

Bericht II

Bericht des Generaldirektors über Entwicklungen im Seeschiffahrtssektor

ISBN 92-2-717942-9

Erste Ausgabe 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.

Inhalt

	<i>Seite</i>
1. Einleitung	1
2. Neuere Tätigkeiten der Internationalen Arbeitsorganisation im Seeschifffahrtssektor	5
2.1. Die Förderung und Ratifizierung der Seearbeitsnormen der IAO.....	5
2.2. Ausarbeitung des vorgeschlagenen konsolidierten Seearbeitsübereinkommens.....	7
2.3. Entwicklung und Annahme des Übereinkommens (Nr. 185) über Ausweise für Seeleute (Neufassung), 2003.....	11
3. Technische Zusammenarbeit und ausgreifende Tätigkeiten des Internationalen Arbeitsamtes im Zusammenhang mit der Förderung der Seearbeitsnormen und menschenwürdiger Arbeit	15
3.1. Förderung menschenwürdiger Arbeit und technische Unterstützung.....	15
3.2. Regionale Tätigkeiten der IAO	16
3.3. Zusammenarbeit mit anderen Organisationen.....	17
4. Tätigkeiten der Organisation im Zusammenhang mit aktuellen Fragen und Anliegen im Seeschifffahrtssektor	29
4.1. Ansprüche bei Personenschaden, Tod und Zurücklassung von Seeleuten	29
4.2. Faire Behandlung von Seeleuten – Kriminalisierung von Seeleuten.....	33
4.3. Sicherheit auf See, einschließlich Piraterie, Raubüberfälle und sonstige Bedrohungen	36
4.4. Politiken im Bereich der Chancengleichheit und Gleichbehandlung	37
4.5. Gewinnung und Bindung von Arbeitnehmern für den Seeschifffahrtssektor	40
4.6. Bildung, Ausbildung und berufliche Entwicklung von Seeleuten.....	42
4.7. Internationale Register	44
4.8. Heuer-Benchmarks und -Normen.....	44
4.9. Arbeitsschutz	46
5. Das Seeschifffahrtsprogramm der IAO – Eine Partnerschaft für die Zukunft	49
5.1. Maßnahmen im Anschluß an die Annahme des vorgeschlagenen konsolidierten Seearbeitsübereinkommens.....	50
5.2. Technische Zusammenarbeit und Förderung der Ratifizierung des Übereinkommens (Nr. 185) über Ausweise für Seeleute (Neufassung), 2003.	53
5.3. Zusammenarbeit mit anderen Organisationen.....	54
5.4. Laufende Förderung der IAO-Agenda für menschenwürdige Arbeit und damit zusammenhängender Programme	55
5.5. Schlußbemerkungen	55

1. Einleitung

1. Dieser Bericht des Generaldirektors an die Seeschiffahrtstagung der Internationalen Arbeitskonferenz befaßt sich mit der Tätigkeit der Organisation im Seeschiffahrtssektor und jüngsten Entwicklungen, die diesen Sektor berühren. Er wird der Konferenz gemäß Artikel 12 der Geschäftsordnung vorgelegt, wie sie durch die Anmerkung für Seeschiffahrtstagungen der Internationalen Arbeitskonferenz angepaßt worden ist.

2. Das Amt hat vor kurzem einen bedeutenden Überblick über die Lage der Arbeitskräfte im Seeschiffahrtssektor veröffentlicht¹. Im Jahr 2001 legte das Amt dem Paritätischen Seeschiffahrtsausschuß einen umfassenden Bericht über die Entwicklungen in diesem Wirtschaftszweig vor². Im Jahr 2003 führte das Amt ferner eine Überprüfung geschlechtsspezifischer Fragen im Seeschiffahrtssektor durch und veröffentlichte einen Bericht über die Schlußfolgerungen³. Neben der Ausarbeitung dieser umfassenden Untersuchungen und seinen laufenden Tätigkeiten zur Förderung der Ratifizierung und Umsetzung der bestehenden Seearbeitsnormen und der Agenda der IAO für menschenwürdige Arbeit hat das Amt seit 2001 umfangreiche Arbeiten zur Konsolidierung der großen Mehrheit der bestehenden Seearbeitsnormen in einer einzigen Urkunde – dem dieser Konferenz jetzt vorliegenden vorgeschlagenen konsolidierten Seearbeitsübereinkommen – durchgeführt. Das Amt ist auch auf die wichtigen Fragen eingegangen, von denen der Seeschiffahrtssektor aufgrund zunehmender Besorgnis über die Sicherheit sowohl an Bord von Schiffen als auch an Land betroffen gewesen ist. Außerdem waren folgende Angelegenheiten wichtig für diesen Sektor und ein Anliegen für das Amt: die zunehmende Piraterie; die Kriminalisierung von Seeleuten nach Fällen von Meeresverschmutzung; die Ausweitung der Zahl und der Tonnage der internationalen Register; die Beseitigung von Diskriminierung, einschließlich geschlechtsspezifischer Diskriminierung, im Seeschiffahrtssektor; die Verbesserung des Arbeitsschutzes an Bord von Schiffen; Erleichterung der technischen Zusammenarbeit und Unterstützung des internationalen sozialen Dialogs, einschließlich der wesentlichen Arbeiten des Paritätischen Seeschiffahrtsausschusses im Bereich der Festsetzung der Heuern, und Tätigkeiten der Zusammenarbeit mit den in Betracht kommenden internationalen und anderen Organisationen.

3. Diese 94. Tagung (Seeschiffahrtstagung) der Internationalen Arbeitskonferenz ist ein Meilenstein in der normensetzenden Tätigkeit der IAO im Seeschiffahrtssektor. Diese Konferenz, die sich die Annahme eines einzigen Übereinkommens von beispielloser Bedeutung in der Geschichte der Seeschiffahrtstätigkeiten der IAO zum Ziel gesetzt hat, muß auch im breiteren Kontext der Entwicklungen in den Ansätzen der IAO

¹ IAA: *The global seafarer: Living and working conditions in a globalized industry* (Genf, 2004).

² IAA: *The impact on seafarers' living and working conditions of changes in the structure of the shipping Industry*, Diskussionsbericht für die 29. Tagung des Paritätischen Seeschiffahrtsausschusses (Genf, 2001).

³ IAA: *Women seafarers: Global employment policies and practices* (Genf, 2003).

zur Normensetzung und zur Sicherstellung der Relevanz ihrer Normen in dieser Ära der Globalisierung von Industriezweigen und Arbeitnehmern gesehen werden. Die Verabschiedung eines einzigen umfassenden Übereinkommens spiegelt einen neuen Ansatz zur Normensetzung in diesem Sektor wider und einen Ansatz, mit dem einem breiten Spektrum aktueller Anliegen, die diesen und andere Sektoren berühren, Rechnung getragen werden soll. Frühere Seeschifffahrtstagungen der Konferenz haben fast immer mehr als eine Urkunde angenommen, sowohl Übereinkommen als auch Empfehlungen, die spezifische Fragen in diesem Sektor behandelten⁴. Auf dieser Tagung liegt der Konferenz eine zukunftsweisende Seeschifffahrtsurkunde vor, die nahezu alle Fragen behandelt, die in das Mandat der IAO in diesem Sektor fallen. Dieses vorgeschlagene Übereinkommen, und das ist sehr wichtig, erkennt ausdrücklich die Tatsache an, daß sich die Arbeitsbedingungen in diesem Sektor immer rascher wandeln, und es bietet einen Mechanismus für eine künftige Aktualisierung ihrer mehr technischen Normen, ohne daß es notwendig ist, ein Übereinkommen mit gänzlichen neuen materiellen Bestimmungen zu verabschieden.

4. Wenngleich das vorgeschlagene Übereinkommen einen neuen Ansatz verkörpert, ist es auch wichtig, diese und andere Entwicklungen im historischen Kontext der seit langem bestehenden Initiativen und Bestrebungen der IAO zu sehen. Der Gedanke eines umfassenden Normenwerks für den Seeschifffahrtssektor ist für die IAO nicht gänzlich neu. Im Jahr 1920 nahm die IAO die Empfehlung (Nr. 9) betreffend die Seemannsordnungen in den einzelnen Staaten, 1920, an. Diese Empfehlung nimmt auf die Schaffung einer internationalen Seemannsordnung Bezug, die dazu dienen würde, den Seeleuten „der ganzen Welt an Bord von Schiffen, sowohl ihrer eigenen wie fremder Flagge, einen besseren Überblick über ihre Rechte und Pflichten zu geben“.

5. Anlässlich dieses historischen Ereignisses, nämlich der Konsolidierung der meisten der bestehenden Seearbeitsnormen, ist es auch nützlich, sich in Erinnerung zu rufen, welchen besonderen Platz die Seeleute in den Normensetzungsverfahren der IAO einnehmen. In einer Konferenzentschließung von 1921 wurde folgendes festgestellt:

In Anbetracht dessen, daß hinsichtlich der Stellung der in der Handelsmarine Beschäftigten in bezug auf die von Internationalen Arbeitskonferenzen zu verabschiedenden Übereinkommen und Empfehlungen Mißverständnisse entstehen können, wird hiermit beschlossen, daß solche Übereinkommen oder Empfehlungen nur dann auf die in der Handelsmarine Beschäftigten Anwendung finden, wenn sie als eine besondere Seeschifffahrtsfrage auf der Tagesordnung verabschiedet worden sind. Alle Seeschifffahrtsangelegenheiten betreffenden Fragen, die zur Prüfung durch Konferenzen vorgeschlagen werden, sollten zuvor von dem Paritätischen Seeschifffahrtsausschuß des Internationalen Arbeitsamtes geprüft werden⁵.

6. Infolgedessen sind Seeschifffahrtsfragen von besonderen Seeschifffahrtstagungen der Konferenz behandelt worden, bis auf wenige Ausnahmen, wobei die letzte die allgemeine Tagung war, auf der das Übereinkommen (Nr. 185) über Ausweise für Seeleute (Neufassung), 2003, angenommen wurde.

7. Die Internationale Arbeitskonferenz hat bisher neun Seeschifffahrtstagungen abgehalten. Die derzeitige 94. Tagung ist die 10. Seeschifffahrtstagung der Internationalen Arbeitskonferenz. Schifffahrtsfragen standen auch mehrmals auf der Tagesordnung der allgemeinen Tagungen. Bisher hat die Konferenz 40 Übereinkommen, 29 Empfehlungen

⁴ Auf der letzten Seeschifffahrtstagung im Jahr 1996 beispielsweise wurden drei Übereinkommen, ein Protokoll und drei Empfehlungen angenommen.

⁵ Vom Seeschifffahrtsausschuß vorgeschlagene Entschließung, Internationale Arbeitskonferenz, 3. Tagung, Genf, 1921.

und ein Protokoll zu einem Übereinkommen angenommen⁶, die für den Seeschiffahrtssektor relevant sind.

8. Es ist wichtig anzumerken, daß der Anstoß für die Seeschiffahrtstätigkeiten der IAO und die Annahme von Normen für diesen Wirtschaftszweig stets vom Paritätischen Seeschiffahrtsausschuß, in dem die Reeder und die Seeleute vertreten sind, ausgegangen ist, der dem Verwaltungsrat den notwendigen Rat als Richtschnur für die Tätigkeit der Organisation in diesem Sektor erteilt hat⁷.

9. Die Seeschiffahrtstätigkeit der IAO hat tiefgreifende Auswirkungen auf diesen Wirtschaftszweig gehabt. Der Ratifikationsstand einiger Seeschiffahrtsübereinkommen mag auf den ersten Blick überraschend niedrig erscheinen, wenn man sich die umfangreichen normensetzenden Tätigkeiten für diesen Sektor und die starke Unterstützung dieser Urkunden seitens der Sozialpartner vor Augen hält. Dies läßt sich zum Teil darauf zurückführen, daß etliche Mitgliedstaaten der IAO keine starken Seeschiffahrtsinteressen haben. Ungeachtet des Ratifikationsstands werden die einschlägigen Bestimmungen in einem Seearbeitsübereinkommen der IAO aber in der Weltflotte umfassend angewendet, und sie stellen einen Bezugspunkt für Kollektivverhandlungen in diesem Sektor dar. Das vielleicht beste Beispiel ist die anhaltende Relevanz der IAO-Anforderungen in bezug auf ärztliche Untersuchungen von Seeleuten⁸ und die Unterkünfte an Bord von Schiffen⁹. Außerdem ist die Anwendung vieler Seearbeitsnormen, auf die in dem Übereinkommen (Nr. 147) über die Handelsschiffahrt (Mindestnormen), 1976, und seinem Protokoll von 1996 Bezug genommen wird, durch die Aufnahme dieser beiden Urkunden in die regionalen Vereinbarungen über die Hafenstaatkontrolle weiter gefördert und akzeptiert worden.

10. Deshalb besteht das Ziel dieser Konsolidierungsunternehmung, die im nächsten Abschnitt dieses Berichts ausführlicher erörtert wird, darin, über ein weltweit akzeptiertes, umfassend ratifiziertes und in vollem Umfang umgesetztes und durchgesetztes Übereinkommen zu verfügen. Die in dem vorgeschlagenen Übereinkommen enthaltenen Mindestnormen beruhen weitgehend auf akzeptierter Seeschiffahrtspraxis und legen eine Mindestschwelle für Lebens- und Arbeitsbedingungen fest, die als menschenwürdige Arbeit in diesem Sektor angesehen werden.

11. Der vorliegende Bericht umfaßt vier miteinander verknüpfte Hauptabschnitte und einen abschließenden Abschnitt (Abschnitt 5). Drei dieser Abschnitte (2, 3 und 4) beschreiben die jüngsten Tätigkeiten der IAO im Seeschiffahrtssektor mit dem Schwerpunkt auf der Normensetzung und der Förderung menschenwürdiger Arbeit sowie eine Reihe anderer arbeitsbezogener Fragen, die als für diesen Wirtschaftszweig wichtig angesehen werden. Im Licht dieser Fragen und unter Berücksichtigung der neuesten Tätigkeiten des Amtes skizziert Abschnitt 5 dieses Berichts eine Reihe strategischer Tätigkeiten, die von der Organisation nutzbringend zur weiteren Förderung der Agenda

⁶ Durch einige der Übereinkommen und Empfehlungen wurden frühere Übereinkommen neugefaßt. Manche der früheren Urkunden sind nicht mehr relevant, da sie durch neuere Urkunden ersetzt worden sind. Es sind auch Übereinkommen und Empfehlungen zur Behandlung der Bedingungen im Fischereisektor und zur Festlegung von Arbeitsnormen im Zusammenhang mit der Hafendarbeit angenommen worden. Das zuletzt angenommene Übereinkommen, das Seeleute betrifft, ist das Übereinkommen (Nr. 185) über Ausweise für Seeleute (Neufassung), 2003.

⁷ Der Paritätische Seeschiffahrtsausschuß hat seit seiner ersten Tagung im Jahr 1920 30 Tagungen abgehalten.

⁸ Übereinkommen (Nr. 73) über die ärztliche Untersuchung der Schiffsleute, 1946.

⁹ Übereinkommen (Nr. 92) über die Quartierräume der Schiffsbesatzungen (Neufassung), 1949, und Übereinkommen (Nr. 133) über die Quartierräume der Schiffsbesatzungen (zusätzliche Bestimmungen), 1970.

für menschenwürdige Arbeit für diesen Sektor nach der Annahme des vorgeschlagenen Übereinkommens unternommen werden könnten. Insbesondere wird in diesem Bericht aufgezeigt, daß das Amt verstärkt Tätigkeiten der technischen Zusammenarbeit durchführen muß, um Mitgliedern behilflich zu sein, die möglicherweise noch nicht über die Fähigkeit verfügen, die wesentlichen Seearbeitsnormen effektiv umzusetzen und durchzusetzen und insbesondere ihre Verpflichtungen aus dem vorgeschlagenen konsolidierten Seearbeitsübereinkommen und dem Übereinkommen (Nr. 185) über Ausweise für Seeleute (Neufassung), 2003, zu erfüllen. Wenn sie den Auswirkungen der Globalisierung des internationalen Wirtschaftssystems wirksam begegnen sollen, müssen die internationalen Arbeitsnormen ebenso „globalisiert“ sein und müssen infolgedessen eine möglichst universelle Annahme und Durchführung erzielen.

12. Die in diesem Bericht enthaltenen Gedanken können der Konferenz als Grundlage dazu dienen, Orientierungshilfe für die künftigen Tätigkeiten der Organisation im Seeschifffahrtssektor zu geben.

