) genannten Bereiche.
- l) Absatz 3 der Norm legt fest, welchen Umfangs die Überprüfung zu sein hat, wenn diese aufgrund einer Beschwerde gemäß Absatz 1 d) erfolgt (und gibt auch eine Definition des Begriffs „Beschwerde“ in diesem Zusammenhang, die sich auf Artikel 4(3) des Übereinkommens Nr. 147 stützt). Die Überprüfung ist zwar nicht auf die in Anhang A5-III aufgeführten Bereiche beschränkt, „ist“ aber „im allgemeinen auf Angelegenheiten im Rahmen der Beschwerde zu beschränken, wenngleich eine Beschwerde, oder die Untersuchung der Beschwerde, eindeutige Beweise für eine genaue Überprüfung gemäß Absatz 1 b) dieser Norm liefern kann“; mit anderen Worten, es wird anerkannt, daß die eindeutigen Gründe, die nach Absatz 1 b) vorliegen müssen, aufgrund einer Beschwerde ans Licht gebracht werden können. In einem solchen Fall würde Absatz 1 der Norm Anwendung finden und eine Überprüfung über die neu zutage getretenen Elemente durchgeführt; eine Überprüfung müßte bei einer eindeutigen Gefahr oder einer schweren Verletzung durchgeführt werden, worauf im zweiten Teil von Absatz 1 verwiesen wird (Anmerkung 36, Absatz 2 j)). Der zitierte Text ist im Übereinkommensentwurf der PTMC nicht enthalten, da diese Frage ungelöst war. Er war Gegenstand eines dreigliedrigen Konsenses, der auf der Interimstagung erzielt wurde, und wurde den Mitgliedsgruppen im Anschluß an die Interimstagung zur Stellungnahme zugestellt. Zu dieser Bestimmung gingen keine detaillierten Kommentare ein.

- m) Nach Artikel 4 (1) des Übereinkommens Nr. 147 kann der Hafenstaat, falls Mängel hinsichtlich der Einhaltung des Übereinkommens festgestellt werden, die Angelegenheit der Regierung des Flaggenstaats, mit einer Abschrift der Notifizierung an den Generaldirektor der IAO, melden. Dieses Verfahren wird in dem Übereinkommen (*Absätze 4 und 5 der Norm*) weiter ausgeführt: *Absatz 4 a)* sieht ein Verfahren für die Meldung an den Flaggenstaat vor, wobei diesem eine angemessene Gelegenheit gegeben wird, seine Auffassung darzulegen und alle erforderlichen Maßnahmen zu treffen, und *Absatz 4 b)* sieht ein Verfahren vor, den nächsten Anlaufhafen und die zuständigen Seeleute- und Reederverbände zu informieren. Auf der PTMC kam es zu keiner Einigung über *Absatz 4 b)* der Norm im Hinblick auf das Ersuchen an den Flaggenstaat, bei der Überprüfung anwesend zu sein. Aufgrund des dreigliedrigen Konsens, der auf der Interimstagung erzielt wurde, findet sich im vorgeschlagenen konsolidierten Seearbeitsübereinkommen kein Hinweis auf ein Ersuchen um Anwesenheit eines Vertreters des Flaggenstaats, da entschieden worden war, daß dies zu diesem Zeitpunkt der Überprüfung nicht angebracht sei: Die Anwesenheit eines Vertreters wäre nur dann erforderlich, wenn das Schiff an der Weiterfahrt gehindert wird (*Anmerkung 36, Absatz 2 o)*). Diese Lösung wurde den Mitgliedsgruppen nach der Interimstagung zur Stellungnahme übermittelt. Zu dieser Bestimmung gingen keine detaillierten Kommentare ein.
- n) In *Absatz 5* werden die Maßnahmen umrissen, die vom Generaldirektor des IAA erwartet würden, falls die Antwort des Flaggenstaats auf das Problem unzureichend ist: nämlich Maßnahmen, „um sicherzustellen, daß solche Informationen aufgezeichnet werden und daß sie den Parteien zur Kenntnis gebracht werden, die ein Interesse daran haben könnten, die einschlägigen Rückgriffsverfahren in Anspruch zu nehmen“ (wie Beschwerden oder Klagen nach Artikel 24 oder 26 der Verfassung der IAO). Es sind Bedenken wegen der Belastung geäußert worden, die sich für Hafenstaaten ergeben könnte, wenn sie jedes Mal, wenn ein Mangel festgestellt wird, solche Verfahren durchlaufen müßten. Diesbezüglich dürfte es im Interesse aller ratifizierenden Mitglieder liegen, daß Unterlagen über Schiffe mit schwerwiegenden oder anhaltenden Verstößen gegen die Anforderungen aufbewahrt werden. Dieser Ansatz steht im Einklang mit der Entwicklung der internationalen Datenbank, auf die in *Absatz 17, Teil I, Einleitung* verwiesen wird.
- o) *Absatz 6* der Norm, der die Umstände behandelt, unter denen ein Schiff möglicherweise am Auslaufen zu hindern ist, wurde auf der PTMC nicht gelöst. Die im vorgeschlagenen konsolidierten Seearbeitsübereinkommen jetzt dargelegte Lösung ist das Ergebnis eines dreigliedrigen Konsens auf der Interimstagung. Sie legt dem Hafenstaat die Verpflichtung auf, wenn während einer (freiwillig durchgeführten) (*Anmerkung 36, Absatz 2 a)*) Überprüfung der ermächtigte Bedienstete bestimmte genau bezeichnete Mängel feststellt, daß er Maßnahmen zu treffen „hat“, um sicherzustellen, daß das Schiff so lange am Auslaufen gehindert wird, bis die schweren Verletzungen der Anforderungen behoben sind „oder bis der ermächtigte Bedienstete einen Aktionsplan zur Beseitigung solcher Verstöße akzeptiert hat und er überzeugt ist, daß der Plan zügig durchgeführt wird“. Der erste genau bezeichnete Mangel wird bereits durch Artikel 4 des Übereinkommens Nr. 147 geregelt, demzufolge der Hafenstaat ein Schiff so lange festhalten „kann“, wie dies zur Behebung aller Mängel an Bord erforderlich ist, die „eindeutig eine Gefahr für die Sicherheit oder die Gesundheit der Seeleute“ darstellen. Dies wird in *Unterabsatz a)* von *Absatz 6* unter Hinzufügen des Wortes „Sicherheit“ genau bezeichnet. Der andere genau bezeichnete Mangel (*Unterabsatz b)*) ist: eine „schwerwiegende oder wiederholte Verletzung der Anforderungen dieses Übereinkommens (einschließlich der Rechte der Seeleute)“. In dieser Formulierung, die mit der in der Norm A5.1.4 *Absatz 7 c)*

und der Norm A5.2.1 Absatz 1 verwendeten übereinstimmt, spiegelt sich das in Anmerkung 36, Absatz 2 j) besprochene Herangehen an das Verhältnis von Hafensstaatmaßnahmen zu Flaggenstaatmaßnahmen wider. In Absatz 6 werden dann die gleichen Folgemaßnahmen wie in Anmerkung 36, Absatz 2 m), aber mit dem Zusatz, daß um die Anwesenheit eines Vertreters des Flaggenstaats zu ersuchen ist, beschrieben. In ihren Kommentaren (Teil II, Allgemeine Erörterung, Absatz 12) verwiesen die Vereinten Nationen auch auf eine im Kontext des Festhaltens von Schiffen und Seeleuten relevante UNCLOS-Bestimmung, nämlich Artikel 292 über die unverzügliche Freilassung von Schiffen und Bestatzungen. Der Wortlaut von Absatz 6 wurde den Mitgliedsgruppen nach der Interimstagung zur Stellungnahme zugestellt. Es gingen die folgenden Kommentare ein.

Argentinien: Die Bestimmung ist allgemein sinnvoll und umfassend. Zu den bei einem Fall von Festhalten zu verständigenden Parteien sollte jedoch auch die zuständige Seeschiffsbehörde gehören, wenn sie nicht mit der Stelle identisch ist, die die Überprüfung durchführt. In der Richtlinie B5.2.1 erscheint es sinnvoll, das Konzept einer „schwerwiegenden Verletzung“ zu klären, es wäre jedoch auch nützlich, Hinweise zu den anderen Konzepten zu geben, die in früheren Versionen der Leitlinie behandelt wurden, insbesondere hinsichtlich des Konzepts der Wiederholung. Der Vertreter der Handelsflotte vertritt die Ansicht, die verschiedenen allgemeinen Definitionen einer schwerwiegenden Verletzung gehörten in den verbindlichen Teil des Übereinkommens.

Australien: Keinen Kommentar zum vorgeschlagenen Text, die Beantwortung der Frage wäre jedoch hilfreich, wie das Übereinkommen auf ein Schiff angewandt würde, daß die Flagge eines Landes führt, das das Übereinkommen nicht ratifiziert hat.

Japan: Das Wort „unverzüglich“ wird im Hauptabsatz zweimal verwandt. Die erste Verwendung ist sinnvoll, da es sich auf rasches Handeln zwischen dem Hafen- und dem Flaggenstaat bezieht. Im zweiten Fall wird es jedoch in einer Situation verwandt, wo kein rasches Handeln erforderlich ist, sondern es sinnvoll erscheint, zu warten, bis eine Antwort vom Flaggenstaat eingegangen ist. Außerdem könnte dies die Tätigkeit der Inspektoren übermäßig belasten. Das Wort „unvorzüglich“ im letzten Satz ist zu streichen.

Neuseeland: Der vorgeschlagene Text der Norm A5.2.1 Absatz 6 enthält offenbar klare, sinnvolle Kriterien für das Festhalten.

Panama: Der vorgeschlagene Wortlaut wird unterstützt, und die Worte „schwerwiegende Verletzung“ sind sinnvoll, da dies der üblichen Formulierung entspricht.

- p) *Absatz 7* der Norm enthält eine wichtige Anforderung, und zwar, daß die Inspektoren eines Mitglieds Anleitungen von der in Teil B des Codes angegebenen Art erhalten müssen hinsichtlich der Umstände, die ein Festhalten eines Schiffes rechtfertigen. Über den Wortlaut wurde auf der PTMC keine Einigung erzielt. Der Grundsatz, wonach die Bediensteten geschult werden sollten, war nicht umstritten, stand aber im Zusammenhang mit einigen umstrittenen Unterabsätzen in der Leitlinie B5.2.1 Absatz 2. Nach Erzielen eines dreigliedrigen Konsens auf der Interimstagung wurde Absatz 7 in die Norm A5.2 aufgenommen. Der *Absatz 2* der *Leitlinie B5.2.1* wurde gleichfalls geändert, um dem dreigliedrigen Konsens über den Text der Norm, Absatz 6 (Anmerkung 36, Absatz 2 o)) Rechnung zu tragen und einen Änderungsantrag zu berücksichtigen, der von allen drei Gruppen unterstützt wurde und das Beispiel einer „schweren Verletzung“ betrifft, die die Anwesenheit eines minderjährigen und nicht (wie der frühere Text lautete) „einer um mehr als sechs Monate minderjährigen Person“ an Bord darstellt. Absatz 7 und die Schlußfolgerun-

gen der Interimstagung die Änderungen des Wortlauts der Leitlinie B5.2.1 Absatz 2 betreffend wurden den Mitgliedsgruppen im Anschluß an die Interimstagung zur Stellungnahme zugestellt. Es gingen die folgenden Kommentare ein.

Neuseeland: Es ist wichtig, daß die Unterlagen mit den Vorgaben in allen Gerichtsbarkeiten gleich sind. Aus diesem Grund wäre es vorzuziehen, wenn die Organisation diese Vorgaben in Absprache mit den dreigliedrigen Partnern ausarbeitet.

Panama: Eine Ausbildung der Bediensteten, die zur Durchführung von Hafensstaatsinspektionen ermächtigt sind, ist unabdingbar, um ein ungerechtfertigtes Festhalten zu vermeiden.

- q) *Absatz 3 der Leitlinie B5.2.1* faßt die Annahme international vereinbarter Leitlinien über die Grundsätze der Überprüfungspolitik ins Auge, insbesondere jene, die sich auf die Umstände bezieht, die das Festhalten eines Schiffes rechtfertigen. Auf die Bedeutung und Dringlichkeit dieser Leitlinien wird in den Absätzen 18 und 19 von Teil I, Einleitung, hingewiesen.