2. Neuere Tätigkeiten der Internationalen Arbeitsorganisation im Seeschifffahrtssektor

13. Seit der letzten Seeschifffahrtstagung der Konferenz (1996) hat die IAO einen sozialen Dialog und intensive Beratungen im Zusammenhang mit der Überprüfung und Konsolidierung der Mehrheit der bestehenden Seearbeitsnormen durchgeführt. Das Ergebnis, das vorgeschlagene konsolidierte Seearbeitsübereinkommen, ist der Hauptpunkt der Tagesordnung für diese Tagung der Konferenz. Dadurch sind die Ressourcen des Amtes sehr stark beansprucht worden.

14. Die seit 2001 weltweit gestiegenen Sicherheitsbesorgnisse haben erhebliche Auswirkungen auf den Seeschifffahrtssektor im allgemeinen und auf die Arbeitsbedingungen der Seeleute im besonderen gehabt. Die IAO hat in Zusammenarbeit mit anderen betroffenen Organisationen, insbesondere der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO), auf diese Besorgnisse reagiert und rasch ein neugefaßtes Übereinkommen ausgearbeitet, das Übereinkommen (Nr. 185) über Ausweise für Seeleute (Neufassung), 2003, das den Sicherheitsbesorgnissen Rechnung tragen und gleichzeitig die negativen Auswirkungen auf die Fähigkeit der Seeleute abschwächen sollte, eine Beschäftigung zu erlangen und das für ihr Wohlbefinden unerläßliche Recht auf Landgang auszuüben. Dieses Übereinkommen, das im Jahr 2005 in Kraft getreten ist, erforderte auch umfangreiche Konsultationen und Unterstützung im Zusammenhang mit der Entwicklung von technischen Normen und der Erprobung einer relativ neuen Technologie (Biometrie).

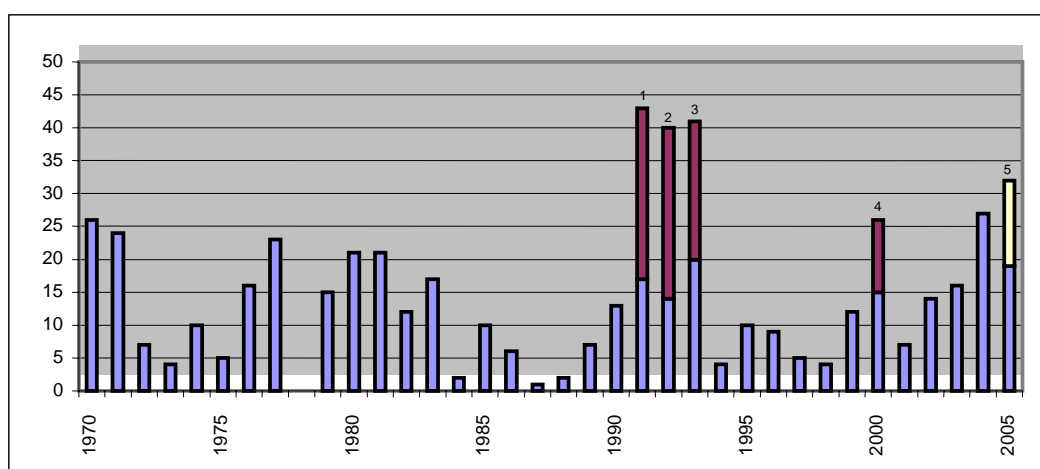
15. Neben diesen umfangreichen Normensetzungstätigkeiten hat das Amt seine laufenden Tätigkeiten zur Förderung der Ratifizierung und Durchführung der bestehenden Seearbeitsnormen und zur Förderung von Verbesserungen der Arbeitsbedingungen der Seeleute fortgesetzt, insbesondere im Zusammenhang mit Gleichstellungs- und Arbeitsschutzfragen. Es ist auch mit umfangreichen ausgreifenden Tätigkeiten befaßt, die mit Ausbildung und technischer Zusammenarbeit verbunden sind.

2.1. Die Förderung und Ratifizierung der Seearbeitsnormen der IAO

16. Seit den siebziger Jahren unterliegt die Zahl der jährlichen Ratifikationen der Seeschifffahrtsurkunden der IAO erheblichen Schwankungen, wie aus Abbildung 1 hervorgeht. Zwischen dem 1. Januar 1970 und dem 30. Juli 2005 gingen insgesamt 429 Ratifikationen von Seeschifffahrtsübereinkommen ein. Dies entspricht einem jährlichen Durchschnitt von 12,4 Ratifikationen. Die tatsächlichen Ratifikationsraten sind jedoch sehr ungleich verteilt. In den Jahren 1978, 1991, 1992 und 1993 sowie in den Jahren 2000 und 2004 waren Spitzenwerte zu verzeichnen. Die Ratifikationsrate für 2005 wird voraussichtlich ebenfalls einen Spitzenwert erreichen, da die zugrunde gelegten Daten sich nur auf die ersten sieben Monate des Jahres beziehen.

17. Die meisten dieser Spitzenwerte lassen sich erklären. Die hohen Ratifikationsraten zwischen 1991 und 1993 waren auf den Beitritt neuer Staaten nach dem Fall der Berliner Mauer zurückzuführen (1991: Kroatien und Mazedonien; 1992: Aserbaidschan, Kirgistan und Slowenien; 1993: Tadschikistan und Bosnien-Herzegowina). Ohne diese Ratifikationen wären die Ratifikationsraten für 1991, 1992 und 1993 sehr viel niedriger gewesen (17, 14 und 20 anstatt 43, 40 und 41). Der Spitzenwert für das Jahr 2000 ergibt sich aus Ratifikationen durch einen einzigen Mitgliedstaat (elf Ratifikationen von Seeschiffahrtsübereinkommen durch Serbien und Montenegro). Ohne diese Ratifikationen wären für das Jahr 2000 nur 15 Ratifikationen zu verzeichnen gewesen. Diese außergewöhnlichen Ratifikationen durch einige wenige Mitgliedstaaten sind auf dem Schaubild in einer unterschiedlichen Schraffierung dargestellt.

Abbildung 1. Jährliche Ratifikationsraten der Seearbeitsnormen zwischen 1970 und 2005



1 bis 3: Die außergewöhnlich hohen Ratifikationsraten zwischen 1991 und 1993 sind auf den Beitritt neuer Staaten nach dem Fall der Berliner Mauer zurückzuführen (1991: Kroatien und Mazedonien; 1992: Aserbaidschan, Kirgistan und Slowenien; 1993: Tadschikistan und Bosnien-Herzegowina).

4: Die außergewöhnlich hohe Ratifikationsrate für das Jahr 2000 ergab sich aus elf Ratifikationen durch einen einzigen Mitgliedstaat (Serbien und Montenegro).

5: Geschätzte Ratifikationen auf der Grundlage von Daten für die ersten sieben Monate von 2005.

18. Wenn man diese atypischen Spitzenwerte wegläßt und korrigierte Zahlen zugrunde legt, läßt sich ein zyklisches Muster beobachten. Es zeigt, daß eine höhere Anzahl von Ratifikationen gewöhnlich nach Seeschiffahrtstagungen der Konferenz zu verzeichnen sind, wie nach den Tagungen von 1976 und 1987. Fünf bis sieben Jahr nach solchen Tagungen sind die Ratifikationen rückläufig.

19. Seit der letzten Seeschiffahrtstagung der Konferenz, die 1996 stattfand, hätte man daher zwischen 2000 und 2005 einen Rückgang der Ratifikationstätigkeit erwarten können. Statt dessen war aber eine stetige Zunahme der Zahl der Ratifikationen zu verzeichnen. Nach Einschätzung des Amtes hängt diese stetige Zunahme der Ratifikationsraten unmittelbar mit der Intensivierung der im Seeschiffahrtssektor durchgeführten Arbeiten zusammen. Dies läßt darauf schließen, daß der vom Amt verfolgte Ansatz, die Mitgliedstaaten sehr viel stärker in die Schaffung von Seearbeitsnormen einzubinden, nicht nur zu der neuen vorgeschlagenen Urkunde beigetragen hat, sondern auch zu einem gestiegenen Bewußtsein und einem verstärkten Interesse an der Verbesserung der Arbeits- und Lebensbedingungen in der Schifffahrtsindustrie. Das Programm des Amtes „Menschen-

würdige Arbeit in der Seeschifffahrt“ hat bei der verstärkten Förderung der Seearbeitsnormen eine wesentliche Rolle gespielt und zu vielen dieser Ratifikationen beigetragen.

2.2. Ausarbeitung des vorgeschlagenen konsolidierten Seearbeitsübereinkommens

20. Bevor auf die Ausarbeitung des vorgeschlagenen Übereinkommens eingegangen wird, ist es nützlich, dies im breiteren Zusammenhang der Entwicklungen im Herangehen der IAO an die Normensetzung und die Agenda für menschenwürdige Arbeit zu betrachten.

21. Ein Weg, Verbesserungen der Arbeits- und Lebensbedingungen aller Arbeitnehmer weltweit zu erreichen, könnte in der Annahme neuer Arbeitsnormen in einem gegebenen Sektor bestehen, die sich bemühen würden, der Vielfalt der innerstaatlichen Gegebenheiten Rechnung zu tragen¹. Neue Normen sollten jedoch mindestens dem vorrangigen Ziel der IAO gerecht werden, das heute darin besteht, Möglichkeiten zu fördern, die Frauen und Männern eine menschenwürdige und produktive Arbeit in Freiheit, Sicherheit und Würde und unter gleichen Bedingungen bieten. Dieses Gesamtziel wurde von der Internationalen Arbeitskonferenz im Kontext der globalen Wirtschaft gebilligt. Das Konzept der „menschenwürdigen Arbeit“ wird als für alle Länder relevant angesehen, gleich ob es sich um entwickelte, Entwicklungs- oder Übergangswirtschaften handelt. Es trifft gleichermaßen auf alle Sektoren der globalen Wirtschaft zu – nicht zuletzt die Seeschifffahrt.

22. Es ist bereits darauf hingewiesen worden, wie wichtig es ist, die Tätigkeit der IAO im Zusammenhang mit Normen durch eine Reihe einschlägiger Maßnahmen zu verstärken².

23. Dazu gehören:

- gründlichere Vorbereitungsarbeiten im Hinblick auf neue Normen;
- Erkundung neuer Methoden der Normensetzung;
- eingehendere Analysen geltender Normen, ihrer Synergien, Lücken und Auswirkungen auf verschiedene Gruppen;
- beschleunigte Neufassung veralteter Urkunden, um bereits erzielte Fortschritte zu nutzen, und Förderung vorrangiger Normen als Instrumente zur Problemlösung;
- Verstärkung der Wirkung der Normenaufsicht; und
- Bekräftigung der Rolle der Normen der IAO in einem breiteren weltweiten Rahmen.

24. Bei der Ausarbeitung des vorgeschlagenen Übereinkommens sind diese allgemeinen Ansätze und Ziele der IAO befolgt worden.

25. Die 29. Tagung des Paritätischen Seeschifffahrtsausschusses (2001) markierte den Anfang des historischen Bemühens um die Ausarbeitung des vorgeschlagenen Übereinkommens.

¹ Siehe beispielsweise IAA: *Menschenwürdige Arbeit*, Bericht des Generaldirektors, Internationale Arbeitskonferenz, 87. Tagung, Genf, 1999, S. 20.

² Ebd.

26. Das Amt hatte einen Bericht als Grundlage für die Erörterungen des Ausschusses ausgearbeitet³. In diesem Bericht aus dem Jahr 2001 wurden u.a. Veränderungen in den Eigentumsverhältnissen, der Finanzierung und der Führung der Schiffsflotten, neue Registerformen, dramatische Verschiebungen in der Herkunft des Arbeitskräfteangebots, die Zunahme multinationaler und multikultureller Besatzungen und Entwicklungen in den Liegezeiten der Schiffe verbunden mit verminderten Besatzungsstärken herausgestellt. Alle diese strukturellen Veränderungen haben sich in unterschiedlicher Weise auf die Lebens- und Arbeitsbedingungen der Seeleute ausgewirkt. Die Schifffahrt war aufgrund ihres internationalen Charakters schon seit langer Zeit als eine globale Industrie angesehen worden. Neben den strukturellen Veränderungen, die in der Schifffahrt während der letzten 25 Jahre eingetreten sind und auf die dieser Bericht Bezug nimmt, hat jedoch das Entstehen eines globalen Arbeitsmarkts für Seeleute die Schifffahrtsindustrie von Grund auf verwandelt und sie zur ersten wirklich globalen Industrie der Welt gemacht.

27. Der Bericht aus dem Jahr 2001 wies auf die Schwächung der nationalen Regelungssysteme im Zuge der beschleunigten Entwicklung internationaler Register hin. Die Bindung zwischen dem Flaggenstaat und den Seeleuten auf seinen Schiffen war durch die zunehmend vielfältigen Formen des Eigentums, des Managements und der Kontrolle der Schiffe und die umfangreiche Rekrutierung von Seeleuten in einer Reihe von Ländern mit großem Arbeitskräfteangebot für den Dienst auf Schiffen unter fremder Flagge weiter geschwächt worden. Die mangelnde Fähigkeit mancher Länder, Schiffe unter ihrer Flagge zu regulieren, im Verein mit dem verschärften internationalen Wettbewerb und dem Erfordernis der verbindlichen Einhaltung technischer Normen für andere Aspekte des Schiffsbetriebs hatte zur Folge, daß die Arbeitsbedingungen für manche Reeder zu einem Hauptwettbewerbsvorteil wurden. In dem Bericht wurde erneut auf die Notwendigkeit von Veränderungen in diesem Wirtschaftszweig hingewiesen, um den Teufelskreis aus niedrigen Frachtraten, äußerst schlechten Bedingungen und Normen, schwachen innerstaatlichen Regulierungsmechanismen und dem allgemeinen Widerstreben, international geltende Arbeitsnormen durchzusetzen, zu durchbrechen. Er räumte ein, daß die Seeleute auf vielen Schiffen, insbesondere jenen von Flaggenstaaten mit hohen Standards, in den Genuß menschenwürdiger Arbeits- und Lebensbedingungen kommen. Die Verhältnisse in bestimmten Teilen dieses Wirtschaftszweigs gaben jedoch Anlaß zu Besorgnis.

28. Der Paritätische Seeschifffahrtsausschuß prüfte den Bericht aus dem Jahr 2001 und kam zu dem Schluß, daß er eine globale Antwort erforderte, einen internationalen regulatorischen Rahmen – für den gesamten Wirtschaftszweig geltende globale Normen. Er forderte Normen, die einwandfreie Schiffsflotten, angemessene Sicherheitsnormen und angemessene soziale Normen für alle Seeleute sicherstellen würden, wie in dem Bericht *Menschenwürdige Arbeit* verlangt⁴.

29. Der Rat an die IAO, wie sie die Arbeitsnormen „globalisieren“ sollte, war in einer EntschlieÙung des Paritätischen Seeschifffahrtsausschusses enthalten, in der das sogenannte „Genfer Abkommen“ von 2001 festgelegt wurde. Dieser neue Ansatz wurde vom Verwaltungsrat auf seiner 280. Tagung gebilligt⁵. Statt völlig neue Normen zu entwickeln, waren der Ausschuß und der Verwaltungsrat bemüht, die Agenda für menschen-

³ IAA: *The impact on seafarers' living and working conditions of changes in the structure of the shipping industry*, Bericht für die 29. Tagung des Paritätischen Seeschifffahrtsausschusses, Genf, 22.-26. Jan. 2001.

⁴ IAA: *Menschenwürdige Arbeit*, Bericht des Generaldirektors, a.a.O.

⁵ IAA: Verwaltungsratsdok. GB.280/5(Corr.).

würdige Arbeit durch die Konsolidierung und Aktualisierung der Mehrheit der bestehenden Seeschifffahrtsübereinkommen in einem neuen Rahmenübereinkommen zu verwirklichen.

30. Falls das vorgeschlagene konsolidierte Seearbeitsübereinkommen von der Konferenz angenommen wird, wird dies dazu führen, daß eine einzige bedeutende Urkunde zu einem maßgeblichen Bezugspunkt für Arbeitsnormen für die Seeschifffahrt wird. Es wird eine eindeutige und umfassende Kodifizierung von Verantwortlichkeiten und Rechten in bezug auf Arbeits- und Sozialangelegenheiten in der Seeschifffahrt darstellen und wird eine effektive globale Antwort für einen wirklich globalen Wirtschaftszweig sein.