3. Die *Regel 5.2.2* behandelt Verfahren für die Behandlung von Beschwerden von Seeleuten an Land in fremden Häfen. Die einschlägigen Bestimmungen sind wie die Bestimmungen über Verfahren für die Behandlung von Beschwerden an Bord (Anmerkung 35, Absatz 13 a)) ein Element des neuen Übereinkommens, das dazu dient, die fortlaufende Erfüllung der Anforderungen sicherzustellen; sie stellen das Konzept der Beschwerde in Artikel 4 des Übereinkommens Nr. 147 in einen breiteren Kontext. Über den endgültigen Wortlaut der Regel und der Bestimmungen des dazugehörigen Codes kam es auf der PTMC zu keiner Einigung. Ihr Gegenstand wurde auf der Interimstagung zusammen mit den Bestimmungen betreffend Beschwerdeverfahren an Bord erörtert. Die fraglichen Bestimmungen hatten über Jahre während der vorbereitenden Arbeiten Anlaß zu heftigen Meinungsverschiedenheiten gegeben. Der folgende Ansatz führte zu einem dreigliedrigen Konsens auf der Interimstagung: es wird vermieden, in den Bestimmungen explizit oder implizit auf den Rechtsanspruch des Seemanns, als Kläger aufzutreten, und auf ähnliche Fragen zu verweisen, die für bestimmte Länder nach ihrem innerstaatlichen oder nach dem Völkerrecht Schwierigkeiten aufgeworfen hatten. Die Bestimmungen tragen der Notwendigkeit Rechnung sicherzustellen, daß den Seeleuten ein praktisches Mittel für die Beilegung ihrer Beschwerde zur Verfügung steht und anerkennen gleichzeitig die natürlichen Grenzen der Hafenstaatkontrolle: Der ermächtigte Bedienstete des Hafenstaats sollte nicht zur Beilegung jeder Beschwerde verpflichtet sein, sondern lediglich dazu, Beschwerden zu prüfen und wenn möglich beizulegen. Die Bestimmungen stellen ferner in *Absatz 2 der Norm A5.2.2* den Zusammenhang klar, der zwischen diesem Verfahren und den Verfahren für die Überprüfung und das Festhalten eines Schiffes nach *Regel 5.2.1* besteht. *Absatz 6 der Norm A5.2.2* sieht vor, daß nicht beigelegte Beschwerden dem Flaggenstaat, dem Generaldirektor des IAA und den zuständigen Seeleute- und Reederverbänden zu melden sind und daß dem Generaldirektor des IAA Statistiken über die Zahl der beigelegten Beschwerden vorzulegen sind. Dieser Ansatz steht im Einklang mit der Entwicklung der internationalen Datenbank, auf die in Teil I, Einleitung, Absatz 17 verwiesen wird. Der Wortlaut der Regel, der Norm und der Leitlinie, über den dreigliedrige Übereinstimmung bestand, wurde den Mitgliedsgruppen im Anschluß an die Interimstagung zur Stellungnahme zugestellt. Es gingen die folgenden Kommentare ein.

Argentinien: Die Lösung der Interimstagung ist eine deutliche Verbesserung gegenüber früher diskutierten Lösungen. Wenn ein Beschwerdefall nicht gelöst wird, sollte jedoch auch das Land des nächsten Anlaufhafens benachrichtigt werden, damit dort die Untersuchung fortgesetzt werden kann.

Brasilien: Der Text wird unterstützt. Es soll sichergestellt werden, daß Seeleute die Möglichkeit haben, mit Situationen umzugehen, bei denen es um eine Verletzung von Rechten

geht, wobei die inhärenten Einschränkungen des Aufsichtssystems der Hafenstaaten in bezug auf ausländische Schiffe anerkannt werden. Der zuständige Bedienstete (der sich mit Beschwerden bezüglich der Nichteinhaltung der Bestimmungen des Übereinkommens durch den Hafenstaat befaßt) ist nicht verpflichtet, alle Beschwerdefälle zu lösen, sondern lediglich, sie zu untersuchen und eine Lösung zu finden, wenn dies möglich ist. Es ist wichtig, daß diese Überlegung in den Bestimmungen des Übereinkommens zum Ausdruck kommt, daß nämlich der Inspektor, insbesondere wenn ausländische Schiffe beteiligt sind, sehr viel Überzeugungsarbeit leisten muß. Doch selbst dann ist es nicht immer möglich, die Situation der Nichterfüllung zu ändern. Da es keine sofortigen Strafen gibt, muß das Problem an die Behörden des Flaggenstaates oder die IAO weitergeleitet werden. Da Seeleute möglicherweise die Erwartung haben, daß ein Beschwerdefall durch solche Maßnahmen rasch gelöst werden kann, ist die vorgeschlagene Erläuterung hinsichtlich der Einschränkungen sofortiger Handlungen der Inspektoren offenbar erforderlich.

Deutschland: Es ist wichtig, die inhärenten Grenzen der Hafenstaatkontrolle anzuerkennen. Der ermächtigte Bedienstete sollte nicht verpflichtet sein, alle Beschwerden beizulegen, sondern lediglich, sie zu untersuchen und – wenn möglich– sie zu lösen. Der Hafenstaat kann nicht die Verantwortung des Flaggenstaates für Seeleute übernehmen, die behaupten, daß die Anforderungen des Übereinkommens verletzt werden.

Japan: Die Anforderung in Absatz 6, dem Generaldirektor regelmäßig Statistiken und Informationen über beigelegte Beschwerden zu übermitteln, sollte nicht aufgenommen werden: Hierzu wurde auf der Interimstagung kein Konsens erzielt, da es unterschiedliche Auffassungen gab.

Neuseeland: Der vorgeschlagene Text sieht offenbar ausreichende Mittel vor, damit Hafenstaaten bei Beschwerden von Seeleuten tätig werden können.

Panama: Der Wortlaut der Leitlinie ist klarer und bietet mehr Flexibilität als die Norm: Er sollte auch als der geeignete Text für die Norm angesehen werden.

Anmerkung 37 (Regel 5.3)

1. Die *Regel 5.3* behandelt die sogenannten „Verantwortlichkeiten im Bereich der Vermittlung von Arbeitskräften“ eines Staats und ergänzt die beispielsweise mit der Anwerbung und der Arbeitsvermittlung im Zusammenhang stehende Pflicht.

2. In den Diskussionen, die im Vorfeld dieses Übereinkommens geführt wurden, ist die bedeutende Rolle betont worden, die den Arbeitskräfte stellenden Ländern im Bereich der Durchsetzung bei Angelegenheiten wie Anwerbungs- und Arbeitsvermittlungsagenturen und Arbeitsverträge sowie Soziale Sicherheit zukommt. Es ist zwar leicht, die Länder zu benennen, die die Hauptlieferanten von Seeleuten sind, doch konnte dieser Begriff für die Zwecke eines Rechtstextes nicht definiert werden. So wie die meisten, wenn nicht gar alle Länder aufgerufen sind, sowohl als Flaggen- als auch als Hafenstaaten tätig zu werden (falls sie keine Binnenländer sind), so können sie auch insofern als Lieferanten von Seeleuten, wenn auch in einem geringen Umfang, in Erscheinung treten, als ihre Staatsangehörigen auf Schiffen Dienst tun können, die außerhalb ihres Hoheitsgebiets eingetragen sind. Die damit zusammenhängenden Verantwortlichkeiten sollten daher auch für sie gelten. Um die falsche Vorstellung einer begrenzten Kategorie von „Arbeitskräfte stellenden Staaten“ zu vermeiden, verweist das Übereinkommen lediglich auf „Verantwortlichkeiten im Bereich der Vermittlung von Arbeitskräften“. Es sei angemerkt, daß die Seeleute Besorgnis über das Konzept geäußert haben, daß andere Staaten als Flaggenstaaten anerkannte Verantwortlichkeiten für die Arbeitsbedingungen von Seeleuten haben. Ihrer Auffassung nach könnte dies Artikel 94 des UNCLOS zuwiderlaufen statt ihn zu ergänzen (Anmerkung 1). Die einleitenden Worte der Regel („Unbeschadet...“) tragen

jedoch dieser Besorgnis Rechnung, indem die vorrangige Verantwortung des Flaggenstaats anerkannt wird.

3. *Absatz 3* der Regel 5.3 stellt wie Absatz 5 der Regel 5.1.1 (Anmerkung 35, Absatz 5) eine Verbindung her zwischen dem innerstaatlichen System zur Durchsetzung und dem internationalen Überwachungssystem; es verlangt von den Mitgliedern, ein wirksames Überprüfungs- und Überwachungssystem zur Durchsetzung ihrer Verantwortlichkeiten im Bereich der Vermittlung von Arbeitskräften aufgrund dieses Übereinkommens einzurichten, und Informationen über dieses System würden in die Berichte gemäß Artikel 22 der Verfassung an das Internationale Arbeitsamt aufgenommen.

4. Der frühere „empfohlene Entwurf“ des Übereinkommens enthielt eine Bestimmung, der zufolge jede mit dem Übereinkommen unverträgliche Klausel in Beschäftigungsverträgen für Seeleute als nichtig gilt und davon ausgegangen werde, daß nichtvorhandene Anforderungen des Übereinkommens vorhanden wären. Auf der Interimstagung wurde die Aufnahme einer solchen Bestimmung jedoch nicht unterstützt. Sie wurde daher bei dem jetzt vorgeschlagenen Übereinkommen weggelassen. In ihren Kommentaren zum neuen Wortlaut betreffend bisher ungelöste Fragen bekräftigten zwei Regierungen (Brasilien und Panama), sie seien mit der Streichung der früheren Bestimmung einverstanden. Die Regierung Argentiniens erklärte, die gestrichene Bestimmung hätte dazu beitragen können, die Sicherheit der Seeleute zu verbessern, und sie schlug vor, eine solche Bestimmung im nichtverbindlichen Teil des Übereinkommens aufzunehmen.

Anmerkung 38 (Anhänge)

1. Die Anhänge zu diesem Übereinkommen beziehen sich durchweg auf das Zertifizierungssystem in Titel 5. Sie wurden nicht überprüft und ihr Inhalt wurde nicht in den Übereinkommensentwurf der PTMC aufgenommen, und zwar nicht, weil sie umstritten waren, sondern vielmehr, weil sie nicht ausgiebig genug erörtert worden waren. Über deren Inhalt und Form wurde auf der Interimstagung ein dreigliedriger Konsens erzielt.

2. Die *Anhänge A5-I* und *A5-III* enthalten das Verzeichnis der zu überprüfenden Angelegenheiten. *Anhang A5-I* umfaßt die Angelegenheiten, die vom Flaggenstaat zu überprüfen sind, bevor ein Schiff zertifiziert wird, und verweist auf Absatz 1 der Norm A5.1.3. *Anhang A5-III* umfaßt die allgemeinen Angelegenheiten, die einer genauen Überprüfung unterliegen, wenn eine solche Überprüfung eines ausländischen Schiffes von einem Mitglied durchgeführt wird (Hafenstaatkontrolle), gemäß den Bestimmungen der Norm A5.2.1. Die Verzeichnisse in den beiden Anhängen sind identisch. Über den Inhalt der beiden Verzeichnisse wurde sich zwar auf der Interimstagung im dreigliedrigen Konsens geeinigt, doch wurde nahegelegt, deren Wortlaut zu überdenken. So wurde vorgeschlagen, daß der Wortlaut der einzelnen Angelegenheiten des Verzeichnisses mit dem Wortlaut übereinstimmen sollte, der in der Überschrift der jeweiligen Regel im Hauptteil des Übereinkommens zur Beschreibung der gleichen Angelegenheit gebraucht wurde. Ein solches Herangehen könnte jedoch bei bestimmten Angelegenheiten eine unbeabsichtigte Ausweitung des Umfangs der durchzuführenden Überprüfung bewirken. So umfaßt der Titel der Regel 1.3 „Ausbildung und Befähigungen“ beispielsweise mehr als der Punkt „Befähigungen der Seeleute“ im Verzeichnis.