31. Wie in Bericht I(1A) des Amtes an diese Konferenz ausführlicher dargestellt⁶, ist das vorgeschlagene Übereinkommen das Ergebnis intensiver dreigliedriger Konsultationen und Verhandlungen, die zwischen 2001 und 2005 stattfanden. Sie wurden unter der Ägide einer Hochrangigen dreigliedrigen Arbeitsgruppe durchgeführt, die vom Verwaltungsrat im Jahr 2001 eingesetzt wurde. An der letzten Tagung dieser Arbeitsgruppe, die ursprünglich als ein ziemlich kleines Gremium gedacht war, im Januar 2004 nahmen mehr als 126 Delegierte teil, darunter 45 Regierungen. Die Vorbereitende Technische Seeschifffahrtskonferenz im September 2004 verzeichnete mehr als 500 Delegierte. Dies zeugt sowohl von großem Engagement für diesen Prozeß als auch von Interesse an dem Thema.

32. Die Ausarbeitung des vorgeschlagenen Übereinkommens wurde auch durch eine Sachverständigentagung über die Arbeits- und Lebensbedingungen von Seeleuten an Bord von Schiffen in internationalen Registern beeinflusst, die im Jahr 2002 in Genf stattfand. Aus dieser Tagung, die kurze Zeit nach den Empfehlungen des Paritätischen Seeschifffahrtsausschusses an den Verwaltungsrat des IAA bezüglich der Notwendigkeit eines internationalen regulatorischen Rahmens stattfand, gingen wichtige Schlußfolgerungen und Anregungen für das weitere Vorgehen hervor, um diesen Anliegen Rechnung zu tragen. Diese waren in dem *Consensual Statement of the Meeting of Experts* enthalten⁷. Der Wortlaut dieser Erklärung dient als Bezugspunkt für viele der Verantwortlichkeiten der Mitgliedstaaten, wie sie in dem vorgeschlagenen Übereinkommen zum Ausdruck kommen.

33. Bei der Entwicklung dieses Übereinkommens ist von dem üblichen Verfahren für die Ausarbeitung internationaler Arbeitsurkunden abgewichen worden. Obgleich das Amt die Verantwortung für den Gesamttext behalten hat, sind sowohl die zugrundeliegenden strukturellen Ansätze und Prinzipien und ein Großteil des Textes, insbesondere in Bereichen wie Soziale Sicherheit oder Durchsetzung der Anforderungen, die eine Herausforderung für die Entwicklung globaler Normen darstellen können, das Ergebnis von Vorschlägen der Regierungen und der Sozialpartner. Ganz abgesehen von seinen Auswirkungen auf die Seeschifffahrt und auf die Arbeitsbedingungen der Seeleute wird dieses Übereinkommen ein hervorragendes Beispiel und ein Beweis dafür sein, daß die Dreigliedrigkeit ein Weg zur Erarbeitung von Lösungen für einige der schwierigeren und oft scheinbar unlösbaren Fragen sein kann, mit denen dieser und andere Sektoren im Kontext der Globalisierung konfrontiert sind.

⁶ IAA: *Annahme einer Urkunde zur Konsolidierung der Seearbeitsnormen*, Bericht I(1A), Internationale Arbeitskonferenz, 94. Tagung (Seeschifffahrtstagung), Genf, 2006.

⁷ Schlußbericht (MEWLCS/2002/8), Sachverständigentagung über die Arbeits- und Lebensbedingungen der Seeleute an Bord von Schiffen in internationalen Registern, Genf, 6.-8. Mai 2002.

34. Im Bericht des Amtes an diese Konferenz wird auch darauf hingewiesen, daß das vorgeschlagene Übereinkommen eine Reihe von Innovationen aufweist, was IAO-Normen angeht. Es wird aber auch festgestellt, daß der ihm zugrundeliegende Ansatz, der auf Ansätzen beruht, die sich in anderen weithin akzeptierten internationalen Übereinkommen für diesen Sektor bewährt haben, von dem Gedanken ausgeht, in bezug auf die Rechte „unbeugsam“ zu sein, aber hinsichtlich der innerstaatlichen Durchführungsmethoden ein gewisses Maß an Flexibilität zu gestatten. Ein solcher Ansatz erscheint notwendig, um den unterschiedlichen rechtlichen und wirtschaftlichen Gegebenheiten in den Mitgliedstaaten der IAO Rechnung zu tragen. Es besteht allgemeines Einvernehmen über die Rechte, um die es hier geht, und insbesondere um das Recht auf menschenwürdige Arbeit; es können jedoch viele gleichermaßen gangbare Wege beschritten werden, die zu diesem Ziel führen. Eine weitere wichtige Neuerung, die sich aus diesem Übereinkommen ergeben wird, ist die Einrichtung eines wirksamen Durchsetzungs- und Einhaltungssystems, das sich auf die bestehenden vorbildlichen Praktiken im Seeschifffahrtssektor stützt, aber um einige Elemente erweitert wird, die mit dem bewährten Aufsichtssystem und Beschwerdemechanismus der IAO zusammenhängen. Dies ist ein bedeutender Schritt nach vorn zur Sicherstellung eines besseren Schutzes der Arbeitnehmer, insbesondere von Arbeitnehmern, die in transnationalen und globalen Sektoren beschäftigt sind. Gleichzeitig bewegt sich der in dem vorgeschlagenen Übereinkommen festgelegte Ansatz eindeutig innerhalb der Grenzen der bestehenden Gesetzgebung und Praxis. Die Entwicklung dieses Systems und, wie ich hoffe, der damit verbundenen Infrastruktur der IAO ist eine große Errungenschaft und kann den Anstoß zu ebenso fortschrittlichen Ansätzen in anderen Sektoren geben und diese unterstützen.

35. Einige konkrete Anregungen für Folgetätigkeiten der Organisation im Anschluß an die Annahme des Übereinkommens werden in Abschnitt 5 dieses Berichts umrissen. Obgleich Haushaltssorgen stets gegenwärtig sind, sollte dies uns nicht daran hindern, die Ziele des vorgeschlagenen Übereinkommens zu erreichen. Wir sollten das vom Paritätischen Seeschifffahrtsausschuß genannte Hauptziel im Auge behalten, nämlich über globale, auf den gesamten Wirtschaftszweig anwendbare Normen zu verfügen, die zur Verwirklichung menschenwürdiger Beschäftigungs- und Sozialbedingungen für alle Seeleute beitragen werden. Dies wiederum steht voll im Einklang mit der Agenda der IAO für menschenwürdige Arbeit. Obwohl das Übereinkommen Bestimmungen enthält, die, wenn sie angenommen werden, eine allgemeine Anwendbarkeit seiner Normen sicherstellen können, selbst ohne Ratifizierung, kann dieses Ziel nur dann erreicht werden, wenn die Zahl der Ratifikationen so hoch ist, daß das Übereinkommen sowohl zu einem „globalen“ als auch zu einem weltweit durchgesetzten Instrument wird. Alle Mitgliedstaaten sollten dringend aufgefordert werden, das Übereinkommen zu ratifizieren und dann wirksam durchzuführen.

36. Es ist jedoch auch wichtig zu verstehen, daß das vorgeschlagene Übereinkommen sogar schon vor seiner Annahme wesentliche Auswirkungen auf diesen Sektor gehabt hat, und zwar wegen des sehr großen Interesses und der sehr starken Beteiligung am Prozeß der Ausarbeitung des vorgeschlagenen Textes. Die auf dreigliedriger Grundlage diskutierten Probleme und erarbeiteten Lösungen haben das Bewußtsein für Seearbeitsfragen verbessert und einen Einfluß sowohl auf die IAO als auch auf andere Organisationen gehabt. Dieser Prozeß hat bereits auf innerstaatlicher Ebene Wirkung gezeigt, da etliche Mitglieder schon Maßnahmen getroffen haben, um sicherzustellen, daß die Voraussetzungen für eine Ratifizierung des Übereinkommens, wenn es angenommen wird, gegeben sind.

2.3. Entwicklung und Annahme des Übereinkommens (Nr. 185) über Ausweise für Seeleute (Neufassung), 2003

37. Einer der Faktoren, die für die Verbesserung der Sicherheit auf See als ausschlaggebend angesehen werden, besteht darin sicherzustellen, daß Seeleute Ausweise haben, die ihre „eindeutige und nachprüfbare Identifizierung“ ermöglichen⁸. Viele Länder werden eine solche Identifizierung verlangen, bevor sie bereit sind, besondere Erleichterungen zu gewähren, die Seeleuten Landgang und die für ihre Arbeit und ihr Wohlergehen erforderlichen Transit-Aktivitäten ermöglichen. Nach den Ereignissen des 11. September 2001 unternahmen die IMO und die IAO Schritte im Hinblick auf eine Verbesserung der Sicherheit an Bord von Schiffen. Die IMO nahm Änderungen des Internationalen Übereinkommens zum Schutz des menschlichen Lebens auf See, 1974, in der geänderten Fassung (SOLAS-Übereinkommen) an, einschließlich des Internationalen Codes für die Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen (ISPS). Dies war der Hintergrund des Beschlusses der IAO, das Übereinkommen (Nr. 108) über Personalausweise für Seeleute, 1958, neuzufassen, das Mindestnormen für Personalausweise für Seeleute enthält, und zwar u.a. durch die Einführung eines biometrischen Erkennungsmerkmals, um die Bestätigung der Identität von Seeleuten zu erleichtern und die Sicherheit bei der Erstellung und Ausstellung des neuen Ausweises durch das Land der Staatszugehörigkeit oder des ständigen Aufenthalts der Seeleute zu verbessern. Das von der Konferenz auf ihrer 91. Tagung im Juni 2003 angenommene Übereinkommen (Nr. 185) über Ausweise für Seeleute (Neufassung), 2003, trat am 9. Februar 2005 in Kraft. Es wird damit gerechnet, daß im Laufe der Zeit mehr als 100 Mitgliedstaaten das Übereinkommen ratifizieren werden, darunter alle Hauptanbieter von Arbeitskräften für die Seeschifffahrt⁹.

38. Wie erinnerlich, sieht das Übereinkommen Nr. 185 Ausweise für Seeleute (AS) vor, die die Bewegungen von Seeleuten erleichtern, aber nicht einen Paß ersetzen sollen. Es richtet ein umfassendes Sicherheitssystem ein, das die erstmalige weltweite Verwirklichung biometrischer Identifikationstechnologie auf obligatorischer Grundlage ermöglicht und damit eine eindeutige Identifizierung der Ausweisbesitzer gestattet. Es führt ein funktionsfähiges System zur Berücksichtigung aktueller Sicherheitsbesorgnisse ein, erleichtert aber gleichzeitig die Schifffahrt und erkennt die Bedürfnisse der Seeleute an. Das Übereinkommen verpflichtet jedes ratifizierende Land zur Einrichtung eines umfassenden Sicherheitssystems. Dies umfaßt nicht nur die Erstellung eines modernen Ausweises mit Sicherheitsmerkmalen durch die innerstaatlichen Behörden, sondern auch die Unterhaltung der innerstaatlichen Datenbanken für die ausgestellten Dokumente. Außerdem würden die Vorgänge und Verfahren für die Erstellung, das Ausfüllen und die Ausstellung dieser Dokumente, einschließlich einer Qualitätskontrolle des gesamten innerstaatlichen Systems, internationaler Aufsicht unterliegen (Artikel 5 und Anhang III des Übereinkommens).

39. Die Konferenz beschloß, im Übereinkommen Nr. 185 selbst und in Entschlüssen, die sie gleichzeitig annahm, daß drei Aufgaben noch erfüllt werden müßten, bevor das Übereinkommen voll funktionsfähig sein könnte:

⁸ Siehe beispielsweise IAA: *Verbesserung der Sicherheit der Personalausweise für Seeleute*, Bericht VII(1), Internationale Arbeitskonferenz, 91. Tagung, Genf, 2003, Einleitung.

⁹ Bis Juli 2005 hatten vier Länder das Übereinkommen ratifiziert – nämlich Frankreich, Jordanien, Nigeria und Ungarn. Viele weitere Länder, darunter die bedeutendsten Anbieter von Seearbeitskräften, die Philippinen, Indonesien und Indien, haben dem Amt mitgeteilt, daß sie zur Zeit Maßnahmen zur Ratifizierung des Übereinkommens treffen.

- a) Die erste Aufgabe wurde durch die Konferenz-EntschlieÙung über die Entwicklung des weltweiten interoperablen biometrischen Merkmals zugewiesen¹⁰. Darin wurde die Organisation gebeten, Maßnahmen zur Entwicklung einer technischen Norm mit den Spezifikationen für die durch das Übereinkommen vorgeschriebene Biometriedaten-Schablone „durch die geeigneten Institutionen“ zu treffen. Diese sollte auf einem Fingerabdruck, gedruckt als Ziffern in einem Strichcode, beruhen. Da keine andere Institution in der Lage war, eine solche Norm innerhalb des für die Umsetzung des Übereinkommens erforderlichen „schnellen“ Zeitrahmens anzunehmen, arbeitete das Amt mit Unterstützung von Sachverständigen, die es beauftragt hatte, sowie von Sachverständigen der Internationalen Organisation für Normung (ISO) und der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) selbst einen Entwurf für eine solche Norm aus. Das entsprechende Dokument wurde dem Verwaltungsrat auf seiner 289. Tagung (März 2004) als Dringlichkeitssache vorgelegt. Es wurde begleitet von Entwürfen technischer Berichte, in denen ein Beschluß über die Wahl der Art der Fingerabdruck-Schablone gefordert wurde, d.h. auf der Grundlage entweder des „Rollenmusters“ oder der „Minutien“¹¹. Nach längeren Diskussionen entschied sich der Verwaltungsrat für die „minutienbasierte“ Methode (ILO-SID 0002), die die Norm für die nach dem Übereinkommen vorgeschriebene Fingerabdruck-Schablone enthält. Nach dieser Norm wird die Schablone von zwei Fingerabdrücken in einem PDF417-Strichcode enthalten sein, der auf den Ausweis für Seeleute (AS) aufgedruckt wird. Die technischen Dokumente wurden so ausgearbeitet, daß die Billigung einer einschlägigen künftigen Norm durch die ISO erleichtert wird.
- b) Eine weitere Aufgabe, die mit der oben erwähnten internationalen Aufsicht zusammenhing, wurde dem Verwaltungsrat mit der Konferenz-EntschlieÙung über die Aufstellung einer Liste der Mitgliedstaaten, die dem Übereinkommen über Personalausweise für Seeleute (Neufassung), 2003, entsprechen zugewiesen¹². In Artikel 5 Absätze 6 bis 8, des Übereinkommens wird auf die Vorkehrungen Bezug genommen, die vom Verwaltungsrat für die Aufstellung einer Liste der Mitgliedstaaten zu treffen sind, die den Mindestanforderungen des Übereinkommens an ihre innerstaatlichen Vorgänge und Verfahren für die Ausstellung von Ausweisen für Seeleute in vollem Umfang entsprechen. Diese Vorkehrungen wurden vom Verwaltungsrat auf seiner 292. Tagung (März 2005) angenommen¹³. Damit soll sichergestellt werden, daß eine zuverlässige und aktuelle Liste der Mitglieder vorhanden ist, die den betreffenden Mindestanforderungen nachweislich entsprechen, und sie sehen Verfahren zum Schutz von Mitgliedern bei Streitigkeiten über ihre Aufnahme in die Liste vor, die auch dem unten angesprochenen Bedarf an technischer Zusammenarbeit Rechnung tragen.
- c) Der Bedarf an technischer Zusammenarbeit schließlich, was im Kontext dieses Übereinkommens besonders wichtig ist, wurde in der Konferenz-EntschlieÙung über die technische Zusammenarbeit im Zusammenhang mit den Personalauswei-

¹⁰ Von der Internationalen Arbeitskonferenz auf ihrer 91. Tagung angenommene EntschlieÙungen (Genf, Juni 2003), S. 15.

¹¹ IAA: Verwaltungsratsdok. GB.289/7.

¹² IAA: Von der Internationalen Arbeitskonferenz auf ihrer 91. Tagung angenommene EntschlieÙungen, a.a.O., S. 16.

¹³ IAA: Verwaltungsratsdok. GB.292/LILS/11.

sen für Seeleute hervorgehoben¹⁴. Während der 289. Tagung des Verwaltungsrats (März 2004) unterstrichen viele Länder, daß die unverzügliche Durchführung des Übereinkommens mit technischer Unterstützung Hand in Hand gehen sollte, und sie forderten die Industrieländer nachdrücklich auf, diese Unterstützung bereitzustellen¹⁵. Tatsächlich war der Kompromiß zugunsten eines minutenbasierten biometrischen Merkmals aufgrund des Engagements der Industrieländer für die technische Zusammenarbeit möglich gemacht worden. Der Verwaltungsrat sprach sich dafür aus, den Entwicklungsländern technische Unterstützung zu leisten, insbesondere um sie in die Lage zu versetzen, das Übereinkommen zu ratifizieren und durchzuführen und die gewählte biometrische Norm umzusetzen. Im April 2005 nahm das Amt eine größere Seeschifffahrtstagung¹⁶ zum Anlaß, Vorführungen von Verkäufern von Systemen zu organisieren, die den Anforderungen des Übereinkommens in bezug auf die Interoperabilität entsprechen. Gegen Ende der gleichen Tagung veranstaltete das Amt auch eine Gebertagung, um auf den Bedarf vieler Mitgliedstaaten an technischer Zusammenarbeit aufmerksam zu machen.

40. Die Konferenzentschließung nahm nicht nur Bezug auf Kooperationsmaßnahmen, mit denen Länder mit fortschrittlichen Technologien und Verfahren Mitglieder unterstützen würden, die in diesen Bereichen weniger weit fortgeschritten sind, sondern forderte die Mitglieder auch nachdrücklich auf, ihre Technologien, ihre Fachkenntnisse und ihre Ressourcen gegebenenfalls gemeinsam zu nutzen. Das Amt hat die Arten von Zusammenarbeit untersucht, durch die diesbezüglich Doppelarbeit und Doppelausgaben von Mitgliedern, die das Übereinkommen durchführen, vermieden werden könnten. In diesem Zusammenhang hat das Amt konkrete Maßnahmen im Bereich der oben erwähnten weltweiten interoperablen Norm getroffen. Es hat biometrische Produkte, die von potentiellen Verkäufern oder Integratoren von biometrischen Systemen vorgelegt wurden, auf Übereinstimmung mit der Norm und auf ihre effektive Leistungsfähigkeit sowie auf die Interoperabilität mit anderen Produkten oder Systemen geprüft, um sicherzustellen, daß der Strichcode für eine biometrische Schablone eines Fingerabdrucks eines Seemanns, die in Übereinstimmung mit der Norm erstellt wird, einwandfrei als dem Fingerabdruck entsprechend oder (gegebenenfalls) nicht entsprechend erkannt wird, wenn die der Norm entsprechenden Systeme verwendet werden. Der bisher erfolgte Haupttest wurde im Jahr 2004¹⁷ unter tatsächlichen Bedingungen auf einem Kreuzfahrtschiff in Zusammenarbeit mit dem Internationalen Reederverband (ISF) und der Besatzung des betreffenden Schiffes sowie mit Unterstützung der Internationalen Transportarbeiter-Föderation (ITF) durchgeführt. Ein Anschlußtest wurde Anfang 2005¹⁸ dank Unterstützung durch das in den Vereinigten Staaten angesiedelte National Biometric Security Project und dem von ISO-Sachverständigen beigesteuerten Fachwissen durchgeführt. Nach bisherigen Feststellungen erfüllen drei biometrische Produkte die erforderlichen Normen¹⁹. Künftige Tests dieser Art sind in Zusammenarbeit mit einem ISO-Unterausschuß geplant. Um die Entwicklung und Akzeptanz des neuen biometrischen Systems voranzutreiben, wird das

¹⁴ IAA: *Von der Internationalen Arbeitskonferenz auf ihrer 91. Tagung angenommene Entschließungen*, a.a.O., S. 15.

¹⁵ IAA: Verwaltungsratsdok. GB.289/PV, S. I/12 und VI/7.

¹⁶ Dreigliedrige Interimstagung über die Folgemaßnahmen im Anschluß an die Vorbereitende Technische Seeschifffahrtskonferenz, Genf, 21.-27. April 2005.

¹⁷ <http://www.ilo.org/public/english/dialogue/sector/papers/maritime/sid-test-report1.pdf>

¹⁸ <http://www.ilo.org/public/english/dialogue/secotr/papers/maritime/sid-test-report2.pdf>

¹⁹ <http://www.ilo.org/public/english/dialogue/secotr/papers/maritime/sid-test-vendors.pdf>

Amt bei den technischen Aspekten dieses Übereinkommens weiterhin eng mit der ICAO und der ISO zusammenarbeiten.

41. Wie erinnerlich, nahm die Konferenz gleichzeitig mit dem Übereinkommen eine EntschlieÙung über menschenwürdige Arbeit für Seeleute an²⁰. Darin wurde der Generaldirektor u.a. ersucht, alle erdenklichen Maßnahmen zu treffen, um menschenwürdige Arbeit für Seeleute zu fördern, einschließlich des Zugangs zum Landurlaub und der Erleichterung der Durchreise.

42. Seither haben viele Länder die Bedingungen für die Einreise in ihr Hoheitsgebiet verschärft. Es sind zahlreiche Fälle von Ländern gemeldet worden, die von Seeleuten, manchmal nur von Seeleuten einer bestimmten Staatszugehörigkeit, ein Visum für den Landgang und für die Durchreise, um sich an Bord ihres Schiffes zu begeben, oder für die Heimkehr verlangten. Einige Staaten haben ihre Politik geändert und die seit langem bestehende Praxis der Ausstellung von Visa anhand der Besatzungsliste abgeschafft. Infolgedessen haben sich Seeleute aus bestimmten Ländern bei der Aufnahme einer Beschäftigung aufgrund von Verzögerungen bei der Beschaffung der erforderlichen Visa ernststen Schwierigkeiten gegenübergesehen. Auch die Reeder waren mit Schwierigkeiten konfrontiert, da Schiffe nach der Ankunft in bestimmten Ländern Verzögerungen ausgesetzt waren. In bestimmten Ländern, aus denen sich Seeleute rekrutieren, haben viele Seeleute angeblich ihren Arbeitsplatz verloren, weil die Reeder ihren Bedarf an Arbeitskräften aus anderen Ländern decken. In einigen Inselstaaten gibt es eine erhebliche Anzahl von Seeleuten, die auf Schiffen unter fremder Flagge arbeiten und deren Heuern einen großen Anteil des Volkseinkommens ausmachen. In solchen Fällen hätte der Verlust einer erheblichen Anzahl von Arbeitsplätzen nicht nur katastrophale Folgen für die Seeleute, sondern auch für die Volkswirtschaften dieser Staaten. Die Reeder ziehen die Beschäftigung von Seeleuten vor, die im Besitz aller erforderlichen Dokumente sind, darunter akzeptable Ausweise und geeignete Visa, damit sie an Land gehen und sich zu Schiffen begeben und diese verlassen können. Falls sich die Beschaffung solcher Dokumente in manchen Ländern verzögert, könnten die Reeder versucht sein, ihren Bedarf an Arbeitskräften anderswo zu decken.

43. Im Einklang mit der EntschlieÙung hat das Amt die Mitgliedstaaten schriftlich dringend aufgefordert, bei der Durchführung von Maßnahmen zur Gewährleistung der Sicherheit auf See das „menschliche Element“, die Notwendigkeit, Seeleuten besonderen Schutz und besondere Erleichterungen zu gewähren, und die entscheidende Bedeutung des Landgangs zu berücksichtigen. Das Amt hat jede Gelegenheit genutzt, um die Mitgliedstaaten an die Notwendigkeit zu erinnern, Seeleuten weiterhin den Landgang und die Durchreise zu erleichtern. Wann immer über besondere Schwierigkeiten im Hinblick auf einen Mitgliedstaat berichtet wurde, hat das Amt diesen Staat im Geiste der EntschlieÙung angeschrieben. In vielen Fällen sind mit den innerstaatlichen Behörden Gespräche geführt worden, um sie dringend aufzufordern, auf Seeleute gemäß den Bestimmungen des Übereinkommens Nr. 185 erleichterte Verfahren anzuwenden.

44. Es wird erwartet, daß es in einigen Fällen weiterhin Schwierigkeiten geben wird. Die Mitgliedstaaten werden dringend aufgefordert, das Übereinkommen Nr. 185 zu ratifizieren, Seeleuten die einschlägigen Ausweise auszustellen und ihnen den notwendigen Landgang und die notwendigen Durchreiseerleichterungen zu gewähren. Dies ist wichtig für die Seeleute im Hinblick auf ihre Rechte und ihr Wohlergehen, aber auch für die Reeder, um sicherzustellen, daß der Welthandel nicht durch unnötige Verspätungen beeinträchtigt wird.

²⁰ IAA: *Von der Internationalen Arbeitskonferenz angenommene EntschlieÙungen*, a.a.O., S. 14.

3. Technische Zusammenarbeit und ausgreifende Tätigkeiten des Internationalen Arbeitsamtes im Zusammenhang mit der Förderung der Seearbeitsnormen und menschenwürdiger Arbeit

45. Technische Zusammenarbeit und ausgreifende Tätigkeiten gehören zu den Aktionsmitteln, mit deren Hilfe die IAO die Durchführung und Ratifizierung von Übereinkommen und andere Aspekte der Agenda der IAO für menschenwürdige Arbeit unterstützen kann. Für diese Tätigkeiten gibt es zwei Hauptfinanzierungsquellen: Die IAO selbst, über den ordentlichen Haushalt und das Programm, und externe Geber. Die Finanzierung seitens Gebern kann verschiedene Formen annehmen, darunter finanzielle Unterstützung für spezifische Tätigkeiten (wie Sachverständigentagungen, Seminare und Missionen), Finanzierung für zusätzliches Personal zur Verstärkung des vorhandenen Personals der IAO oder beides.

3.1. Förderung menschenwürdiger Arbeit und technische Unterstützung

46. Die Förderung der Agenda der IAO für menschenwürdige Arbeit in der Schifffahrt ist in den vergangenen fünf Jahren durch die Unterstützung von Gebern verstärkt worden, insbesondere der Internationalen Transportarbeiter-Föderation (ITF) und der Regierung Frankreichs (Verkehrsministerium). Die ITF unterstützt seit dem Jahr 2000 das Internationale Programm für die Förderung menschenwürdiger Arbeit in der Seeschifffahrt. Die Regierung Frankreichs hat ein Projekt mit der Bezeichnung „Travail décent dans le secteur maritime“ unterstützt, das dieses Programm ergänzt. Die Regierung der Republik Korea hat das Seeschifffahrtsprogramm der IAO weiterhin durch die Abstellung von Personal für einen Zeitraum von drei Jahren unterstützt.

47. Nachstehend folgen Beispiele für Tätigkeiten der technischen Zusammenarbeit unter Verwendung sowohl interner als auch externer Mittel, die die IAO in den letzten Jahren unternommen hat.

Regionale und nationale Seminare und Workshops

48. Zur Förderung der bestehenden Arbeitsnormen sowie zur Verstärkung der regionalen Erörterung der Entwicklung des vorgeschlagenen Seearbeitsübereinkommens hat die IAO regionale Seeschifffahrtstagungen in der asiatisch-pazifischen Region und in Amerika veranstaltet. Für 2006 ist ein regionales Seeschifffahrtssymposium für die afrikanische Region geplant.

49. Nationale Seminare und Workshops zur Förderung und Durchführung der Seearbeitsnormen der IAO sind in Ägypten, Bulgarien, der Republik Korea, Malta und der Russischen Föderation abgehalten worden.

Ausbildungsprogramme und -materialien

50. Die IAO hat sich an Ausbildungsprogrammen oder sonstigen Veranstaltungen für Schiffsinspektoren in der Region der Pariser Vereinbarung, der Region der Tokioter Vereinbarung, der Russischen Föderation, in Singapur und der Ukraine beteiligt.

51. Spanien hat ebenfalls eine Reihe von Ausbildungslehrgängen entweder für Regierungsbeamte, Arbeitgeber, Arbeitnehmer oder Bedienstete aller drei Gruppen im Internationalen Ausbildungszentrum der IAO in Turin finanziell unterstützt.

Internationale Tagungen

52. Die Regierung Frankreichs stellte auch die erforderliche finanzielle Unterstützung bereit, um der Hochrangigen dreigliedrigen Arbeitsgruppe für Seearbeitsnormen die Veranstaltung einer zusätzlichen vierten Tagung über die Entwicklung des vorgeschlagenen Übereinkommens im Januar 2004 in Nantes zu ermöglichen. Die Regierung stellte auch Mittel für einen beigeordneten Sachverständigen für zwei Jahre zur Verfügung.

53. Die Regierung Dänemarks stellte Unterstützung für ein Projekt bereit, das die IAO in die Lage versetzte, die in Abschnitt 4.7 dieses Berichts erwähnte Sachverständigentagung über die Arbeits- und Lebensbedingungen von Seeleuten auf Schiffen in internationalen Registern im Mai 2002 in Genf vorzubereiten und zu veranstalten.

Durchführung des Übereinkommens über Ausweise für Seeleute

54. Die Entwicklung und Förderung des Übereinkommens (Nr. 185) über Ausweise für Seeleute (Neufassung), 2003, sind durch finanzielle Unterstützung der Regierungen der Vereinigten Staaten und des Vereinigten Königreichs verstärkt worden.

Sonstige Tätigkeiten

55. Parallel dazu sind die folgenden unterstützenden Bildungs-, Ausbildungs- und Förderungsprodukte entwickelt worden. Dazu gehören Websites und CD ROM-basiertes Ausbildungs- und Förderungsmaterial. Das Ausbildungsmaterial ist in viele Sprachen übersetzt worden, oft mit von externen Gebern bereitgestellten Mitteln. Ein sehr erfolgreicher Video/CD ROM-basierter Film mit dem Titel „The Vital Link“, der von der IAO hergestellt worden ist, ist umfassend verteilt worden und hat erheblich dazu beigetragen, die Arbeit der IAO im Bereich der Seeschifffahrt bei den internationalen Medien bekanntzumachen.

3.2. Regionale Tätigkeiten der IAO

56. Die IAO hat sich bemüht, die Ratifizierung und Durchführung ihrer Seearbeitsnormen und die Verwirklichung ihrer Ziele in bezug auf menschenwürdige Arbeit im Seeschifffahrtssektor auf regionaler wie nationaler Ebene zu fördern. Wie oben erwähnt, zielen viele ihrer Tätigkeiten, z.B. regionale Seminare und Workshops, gleichzeitig auf mehrere Länder. Die Zusammenarbeit zwischen der IAO und den verschiedenen Hafenstaatkontroll-Organisationen (beispielsweise der Pariser, der Tokioter und der Karibischen Vereinbarung) ist eine andere Form der regionalen Zusammenarbeit.

57. Diese und andere regionale Tätigkeiten werden in Zusammenarbeit mit den Außenämtern der IAO durchgeführt. In den letzten Jahren sind Anstrengungen unternommen worden, um die Außendienstmitarbeiter der IAO, z.B. ihre Spezialisten für internationale Arbeitsnormen, zur Förderung der Seeschifffahrtsübereinkommen und -empfehlungen einzusetzen. Von besonderer Bedeutung ist die seit 2003 erfolgte Unterstützung bei der Förderung der Ratifizierung und Durchführung des Übereinkommens (Nr. 185) über

Ausweise für Seeleute (Neufassung), 2003, durch die Außenämter. Diese Zusammenarbeit innerhalb der IAO muß mit der Förderung des vorgeschlagenen konsolidierten Seearbeitsübereinkommens fortgesetzt werden.

58. Das Amt sucht auch nach neuen Wegen der Zusammenarbeit mit regionalen Organisationen bei der Verwirklichung der Agenda für menschenwürdige Arbeit der Organisation im Seeschifffahrtssektor. Eine verstärkte Zusammenarbeit mit regionalen Organisationen, wie der Europäischen Union, wird ein wichtiges Mittel zur Erreichung der Ziele der Organisation sein. Es bedarf einer stärkeren Präsenz in regionalen Organisationen und bei regionalen Seeschifffahrtsveranstaltungen und -tagungen.