3. Auf der Interimstagung kam es auch zu Diskussionen über die Aufnahme der als „Inanspruchnahme eines zugelassenen privaten Anwerbungs- und Arbeitsvermittlungsdienstes“ beschriebenen Angelegenheit in die Verzeichnisse. Es wurde vorgeschlagen, die zur Beschreibung der Beschaffenheit der Verpflichtung verwendeten Worte, d.h. „bewilligte oder zugelassene oder öffentlich regulierte“ (der auf der PTMC erörterte Text, über den aber kein Einvernehmen erzielt wurde, enthielt nur das Wort „zugelassene“), enger an die Formulierung anzupassen, die von der PTMC in der Norm A1.4 Absatz 2 gebraucht

wird. In Übereinstimmung mit den Bestimmungen in Regel 1.4 und den dazugehörigen Normen versteht sich, daß die Aufnahme dieses Punktes in das Verzeichnis nicht bedeutet, daß ein Reeder private Dienste in Anspruch zu nehmen hat, sondern vielmehr, daß die privaten Dienste, falls solche in Anspruch genommen werden, nach den Bestimmungen dieses Übereinkommens bewilligte, zugelassene oder öffentlich regulierte Dienste zu sein haben (Anmerkung 18). Die Mitglieder, in deren Hoheitsgebiet private Anwerbungs- und Arbeitsvermittlungsdienste tätig sind, haben wichtige Regulierungs- und Überwachungs-pflichten, die in Regel 1.4 festgelegt sind. Auf der Tagung wurde die Frage gestellt, in welchem Umfang der Flaggenstaat die Inanspruchnahme ausländischer privater Anwer-bungs- und Arbeitsvermittlungsdienste durch seine Reeder zu überprüfen hat. Die der Tagung übermittelte Antwort des Generalsekretärs auf diese Frage ist in Anhang F zu diesem Bericht wiedergegeben.

4. Zum Inhalt der zwei Listen gingen nach der Interimstagung die folgenden Kommen-tare ein.

Ägypten (Allgemeine Gewerkschaft der Arbeitnehmer in der Seeschifffahrt): In den Kom-mentaren, die sie der Regierung übermittelt hat, erklärte sich die Gewerkschaft einver-standen mit dem Vorschlag, den Wortlaut der Listen besser an den Wortlaut der Über-schriften im vorgeschlagenen Übereinkommen anzupassen.

Brasilien: Die Listen sehen die Möglichkeit vor, ermächtigte private Anwerbungs- und Arbeitsvermittlungsdienste für Seeleute zu verwenden, die in Brasilien (wo Seeleute direkt angeheuert werden und die Anwerbung von Seeleuten nicht ausgelagert werden darf) nicht existieren. Auf der Tagung wurde erklärt, daß die in diesen Listen verwandten Formulierungen auf der Seeschifffahrtstagung der Internationalen Arbeitskonferenz im Februar 2006 überprüft werden sollten. Wir halten es für wichtig, daß der Text des neuen Übereinkommens immer dann, wenn solche Anwerbungs- und Arbeitsvermittlungsdienste für Seeleute erwähnt werden, erklärt, daß dies sich lediglich auf Länder bezieht, in denen sie existieren und das ein Verweis auf solche Dienste nicht als Aufforderung verstanden werden sollte, solche Dienste einzurichten.

Neuseeland: Kein Kommentar (mit Ausnahme dessen, daß wir davon ausgehen, daß die Listen Mindestanforderungen darstellen und andere Angelegenheiten nicht zwangsläufig von einer Inspektion und Genehmigung ausschließen).

Panama: Die Terminologie in den Anhängen und den Überschriften der Titel sollte weitgehend einheitlich sein. Beide Listen sollten einen Verweis auf die Soziale Sicherheit oder andere vom Reeder zur Erfüllung seiner Verpflichtung verwandte Mechanismen oder Deckungen enthalten.

5. Die Dokumente, die nach diesem Übereinkommen verlangt werden, sind in Überein-stimmung mit Absatz 9 der Norm A5.1.3 in der Form auszustellen, die den in *Anhang A5-II* enthaltenen Mustern entspricht. Diese Dokumente sind:

- a) das Seearbeitszeugnis;
- b) die Erklärung über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften, die dem Seearbeits-zeugnis beizufügen ist;
- c) das vorläufige Seearbeitszeugnis.

6. Die Muster wurden von einer Arbeitsgruppe der Regierungsgruppe auf der PTMC ausgearbeitet und tragen einem Vorschlag Rechnung, der auf der Interimstagung gemacht wurde. Die IMO stellte fest, daß die Aufnahme eines Verweises auf die IMO-Nummer zur eindeutigen Kennung des Schiffsunternehmens und des eingetragenen Schiffseigners sowie auf die IMO-Nummer des Schiffes auf dem Seearbeitszeugnis nützlich sein könnte bei der Identifizierung der Person, die nach den Bestimmungen dieses Übereinkommens

für den Betrieb des Schiffs und für die Arbeits- und Lebensbedingungen der Seeleute an Bord verantwortlich ist. Die IMO erklärte jedoch, ein solcher Verweis, sollte er aufgenommen werden, berücksichtige die Parameter des IMO-Systems, wobei es sich um eine Abänderung des SOLAS-Systems handelt, das für Schiffe gilt, die nach den ISM- und ISPS-Codizes Dokumente mit sich führen müssen, und die Tatsache, daß dies voraussichtlich erst 2009 eine verbindliche Anforderung werden wird.

7. Da die Mustererklärung über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften eine Neuerung darstellt, wurde besondere Sorgfalt darauf verwandt, das Muster so zu gestalten, daß es in jeder Hinsicht verständlich ist. Vor allem sollte es zusammen mit den einschlägigen Bestimmungen im Hauptteil des Übereinkommens, nämlich der Norm A5.1.3 Absatz 10 und der Leitlinie B5.1.3, gelesen werden (Anmerkung 35, Absatz 8 f). In *Anhang B5-I*, auf den in Absatz 5 der Leitlinie B5.1.3 verwiesen wird, werden darüber hinaus Beispiele dafür angegeben, welche Art von Informationen eine Erklärung über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften enthalten könnte. Da es sich hier lediglich um ein Beispiel handelt, das das Ausfüllen der Erklärung erleichtern soll, und nicht etwa um ein zu befolgendes Modell, wurden nur die ersten beiden Angelegenheiten, die die Erklärung zu umfassen hat, in diesen Anhang aufgenommen.

8. Zu den Anhängen A5-II und B5-I gingen nach der Interimstagung die folgenden Kommentare ein.

Deutschland: Die Listen sollten ergänzt werden durch einen Hinweis zum Umfang der durchzuführenden Überprüfung. Dies sollte in Absprache mit der Pariser Vereinbarung entwickelt werden.

Neuseeland: Der Inhalt des Dokuments muß mit der Beschreibung im Zusammenhang mit der Norm A5.1.3 Absatz 10 b) vereinbar sein.

Panama: Beide Formate sind akzeptabel.

Anhang A

Bericht über die Arbeit der Redaktionsgruppe der PTMC

1. Die Vorbereitende Technische Seeschiffahrtskonferenz (PTMC) über den Entwurf des konsolidierten Seearbeitsübereinkommens, die im September 2004 stattfand, ernannte eine dreigliedrige Redaktionsgruppe, die den Wortlaut des von der PTMC angenommenen Urkundenentwurfs sowie die Übereinstimmung der englischen und der französischen Fassung des Texts eingehend überprüfen sollte. Ihre Aufgabenstellung orientierte sich an der Redaktionsausschüsse, die von der Allgemeinen Konferenz gemäß der Geschäftsordnung eingesetzt werden¹. Diese Redaktionsgruppe würde in der Zeit zwischen der PTMC und der Seeschiffahrtstagung der Internationalen Arbeitskonferenz, auf der die vorgeschlagene Urkunde erörtert werden würde, zusammentreten.
2. Der Redaktionsgruppe gehörten an: die Herren A. Moussat, P. Sadler, D. Roussel (Regierungsvertreter); Herr D. Lindemann, Herr G. Suplice, Frau N. Wiseman (Reedervertreter), und die Herren P. McEwen, C. Narelli, J. Whitlow (Seeleuterevertreter). Sie trat vom 22. bis 26. Februar 2005 zu ihrer ersten Sitzung zusammen und beendete ihre Arbeit auf ihrer Sitzung, die vom 28. bis 30. April 2005 unmittelbar im Anschluß an die Dreigliedrige Interims-tagung über die Folgemaßnahmen zur Vorbereitenden Technischen Seeschiffahrtskonferenz stattfand. Ihre Mitglieder wurden anschließend schriftlich zu einigen Punkten im Zusammenhang mit der früheren Tagung befragt.
3. Die Hauptergebnisse der Arbeit der Redaktionsgruppe sind nachstehend dargelegt. Soweit nichts anderes angegeben ist, gelten die Ergebnisse gleichermaßen für den französischen Text. Das vom Amt im Bericht I (1B) vorgeschlagene konsolidierte Seearbeitsübereinkommen wird hier der Einfachheit halber als das vorgeschlagene Übereinkommen bezeichnet.

Allgemeine Verpflichtungen

4. Die Formulierung „Jedes Mitglied, das dieses Übereinkommen ratifiziert“ wird zum ersten Mal in Artikel I gebraucht. In nachfolgenden Verweisen auf ein ratifizierendes Mitglied wird gemäß der üblichen Praxis des IAA, wenn immer möglich, einfach auf „jedes Mitglied“ oder anderenfalls „das Mitglied“ verwiesen. Wenn sich auf die Mitglieder der Organisation allgemein bezogen wird, geht dies aus dem Wortlaut hervor und in der Regel wird dann die Pluralform „Mitglieder“ verwendet.
5. Die Querverweise wurden präzisiert, indem der entsprechende Teil des Übereinkommens angegeben wird, in dem der Querverweis erscheint.
6. Um nicht den Eindruck entstehen zu lassen, daß Text versehentlich weggelassen wurde, und um andererseits der Tatsache Rechnung zu tragen, daß zu einem späteren Zeitpunkt Bestimmungen durch das stillschweigende Annahmeverfahren hinzukommen könnten, vertrat die Redaktionsgruppe die Ansicht, daß in den Fällen, in denen eine Regel keine dazugehörige Norm oder Leitlinie hat (z.B. bei Regel 1.1), der jeweiligen Überschrift, wie es in den IMO-

¹ IAA: *Record of Proceedings*, Nr. 10, Vorbereitende Technische Seeschiffahrtskonferenz, Genf, 13.-14. Sept. 2004, S. 20.

Übereinkommen üblich ist, die Worte „Keine Bestimmungen“ hinzugefügt werden sollen, es sei denn, es ist eindeutig, daß der betreffenden Regel weder irgendeine Norm noch irgendeine Leitlinie folgen soll (wie bei der Regel 1.3).

Präambel

7. Im viertletzten Absatz der Präambel wurde der letzte Teil des Satzes „wirksame Durchsetzung“ durch „wirksame Durchführung und Durchsetzung“ ersetzt, um den Text mit den Artikeln I und V in Einklang zu bringen.

Artikel II

8. „Seearbeitszeugnis“ wird in Unterabsatz d) als „ein gültiges Dokument, das dem in [Titel 5] genannten Seearbeitszeugnis entspricht“ definiert, während die „Erklärung über die Erfüllung der einschlägigen Seearbeitsvorschriften“ in Unterabsatz b) lediglich als „die in [Titel 5] genannte Erklärung“ definiert wird. Die Redaktionsgruppe hat diese nicht einheitliche Formulierung, die sich seit die Begriffsbestimmungen zum ersten Mal in das vorgeschlagene Übereinkommen aufgenommen wurden, darin findet, in Frage gestellt. Die Worte „ein gültiges Dokument, das ... entspricht“ scheinen überflüssig, da die nach diesem Übereinkommen vorgeschriebenen Zeugnisse zwangsläufig gültig sein müssen, um als solche angesehen zu werden.
9. Absatz 4 von Artikel II begann mit den Worten „Dieses Übereinkommen gilt für alle Schiffe“ und nannte dann eine Reihe von Ausnahmen und Einschränkungen. Um eine etwaige Nichtübereinstimmung zwischen der erklärten Gültigkeit für alle Schiffe und bestimmten Anforderungen in bezug auf die Unterkunftsräume in Titel 3 zu vermeiden, hat die Redaktionsgruppe am Anfang dieses Absatzes die Worte „Sofern nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt wird“ eingefügt.
10. In Absatz 6 von Artikel II wurde „vorgenommenen Ausnahmen oder Ausschlüsse“ durch „vorgenommene Festlegung“ ersetzt, da die Absätze 3 und 5 des Artikels genau genommen keine Ausnahmen oder Ausschlüsse behandeln.

Artikel IV

11. Die Redaktionsgruppe hat den Wortlaut des in Artikel IV Absatz 4 genannten Rechts mit dem gegenwärtigen Wortlaut von Titel 4 „Gesundheitsschutz, medizinische Betreuung, soziale Betreuung und Soziale Sicherheit“ in Einklang gebracht.