3.3. Zusammenarbeit mit anderen Organisationen

3.3.1. Zusammenarbeit mit der Abteilung Meeresangelegenheiten und Seerecht der Vereinten Nationen (DOALOS)

59. Das Amt arbeitet aktiv mit der Abteilung Meeresangelegenheiten und Seerecht der Vereinten Nationen (DOALOS) zusammen und berät sich mit ihr. Insbesondere stellt es DOALOS Informationen über die Seeschifffahrtstätigkeiten der IAO zur Verfügung, die bei der Ausarbeitung des Jahresberichts über Ozeane und Seerecht des Generalsekretärs an die Generalversammlung verwendet werden. Außerdem hat das Amt mit anderen internationalen Organisationen im Rahmen einer Beratungsgruppe über Normeinhaltung durch Flaggenstaaten zusammengearbeitet, eine interinstitutionelle Arbeitsgruppe, die als Reaktion des Generalsekretärs auf die Versäumnisse mancher Schiffe und Fahrzeuge eingesetzt worden ist, den internationalen Anforderungen hinsichtlich Schiffssicherheit, Arbeitsbedingungen, Erhaltung der Fischbestände und Schutz der Meeresumwelt zu entsprechen. Der Bericht der Beratungsgruppe wurde im Jahr 2004 von der Generalversammlung behandelt¹. Am 7. und 8. Juli 2005 beteiligte sich das Amt an einer Ad-hoc-Beratungstagung hoher Vertreter internationaler Organisationen, die von der IMO veranstaltet wurde. Diese Tagung wurde aufgrund der Resolutionen der Generalversammlung² einberufen, in denen die IMO und andere zuständige Organisationen gebeten wurden, „zu untersuchen, zu prüfen und zu klären, welche Rolle der 'echten Verbindung' im Hinblick auf die Pflicht des Flaggenstaats zukommt, eine wirksame Kontrolle über die Schiffe auszuüben, die seine Flagge führen, einschließlich Fischereifahrzeuge“.

3.3.2. Zusammenarbeit mit internationalen Organisationen

Internationale Seeschifffahrtsorganisation (IMO)

60. Die Seeschifffahrtstätigkeiten der IAO und der IMO ergänzen sich. Einige dieser Tätigkeiten sind parallel, aber getrennt entwickelt worden. Ein Beispiel ist die Setzung von Normen für die Ausbildung, die Befähigungen und die Erteilung von Befähigungszugnissen für Seeleute. Die IAO hat Übereinkommen wie das Übereinkommen (Nr. 53) über die Befähigungsausweise der Schiffsoffiziere, 1936, das Übereinkommen (Nr. 69) über den Befähigungsausweis für Schiffsköche, 1946, und das Übereinkommen (Nr. 74) über die Befähigungsausweise der Vollmatrosen, 1946, angenommen. Im Jahr 1978 nahm die IMO das Internationale Übereinkommen über Normen für die Ausbildung, die

¹ Siehe Vereinte Nationen: *Oceans and the law of the sea*, Bericht des Generalsekretärs, Generalversammlungs-dok. A/59/63, Neunundfünfzigste Tagung, 2004.

² Vereinte Nationen: Resolutionen, Dok. Nr. A/Res/58/240, Abs. 28; A/Res/58/14, Abs. 22; A/Res/59/24, Abs. 41.

Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (STCW), 1978, an, das 1995 abgeändert wurde. Der gemeinsame IMO/IAA-Ausschuß für Ausbildung ist von Zeit zu Zeit zusammengetreten, um Ausbildungsfragen, die für beide Organisationen von Belang sind, zu erörtern.

61. Die Annahme des vorgeschlagenen Übereinkommens wird eine Gelegenheit schaffen für die Entwicklung neuer Kompetenzen für Vollmatrosen, für die zuvor das Übereinkommen (Nr. 74) über die Befähigungsausweise der Vollmatrosen, 1946, im Rahmen der Vorschriften der IMO galten.

62. Andere Tätigkeiten fallen in Kategorien, die von ständigen Ausschüssen oder Unterausschüssen auf IMO-Ebene oder vom IAA-Verwaltungsrat nicht umfassend behandelt werden und Gegenstand gemeinsamer Arbeiten beider Organisationen sind, gewöhnlich in Form von Gemeinsamen IMO/IAA-Ad-Hoc-Sachverständigenarbeitsgruppen wie 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 und der Gemeinsamen IMO/IAA-Ad-Hoc-Sachverständigen-Arbeitsgruppe für die faire Behandlung von Seeleuten im Fall eines Seeunfalls.

63. Beide Organisationen halten sich gegenseitig über aktuelle Tätigkeiten auf dem laufenden, insbesondere durch Teilnahme, soweit es möglich ist, an ihren jeweiligen wichtigen Tagungen. So hat sich die IAO bemüht, so regelmäßig wie möglich an den Sitzungen des Schiffssicherheitsausschusses und des Rechtsausschusses der IMO sowie bestimmter Unterausschüsse wie des Unterausschusses für Normen für die Ausbildung und den Wachdienst (STW) teilzunehmen. Die IMO war auf bestimmten IAO-Tagungen anwesend, wie denjenigen, bei denen es um die Ausarbeitung der neuesten Seearbeitsurkunden ging, nämlich des Übereinkommens (Nr. 185) über Ausweise für Seeleute (Neufassung), 2003, und des vorgeschlagenen konsolidierten Seearbeitsübereinkommens.

64. Im Interesse des gesamten Wirtschaftszweigs ist es wichtig, daß beide Organisationen in einer Reihe von Bereichen, in denen Seearbeits-, Sicherheits- und Umweltfragen ineinandergreifen, weiterhin eng zusammenarbeiten.

Weltgesundheitsorganisation

65. Die IAO arbeitet eng mit der Weltgesundheitsorganisation (WHO) in Fragen zusammen, die die Gesundheit der Seeleute betreffen, häufig über den Gemeinsamen IAA/WHO-Ausschuß für die Gesundheit der Seeleute. Seit der letzten Tagung des Ausschusses im Jahr 1993³ haben die beiden Organisationen im Jahr 1997 die IAA/WHO-Konsultation zur Entwicklung einer Reihe von Richtlinien für die Durchführung von Tauglichkeitsuntersuchungen für Seeleute vor Aufnahme der Beschäftigung auf See veranstaltet⁴.

66. In den letzten drei Jahren hat sich die Zusammenarbeit mit der WHO in Fragen der Seeschifffahrt intensiviert: Eine Revision des Internationalen ärztlichen Leitfadens für Schiffe ist in Arbeit, und die WHO wird die 3. Auflage voraussichtlich Ende 2006 veröffentlichen. Das Amt hat sehr eng mit der WHO zusammengearbeitet und die Beteiligung der Sozialpartner an diesen Arbeiten erleichtert. Die Ausarbeitung des revidierten ärztlichen Leitfadens, die von den Sachverständigen der Internationalen Gesellschaft für

³ IAA: Verwaltungsratsdok. GB.258/STM/3/4.

⁴ IAA: Verwaltungsratsdok. GB.271/STM/5, 271. Tagung, Genf, März 1998.

maritime Medizin (IMHA) besorgt wird, ist größtenteils von der Wohltätigkeitsstiftung für Seeleute der Internationalen Transportarbeiter-Föderation (ITF) finanziert worden.

67. Die WHO ist zur Zeit auch dabei, den *Guide to Ship Sanitation* neuzufassen⁵. Der neugefaßte Leitfaden wird das weltweit maßgebliche Dokument über Gesundheitsanforderungen für den Bau und Betrieb von Schiffen sein. Hauptziel des neugefaßten Leitfadens wird es sein, darauf hinzuweisen, wie wichtig es ist, geeignete Kontrollmaßnahmen anzuwenden, um einwandfreie gesundheitliche Verhältnisse und eine gesunde Umwelt an Bord von Schiffen sicherzustellen.

68. In der unmittelbaren Zukunft wird die IAO zusammen mit der WHO weiter an der Neufassung des Internationalen ärztlichen Leitfadens für Schiffe der IAO/IMO/WHO arbeiten. Es kann auch erforderlich sein, die oben erwähnten Richtlinien für die Durchführung von Tauglichkeitsuntersuchungen für Seeleute vor Aufnahme der Beschäftigung auf See und in regelmäßigen Zeitabständen unter Berücksichtigung der bei ihrer Anwendung gewonnenen Erfahrungen neuzufassen.

3.3.3. Zusammenarbeit mit zwischenstaatlichen Organisationen und regionalen Wirtschaftsorganisationen

Regionale Vereinbarungen über die Hafenstaatkontrolle

69. Die Überprüfung ausländischer Schiffe durch einen Staat, dessen Häfen sie anlaufen, auf Erfüllung der internationalen Anforderungen hinsichtlich der maritimen Sicherheit, der Verhütung von Meeresverschmutzung und der Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord wird gewöhnlich als „Hafenstaatkontrolle“ bezeichnet. Das Übereinkommen (Nr. 147) über die Handelsschifffahrt (Mindestnormen), 1976, sieht in Artikel 4 u.a. folgendes vor:

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

Diese Bestimmung war ein wesentlicher Schritt bei der Verbesserung der Nachprüfung der Anwendung der internationalen Normen betreffend die Bedingungen der Seeleute.

70. Gemäß den vom Verwaltungsrat des IAA auf seiner 241. Tagung (November 1988) gefaßten Beschlüssen fand im Oktober 1989 in Genf eine Sachverständigentagung über Verfahren für die Überprüfung der Arbeitsbedingungen an Bord von Schiffen statt zu dem Zweck, Richtlinien auf der Grundlage der Bestimmungen des Übereinkommens Nr. 147 auszuarbeiten. Nach Konsultationen mit den Regierungen, der Arbeitgebergruppe und der Arbeitnehmergruppe des Verwaltungsrats wurden Sachverständige eingesetzt. Mehrere zwischenstaatliche Organisationen, nichtstaatliche Organisationen (wie der Internationale Reederverband (ISF) und die ITF) und andere Organisationen nahmen ebenfalls daran teil. Die Sachverständigen überprüften und überarbeiteten ein Arbeitsdokument mit einem Entwurf von Richtlinien für Verfahren zur Überprüfung der Arbeitsbedingungen an Bord von Schiffen, das vom Amt ausgearbeitet worden war. Dieses Dokument wurde dem Verwaltungsrat auf seiner 245. Tagung (Februar-März

⁵ Weltgesundheitsorganisation: *Guide to ship sanitation*, 2. Aufl. (Genf, 1987).

1990) vorgelegt und vom IAA im Jahr 1990 mit dem Titel *Inspection of labour conditions on board ship: Guidelines for procedure* veröffentlicht.

71. Diese Richtlinien haben wesentlich zur Verbesserung der Lebens- und Arbeitsbedingungen der Seeleute beigetragen. Sie werden von Hafenstaatkontrollbediensteten als Anleitung verwendet, wenn sie Überprüfungen gemäß dem Übereinkommen Nr. 147 durchführen.

72. Kurz nach der Annahme des Übereinkommens Nr. 147 wurde von acht europäischen Ländern das Haager Memorandum von 1978, das ausdrücklich auf das Übereinkommen Bezug nimmt, unterzeichnet mit dem ein koordiniertes Vorgehen bei der Hafenstaatkontrolle sichergestellt werden sollte. Im Jahr 1982, bevor das Memorandum in vollem Umfang umgesetzt werden konnte, führten jedoch die Strandung der *Amoco Cadiz* und der dadurch verursachte Ölteppich zu einem verstärkten Interesse an solchen Überprüfungen. Daher wurde 1982 die Pariser Vereinbarung über die Hafenstaatkontrolle angenommen, ein umfassenderes Dokument, das von 14 Ländern unterzeichnet wurde. Die Pariser Vereinbarung ist bis zum 1. Juli 2005 von 22 Seeschifffahrtsbehörden unterzeichnet worden und hat anderen regionalen Hafenstaatkontrollvereinbarungen als Muster gedient. Die Länder, die der Pariser Vereinbarung beigetreten sind, sind übereingekommen, Schiffe auf Einhaltung des Übereinkommens Nr. 147 zu überprüfen.

73. Es bestehen nunmehr die folgenden Regionalvereinbarungen über die Hafenstaatkontrolle: Die Pariser Vereinbarung; die Acuerdo de Vina del Mar (Vina de Mar- oder Lateinamerika-Vereinbarung), die am 5. November 1992 in Vina del Mar (Chile) unterzeichnet wurde; die Vereinbarung über die Hafenstaatkontrolle im asiatisch-pazifischen Raum (Tokioter Vereinbarung), die am 2. Dezember 1993 in Tokio unterzeichnet wurde; die Vereinbarung über die Hafenstaatkontrolle in der Karibik (Karibische Vereinbarung), die am 9. Februar 1996 in Christchurch unterzeichnet wurde; die Vereinbarung über die Hafenstaatkontrolle im Mittelmeerraum (Mittelmeer-Vereinbarung), die am 11. Juli 1997 in Valletta unterzeichnet wurde; die Vereinbarung über die Hafenstaatkontrolle für den indischen Ozean (Vereinbarung für den indischen Ozean), die am 5. Juni 1998 in Pretoria unterzeichnet wurde; die Vereinbarung für West- und Zentralafrika (Abuja-Vereinbarung), die am 22. Oktober 1999 in Abuja unterzeichnet wurde; die Vereinbarung über die Hafenstaatkontrolle für die Schwarzmeerregion (Schwarzmeer-Vereinbarung), die am 7. April 2000 in Istanbul unterzeichnet wurde; und die Vereinbarung über die Hafenstaatkontrolle für die Arabische Golf-Region (Riyadh-Übereinkommen), die am 30. Juni 2004 in Riyadh unterzeichnet wurde. In den Vereinigten Staaten wird die Hafenstaatkontrolle von der Küstenwache der Vereinigten Staaten durchgeführt, die aktiv als Beobachter in mehreren regionalen Vereinbarungen mitarbeitet, obwohl sie sie nicht unterzeichnet hat⁶.

74. Für regionale Vorkehrungen sind Hafenstaatkontrollausschüsse (PSCC), die sich aus Vertretern der teilnehmenden Seeschifffahrtsbehörden zusammensetzen, maßgeblich. In der Pariser Vereinbarung ist auch die Europäische Kommission vertreten. Vertreter der IMO und der IAO (soweit das Übereinkommen Nr. 147 ein relevantes Instrument ist) nehmen als Beobachter oder Vertreter an den Tagungen des Hafenstaatkontrollausschusses teil, desgleichen Vertreter der kooperierenden Seeschifffahrtsbehörden und anderer regionaler Vereinbarungen über die Hafenstaatkontrolle.

⁶ Internationale Seeschifffahrtsorganisation: *Progress Report on Regional Port State Control Agreements*, FSI 13/6, 13. Febr. 2005, Unterausschuß für Normdurchführung durch Flaggenstaaten, 13. Tagung, London, 7.-11. März 2005.

75. Alle diese regionalen Vereinbarungen haben das IAO-Übereinkommen Nr. 147 in ihre „Liste einschlägiger Instrumente“ aufgenommen, mit Ausnahme des Acuerdo de Vina del Mar. Die Pariser Vereinbarung ist jedoch die einzige Vereinbarung, deren angeschlossene Seeschiffahrtsbehörden ausnahmslos Ländern angehören, die auch das Übereinkommen Nr. 147 ratifiziert haben. In anderen Regionen sind Hafenstaatkontroll-Überprüfungen der Arbeitsbedingungen an Bord von Schiffen durch die Nichtratifizierung des Übereinkommens Nr. 147 behindert worden.

76. Im Rahmen der Pariser Vereinbarung gibt es eine seit langem bestehende Praxis, die nach der Annahme einer EntschlieÙung über die Förderung des Grundsatzes der Hafenstaatkontrolle durch die 26. Tagung des Paritätischen Seeschiffahrtsausschusses begründet wurde, in der der Verwaltungsrat aufgefordert wurde, den Generaldirektor zu bitten, „die erforderlichen Schritte zu unternehmen, um dafür zu sorgen, daß die Seeleute- und Reederverbände auf Tagungen der Mitgliedstaaten der Vereinbarung über die Hafenstaatkontrolle unmittelbar als Berater des IAA-Teilnehmers vertreten sind“⁷. Zu der Zeit war die Pariser Vereinbarung die einzige regionale Hafenstaatkontrollvereinbarung. Die EntschlieÙung hatte zur Folge, daß der IAA-Beobachter auf den Tagungen des Hafenstaatkontrollausschusses der Pariser Vereinbarung im allgemeinen von ISF- und ITF-Beratern begleitet wurde, wodurch das Konzept des sozialen Dialogs in den sehr wichtigen Bereich der regionalen Hafenstaatkontrolle eingeführt wurde. Das Amt hat auch an Veranstaltungen anderer Hafenstaatkontrollorganisationen und an Tagungen und Ausbildungslehrgängen über die Überprüfung der Arbeitsbedingungen an Bord von Schiffen teilgenommen. In einigen Regionen ist eine solche Teilnahme wegen personeller und finanzieller Engpässe jedoch begrenzt gewesen.