Artikel V

12. In den Absätzen 2 und 5 von Artikel V wurden die Verweise im englischen Text auf ein Mitglied, das „eine wirksame Hoheitsgewalt ausübt“, geändert, um den Text stärker an den Wortlaut von Artikel 94 des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen, 1982, anzupassen.

Artikel XIV und XV

13. Die Änderungen, die in den Artikeln XIV und XV (die Änderungen nach dem Verfahren der ausdrücklichen Ratifizierung bzw. nach dem Verfahren der stillschweigenden Annahme behandeln) von der Redaktionsgruppe vorgenommen wurden, hatten in erster Linie zum Ziel, den Text klarer zu gestalten.
14. In Artikel XV wurde in den Absätzen 6, 8 und 11 in Anpassung an Absatz 7, in dem es heißt, „formelle Äußerungen des Nichteinverständnisses“, Text hinzugefügt, um die Förm-

lichkeit des Begriffs „Nichteinverständnis“, der in diesen Absätzen gebraucht wird, zu verdeutlichen.

15. Absatz 12 von Artikel XV, der festlegt, „Nach dem Inkrafttreten einer Änderung kann das Übereinkommen nur in seiner abgeänderten Form ratifiziert werden“, warf eine Reihe von Fragen auf. Artikel XIV enthält keine entsprechende Bestimmung. Bei dem Verfahren der stillschweigenden Annahme (nach Artikel XV) würden ungefähr 33 Monate zwischen dem Zeitpunkt der Annahme einer Änderung des Codes durch die Internationale Arbeitskonferenz und dem Zeitpunkt ihres möglichen Inkrafttretens liegen. Wie es sich bei Mitgliedern verhält, die das Übereinkommen während dieses Zeitraums ratifizieren, d.h. ob sie an die Änderung gebunden wären, ist nicht klar. Die Redaktionsgruppe bat um Klärung der folgenden zwei Fragen:
 - a) Wird beabsichtigt, daß jedes ratifizierende Mitglied nach der Annahme einer Änderung des Codes gemäß Artikel XV, aber vor dem Wirksamwerden der Änderung, darüber entscheiden können sollte, ob es mit seiner Ratifizierung auch die Änderung ratifizieren wird oder nicht?
 - b) Ist die diesbezügliche Nichtübereinstimmung von Absatz 9 des Artikels XIV und Absatz 12 des Artikels XV beabsichtigt? Artikel XIV legt die Annahme der Änderung durch die Konferenz als den Zeitpunkt fest, ab welchem das Übereinkommen nur in seiner abgeänderten Form ratifiziert werden kann, und Artikel XV das Inkrafttreten der Änderung (darüber hinaus wurde festgestellt, daß Artikel XIV (Absatz 9) im Gegensatz zu Artikel XV Ausnahmen von der Regel zuläßt).

Angesichts der Tatsache, daß die Änderungsverfahren zum Teil auf Artikel VIII des SOLAS-Übereinkommens beruhen, fragte sich die Redaktionsgruppe ferner, ob intendiert sei, daß in dieser Hinsicht von der SOLAS-Lösung abgewichen wird. SOLAS (Artikel X c) über das Inkrafttreten) sieht vor, daß der Zeitpunkt, zu dem eine Änderung als angenommen gilt (im Fall des konsolidierten Übereinkommens wäre dies zwölf Monate (Artikel XIV) bzw. sechs Monate (Artikel XV) vor Inkrafttreten der Änderung) jeweils der Zeitpunkt für die Ratifizierung des Übereinkommens nach einer – nach dem Verfahren der ausdrücklichen Ratifizierung oder dem der stillschweigenden Annahme – angenommenen Änderung ist.

16. Absatz 13 von Artikel XV behandelt die Anwendung des Grundsatzes „der nicht günstigeren Behandlung“ auf das Verfahren der stillschweigenden Annahme. Er beruht auf der entsprechenden Bestimmung des SOLAS-Übereinkommens. Der Absatz wurde durch eine Bestimmung ersetzt, die:
 - a) (in Absatz 13 a)) klar und deutlich darlegt, was unter „ein[em] Mitglied, das nicht an die Änderung gebunden ist“ – im alten Text – zu verstehen ist, und
 - b) ähnlich Artikel VIII d) ii) des SOLAS-Übereinkommens in positiver Form (Absatz 13 b)) zum Ausdruck bringt, daß die Mitglieder Schiffen, die unter der Flagge von Staaten fahren, die eine zeitweilige Ausnahme nach Absatz 8 b) von Artikel XV für sich in Anspruch genommen haben, die Vergünstigungen des Übereinkommens zu gewähren haben (anstelle der im alten Text verwendeten (weniger klaren) doppelten Verneinung).

Norm A1.1 – Mindestalter

17. Der Übereinstimmung halber mit Absatz 1 der Regel 1.1 wurden in Absatz 1 der Norm A1.1 die Worte „oder Arbeits-“ hinzugefügt, da nur ein „Beschäftigungs- oder Anheuerungsverbot“ erwähnt wurde.
18. Analog hierzu wurden in Absatz 4 nach dem Wort „Beschäftigung“ die Worte „Anheuerung oder Arbeit“ hinzugefügt. In diesem Absatz wurde auch das Wort „gefährliche“ im Zusammenhang damit, was als „gefährliche“ Arbeit anzusehen ist, gestrichen, weil diese Frage nicht relevant ist: in den einschlägigen Bestimmungen heißt es, „Arbeiten, die ihre Gesundheit oder Sicherheit ... gefährden können“ und nicht „gefährliche Arbeit“.

Norm A1.2 – Ärztliches Zeugnis

19. In Absatz 3 der Norm A1.2 wird das Internationale Übereinkommen über Normen für die Ausbildung, die Ausstellung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (STCW), 1978, in der geänderten Fassung, zum ersten Mal erwähnt. Der Wortlaut dieses Absatzes ist entsprechend geändert worden, indem davon ausgegangen wurde, daß beabsichtigt werde, wann immer das STCW-Übereinkommen im konsolidierten Übereinkommen erwähnt wird, auf die neueste Fassung (einschließlich künftiger Änderungen) zu verweisen. Die Redaktionsgruppe legte nahe zu erwägen, ob auch bei den Verweisen im Übereinkommen auf andere internationale Urkunden künftige Änderungen erwähnt werden sollten.

Norm A1.4 – Anwerbung und Arbeitsvermittlung

20. Die Redaktionsgruppe bezweifelte, daß Absatz 7 der Norm A1.4 hier am richtigen Platz ist. In diesem Absatz geht es um die Unterrichtung der Staatsangehörigen eines Mitglieds über die Probleme, die sich bei der Anheuerung auf einem Schiff ergeben könnten, das die Flagge eines Staates führt, der das Übereinkommen nicht ratifiziert hat. Der Absatz ist dem Übereinkommen Nr. 147 Artikel 3 entnommen, wo die ins Auge gefaßten „Probleme, die sich ergeben könnten“, viel größeren Ausmaßes sind als die Probleme im Zusammenhang mit der Anwerbung und der Arbeitsvermittlung. Die Redaktionsgruppe war der Ansicht, der Geltungsbereich des Übereinkommen Nr. 147 werde durch die Aufnahme dieses Absatzes in die Norm 1.4 eingeengt; sie fragte sich, ob dieser Absatz nicht besser in der Norm A5.3, die die Verantwortlichkeiten im Bereich der Vermittlung von Arbeitskräften behandelt, plaziert wäre.
21. Die Redaktionsgruppe stellte den Bedeutungsinhalt von „Ausweise für Seeleute“ in Frage, was in der Leitlinie B1.4.1 Absatz 2 a) als eine der Angelegenheiten erscheint, auf die sich die Vorgehensweisen von Anwerbungs- und Arbeitsvermittlungsdiensten für Seeleute erstrecken sollte. Eingedenk der Tatsache, daß beschlossen worden war, daß das konsolidierte Übereinkommen keine Bestimmungen zu diesem Gegenstand enthalten sollte, fragte sich die Redaktionsgruppe, ob beabsichtigt werde, in diesem Kontext ausdrücklich auf die Ausweise für Seeleute zu verweisen, die Gegenstand der Übereinkommen Nr. 108 und Nr. 185 sind. Die Redaktionsgruppe stellte fest, daß in der französischen Fassung des vorgeschlagenen Übereinkommens der Ausdruck „documents“ (Dokumente) gebraucht werde, der vom Bedeutungsinhalt her breiter gefaßt sei als der Ausdruck „pièces“ (Ausweise), der in den Übereinkommen Nr. 108 und Nr. 185 verwendet wird.

Norm A2.2 – Heuern

22. Absatz 4 f) der Leitlinie B2.2.2 empfiehlt, die Heuern sollten direkt auf das von den Seeleuten angegebene Bankkonto eingezahlt werden, es sei denn, die Seeleute haben schriftlich einen anderen Wunsch geäußert. In der einschlägigen Norm in der Empfehlung Nr. 187 heißt es, die Heuern sollten „an den Seemann gezahlt werden oder auf das von dem Seemann angegebene Bankkonto eingezahlt werden (Absatz 6 f)“. Im „Ersten Entwurf“ des konsolidierten Übereinkommens von 2003 wurde der Verweis auf die Auszahlung an den Seemann weggelassen. Die Redaktionsgruppe nimmt an, daß diese Beschränkung auf die Einzahlung auf sein Bankkonto, sofern der Seemann keinen anderen Wunsch äußert, was modernen Verhältnissen entspricht, beabsichtigt sei.
23. Die Redaktionsgruppe war der Meinung, es dürfte zweckmäßig sein, die Terminologie im vorliegenden Text zu vereinheitlichen, statt einmal von Heuern, ein anderes Mal von Lohn und an wieder anderer Stelle von Entgelt (im Englischen „wages, salary, pay, remuneration“) zu sprechen.

Norm A2.3 – Arbeitszeiten und Ruhezeiten

24. Die Redaktionsgruppe hat eine Reihe von Änderungen an der Norm A2.3 vorgenommen, um den Wortlaut mit dem des Übereinkommens Nr. 180 in Einklang zu bringen und so Bedenken Rechnung zu tragen, die im Entwurfsstadium der verschiedenen Fassungen dieser Norm immer wieder zum Ausdruck gebracht worden waren. Sie hat ferner den Text an zwei Stellen abgeändert und präzisiert. In diesem Zusammenhang wurde, ausgehend vom Text des Übereinkommens Nr. 180, davon ausgegangen, daß mit den Worten „Diese Normen“ im ersten Satz von Absatz 12 der Norm A2.3 auf die Absätze 5 bis 11 dieser Norm und mit den Worten „Nichts in dieser Norm“ am Anfang von Absatz 13 auf die Absätze 5 und 6 dieser Norm verwiesen werden solle.
25. Die Leitlinie B2.3.1 enthält besondere Bestimmungen für junge Seeleute. In Absatz 4 heißt es, daß junge Seeleute allerdings nicht von der allgemeinen Verpflichtung aller Seeleute entbunden sind, in Notfällen nach Absatz 14 der Norm A2.3 (in der Fassung der Redaktionsgruppe) zu arbeiten. Angesichts der Wichtigkeit dieses Absatzes schlug die Redaktionsgruppe vor zu erwägen, ihn in der Norm wiederzugeben.

Norm A2.4 – Urlaubsanspruch

26. Die Redaktionsgruppe fragte, was in Leitlinie B2.4.1 Absatz 1 genau unter Dienst „der ohne Eintragung in die Musterrolle geleistet wird“, der als Dienstzeit angerechnet werden sollte, zu verstehen ist. Hier sei eine Klarstellung erforderlich, da das konsolidierte Übereinkommen keinen Verweis auf „Heuervertrag“ mehr enthalten würde, der nunmehr durch den Begriff „Beschäftigungsvertrag für Seeleute“ (siehe Artikel II Absatz 1 g)) abgedeckt sei.
27. In Absatz 2 der Leitlinie B2.4.1 wurden die Worte „aus Gründen, die die betreffenden Seeleute nicht zu vertreten haben, wie z.B. Krankheit, Unfall oder Mutterschaft“ gestrichen, da sie bei Krankheit und Unfall unnötig und bei Mutterschaft unrichtig sind.
28. Leitlinie B2.4.4 betrifft die Heimschaffung junger Seeleute unter bestimmten Umständen „an den ursprünglichen Anheuerungsort ihres gewöhnlichen Aufenthalts“. Es wurde bemerkt, daß ihnen nicht, wie für Seeleute allgemein in der Leitlinie 2.5.1 Absätze 6 und 7 empfohlen, eine Wahlmöglichkeit hinsichtlich des Bestimmungsorts ihrer Heimschaffung gelassen werde. Die Redaktionsgruppe nahm an, daß diese Einschränkung in Anbetracht des Alters der betreffenden Seeleute intendiert ist.