77. „Konzentrierte Überprüfungskampagnen“ (CICs) sind ein Mittel, mit dessen Hilfe die regionalen Hafenstaatkontrollvereinbarungen bestimmten Inspektionsbereichen besondere Aufmerksamkeit schenken können. So werden im Rahmen der Pariser Vereinbarung solche Kampagnen, die rund drei Monate dauern, regelmäßig durchgeführt. In den Jahren 1997 und 2004 führte die Pariser Vereinbarung zwei Kampagnen über die Lebens- und Arbeitsbedingungen der Seeleute durch. Das Amt war bei der Erstellung von Anleitungen für solche Überprüfungen behilflich, darunter Anleitungen zur Überprüfung von Schiffen auf Einhaltung des Protokolls von 1996 zum Übereinkommen (Nr. 147) über die Handelsschiffahrt (Mindestnormen), 1976, – insbesondere in bezug auf die Frage der Arbeits- und Ruhezeiten der Seeleute, eingedenk der Tatsache, daß die Verfahrensrichtlinien der IAO noch nicht aktualisiert worden sind, um der Annahme des Protokolls oder des Übereinkommens (Nr. 180) über die Arbeitszeit der Seeleute und die Besatzungsstärke der Schiffe, 1996, oder des Übereinkommens (Nr. 178) über die Arbeitsaufsicht (Seeleute), 1996, Rechnung zu tragen. Abgesehen von ihrem unmittelbaren Nutzen, der darin besteht, daß die Aufmerksamkeit auf die Frage der Verhältnisse der Seeleute an Bord gelenkt wird, können diese Kampagnen, die innerhalb der Organisation der Pariser Vereinbarung analysiert worden sind, wertvolle „Lektionen“ für künftige Überprüfungen und damit zusammenhängende Anleitungen liefern.

78. Die Pariser Vereinbarung hat auch mit der Organisation zusammengearbeitet und während der Entwicklung des vorgeschlagenen konsolidierten Seearbeitsübereinkommens Rat erteilt. Es wird erwartet, daß sich diese Zusammenarbeit auf die weiter unten in diesem Bericht erörterten Folgetätigkeiten, die Ausarbeitung revidierter Leitlinien für die Überprüfung von Schiffen und die Ausbildung von Inspektoren ausweiten wird.

⁷ IAA: Verwaltungsratsdok. GB.252/3/2.

79. Auch die Tokioter Vereinbarung hat seit 1994 ein leistungsfähiges Hafenstaatkontroll-Regime im asiatisch-pazifischen Raum durch die Zusammenarbeit zwischen ihren 18 Mitgliedern bei der Harmonisierung ihrer Tätigkeiten zur Überprüfung von unternormigen Fahrzeugen eingerichtet. Die IAO ist vom Vorbereitungsstadium an als Beobachter an der Tokioter Vereinbarung beteiligt gewesen, und sie hat die Staaten ermutigt, das Übereinkommen zu ratifizieren und durchzuführen. Trotzdem haben bis zum 1. Juli 2005 nur vier Länder⁸ die an der Vereinbarung beteiligt sind, das Übereinkommen Nr. 147 ratifiziert. Die Tokioter Vereinbarung erstreckt sich auf ein großes Gebiet mit zunehmender wirtschaftlicher Bedeutung und einem hohen Seeverkehrsaufkommen.

80. Viele der Seeschifffahrtsbehörden, die Partei der Tokioter Vereinbarung sind, stammen aus Entwicklungswirtschaften. Das Amt sollte enger mit der Tokioter Vereinbarung zusammenarbeiten, um die Ratifikationsbilanz der Seearbeitsnormen in der asiatisch-pazifischen Region zu verbessern.

81. Mehrere der regionalen Vereinbarungen haben auch regionale Ausbildungsprogramme für Schiffsinspektoren veranstaltet. Das Amt hat diese Anstrengungen unterstützt, indem es Ausbildungsmaterialien und Lehrkräfte bereitgestellt hat, soweit die Mittel dies zuließen.

82. Der sich wandelnde Charakter der internationalen Schifffahrt mit einer stärkeren Fokussierung auf Sicherheit, Verhütung von Verschmutzung, Arbeits- und Lebensbedingungen und Menschenrechtsfragen hat dazu geführt, daß der Notwendigkeit eines stärkeren und besser koordinierten Systems der Hafenstaatkontrolle mehr Aufmerksamkeit geschenkt wird.

Europäische Union

83. Das Amt hat in den letzten Jahren enger mit der Europäischen Union zusammengearbeitet. Die Europäische Kommission, die gemäß ihren Verwaltungsvorkehrungen Zuständigkeiten in einigen Bereichen hat, die in Seearbeitsübereinkommen behandelt werden, hat an etlichen Seeschifffahrtstagungen der IAO als Beobachter teilgenommen. Neben der Annahme und Förderung von bestehenden Seearbeitsübereinkommen in der Form von Richtlinien des Europäischen Rats und Europäischen Parlaments⁹ hat sich die Europäische Union über die verschiedenen Präsidenten ihres Ministerrats und zusammen mit einzelnen Mitgliedstaaten der Europäischen Union aktiv an der Ausarbeitung des vorgeschlagenen konsolidierten Seearbeitsübereinkommens beteiligt. Obgleich die Europäische Union kein Mitglied der IAO ist, hat sie durch die turnusmäßige Präsidentschaft die Entwicklung abgestimmter Auffassungen der IAO-Mitglieder, die auch der Europäischen Union angehören, erleichtert, um spezifische Probleme anzugehen, auf die Mitglieder infolge der Verteilung der Gesetzgebungszuständigkeiten im Rahmen ihrer regionalen Vorkehrungen stoßen würden. Das Amt hat der Europäischen Kommission Informationen zur Verfügung gestellt, um Zusammenarbeit und Koordinierung sicherzustellen¹⁰. Im August 2005 erklärte sich die Kommission bereit, dringend benötigte

⁸ China, einschließlich der Sonderverwaltungsregion Hongkong, Japan, Kanada und die Russische Föderation.

⁹ Beispielsweise die Richtlinie 1999/63/EC des Rates vom 21. Juni 1999 zu der vom Verband der Reeder in der Europäischen Gemeinschaft (ECSA) und dem Verband der Verkehrsgewerkschaften in der Europäischen Union (FST) getroffenen Vereinbarung über die Regelung der Arbeitszeit von Seeleuten.

¹⁰ Gemeinsame Schlußfolgerungen der 3. Tagung auf hoher Ebene zwischen den Dienststellen der Europäischen Kommission und dem Internationalen Arbeitsamt, Genf, 13. Okt. 2004, siehe Punkt F (zugänglich online unter http://sed-trade-forum.itcilo.org/eng/Papers/eu/4_Joint_CCL_EC_ILO_07.12.04_final.doc).

finanzielle Unterstützung bereitzustellen, um der IAO bei der Veranstaltung dieser Seeschiffahrtstagung der Internationalen Arbeitskonferenz im Jahr 2006 behilflich zu sein.

3.3.4. Zusammenarbeit mit internationalen nichtstaatlichen Organisationen

84. Das Amt arbeitet mit einer erheblichen Zahl von internationalen nichtstaatlichen Organisationen im Seeschiffahrtssektor zusammen. Einige von ihnen, wie die Internationale Transportarbeiter-Föderation (ITF), der Internationale Reederverband (ISF), die Internationale Vereinigung der Klassifizierungsgesellschaften (IACS), die Internationale christliche Seemannsvereinigung (ICMA), der Internationale Bund der Verbände der Schiffskapitäne (IFSMA) und die International Group of P& I Clubs, werden vom Verwaltungsrat regelmäßig eingeladen, auf Seeschiffahrtstagungen als Beobachter vertreten zu sein. Von diesen Verbänden sind die ITF und der ISF aufgrund ihrer starken Vertretung im Paritätischen Seeschiffahrtsausschuß für das Seeschiffahrtsprogramm von besonderer Bedeutung.

3.3.4.1. Internationaler sozialer Dialog und Zusammenarbeit mit internationalen Reeder- und Seeleuterverbänden

85. Das Amt fördert den internationalen sozialen Dialog und arbeitet aktiv mit internationalen Arbeitgeber- und Arbeitnehmerverbänden im Seeschiffahrtssektor zusammen. Auf ein Beispiel für Initiativen des Amtes, wie die Sicherstellung der Teilnahme dieser Organisationen an den Tagungen der Pariser Vereinbarung, wurde bereits hingewiesen. Die neunziger Jahre sahen die Entwicklung globaler Kollektivverhandlungen im Schiffahrtssektor. In den ersten Jahren dieses Jahrzehnts gründeten die Reeder das International Maritime Employers' Committee (IMEC) (Internationaler Ausschuß der maritimen Arbeitgeber) zwecks Aushandlung einer globalen Heuervereinbarung mit der ITF für Seeleute, die an Bord von „Schiffen unter Gefälligkeitsflaggen“ arbeiten. Die erste Vereinbarung dieser Art wurde im Jahr 2001 ausgehandelt. Darauf folgte die Bildung der Paritätischen Verhandlungsgruppe, die ihrerseits über das Internationale Verhandlungsforum mit dem Fair Practices-Ausschuß der ITF verhandelt. Diese Verhandlungen berücksichtigen Normen und Leitlinien, die in Übereinkommen und Empfehlungen der IAO enthalten sind.

Internationaler Reederverband (ISF) ¹¹

86. Der 1909 gegründete ISF ist der internationale Arbeitgeberverband der Reeder, der sich mit Arbeits- und Ausbildungsfragen befaßt. Seine Mitgliederschaft umfaßt nationale Reederverbände, die alle Sektoren und Fahrtgebiete aus 34 führenden Seeschiffahrtsländern vertreten, und schließt auch assoziierte Mitglieder aus dem gesamten Bereich der Seeschiffahrt ein. Der ISF bietet den Mitgliedern Rat und Orientierungshilfe entweder unmittelbar oder über seine umfassenden globalen Kontakte, indem er sie in allen einschlägigen Foren vertritt, in denen Fragen geregelt werden. Der ISF vertritt globale Interessen unparteiisch, indem er unterschiedliche Auffassungen anerkennt und berücksichtigt und gleichzeitig in maßvoller, professioneller und konsequenter Art und Weise Einfluß ohne Rücksicht auf nationale oder regionale Interessen ausübt.

87. Das Hauptentscheidungsorgan des ISF ist sein Rat, der zweimal jährlich zusammentritt und sich aus je einem Vertreter seiner angeschlossenen Mitglieder zusammensetzt. Der ISF hat zwei Hauptausschüsse, deren Aufgabe darin besteht, die durchgeführ-

¹¹ Die Informationen über den Internationalen Reederverband sind zum Teil der Website <http://www.marisec.org/>, die am 8. Juli 2005 besucht wurde, entnommen worden.

ten Arbeiten zu priorisieren, einen für Arbeitsangelegenheiten und einen für Besatzungs- und Ausbildungsfragen. Zur Behandlung spezifischer Themen können weitere Untergruppen eingerichtet werden.

88. Der ISF besitzt beratenden Status bei der IAO, wo er auf Tagungen über schiffahrtsbezogene Fragen die Haltung der Reeder koordiniert. Er arbeitet mit der Internationalen Arbeitgeber-Organisation (IOE) zusammen, um sicherzustellen, daß die politischen Entscheidungen im Einklang mit der breiteren Arbeitgebergruppe getroffen werden. Innerhalb der IAO koordiniert der ISF die gesamte Reedergruppe, einschließlich der Vertreter nationaler Reederverbände, die dem ISF nicht angehören.

89. Der ISF war der Hauptorganisator der Reedergruppe im Paritätischen Seeschifffahrtsausschuß und auf allen Tagungen zur Entwicklung des vorgeschlagenen Übereinkommens. In der IMO übt er zusammen mit seiner Schwesterorganisation, der Internationalen Schifffahrtskammer, eine ähnliche Funktion aus.

90. In den letzten Jahren war der ISF aktiv bei der Förderung des Konzepts des vorgeschlagenen Übereinkommens und des Ausweises für Seeleute gemäß dem Übereinkommen Nr. 185 sowie in Diskussionen über die faire Behandlung von Seeleuten und viele andere Fragen.

Internationale Transportarbeiter-Föderation (ITF)¹²

91. Die ITF wurde 1896 als Internationale Föderation der Schiffs-, Hafen- und Flußarbeiter gegründet. Im Jahr 1898 weitete sie ihre Mitgliederschaft auf Transportarbeiter in Nichtseeschifffahrtsindustrien aus. Die Ursprünge der Organisation gehen zurück auf verschiedene besondere Konferenzen und Bünde europäischer Seeleute und Eisenbahner Anfang der 1890er Jahre und auf die internationale Zusammenarbeit europäischer Transportgewerkschafter während der Hafenstreiks in Rotterdam und Hamburg in den Jahren 1896-7. Nach den durch den Ersten Weltkrieg verursachten Unterbrechungen wurde die Föderation 1919 als die Internationale Transportarbeiter-Föderation neu gegründet.

92. Der ITF gehören 624 Gewerkschaften an, die 4.400.000 Transportarbeiter in 142 Ländern vertreten. Sie ist eine von mehreren globalen Gewerkschaftsbünden, die dem Internationalen Bund Freier Gewerkschaften (IBFG) angeschlossen sind. Die Seeleutesektion der ITF bietet internationale Koordinierung und Unterstützung für die angeschlossenen Gewerkschaften und für einzelne Seeleute. Dies geschieht durch ihre Zusammenarbeit mit der IAO, der IMO und der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD) und anderen internationalen Organisationen; durch die Unterstützung von Seeleuten; durch die Unterhaltung eines Netzwerks von mehr als 100 ITF-Inspektoren weltweit; durch ITF-Vereinbarungen für Schiffe unter Gefälligkeitsflaggen, in denen Mindestbeschäftigungsbedingungen für die Besatzungen festgelegt werden, einschließlich der Heuern; durch Politikgestaltung über Ausschüsse, in denen angeschlossene Gewerkschaften vertreten sind; und durch die Bereitstellung und Verbreitung von Informationen¹³. Die Billigflaggen-Kampagne der ITF wird durch das ITF-Sekretariat (London) koordiniert. Der Fair Practices-Ausschuß (dem ITF-Bedienstete und nationale Gewerkschaftsfunktionäre angehören) legt die Politik der Billigflaggen-Kampagne fest.

¹² Die Informationen sind der Website <http://www.warwick.ac.uk/services/library/mrc/ead/159.htm>, die am 8. Juli 2005 besucht wurde, entnommen worden.

¹³ Die Informationen sind der Website <http://www.itfglobal.org/seafarers/about.cfm>, die am 8. Juli 2005 besucht wurde, entnommen worden.

93. Die ITF organisiert in Zusammenarbeit mit dem IGFB die Haltung der Seeleute auf den Seeschiffahrtstagungen der IAO, im Paritätischen Seeschiffahrtsausschuß und auf allen Tagungen, die zur Ausarbeitung des vorgeschlagenen Übereinkommens abgehalten worden sind.

3.3.4.2. Zusammenarbeit mit anderen in Betracht kommenden internationalen nichtstaatlichen Organisationen im Seeschiffahrtssektor

94. Neben der ITF und dem ISF arbeitet die IAO mit einem breiten Spektrum internationaler nichtstaatlicher Organisationen zusammen, von denen viele Beobachterstatus haben, so daß sie an den Tagungen für diesen Sektor teilnehmen können.

Internationaler Ausschuß für das Wohl der Seeleute (ICSW) ¹⁴

95. Der ICSW ist eine freiwillige Organisation, die zu dem Zweck gegründet worden ist, entsprechende Interessen im Bereich des Wohls der Seeleute zusammenzuführen und somit ein Forum für den Informationsaustausch wie auch für die Koordinierung von Projekten zur Betreuung von Seeleuten zu bieten. Er hat 24 Mitglieder. Hauptziel des ICSW ist die Förderung der Ratifizierung sowie der praktischen Durchführung der einschlägigen IAO- und sonstiger Instrumente der Vereinten Nationen, insbesondere derjenigen, die das Wohl der Seeleute betreffen. Der ICSW hat von Anfang an einen Beobachtersitz für die IAO in seinem Präsidium reserviert. Infolgedessen hat die IAO regelmäßig und aktiv an verschiedenen Tagungen und Generalversammlungen des ICSW teilgenommen. Regionalseminare wurden für den Indischen Ozean und die Region Südostafrika im Jahr 2000 in Mauritius abgehalten; für die westafrikanische Region im Jahr 2002 in Accra, Ghana; für die Region Nord- und Mittelamerika im Jahr 2003 in Vera Cruz, Mexiko; und für die südasiatische Region im letzten Quartal des Jahres 2005.