Norm A2.5 – Heimschaffung

29. Die Norm A2.5 Absatz 4 bezieht sich auf das Recht des Reeders, sich die Kosten für die Heimschaffung aufgrund „anderer vertraglicher Vereinbarungen“ erstatten zu lassen. Die Worte „anderer vertraglicher Vereinbarungen“ sind durch „vertraglicher Vereinbarungen mit Dritten“ ersetzt worden, um zu vermeiden, daß dies so ausgelegt werden könnte, als werde hiermit auf „andere vertragliche Vereinbarungen“ mit Seeleuten verwiesen.
30. In bezug auf die Leitlinie B2.5.2 kamen Zweifel darüber auf, welche Seeleute durch die Bestimmungen zu schützen seien: Seeleute, „die in ausländischen Häfen zurückgelassen worden sind“ oder Seeleute, „die in einem ausländischen Hafen an Land gesetzt werden“. Die Redaktionsgruppe stellte fest, daß die Empfehlung Nr. 107, auf der Absatz 2 dieser Leitlinie beruhe, von Seeleuten innerhalb des Hoheitsgebiets des betreffenden Mitglieds spreche. Sie fragte sich daher, ob in der Bestimmung nicht klargestellt werden sollte, daß jedes Mitglied in dieser Hinsicht für die Seeleute verantwortlich sein sollte, die seine Staatsangehörigen sind und in seinem Gebiet wohnen. In Frage gestellt wurde von der Redaktionsgruppe auch, ob der Ausdruck „Hafen“ – insbesondere im Kontext der Heimschaffung von Seeleuten – angesichts des heutzutage in diesem Zusammenhang eingesetzten Transports auf dem Luftwege nicht in „Ort“ geändert werden sollte.

Norm A2.6 – Entschädigung der Seeleute bei Schiffsverlust oder Schiffbruch

31. Die Redaktionsgruppe fragte sich, ob der Ausdruck „Schiffbruch“, der dem Übereinkommen Nr. 8, über die Gewährung einer Entschädigung für Arbeitslosigkeit infolge von Schiffbruch, 1920, entnommen ist, nicht aktualisiert werden sollte, so daß auch ähnliche Situationen, so etwa das Aufgrundlaufen eines Schiffes, erfaßt würden.

Norm A3.1 – Unterkunftsräume und Erholungseinrichtungen

32. Es wurde angemerkt, daß in Titel 3 im englischen Text Verweise auf „gross tons“ in „gross tonnage“ geändert werden sollten.
33. In Absatz 2 der Norm A3.1 änderte die Redaktionsgruppe „dieser Normen“ in „dieser Norm“, indem sie davon ausging, daß die Verfasser des Entwurfs auf die Bestimmungen der Norm A3.1 selbst verweisen wollten.
34. Im Einklang mit dem Beschluß der PTMC wurden im englischen Text alle Verweise in der Norm A3.1 und in den Leitlinien B3.1.7 und B3.1.8 von „water closet“ in „toilet“ geändert.
35. Die endlose Aneinanderreihung von Bestimmungen in den Unterabsätzen a) bis gg) von Absatz 5 der Norm A3.1 im Übereinkommensentwurf der PTMC wurde geändert und in den gegenwärtigen Absätzen 6 bis 16 neu angeordnet, wobei die früheren Absätze 6 bis 9 unnummeriert wurden. Die nachstehende Tabelle gibt die genaue Platzierung der einzelnen Unterabsätze von Absatz 5 des Übereinkommensentwurfs der PTMC an:

Abs. 5 a) ist jetzt Abs. 6 a).	Abs. 5 r) ist jetzt Abs. 13.
Abs. 5 b) ist jetzt Abs. 6 e).	Abs. 5 s) ist jetzt Abs. 15.
Abs. 5 c) bildet jetzt die Abs. 6b), f) und g).	Abs. 5 t) ist jetzt Abs. 6 h).
Abs. 5 d) ist jetzt Abs. 8.	Abs. 5 u) ist jetzt Abs. 11 c).
Abs. 5 e) bildet jetzt die Abs. 7 a), d) und b).	Abs. 5 v) ist jetzt Abs. 11 d).
Abs. 5 f) ist jetzt Abs. 16.	Abs. 5 w) ist jetzt Abs. 11 e).
Abs. 5 g) ist jetzt Abs. 9 c).	Abs. 5 x) ist jetzt Abs. 11 f).
Abs. 5 h) ist jetzt Abs. 9 a).	Abs. 5 y) ist jetzt Abs. 7 c).
Abs. 5 i) ist jetzt Abs. 9 d).	Abs. 5 z) bildet jetzt die Abs. 9 f) und g).
Abs. 5 j) ist jetzt Abs. 9 e).	Abs. 5 aa) ist jetzt Abs. 9 h).
Abs. 5 k) ist jetzt Abs. 6 c).	Abs. 5 bb) bildet jetzt die Abs. 9 i) und j).
Abs. 5 l) ist jetzt Abs. 6 d).	Abs. 5 cc) ist jetzt Abs. 9 k).
Abs. 5 m) ist jetzt Abs. 11 a).	Abs. 5 dd) ist jetzt Abs. 9 l).
Abs. 5 n) ist jetzt Abs. 11 b).	Abs. 5 ee) ist jetzt Abs. 9 m).
Abs. 5 o) ist jetzt Abs. 10 a).	Abs. 5 ff) ist jetzt Abs. 9 n).
Abs. 5 p) ist jetzt Abs. 10 b).	Abs. 5 gg) ist jetzt Abs. 9 o).
Abs. 5 q) ist jetzt Abs. Abs. 14.	

36. Es wurde die Frage aufgeworfen, ob die Überschrift von Leitlinie B3.1.1 „Entwurf und Bau“ mit der in Absatz 6 der Norm A3.1 (der die „allgemeinen Anforderungen an die Wohnräume“ behandelt) verwendeten Formulierung in Einklang gebracht werden sollte, zumal der Ausdruck „Bau“ Auswirkungen auf den Geltungsbereich von Absatz 2 der Regel 3.1 haben könnte.

37. In den früheren Absätzen 5 i) und m), jetzt Absätze 9 d) und 11 a) der Norm A3.1, wurden die Worte „wo dies erforderlich ist“ gestrichen. Diese Bestimmungen befassen sich mit der Frage separater Einrichtungen für Männer und Frauen. Die Redaktionsgruppe vertrat die Auffassung, diese Formulierung sei in diesem Kontext überflüssig, da das Geschlecht der auf einem Schiff beschäftigten Seeleute beim Bau eines Schiffs, das diese Normen erfüllen soll, unbekannt sei und nicht festliege.
38. Was die Leitlinie B3.1.2 zur Belüftung angeht, so wurde davon ausgegangen, daß die in Absatz 2 b) erwähnte Säuberung und Desinfizierung zu dem Zweck erfolgen solle, „damit die Ausbreitung von Krankheiten verhütet oder bekämpft wird“. Im englischen Text wurden daher die Worte „prevent or“ („verhütet oder“) hinzugefügt; im französischen Text wurde das Wort „contrôler“ hinzugesetzt.

Norm A3.2 – Nahrungsmittel und Verpflegung

39. Aus den in den Absätzen 17 und 18 dieses Anhangs genannten Gründen wurden die Worte „angeheuert werden“ in der Norm A3.2 Absatz 7, die das Mindestalter behandelt, das erreicht sein muß, um als Schiffskoch beschäftigt zu werden, geändert, um neben der „Anheuerung“ auch die Beschäftigung und die Arbeit zu erfassen.
40. Zu Beginn der Leitlinie B3.2.1 wird auf Verbände der Reeder und der Seeleute, „soweit solche bestehen“, verwiesen. Die Worte sind gestrichen worden, in der Annahme, daß intendiert ist, auch hier nach dem im konsolidierten Übereinkommen diesbezüglich praktizierten Ansatz zu verfahren.

Norm A4.1 – Medizinische Betreuung an Bord und an Land

41. In Absatz 2 der Leitlinie B4.1.1 wurde eine Inkonsequenz insofern festgestellt, als eine Reihe von Leitfäden erwähnt, aber nur in einem Fall die Organisation angegeben wird, die den Leitfaden herausbringt. Um diese Inkonsequenz zu entfernen und in der Annahme, daß die Titel der betreffenden Veröffentlichungen zu ihrer Identifizierung ausreichen, hat die Redaktionsgruppe die Worte „von der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation veröffentlichten“ in Absatz 2 ebenso wie eine ähnliche Formulierung in den Absätzen 5 und 6 der Leitlinie und in Absatz 1 a) der Leitlinie B4.1.4 gestrichen.
42. In Absatz 1 b) der Leitlinie B4.1.4 wird im Zusammenhang mit der medizinischen Hilfe die bestmögliche Nutzung der „Fischereifahrzeuge, die einen Arzt mitführen“ empfohlen. In der Annahme, daß das Übereinkommen der Tatsache Rechnung tragen sollte, daß es heutzutage viele andere Schiffstypen gibt, die einen Arzt mitführen, wurde „Fischereifahrzeuge“ in „aller Schiffe“ geändert.

Norm A4.3 – Schutz der Gesundheit und Sicherheit und Unfallverhütung

43. In der Regel 4.3 Absatz 3, ist von einem Mitglied die Rede, das eine „innerstaatliche“ Gesetzgebung anzunehmen hat; das Wort „innerstaatliche“ wurde gestrichen, da es überflüssig ist.
44. Die Redaktionsgruppe stellte fest, daß in der Norm A4.3 und in zahlreichen Bestimmungen allgemeinen Charakters in den entsprechenden Leitlinien auf „Arbeitsunfälle und Berufskrankheiten“ verwiesen wird, und nahm an, daß die Leitlinien auf beide Eventualitäten verweisen sollten und nicht nur auf Unfälle, soweit der Kontext es nicht anders verlangt. Sie hat daher in den folgenden Leitlinien Änderungen angebracht, wobei sie davon ausging, daß die Intention war, auf „Unfälle und Krankheiten“ und nicht auf „Unfälle“ allein zu verweisen: Leitlinie B4.3.5 Absätze 1 und 2; Leitlinie B4.3.6 Absätze 1 und 2 b); und Leitlinie B4.3.7 Absatz 1. Darüber hinaus hat sich die Redaktionsgruppe die Frage gestellt, ob die Anleitung, die sich auf Aktivitäten auf Unternehmensebene bezieht und den Arbeitsschutz und die Verhütung von Arbeitsunfällen und Berufskrankheiten betrifft, klar genug ist.

45. Im neuen Absatz 2 c) der Leitlinie B4.3.2 wurden die Worte „Schlafräumen, Messen, Erholungseinrichtungen, Verpflegungseinrichtungen und anderen Unterkunftsräumen der Seeleute“ ersetzt durch die kürzere, jedoch ebenfalls umfassende Formulierung „allen Unterkunftsräumen, Erholungseinrichtungen und Verpflegungseinrichtungen“, die anderswo im Übereinkommenstext verwandt wird. Dieselbe Änderung erfolgte im Absatz 2 c) der Leitlinie B4.3.3.
46. In der Leitlinie B4.3.11 wird in Absatz 2 (Absatzende) auf die „Normen internationaler Normungsorganisationen“ verwiesen. Die Redaktionsgruppe hat „Normungs“ in der Zusammensetzung „Normungsorganisationen“ in der Annahme gestrichen, daß nicht beabsichtigt werde, die Bestimmung auf eine bestimmte Art internationaler Organisationen einzuengen.

Norm A4.4 – Zugang zu Sozialeinrichtungen an Land

47. Am Ende von Absatz 1 der Norm A4.4 wurden aus den gleichen Gründen, die sich in den Änderungen in den Absätzen 17 und 18 dieses Anhangs niedergeschlagen haben, nach dem Wort „beschäftigt“ die Worte „oder angeheuert sind oder arbeiten“ hinzugefügt.
48. In Absatz 2 der Leitlinie B4.4.1 und in Absatz 2 b) der Leitlinie B4.4.2 wurden die Worte „soweit solche bestehen“ gestrichen, wobei von der gleichen Annahme wie in Absatz 40 dieses Anhangs erwähnt ausgegangen wurde.
49. In Absatz 7 der Leitlinie B4.4.2 sind die einzelnen Formen der Diskriminierung aktualisiert worden, um auch Diskriminierungen aufgrund des Geschlechts, der politischen Meinung und der sozialen Herkunft zu erfassen.
50. Was Absatz 2 der Leitlinie B4.4.4 angeht, so bezweifelte die Redaktionsgruppe, daß der Verweis auf „Steuern für die soziale Betreuung“ in der Wortfolge „Steuern, Abgaben und Sonderbeiträge für die soziale Betreuung“ in Anbetracht der Tatsache, daß in Absatz 1 b) der Leitlinie lediglich „Abgaben oder andere Sonderbeiträge der Seeschifffahrt“ erwähnt werden, angebracht sei.
51. Hinsichtlich Leitlinie B4.4.5 Absätze 3 und 4 fragte sich die Redaktionsgruppe in Anbetracht dessen, daß in Artikel II Absatz 1 a) nur eine einzige „zuständige Stelle“ definiert werde, ob die Verwendung der Pluralform intendiert sei.
52. In der Leitlinie B4.4.6 sind die Absätze 4 und 5, die in einem ausländischen Hafen zurückgelassene Seeleute behandeln, gestrichen worden, da die gleichen Bestimmungen, beruhend auf der gleichen internationalen IAO-Empfehlung, als Absatz 1 der Leitlinie B2.5.2 erscheinen.

Norm 4.5 – Soziale Sicherheit

53. Die Worte „sozialer Schutz“ in Absatz 7 der Leitlinie B4.5 zur Sozialen Sicherheit wurden im Einklang mit dem Gegenstand der Leitlinie in „Soziale Sicherheit“ geändert, und in bezug auf das seine Hoheitsgewalt ausübende Mitglied wurde formuliert: „bei der wirksamen Ausübung seiner Hoheitsgewalt“ (siehe Absatz 12 dieses Anhangs).

Norm A5.1.3 – Seearbeitszeugnis und Erklärung über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften

54. In der Leitlinie B5.1.2 Absätze 1 und 2 c), heißt es jetzt „Dienste von zufriedenstellender Qualität“ anstelle von „qualitativ guter Dienstleistungen“, wie im früheren Text.
55. In Absatz 13 der Norm A5.1.3 wurde der Verweis auf Schiffe, „die nur in der Inlandfahrt eingesetzt werden“, im Interesse einer einheitlichen Terminologie in ein Schiff, „das keine internationale Reisen unternimmt“ geändert, zumal in Absatz 1 der Regel 5.1.3 eine Definition des Begriffs „internationale Reise“ hinzugefügt worden ist.

Norm A5.1.4 – Überprüfung und Durchsetzung

56. In Absatz 17 der Norm A5.1.4 und in Absatz 3 der Leitlinie B5.1.4 wurden ähnlich dem Wortlaut von Absatz 7 c) der Norm A5.1.4, auf den sich geeinigt worden war, nach „Anforderungen dieses Übereinkommens“ die Worte „(einschließlich der Rechte der Seeleute)“ hinzugefügt.
57. In der Leitlinie B5.1.4 Absatz 8 b) und h) wurde das Wort „innerstaatlich“ im Kontext der von einem Mitglied anzunehmenden Gesetzgebung aus den in Absatz 43 dieses Anhangs genannten Gründen gestrichen. Ähnliche Änderungen wurden bei der Norm A2.1 Absatz 5 und Norm A5.1.5 Absatz 2 vorgenommen.

Norm A5.1.5 – Beschwerdeverfahren an Bord

58. In Absatz 1 der Norm A5.1.5 wurden nach den Worten „Anforderungen dieses Übereinkommens“ die Worte „(einschließlich der Rechte der Seeleute)“ hinzugefügt (siehe Absatz 56 dieses Anhangs).

Norm A5.2.1 – Überprüfungen im Hafen

59. In den Absätzen 1, 2 und 4 der Regel 5.2.1 und in Absatz 1 der Leitlinie B5.2.1 wurden nach den Worten „Anforderungen dieses Übereinkommens“ die Worte „(einschließlich der Rechte der Seeleute)“ hinzugefügt (siehe Absatz 56 dieses Anhangs).

Anhang B

Verzeichnis der Ratifikationen der Seearbeitsübereinkommen

Übereinkommen	Anzahl der Ratifikationen (am 30. September 2005)
(Nr. 7) über das Mindestalter für die Zulassung von Kindern zur Arbeit auf See, 1920	53
(Nr. 8) über die Gewährung einer Entschädigung für Arbeitslosigkeit infolge von Schiffbruch, 1920	59
(Nr. 9) über Arbeitsvermittlung für Schiffsleute, 1920	40
(Nr. 16) über die ärztliche Untersuchung der Jugendlichen (Seeschifffahrt), 1921	81
(Nr. 22) über den Heuervertrag der Schiffsleute, 1926	58
(Nr. 23) über die Heimschaffung der Schiffsleute, 1926	46
(Nr. 53) über die Befähigungsausweise der Schiffsoffiziere, 1936	36
(Nr. 54) über den bezahlten Urlaub für Schiffsleute, 1936	6
(Nr. 55) über die Verpflichtungen des Reeders bei Krankheit oder Unfall der Schiffsleute, 1936	18
(Nr. 56) über die Krankenversicherung der Schiffsleute, 1936	19
(Nr. 57) über die Arbeitszeit an Bord und die Besatzungsstärke, 1936	4
(Nr. 58) Übereinkommen über das Mindestalter (Arbeit auf See), 1936	51
(Nr. 68) über Verproviantierung und Verköstigung (Schiffsbesatzungen), 1946	25
(Nr. 69) über den Befähigungsausweis für Schiffsköche, 1946	37
(Nr. 70) über die Soziale Sicherheit der Schiffsleute, 1946	7
(Nr. 71) über Altersrenten der Schiffsleute, 1946	13
(Nr. 72) über den bezahlten Urlaub der Schiffsleute, 1946	5
(Nr. 73) über die ärztliche Untersuchung der Schiffsleute, 1946	44
(Nr. 74) über die Befähigungsausweise der Vollmatrosen, 1946	28
(Nr. 75) über die Quartierräume der Schiffsbesatzungen, 1946	5
(Nr. 76) über die Heuern, die Arbeitszeit an Bord und die Besatzungsstärke, 1946	1
(Nr. 91) über den bezahlten Urlaub der Schiffsleute (Neufassung), 1949	24
(Nr. 92) über die Quartierräume der Schiffsbesatzungen (Neufassung), 1949	45
(Nr. 93) über die Heuern, die Arbeitszeit an Bord und die Besatzungsstärke (Neufassung), 1949	6
(Nr. 108) über Personalausweise für Seeleute, 1958	64

Übereinkommen	Anzahl der Ratifikationen (am 30. September 2005)
(Nr. 109) über die Heuern, die Arbeitszeit an Bord und die Besatzungsstärke (Neufassung), 1958	16
(Nr. 133) über die Quartierräume der Schiffsbesatzungen (zusätzliche Bestimmungen), 1970	29
(Nr. 134) über die Unfallverhütung (Seeleute), 1970	29
(Nr. 145) über die Kontinuität der Beschäftigung (Seeleute), 1976	17
(Nr. 146) über den bezahlten Jahresurlaub der Seeleute, 1976	15
(Nr. 147) über die Handelsschifffahrt (Mindestnormen), 1976	51
Protokoll von 1996 zum Übereinkommen über die Handelsschifffahrt (Mindestnormen), 1976	17
(Nr. 163) über die soziale Betreuung der Seeleute, 1987	15
(Nr. 164) über den Gesundheitsschutz und die medizinische Betreuung der Seeleute, 1987	14
(Nr. 165) über die Soziale Sicherheit der Seeleute (Neufassung), 1987	3
(Nr. 166) über die Heimschaffung der Seeleute (Neufassung), 1987	12
(Nr. 178) über die Arbeitsaufsicht (Seeleute), 1996	11
(Nr. 179) über die Anwerbung und Arbeitsvermittlung von Seeleuten, 1996	9
(Nr. 180) über die Arbeitszeit der Seeleute und die Besatzungsstärke der Schiffe, 1996	17
(Nr. 185) über Ausweise für Seeleute (Neufassung), 2003	4

Tabelle der Ratifikationen der Seearbeitsübereinkommen
(am 30. September 2005)

Mitgliedstaaten (178)	Insgesamt	Ratifikationen der Seearbeitsübereinkommen () gekündigt
Ägypten	16	9, 22, 23, 53, 55, 56, 68, 69, 71, 73, 74, 92, 134, 145, 147, 166
Albanien	3	16, (58), 178
Algerien	12	56, (58), 68, 69, 70, 71, (72), 73, 74, 91, 92, 108
Angola	8	(7), 68, 69, 73, 74, 91, 92, 108
Antigua und Barbuda	1	108
Äquatorialguinea	2	68, 92
Argentinien	11	(7), 8, 9, 16, 22, 23, 53, 58, 68, 71, 73
Aserbaidshjan	9	16, 23, 69, 73, 92, 108, 133, 134, 147
Australien	15	7, 8, (9), 16, 22, 57, 58, 69, 73, 76, 92, 93, 109, 133, 166
Bahamas	3	(7), 22, 147
Bangladesch	2	16, 22
Barbados	5	(7), 22, 74, 108, 147
Belarus	3	16, (58), 108
Belgien	21	(7), 8, 9, 16, 22, 23, 53, (54), 55, 56, (57), (58), 68, 69, 73, 74, 91, 92, 147, P147, 180
Belize	13	(7), 8, 16, 22, 23, 55, 58, 92, 108, 133, 134, 147, P147
Bosnien-Herzegowina	13	8, 9, 16, 22, 23, 53, 56, 69, 73, 74, 91, 92, 109
Brasilien	18	(7), 16, 22, 53, (58), (91), 92, 93, 108, 109, 133, 134, 145, 146, 147, 163, 164, 166
Bulgarien	28	(7), 8, (9), 16, 22, 23, 53, 54, 55, 56, (57), (58), 68, 69, 71, 72, 73, 75, 108, 146, 147, P147, 163, 164, 166, 178, 179, 180
Chile	5	(7), 8, 9, 16, 22

Annahme einer Urkunde zur Konsolidierung der Seearbeitsnormen

Mitgliedstaaten (178)	Insgesamt	Ratifikationen der Seearbeitsübereinkommen () gekündigt
China	4	(7), 16, 22, 23
Costa Rica	6	8, 16, 92, 134, 145, 147
Côte d'Ivoire	1	133
Cuba	14	(7), 8, 9, 16, 22, 23, 53, (58), (72), 91, 92, 93, 108, 145
Dänemark	15	(7), 8, 9, 16, 53, (58), 73, 92, 108, 133, 134, 147, P147, 163, 180
Deutschland	14	(7), 8, 9, 16, 22, 23, 53, 56, 73, 92, 133, 134, 147, 164
Die ehemalige jugoslawische Republik Mazedonien	13	8, 9, 16, 22, 23, 53, 56, 69, 73, 74, 91, 92, 109
Dominica	5	8, 16, 22, 108, 147
Dominikanische Republik	1	(7)
Dschibuti	13	9, 16, 22, 23, 53, 55, 56, (58), 69, 71, 73, 91, 108
Estland	10	7, 8, 9, 16, 22, 23, 53, 108, 147, P147
Fidschi	3	8, (58), 108
Finnland	23	(7), 8, (9), 16, 22, 53, (72), 73, (75), (91), 92, 108, 133, 134, 145, 146, 147, P147, 163, 164, 178, 179, 180
Frankreich	35	8, (9), 16, 22, 23, 53, (54), 55, 56, (58), 68, 69, 70, 71, (72), 73, 74, (75), (91), 92, (108), (109), 133, 134, 145, 146, 147, P147, 163, 164, 166, 178, 179, 180, 185
Georgien	1	163
Ghana	10	8, 16, 22, 23, 58, 69, 74, 92, 108, 147
Grenada	5	(7), 8, 16, (58), 108
Griechenland	18	(7), 8, 9, 16, 23, 55, (58), 68, 69, 71, 73, 92, 108, 133, 134, 147, P147, 180
Guatemala	4	16, 58, 108, 109
Guinea	3	16, 133, 134
Guinea-Bissau	8	7, 108, 166
Guyana	3	(7), 68, 69, 73, 74, 91, 92, 108
Honduras	1	108
Indien	4	16, 22, 108, 147
Indonesien	1	69
Irak	12	8, 16, 22, 23, (58), 92, 93, 108, 109, 145, 146, 147
Islamische Republik Iran	1	108
Irland	17	(7), 8, 16, 22, 23, 53, 68, 69, 73, 74, 92, 108, 147, P147, 178, 179, 180
Island	4	(58), 91, 108, 147
Israel	7	9, 53, 91, 92, 133, 134, 147
Italien	24	(7), 8, 9, 16, 22, 23, 53, 55, (58), 68, 69, 71, 73, 74, (91), 92, 108, 109, 133, 134, 145, 146, 147, 164
Jamaika	4	(7), 8, 16, (58)
Japan	10	(7), 8, 9, 16, 22, (58), 69, 73, 134, 147
Jemen	2	16, 58
Jordanien	2	147, 185
Kamerun	4	9, 16, 108, 146
Kanada	11	7, 8, 16, 22, 58, 68, 69, 73, 74, 108, 147
Kenia	4	16, (58), 134, 146
Kirgistan	9	16, 23, 69, 73, 92, 108, 133, 134, 147
Kolumbien	6	(7), 8, 9, 16, 22, 23
Republik Korea	2	53, 73