96. Der ICSW führt seine Wohlfahrtstätigkeiten über eine Reihe von Projekten und Programmen durch, die spezifische Ziele haben. Eine Gruppe von Projekten beispielsweise setzt sich aus Regionalprogrammen zusammen, die die Sensibilisierung nationaler und kommunaler Behörden für Seeleutefragen durch Förderung der Ratifizierung und Umsetzung des Übereinkommens (Nr. 163) über die soziale Betreuung der Seeleute, 1987, fördern sollen. Er fördert auch aktiv den Bau oder die Renovierung von Seeleutezentren in Häfen oder ähnliche Tätigkeiten.

97. Parallel zu seinen regionalen Tätigkeiten führt der ICSW auch eine Reihe von zielspezifischen Projekten durch, darunter das Gesundheitsinformationsprogramm für Seeleute; Sport der Sieben Meere; und IT Service Pack und Voice-over-Internet-Protocols (VoIP) (Zugang zu Telefon- und Email-Kommunikation).

Internationale christliche Seemannsvereinigung(ICMA) ¹⁵

98. Die ICMA umfaßt 27 christliche gemeinnützige Organisationen, die in der Sozialarbeit für Seeleute tätig sind, darunter jene, die auf Handels-, Fang- und Passagierschiffen arbeiten. Sie wurde 1969 gegründet, um die ökumenische Zusammenarbeit und gegenseitige Unterstützung zwischen diesen verschiedenen Organisationen auf der lokalen Hafenebene sowie auf nationaler und internationaler Ebene zu ermutigen. Zur Zeit repräsentieren die ICMA-Mitglieder 526 Seeleutezentren und 927 Geistliche in 126 Ländern.

¹⁴ <http://www.seafarerswelfare.org>, besucht am 1. Juli 2005.

¹⁵ <http://www.icma.as/>, besucht am 1 Juli 2005.

99. Die ICMA hat als Beobachter an verschiedenen Tagungen und Konferenzen zur Entwicklung des Übereinkommens Nr. 185 und des vorgeschlagenen Übereinkommens teilgenommen. Sie hat auch mit dem ICSW zur Förderung der IAO-Normen für Seeleute, insbesondere des Übereinkommens Nr. 163, zusammengearbeitet.

Die Internationale Gesellschaft für maritime Medizin (IMHA) ¹⁶

100. Die IMHA wurde 1997 während des Vierten internationalen Symposiums über maritime Gesundheit in Oslo gegründet. In Belgien als gemeinnützige Organisation eingetragen, hat sich die IMHA „der Förderung des wissenschaftlichen Fortschritts, der Verbesserung der Gesundheit der maritimen Arbeitnehmer weltweit (Seeleute, Fischer, Arbeitnehmer auf Offshore-Anlagen der Ölindustrie, Taucher usw.) und der Schaffung eines Forums verschrieben, in dem Gedanken, Erfahrungen, Anstrengungen, Forschungen und Fragen über die maritime Gesundheit zum Nutzen der internationalen maritimen Gemeinschaft ausgetauscht werden können“. Die IMHA arbeitet eng mit der WHO, der IMO und der IAO zusammen und will eine Referenz- und Konsultationsstelle für Regierungen, Reeder, Gewerkschaften und andere Organisationen in Fragen der maritimen Gesundheit sein. Die IMHA ist vom Amt zu Fragen im Zusammenhang mit der Gesundheit der Seeleute konsultiert worden. Sie leistete bald nach ihrer Gründung einen Beitrag zur Annahme der Richtlinien für die Durchführung von Tauglichkeitsuntersuchungen für Seeleute vor Aufnahme der Beschäftigung auf See und in regelmäßigen Zeitabständen durch die IAO. Zur Zeit arbeitet sie an dem Entwurf der 3. Auflage des Internationalen ärztlichen Leitfadens für Schiffe, der von der WHO im Jahr 2006 veröffentlicht werden soll. Sie arbeitet auch mit dem ICSW und der ITF bei der Verwirklichung von Gesundheitsprojekten in der Seeschifffahrt zusammen.

Internationale Vereinigung der Klassifikationsgesellschaften (IACS)

101. Klassifikationsgesellschaften sind private Organisationen, die den Bau und die Instandhaltung von Schiffen in bezug auf ihre Seetauglichkeit überwachen und die Schiffe nach den Regeln der Gesellschaft für jeden besonderen Schiffstyp in „Klassen“ einstufen. Klassifikationsgesellschaften können ermächtigt werden, Schiffe zu überprüfen und die einschlägigen Sicherheitszeugnisse im Auftrag der Staaten, in denen die Schiffe eingetragen sind, auszustellen. Das vorgeschlagene Übereinkommen sieht u.a. vor, daß ein ratifizierender Staat gegebenenfalls öffentliche Einrichtungen oder andere Organisationen, die er als befähigt und unabhängig anerkennt, zur Durchführung von Überprüfungen oder zur Ausstellung von Zeugnissen oder zu beidem ermächtigen kann. Es ist vorgesehen, daß die Klassifikationsgesellschaften die Organisationen sein können, die zur Durchführung dieser Arbeit ermächtigt werden. Um eine einheitliche Durchführung des Übereinkommens zu gewährleisten, ist es daher wichtig, daß die Klassifikationsgesellschaften, insbesondere ihre Schiffsbesichtiger, ihr Fachwissen in bezug auf seine Bestimmungen erweitern.

102. Die IACS wurde 1968 gegründet. Ihr gehörten am 1. Juli 2005 das American Bureau of Shipping (ABS), Bureau Veritas (BV), die China Classification Society (CCS), Det Norske Veritas (DNV), der Germanische Lloyd (GL), das Korean Register of Shipping (KR), Lloyd's Register of Shipping (LR), Nippon Kaiji Kyokai (NK), Registro Italiano Navale (RINA) und das Russische maritime Schifffahrtsregister (RS) sowie, als assoziiertes Mitglied, das Indian Register of Shipping (IRS) an ¹⁷. Die Vereinigung hat die letzten Tagungen zur Ausarbeitung des konsolidierten Seeschifffahrtsübereinkom-

¹⁶ <http://www.imha.net>, besucht am 1. Juli 2005.

¹⁷ <http://www.iacs.org.uk/index1.htm>, besucht am 29. Sept. 2005.

mens genau verfolgt und als Beobachter daran teilgenommen. Es wird erwartet, daß die IACS bei der Ausarbeitung von Überprüfungsleitlinien für das neue Übereinkommen konsultiert wird und, vorbehaltlich der Zustimmung des Verwaltungsrats des IAA, eingeladen werden kann, als Beobachter an jeder zum Zweck der Entwicklung solcher Leitlinien einberufenen Sachverständigentagung teilzunehmen.

Sonstige Organisationen

103. Die IAO hat auch mit anderen Organisationen, wie dem Internationalen Bund der Vereinigungen der Schiffskapitäne und der International Group of P& I Clubs, in einschlägigen spezifischen Fragen zusammengearbeitet.

3.3.5. Verbindungen zu Bildungsinstitutionen

104. Neben der Teilnahme an Tagungen mit anderen Organisationen und ausgreifenden Tätigkeiten im Zusammenhang mit der technischen Zusammenarbeit führt das Amt auch regelmäßig Tätigkeiten zur Förderung eines größeren Bewußtseins für die Arbeit der IAO und des Kapazitätsaufbaus in diesem Sektor durch Vorträge bei maritimen Bildungs- und Ausbildungsinstitutionen durch. So halten Bedienstete des IAA regelmäßig Vorträge an der World Maritime University in Malmö, Schweden, und im International Maritime Law Institute in Malta.

105. Wissenschaftler aus verschiedenen Forschungs- und Lehranstalten arbeiten mit der IAO zusammen. Die Zusammenarbeit mit dem Seafarers' International Research Centre in Cardiff führte kürzlich zu zwei Veröffentlichungen, *The Global seafarer, Living and working conditions in a globalized industry* und *Women seafarers – Global employment policies and practices*. Neben den unter der Schirmherrschaft der IAO veröffentlichten Untersuchungen und Studien steuern diese Seeschiffahrtsexperten häufig Beiträge zu einschlägigen Seeschiffahrtsveröffentlichungen bei, in denen sie über Tätigkeiten der IAO und Entwicklungen im Seeschiffahrtssektor informieren¹⁸.

¹⁸ Zum Beispiel *Lloyd's List*; *WMU Journal of Maritime Affairs* (World Maritime University); und *Keesings Journal of Documents and Identity*.

4. Tätigkeiten der Organisation im Zusammenhang mit aktuellen Fragen und Anliegen im Seeschifffahrtssektor

106. Viele der in Abschnitt 2 erörterten Kooperationstätigkeiten und ausgreifenden Tätigkeiten beziehen sich auf Fragen, die zwar für die Agenda für menschenwürdige Arbeit relevant und für die Seeschifffahrtsindustrie wichtig sind, die aber in bestehenden Seearbeitsnormen nicht unbedingt behandelt werden. Dieser Abschnitt gibt einen Überblick über Initiativen, die von der IAO, oft in Zusammenarbeit mit anderen Organisationen, unternommen werden, um einige Fragen anzugehen, die für die Seeschifffahrt zur Zeit von Belang sind.

107. Diese Fragen und Tätigkeiten werden unten zwar einzeln behandelt, sie sind aber oft miteinander verbunden. Bei allen, oder fast allen, von ihnen geht es darum sicherzustellen, daß die Flaggenstaaten Kontrolle über die Verhältnisse auf Schiffen ausüben, die unter ihrer Flagge fahren.

4.1. Ansprüche bei Personenschaden, Tod und Zurücklassung von Seeleuten

108. Auf seiner 26. Tagung im Oktober 1991¹ nahm der Paritätische Seeschifffahrtsausschuß eine EntschlieÙung über den Schutz der Heuern und zurückgelassener Seeleute an. Die EntschlieÙung „anerkennt das Problem zurückgelassener Seeleute, die großen Härten ausgesetzt sein könnten“ und fordert den Verwaltungsrat des IAA dringend auf, den Generaldirektor zu bitten, er möge den Mitgliedstaaten empfehlen, Rechtsvorschriften und praktische Maßnahmen anzunehmen, um die Heuern und sonstigen Ansprüche von Seeleuten zu schützen, wenn der Reeder/Manager zahlungsunfähig wird, insbesondere in Fällen, in denen Seeleute in einem Hafen zurückgelassen wurden. Der Paritätische Seeschifffahrtsausschuß stellte fest, daß trotz der einschlägigen Bestimmungen des Übereinkommens (Nr. 23) über die Heimschaffung der Schiffsleute, 1926, des Übereinkommens (Nr. 166) über die Heimschaffung der Seeleute (Neufassung), 1987, und der Empfehlung (Nr. 174) betreffend die Heimschaffung der Seeleute, 1987, Seeleute immer noch ohne Anspruch auf bezahlte Heimschaffung zurückgelassen würden, nachdem Reeder ihre Schiffe aufgrund finanzieller Schwierigkeiten oder aus sonstigen Gründen aufgegeben hätten, und somit den ohnehin schon stark beanspruchten freiwilligen Organisationen und karitativen Verbänden zur Last fielen. Der Ausschuß anerkannte das Problem zurückgelassener Seeleute, die großen Härten ausgesetzt sein könnten, wenn Reeder zahlungsunfähig sind, und daß in solchen Fällen Flaggenstaaten oder Hafenstaaten infolge bürokratischer Verzögerungen oder wegen der Nichtratifizierung oder des Nichtinkrafttretens der betreffenden IAO-Übereinkommen möglicherweise nicht rechtzeitig Hilfe leisten.

¹ IAA: Verwaltungsratsdok. GB.252/3/2.

109. Auf seiner 77. Tagung im April 1998 beschloß der Rechtsausschuß der IMO, die Rechte von Seeleuten auf eine angemessene Entschädigung bei Verlust des Lebens, Personenschaden und Zurücklassung durch die Anwendung geeigneter internationaler Instrumente zu gewährleisten². In Anerkennung der sich ergänzenden Rollen der IMO und der IAO in diesen Fragen äußerte der Ausschuß seine Unterstützung für die Einrichtung einer Gemeinsamen IMO/IAA-Ad-hoc-Sachverständigen-Arbeitsgruppe zur Koordinierung der Beratungen zwischen beiden Organisationen. Nach ihrer Billigung durch den IMO-Rat und den Verwaltungsrat des IAA auf seiner 273. Tagung (November 1998) wurde die Gemeinsame IMO/IAA-Ad-hoc-Sachverständigen-Arbeitsgruppe für Fragen der Haftung und Entschädigung im Zusammenhang mit Ansprüchen bei Tod, Personenschaden und Zurücklassung von Seeleuten gemäß den einschlägigen Bestimmungen der Vereinbarung über die Zusammenarbeit zwischen den Organisationen eingesetzt. Auf der gleichen Tagung nominierte der IAA-Verwaltungsrat auch vier Reeder- und vier Seeleutevertreter für den Ausschuß. Der IMO-Rechtsausschuß billigte auf seiner 79. Tagung im April 1999 die Nominierung von acht IMO-Vertretern aus Frankreich, Ghana, Griechenland, der Republik Korea, den Philippinen, den Vereinigten Staaten, dem Vereinigten Königreich und Zypern. Man kam auch überein, daß die Teilnahme an der Gemeinsamen Arbeitsgruppe allen Mitgliedstaaten als Beobachter offenstehen würde³.

110. Das Mandat der Gemeinsamen Arbeitsgruppe lautete zunächst, daß sie das Ausmaß der möglichen Probleme in bezug auf Fragen der Haftung und Entschädigung im Zusammenhang mit Besatzungsansprüchen bei Tod, Personenschaden und Zurücklassung sowie die Angemessenheit und Wirksamkeit der bestehenden geltenden internationalen Instrumente abschätzen und evaluieren sollte. Ferner sollte sie geeignete Empfehlungen an den IMO-Rechtsausschuß und den Verwaltungsrat des IAA formulieren.

111. Die Gemeinsame Arbeitsgruppe hat seit ihrer Einsetzung regelmäßig getagt. Ihre letzte Tagung fand im September 2005 statt.

112. Auf ihrer ersten Tagung⁴ äußerte die Gemeinsame Arbeitsgruppe die Auffassung, es werde allgemein anerkannt, daß die Zurücklassung von Seeleuten ein ernstes Problem darstelle, das dringende Abhilfemaßnahmen erfordere. Sie war der Auffassung, daß das Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen aus dem Jahr 1982 (UNCLOS) den Flaggenstaaten eine allgemeine Verpflichtung auferlegt, eine wirksame Kontrolle über Schiffe unter ihrer Flagge auszuüben, einschließlich in Arbeits- und sozialen Fragen, und damit die Bedeutung des Faktors Mensch anerkennt. Sie erkannte ferner an, daß die Fragen, die sich aus der Zurücklassung ergeben, folgendes umfaßten: Heimschaffung, Unterstützung für Besatzungsmitglieder/Seeleute, während sie auf sich allein gestellt sind, Einwanderungsstatus und die Frage der Zahlung der ausstehenden Heuern. Nachdem die Gemeinsame Arbeitsgruppe die einschlägigen IAO- und IMO-Übereinkommen sowie sonstige internationale Instrumente ermittelt hatte, kam sie zu dem Ergebnis, daß eine erhebliche Anzahl von ihnen zwar bestimmte Aspekte des zur Diskussion stehenden Problems behandelten, daß keines dieser Instrumente das Problem jedoch angemessen und umfassend regelt. Hinsichtlich der Frage der Haftung und Entschädigung im Zusammenhang mit Ansprüchen bei Personenschaden und Tod kam die Gemeinsame Arbeitsgruppe zu dem Schluß, daß es ein Problem gebe, daß aber weitere Untersuchun-

² IAA: Verwaltungsratsdok. GB.273/STM/5.

³ IAA: Verwaltungsratsdok. GB.277/STM/4, Anhang, Abs. 1.2.

⁴ Ebd., Anh. 5, Abs. 1.

gen erforderlich seien, um alle Aspekte dieser Frage zu prüfen. Sie einigte sich auch auf eine Liste einschlägiger internationaler Instrumente und wies darauf hin, daß die bestehenden Instrumente die Fragen nicht angemessen behandelten.