Mitgliedstaaten (178)	Insgesamt	Ratifikationen der Seearbeitsübereinkommen () gekündigt
Kroatien	14	8, 9, 16, 22, 23, 53, 56, 69, 73, 74, 91, 92, 109, 147
Lettland	7	7, 8, 9, 16, 108, 147, P147
Libanon	9	8, 9, 58, 71, 73, 74, 109, 133, 147
Liberia	9	22, 23, 53, 55, 58, 92, 108, 133, 147
Libysch-Arabische Dschamahirja	1	53
Litauen	2	73, 108
Luxemburg	17	(7), 8, 9, 16, 22, 23, 53, 55, 56, 68, 69, 73, 74, 92, 108, 147, 166
Malaysia-Sabah	1	16
Malaysia-Sarawak	2	(7), 16
Malta	11	(7), 8, 16, 22, 53, 73, 74, 108, 147, P147, 180
Marokko	9	22, 55, 108, 145, 146, 147, 178, 179, 180
Mauretanien	5	22, 23, 53, 58, 91
Mauritius	6	(7), 8, 16, (58), 74, 108
Mexiko	17	(7), 8, 9, 16, 22, (23), 53, 54, 55, 56, 58, 108, 109, 134, 163, 164, 166
Republik Moldau	1	108
Myanmar	2	16, 22
Neuseeland	14	8, 9, 16, 22, 23, 53, 58, 68, 69, 74, 92, 133, 134, 145
Nicaragua	7	(7), 8, 9, 16, 22, 23, 146
Niederlande	21	(7), 8, 9, 16, 22, 23, (58), 68, 69, 70, 71, 73, 74, (91), 92, 133, 145, 146, 147, P147, 180
Nigeria	9	8, (9), 16, (58), 133, 134, 178, 179, 185
Norwegen	26	(7), 8, (9), 16, 22, 53, 56, (58), 68, 69, 71, 73, (75), 91, 92, 108, (109), 133, 134, 145, 147, 163, 164, 178, 179, 180
Pakistan	2	16, 22
Panama	16	8, 9, 16, 22, 23, 53, 55, 56, (58), 68, 69, 71, 73, 74, 92, 108
Papua-Neuguinea	3	(7), 8, 22
Peru	14	8, 9, 22, 23, 53, 55, 56, 58, 68, 69, 70, 71, 73, 147
Philippinen	5	23, 53, 93, 165, 179
Polen	19	(7), 8, 9, 16, 22, 23, 68, 69, 70, 73, 74, 91, 92, 108, 133, 134, 145, 147, 178
Portugal	15	(7), 8, 22, 23, 68, 69, 73, 74, (91), 92, 108, 109, 145, 146, 147
Rumänien	15	(7), 8, 9, 16, 22, 68, 92, 108, 133, 134, 147, P147, 163, 166, 180
Russische Föderation	11	16, 23, (58), 69, 73, 92, 108, 133, 134, 147, 179
Saint Lucia	4	7, 8, 16, 108
Saint Vincent und die Grenadinen	4	7, 16, 108, 180
Salomon-Inseln	3	8, 16, 108
Schweden	19	(7), 8, 9, 16, (58), 73, (75), 92, 108, 133, 134, 145, 146, 147, P147, 163, 164, 178, 180
Schweiz	5	8, 16, 23, (58), 163
Serbien und Montenegro	13	8, 9, 16, 22, 23, 53, 56, 69, 73, 74, 91, 92, 109
Seschellen	5	(7), 8, 16, (58), 108
Sierra Leone	5	7, 8, 16, 22, 58
Singapur	4	7, 8, 16, 22
Slowakei	2	163, 164
Slowenien	17	8, 9, 16, 22, 23, 53, 56, 69, 73, 74, 91, 92, 108, (109), 147, P147, 180

Annahme einer Urkunde zur Konsolidierung der Seearbeitsnormen

Mitgliedstaaten (178)	Insgesamt	Ratifikationen der Seearbeitsübereinkommen () gekündigt
Somalia	3	16, 22, 23
Spanien	28	(7), 8, 9, 16, 22, 23, 53, 55, (56), (58), 68, 69, (70), 73, 74, (91), 92, 108, (109), 134, 145, 146, 147, 163, 164, 165, 166, 180
Sri Lanka	5	(7), 8, 16, 58, 108
Arabische Republik Syrien	1	53
Tadschikistan	9	16, 23, 69, 73, 92, 108, 133, 134, 147
Vereinigte Republik Tansania	2	16, 134
Tansania, Sansibar	2	(7), 58
Tansania, Tanganyika	1	108
Trinidad und Tobago	2	16, 147
Tschechische Republik	3	108, 163, 164
Tunesien	9	8, 16, 22, 23, 55, (58), 73, 91, 108
Türkei	13	53, 55, (58), 68, 69, 73, 92, 108, 133, 134, 146, 164, 166
Ukraine	9	16, 23, (58), 69, 73, 92, 108, 133, 147
Ungarn	10	(7), 16, 145, 147, P147, 163, 164, 165, 166, 185
Uruguay	13	(7), 8, 9, 16, 22, 23, 54, (58), 73, 93, 108, 133, 134
Bolivarische Republik Venezuela	2	(7), 22
Vereinigte Staaten	7	53, 54, 55, 57, 58, 74, 147
Vereinigtes Königreich	17	(7), 8, 16, 22, 23, 56, 68, 69, 70, 74, 92, 108, 133, 147, P147, 178, 180
Zypern	5	16, 23, (58), 92, 147

Anhang C

Handelsflotten der Welt nach dem Land der Eintragung, 2004 ¹

Eingetragen in ²	Bruttoreumgehalt	Prozent Bruttoschiffstonnage der Welt ³
Ägypten	1.143.201	0,18
Algerien	862.333	0,14
Antigua und Barbuda	6.914.568	1,09
Argentinien	436.738	0,07
Aserbaidschan	663.777	0,10
Australien	1.971.876	0,31
Bahamas	35.388.244	5,59
Bahrain	293.565	0,05
Bangladesch	456.029	0,07
Barbados	580.262	0,09
Belgien	3.973.267	0,63
Belize	1.687.460	0,27
Bolivien	302.971	0,05
Brasilien	2.628.338	0,42
<i>Brunei</i>	<i>479.477</i>	<i>0,08</i>
Bulgarien	789.540	0,12
Chile	947.063	0,15
China	20.369.157	3,22
Hongkong, China	26.085.134	4,12
Taiwan, China	3.556.310	0,56
Dänemark	238.185	0,04
Dänemark (DIS)	7.284.769	1,15
Deutschland	8.246.428	1,30
Dominica	303.866	0,05
Ecuador	264.648	0,04
Estland	334.920	0,05
Finnland	1.428.880	0,23

Anmerkungen:

¹ Die Angaben beruhen auf Informationen, die in *World Fleet Statistics, 2004*, Lloyd's Register-Fairplay, enthalten sind.

² Diese Tabelle enthält Registerschiffe, deren Anteil am Bruttoreumgehalt der Welthandelsflotte 0,04 Prozent oder mehr betrug. Die in dieser Tabelle 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 in *Kursivschrift* aufgeführten Länder sind keine IAO-Mitgliedstaaten.

³ Ziffern von 1 Prozent oder mehr sind fettgedruckt.

Annahme einer Urkunde zur Konsolidierung der Seearbeitsnormen

Eingetragen in ²	Bruttoraumgehalt	Prozent Bruttoschiffstonnage der Welt ³
Frankreich	1.375.270	0,22
Französische Antarktisgebiete	3.524.865	0,56
Georgien	974.325	0,15
Griechenland	32.040.682	5,06
Honduras	784.125	0,12
Indien	7.517.583	1,19
Indonesien	4.072.144	0,64
Islamische Republik Iran	5.324.254	0,84
Irland	496.775	0,08
Israel	739.965	0,12
Italien	10.955.957	1,73
Japan	13.180.189	2,08
Kambodscha	1.821.464	0,29
Kanada	2.663.566	0,42
Katar	575.300	0,09
Komoren	388.519	0,06
<i>Demokratische Republik Korea</i>	<i>1.122.765</i>	<i>0,18</i>
Republik Korea	7.826.141	1,24
Kroatien	1.016.058	0,16
Kuwait	2.377.628	0,38
Lettland	294.295	0,05
Liberia	53.898.761	8,51
Litauen	453.410	0,07
Luxemburg	689.658	0,11
Malaysia	6.056.561	0,96
Malta	22.352.570	3,53
Marokko	522.630	0,08
<i>Marschallinseln</i>	<i>22.494.505</i>	<i>3,55</i>
Mexiko	1.007.998	0,16
Mongolei	359.901	0,06
Myanmar	444.330	0,07
Niederlande	5.622.902	0,89
Niederländische Antillen	1.661.631	0,26
Nigeria	429.029	0,07
Norwegen	3.519.717	0,56
Norwegen (NIS)	15.416.521	2,43
Pakistan	300.688	0,05
Panama	131.451.672	20,76
Peru	226.750	0,04
Philippinen	5.137.022	0,81
Portugal	193.174	0,03
Portugal (MAR)	1.143.306	0,18
Rumänien	426.713	0,07
Russische Föderation	8.638.887	1,36
Saint Vincent und die Grenadinen	6.324.289	1,00
Saudi-Arabien	1.678.474	0,27

Eingetragen in ²	Bruttonraumgehalt	Prozent Bruttonschiffstonnage der Welt ³
Schweden	3.666.905	0,58
Schweiz	487.462	0,08
Singapur	26.282.777	4,15
Spanien	1.045.804	0,17
Spanien (CSR)	1.823.323	0,29
Arabische Republik Syrien	446.708	0,07
Thailand	2.889.877	0,46
Türkei	4.678.885	0,74
Ukraine	1.144.777	0,18
Vanuatu	1.756.498	0,28
Bolivariische Republik Venezuela	1.010.860	0,16
Vereinigte Arabische Emirate	799.243	0,13
Vereinigte Staaten	10.744.126	1,70
Vereinigtes Königreich	11.122.871	1,76
Bermuda	6.166.162	0,97
Kaymaninseln	2.608.796	0,41
Gibraltar	1.142.448	0,18
Insel Man	7.168.533	1,13
Vietnam	1.427.538	0,23
Zypern	21.283.373	3,36
Nicht genannte		1,34
Insgesamt	633.321.120	100,00

Anhang D

Gutachten des Rechtsberaters zum Verhältnis zwischen Teil A und Teil B des Codes

Koexistenz verbindlicher und nichtverbindlicher Bestimmungen in einem Übereinkommen

Die Regierungsvertreter der Niederlande und Dänemarks sowie Zyperns und Norwegens richteten Fragen an den Rechtsberater bezüglich der unterschiedlichen Konsequenzen, die sich für ratifizierende Mitglieder aus der Tatsache ergeben, daß der Entwurf des konsolidierten Übereinkommens gleichzeitig verbindliche und nichtverbindliche Bestimmungen enthält.

Entsprechend ihrem Mandat arbeitet die Hochrangige Dreigliedrige Arbeitsgruppe für Seearbeitsnormen an einem konsolidierten Übereinkommen als einer Urkunde, deren Art im Vergleich zu den bisher angenommenen Urkunden neu ist. Ziel der Konsolidierung der geltenden Seeschiffahrtssurkunden ist es, alle materiellen Elemente in einer einzigen Urkunde auf eine Weise zusammenzufassen, die sich radikal unterscheidet von dem bisher verwandten Ansatz, demzufolge Übereinkommen detaillierte technische Bestimmungen enthalten und oft von Empfehlungen begleitet sind. Aus dieser Perspektive können keine Schlußfolgerungen gezogen werden aus der traditionellen formalen Anordnung, die sich auf die Unterscheidung zwischen einem Übereinkommen – wo die Bestimmungen verbindlich sind – und einer Empfehlung – wo sie es nicht sind – stützt.

Die zukünftige Urkunde ist ein der Ratifizierung durch Mitgliedstaaten offenes Übereinkommen, das ausdrücklich die Koexistenz verbindlicher und nichtverbindlicher Bestimmungen vorsieht (vorgeschlagener Artikel VI Absatz 1). Die Bestimmungen von Teil A des Codes wären verbindlich, die von Teil B nicht. In einigen internationalen Arbeitsübereinkommen finden sich neben verbindlichen Bestimmungen andere, die einen anderen Charakter haben¹. Das Novum der zukünftigen Urkunde besteht im wesentlichen in der großen Anzahl nichtverbindlicher Bestimmungen in der Urkunde. Gleichzeitig ist darauf hinzuweisen, daß andere Organisationen, z.B. die IMO, ohne offensichtliche rechtliche Probleme bei der Anwendung Übereinkommen angenommen haben, die beide Arten von Bestimmungen enthalten.

Die das Übereinkommen ratifizierenden Mitglieder müßten die in den Artikeln genannten Verpflichtungen, die Regeln und Teil A des Codes erfüllen. Ihre einzige Verpflichtung nach Teil B des Codes würde darin bestehen, in gutem Glauben zu prüfen, inwieweit sie diese Bestimmungen durchführen, um die Artikel, Regeln und Teil A des Codes umzusetzen. Es stünde den Mitgliedern frei, andere als die in Teil B des Codes genannten Maßnahmen anzunehmen, vorausgesetzt, sie erfüllen die an anderer Stelle in der Urkunde genannten Verpflichtungen. Bei jedem Mitgliedstaat, der sich zur Durchführung der in Teil B des Codes genannten Maßnahmen und Verfahren entschließt, würde davon ausgegangen, daß er die entsprechenden Bestimmungen der verbindlichen Teile der Urkunde vorschriftsgemäß umgesetzt hat. Ein Mitglied, das sich für die Anwendung anderer Maßnahmen und Verfahren entscheidet, müßte gegebenenfalls und insbesondere wenn die Durchführung des Übereinkommens durch das Mitglied vom Aufsichtsinstrumentarium in Frage gestellt wird, den Nachweis erbringen, daß die von ihm getroffenen Maßnahmen ihn tatsächlich in die Lage versetzen, die betreffenden verbindlichen Bestimmungen vorschriftsgemäß umzusetzen.

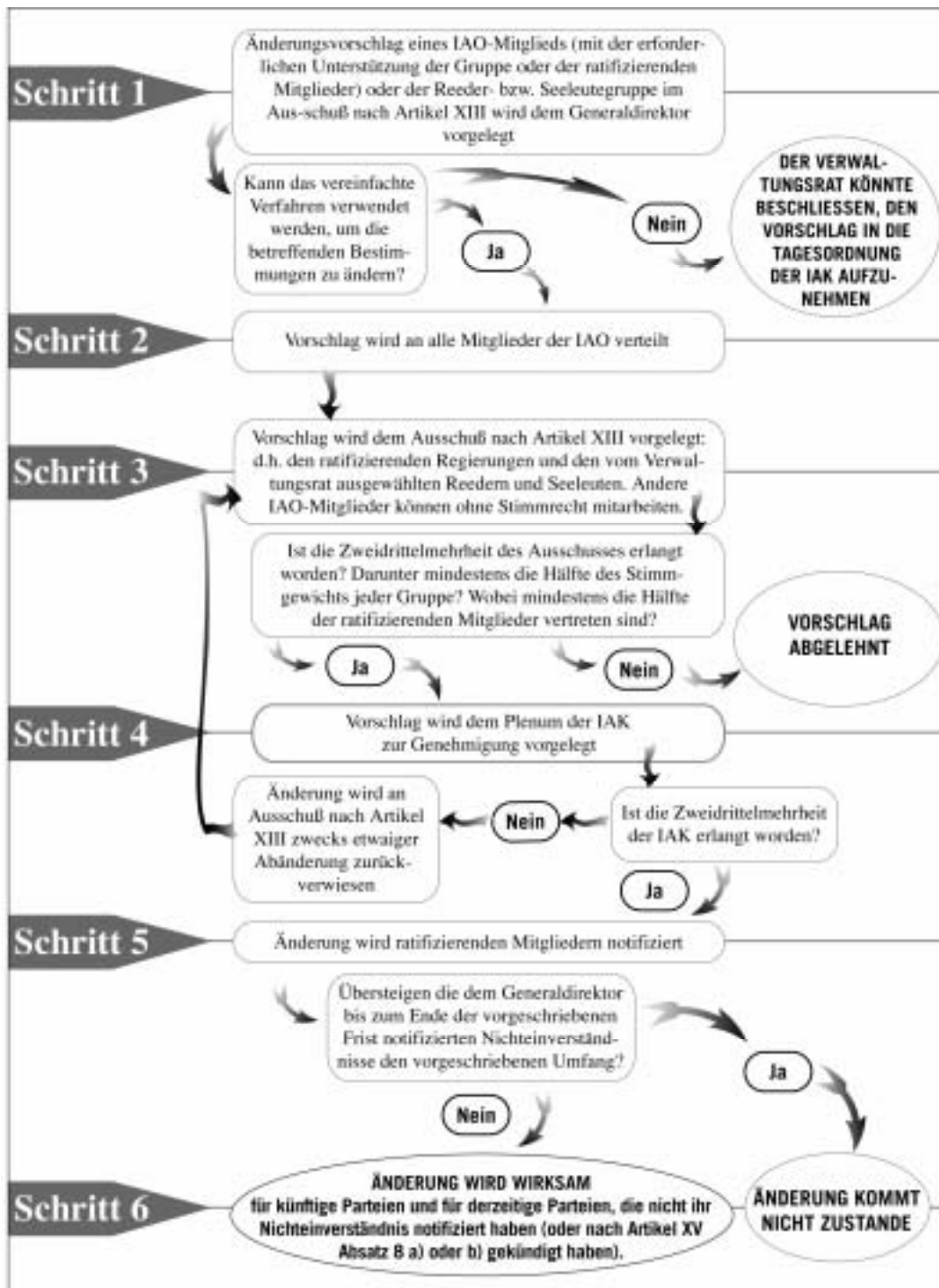
2. Juli 2003

Loic Picard

¹ Siehe beispielsweise das Übereinkommen Nr. 161 über die betriebsärztlichen Dienste, 1985, Art. 9 Abs. 1: „...die betriebsärztlichen Dienste sollten multidisziplinär ausgerichtet sein.“

Anhang E

Vereinfachtes Änderungsverfahren nach Artikel XV



Anhang F

Aufnahme der Angelegenheit Anwerbungs- und Arbeitsvermittlungsdienste in die Anhänge A5-I und A5-III (Anmerkung 38, Absatz 3)

1. Vom Regierungsvertreter Japans ist eine Frage aufgeworfen worden, was die Aufnahme eines Verweises auf die Inanspruchnahme von Anwerbungs- und Arbeitsvermittlungsdiensten in das Verzeichnis der zu überprüfenden Angelegenheiten betrifft. Ist es, insbesondere in Anbetracht dessen, daß sich die Verpflichtungen, die die einschlägige Regel (1.4) den Flaggenstaaten ausdrücklich auferlegt, auf die Regulierung der Reeder im Zusammenhang mit Anwerbediensten, die sich in Ländern befinden, die das Übereinkommen nicht ratifiziert haben beschränken (Regel 1.4 Absatz 3), angebracht, diesen Bereich in die vom Flaggenstaat zu überprüfenden Angelegenheiten aufzunehmen? Und falls diese Angelegenheit in das Verzeichnis aufgenommen werden sollte, wie weit geht dann die Verantwortung eines Mitglieds für Schiffe unter seiner Flagge?
2. Es sei angemerkt, daß die Regeln im vorgeschlagenen Übereinkommen in der Regel als Rechte dargestellt sind, die generell für alle Seeleute gelten. So haben die Inspektoren des Flaggenstaats hinsichtlich des Mindestalters sicherzustellen, daß die diesbezüglichen Anforderungen des Übereinkommens nach Regel 1.1 bei allen Seeleuten, die sich auf Schiffen unter seiner Flagge befinden, erfüllt werden.
3. Die grundlegenden Verpflichtungen in bezug auf Anwerbungs- und Arbeitsvermittlungsdienste sind allerdings so formuliert worden, daß ihrer Besonderheit Rechnung getragen wird. Die Verpflichtung nach Absatz 1 der Regel 1.4 ist allgemeiner Art; die Verpflichtungen nach den Absätzen 2 und 3 hingegen sind an den Standort der betreffenden Anwerbungs- und Arbeitsvermittlungsdienste gekoppelt. In diesem Zusammenhang sind drei mögliche Situationen in Betracht zu ziehen:
 - A. Die Reeder nehmen private Anwerbungs- und Arbeitsvermittlungsdienste in Anspruch, die ihren Sitz im Hoheitsgebiet des Mitglieds haben.
 - B. Die Reeder nehmen Anwerbungs- und Arbeitsvermittlungsdienste in Anspruch, die ihren Sitz im Hoheitsgebiet eines ratifizierenden Mitglieds haben.
 - C. Die Reeder nehmen Anwerbungs- und Arbeitsvermittlungsdienste in Anspruch, die ihren Sitz in Ländern haben, die das Übereinkommen nicht ratifiziert haben.
4. Die Situation in A ist durch Absatz 2 der Regel 1.4 abgedeckt: „Anwerbungs- und Arbeitsvermittlungsdienste für Seeleute, die im Hoheitsgebiet eines Mitglieds tätig sind, haben den im Code enthaltenen Normen zu entsprechen“. Das ist eine Verpflichtung, die jedem Mitglied als solchem obliegt, unabhängig davon, in welcher Funktion es handelt. Bei Aufnahme der Anwerbungs- und Arbeitsvermittlungsdienste in das Verzeichnis der zu überprüfenden Angelegenheiten wäre diese Verpflichtung demzufolge von Relevanz im Zusammenhang mit der Flaggenstaatüberprüfung des Mitglieds, die sich natürlich auf die vom Mitglied durchgeführte Überwachung bereits geleisteter Anwerbungs- und Arbeitsvermittlungsdienste stützen könnte.

5. Die Situation in C wird durch Absatz 3 der Regel 1.4 abgedeckt: „Jedes Mitglied hat in bezug auf Seeleute, die auf Schiffen unter seiner Flagge tätig sind, vorzuschreiben, daß Reeder, die Anwerbungs- und Arbeitsvermittlungsdienste für Seeleute verwenden, die sich in Ländern oder Gebieten befinden, in denen dieses Übereinkommen nicht durchgeführt wird, sicherstellen, daß diese Dienste den im Code enthaltenen Anforderungen entsprechen“. Die Verpflichtungen des Mitglieds als ein Flaggenstaat würden im wesentlichen darin bestehen sicherzustellen, daß die Reeder über ein geeignetes System verfügen, mit Hilfe dessen sie die Anwerbungs- und Arbeitsvermittlungsdienste auf die Erfüllung der Anforderungen des Codes überprüfen können. Dieser Punkt wird in der Norm A1.4 Absatz 8 klargestellt.
6. Die Situation in B wird stillschweigend dadurch abgedeckt, daß die Verpflichtung in Absatz 3 auf Länder beschränkt ist, die das Übereinkommen nicht ratifiziert haben. In dieser Situation hätte der Flaggenstaat demzufolge keine weiteren Überprüfungen vorzunehmen; er wäre lediglich gehalten, sich zu vergewissern, daß die vom Reeder in Anspruch genommenen Anwerbungs- und Arbeitsvermittlungsdienste ihren Sitz in einem Mitgliedstaat haben, der das Übereinkommen ratifiziert hat. Wenn ein Mitglied eindeutige Hinweise darauf erhalten hat, daß die in Absatz 1 der Regel festgeschriebenen Grundrechte der Seeleute auf einem Schiff unter seiner Flagge nicht respektiert werden, müßte es die Situation natürlich möglicherweise eingehender untersuchen.