113. Die Gemeinsame Arbeitsgruppe war der Auffassung, daß sie weitere Informationen von Mitgliedstaaten und in Frage kommenden Institutionen zu bestehenden Mechanismen benötige, und kam überein, daß sie erneut zusammentreten sollte, um das Material zu bewerten und um längerfristige Vorkehrungen zu prüfen, wie die Einrichtung eines internationalen Fonds oder ebenso wirksame innerstaatliche Maßnahmen.

114. Nach Billigung der Empfehlungen der Gemeinsamen Arbeitsgruppe und ihrer nächsten Tagung durch den Verwaltungsrat des IAA und den Rechtsausschuß der IMO analysierte die Gemeinsame Arbeitsgruppe auf ihrer zweiten Tagung⁵ die innerstaatliche Gesetzgebung und Praxis in bezug auf Zurücklassung und Personenschaden und Tod. Zu diesem Zweck erstellte das Amt einen Bericht⁶, in dem die Komplexität der zu regelnden Fragen und Probleme dargestellt wurde. Anhand dieser Analyse prüfte die Gemeinsame Arbeitsgruppe eine mögliche Antwort in zwei Schritten auf die anstehenden Fragen. Der erste Schritt oder kurzfristige Ansatz wäre die Entwicklung von einer oder mehreren IMO/IAO-Entschliefungen, denen Kodizes oder Leitlinien hinsichtlich der Stellung finanzieller Sicherheit in Fällen von Tod, Personenschaden und Zurücklassung beigefügt würden. Der zweite Schritt oder längerfristige Ansatz könnte die Ausarbeitung eines oder mehrerer verbindlicher Instrumente umfassen, die von beiden Organisationen angenommen werden müßten. Sie erarbeitete zwei Entschliefungsentwürfe zur weiteren Prüfung auf einer vorgeschlagenen dritten Tagung. Der erste Entschliefungsentwurf betraf Leitlinien zur Stellung finanzieller Sicherheit in Fällen der Zurücklassung von Seeleuten; der zweite betraf Leitlinien zu den Verantwortlichkeiten der Reeder in bezug auf vertragliche Ansprüche bei Personenschaden oder Tod von Seeleuten.

115. Die Gemeinsame Arbeitsgruppe forderte die Sekretariate der IAO und der IMO auf sicherzustellen, daß der Wortlaut der Entschliefungsentwürfe mit der Praxis der beiden Organisationen im Einklang steht, zu prüfen, ob die beiden Entschliefungsentwürfe zu einem einzigen Entschliefungsentwurf verschmolzen werden könnten, mit der Maßgabe, daß ein entsprechender Beschluß auf der nächsten Tagung gefaßt wird, und weitere Informationen von Staaten einzuholen, die auf den Fragebogen zu Gesetzgebung und Praxis noch nicht geantwortet hatten, und über finanzielle Sicherheit von vertraglichen Ansprüchen bei Personenschaden oder Tod von Arbeitnehmern in anderen Wirtschaftssektoren. Die Überlegungen der Gemeinsamen Arbeitsgruppe wurden vom Verwaltungsrat des IAA auf seiner 280. Tagung (März 2001) gebilligt, und der Paritätische Seeschifffahrtsausschuß schloß sich ihnen auf seiner 29. Tagung ebenfalls an.

116. Anhand der Entwürfe, die sie auf ihrer zweiten Tagung erarbeitet hatte, formulierte die Gemeinsame Arbeitsgruppe auf ihrer dritten Tagung abschließend zwei Entschliefungsentwürfe. Der eine betraf Leitlinien zur Stellung finanzieller Sicherheit in Fällen der Zurücklassung von Seeleuten, und der andere betraf Leitlinien zu den Verantwortlichkeiten der Reeder in bezug auf vertragliche Ansprüche bei Personenschaden oder Tod von Seeleuten. Bei der Annahme dieser beiden Entschliefungsentwürfe stellte die Gemeinsame Arbeitsgruppe fest, die Entschliefungen und Leitlinien erkannten an, daß etliche Staaten bereits über Rechtsvorschriften zur Umsetzung der Leitlinien verfügten. Die Leitlinien trügen daher der Tatsache Rechnung, daß auf innerstaatlicher Ebene recht-

⁵ IAA: Verwaltungsratsdok. GB.280/STM/5.

⁶ Ebd., Anhang, Bericht der Arbeitsgruppe, Abs. 5.1.

liche und administrative Beschlüsse bestehen könnten, die bei der Umsetzung der Leitlinien berücksichtigt werden müßten. Die Gemeinsame Arbeitsgruppe kam überein, daß jeder Staat festlegen sollte, wie er die Leitlinien umsetzen würde, und er sie möglicherweise ergänzen muß, um spezifische Fragen angemessen zu behandeln. Sie stimmte darin überein, daß die Leitlinien nicht erschöpfend seien und für die IMO und die IAO in diesem Bereich einen ersten Schritt darstellten. Ihr Zweck sei es, Staaten bei der Festlegung ihrer innerstaatlichen Anforderungen dabei behilflich zu sein, die wichtigsten Fragen zu bestimmen. Die Gemeinsame Arbeitsgruppe kam überein, daß die in den Leitlinien empfohlenen Maßnahmen von den Reedern umgesetzt werden sollten, um sicherzustellen, daß angemessene finanzielle Sicherheit geleistet werden könnte. Zu diesem Zweck umrissen die Leitlinien die Hauptmerkmale und den Deckungsumfang von Systemen der finanziellen Sicherheit zur Behandlung der Fragen. Die Entschließungsentwürfe⁷ wurden vom IAA-Verwaltungsrat auf seiner 282. Tagung (November 2001) und vom IMO-Rechtsausschuß auf seiner 83. Tagung (Oktober 2001) gebilligt und von der 22. Tagung der IMO-Versammlung (November 2001) angenommen.

117. Da die Gemeinsame Arbeitsgruppe anerkannt hatte, daß die Leitlinien im Licht der bei ihrer Anwendung gewonnenen praktischen Erfahrungen überarbeitet werden sollten, erörterte sie auf ihrer vierten Tagung⁸ die Durchführung der EntschlieÙungen, die Überwachung ihrer Durchführung und die Möglichkeiten für langfristige dauerhafte Lösungen der Probleme. Sie kam überein, daß der Mechanismus für die Überwachung der Durchführung der EntschlieÙungen und Leitlinien beibehalten werden sollte. Zu diesem Zweck erarbeitete die Gemeinsame Arbeitsgruppe zwei Fragebögen, die eine Beurteilung der Fortschritte bei der Durchführung gestatten würden. Die Gemeinsame Arbeitsgruppe beschloß ferner, daß eine gemeinsame Datenbank für Fälle der Zurücklassung von Seeleuten von der IAO und der IMO eingerichtet und unterhalten werden sollte. Man kam überein, daß die Datenbank hervorstechende Informationen über Fälle von Zurücklassung enthalten sollte, um eine Verfolgung des Problems auf umfassende und informative Weise zu erleichtern. Auf seiner 286. Tagung (März 2003) billigte der Verwaltungsrat die Empfehlungen der Gemeinsamen Arbeitsgruppe und die Abhaltung einer fünften Tagung der Gemeinsamen Arbeitsgruppe im Januar 2004.

118. Auf dieser fünften Tagung (Januar 2004) kam die Gemeinsame Arbeitsgruppe zu dem Schluß, daß hinsichtlich der Zurücklassung und der Frage der finanziellen Sicherheit in bezug auf die Entschädigung bei Tod und Personenschaden zwei unterschiedliche Situationen bestünden. Hinsichtlich der Entwicklung einer längerfristigen dauerhaften Lösung für die Probleme der finanziellen Sicherheit in bezug auf Entschädigung bei Tod und Personenschaden kam die Gemeinsame Arbeitsgruppe überein, die Zeit sei jetzt gekommen, daß der Verwaltungsrat des IAA und der Rechtsausschuß der IMO die Gruppe ermächtigten, die Entwicklung einer längerfristigen dauerhaften Lösung in Angriff zu nehmen. Hinsichtlich des Problems der Zurücklassung von Seeleuten gelangte die Gruppe anhand der bis zu diesem Zeitpunkt eingegangenen Informationen zu der Feststellung, daß die EntschlieÙung und die Leitlinien noch nicht voll umgesetzt worden seien. Sie kam ferner überein, daß diese erste Feststellung auf der nächsten Tagung möglicherweise revidiert werden könnte.

119. Auf der Grundlage eines Berichts über die eingegangenen Antworten auf den Fragebogen und in Anbetracht der Zahl der gemeldeten Fälle von Zurücklassung waren die Seeleutevertreter und einige Regierungsvertreter der Auffassung, daß der einzige

⁷ IAA: Verwaltungsratsdok. GB.282/STM/5.

⁸ IAA: Verwaltungsratsdok. GB.286/STM/3.

Weg nach vorn darin bestehen würde, die Abfassung eines verbindlichen Instruments zu empfehlen. Die Reedervertreter und einige Regierungsvertreter waren jedoch der Auffassung, daß es in Anbetracht der begrenzten verfügbaren Angaben und der Tatsache, daß die Entschließung und die Leitlinien noch nicht voll umgesetzt worden seien, verfrüht sei, in diesem Stadium einen solchen Beschluß zu fassen.

120. Die Gemeinsame Arbeitsgruppe kam überein, daß die Zeit gekommen sei, zu Entscheidungen über den dem IMO-Rechtsausschuß und dem IAA-Verwaltungsrat zu erteilenden Rat zu gelangen, ob eine längerfristige dauerhafte Lösung erforderlich wäre, um Fälle von Zurücklassung zu behandeln, und beschloß daher, auf ihrer nächsten Tagung endgültig über die dem IAA-Verwaltungsrat und dem IMO-Rechtsausschuß zu unterbreitende Empfehlung zu entscheiden. Sie empfahl daher, das revidierte Rundschreiben über die Meldung von Fällen von Zurücklassung und das revidierte Rundschreiben mit dem Fragebogen zur Überwachung der Durchführung der Leitlinien über die Stellung finanzieller Sicherheit im Fall der Zurücklassung von Seeleuten, die mit der IMO-Entschließung A.930(22) angenommen worden waren, erneut zu verschicken, so daß sie auf ihrer nächsten Tagung in der Lage wäre, die erste Feststellung hinsichtlich der Durchführung der Entschließung und der Leitlinien im Licht aller Antworten auf den Fragebogen und der zu diesem Zeitpunkt verfügbaren Angaben über Fälle von Zurücklassung zu überprüfen. Hinsichtlich des von der Gemeinsamen Arbeitsgruppe auf ihrer vierten Tagung gefaßten Beschlusses, daß eine Datenbank für gemeldete Fälle von Zurücklassung eingerichtet werden sollte, teilte das Amt der Gemeinsamen Arbeitsgruppe mit, daß es die Frage der Einrichtung einer Datenbank für Fälle von Zurücklassung geprüft, die einschlägigen Untersuchungen durchgeführt und im Benehmen mit dem IMO-Sekretariat beschlossen haben, die Datenbank im Amt einzurichten.

121. Der IAA-Verwaltungsrat, auf seiner 289. Tagung, und der IMO-Rechtsausschuß, auf seiner 88. Tagung, schlossen sich den Empfehlungen der Gemeinsamen Arbeitsgruppe an und billigten die Übermittlung der revidierten Rundschreiben. Der IAA-Verwaltungsrat bekräftigte ferner seine Unterstützung für die Datenbank für gemeldete Fälle von Zurücklassung⁹. Anschließend erkundete das Amt die Finanzierungsaspekte der Einrichtungskosten. Die International Ship Suppliers' Association erklärte sich bereit, die Einrichtung der Datenbank zu unterstützen, und seit August 2005 ist diese Datenbank technisch betriebsbereit, befindet sich aber bis zur Genehmigung des Entwurfs und der anzuwendenden Verfahren durch die Gemeinsame Arbeitsgruppe auf ihrer sechsten Tagung, 19. bis 21. September 2005, noch im Erprobungsstadium.

4.2. Faire Behandlung von Seeleuten – Kriminalisierung von Seeleuten

122. Mehrere Umweltkatastrophen, die auf das Auslaufen von Öl aus Schiffen zurückzuführen waren, und die darauf erfolgten Reaktionen der durch die Ölteppiche betroffenen Küstenstaaten haben gezeigt, daß es notwendig ist, eine faire Behandlung von Seeleuten bei einem Seeunfall sicherzustellen. In einigen Ländern sind Seeleute, insbesondere Kapitäne, inhaftiert worden, um so die Übernahme der Säuberungskosten und der Entschädigungen durch den jeweiligen Reeder und Versicherer sicherzustellen. Die in diesen Fällen getroffenen Maßnahmen sind in Schifffahrtskreisen häufig als unfair angesehen worden, die mit Nachdruck auf die Verwundbarkeit von Seeleuten in solchen Situationen hinwiesen, in Anbetracht der mangelnden Vertrautheit der Besatzungsmit-

⁹ IAA: Verwaltungsratsdok. GB.289/STM/8/2, Abs. 6.

gliedert mit den örtlichen Rechtsvorschriften, der Sprachbarrieren sowie praktischer Probleme im Zusammenhang mit Rechtsberatung oder der Stellung von finanziellen Garantien, deren Fehlen oft nach Auffassung der innerstaatlichen Behörden eine Inhaftierung nach den örtlichen Gesetzen rechtfertigt.

123. Auf seiner 29. Tagung im Januar 2001¹⁰ stellte der Paritätische Seeschifffahrtsausschuß fest, daß einige Verwaltungen bei Seeunfällen Seeleute, insbesondere Schiffskapitäne, unter Arrest gestellt hätten. Diese Maßnahmen seien unmittelbar nach einem Unfall und vor irgendwelchen Ermittlungen getroffen worden, als die betroffenen Seeleute in einem Zustand tiefer Bestürzung waren, und trotz der vom Kapitän und von den Seeleuten getroffenen Maßnahmen, um Leben zu retten und die Schäden in Grenzen zu halten. Der Ausschuß brachte seine Sorge hierüber zum Ausdruck und bat den Generaldirektor des IAA, diese Frage den Mitgliedstaaten zur Kenntnis zu bringen und den Generalsekretär der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation über die getroffenen Maßnahmen zu informieren. Der Verwaltungsrat des IAA stellte sich auf seiner 280. Tagung im März 2001 hinter diese Ersuchen.

124. In den folgenden Jahren kam es zu mindestens zwei weiteren großen Havarien, die zu Ölverschmutzung führten, und zwar vor der Küste Frankreichs und Spaniens (die *Prestige*, November 2002) und vor der Küste Pakistans (die *Tasman Spirit*, Juli 2003). In beiden Fällen wurden die Besatzungen und die Kapitäne mehrere Monate festgehalten.

125. Nach dem Unfall mit der *Prestige* beschloß die Europäische Union im März 2003, die Außerdienststellung von Einhüllentankern, die die schwersten Ölsorten in Häfen, Terminals und Liegebereichen der Gemeinschaft transportieren, beschleunigt zu betreiben (ab 2005). Dies war auch der Ansatzpunkt für Diskussionen innerhalb der Europäischen Union über die Annahme einer Richtlinie über die Meeresverschmutzung durch Schiffe und die Einführung von Sanktionen, einschließlich strafrechtlicher Sanktionen, für Verschmutzungsdelikte (7. März 2003), die das Problem der Verschmutzung in Gewässern von EU-Mitgliedstaaten angehen und u.a. Verfahren zur Ermittlung und strafrechtlichen Verfolgung der Verursacher vorsehen würde.

126. Unter Bezugnahme auf den Fall der *Tasman Spirit* formulierte die Hochrangige dreigliedrige Arbeitsgruppe der IAO für Seearbeitsnormen auf ihrer vierten Tagung, die im Januar 2004 in Nantes (Frankreich) stattfand, eine Erklärung, in der sie ihr Mitgefühl für die Opfer des Strandens des betreffenden Schiffes sowie ihre Überzeugung zum Ausdruck brachte, daß die Besatzungsmitglieder des Schiffes ebenfalls Opfer seien¹¹. Sie äußerte die Hoffnung, daß die innerstaatlichen Behörden die Besatzung freilassen und ihre Heimschaffung ermöglichen könnten. Sie bat den Generaldirektor des IAA, diese Frage bei der in dieser Angelegenheit beteiligten Regierung und die Frage des zunehmenden Problems der Kriminalisierung von Seeleuten nach einem Seeunfall beim Generalsekretär der IMO zur Sprache zu bringen, um eine geeignete Antwort zu fördern. Der Verwaltungsrat des IAA wurde auf seiner 289. Tagung im März 2004 von der Erklärung und von den diesbezüglichen Maßnahmen des Amtes in Kenntnis gesetzt. Einige Regierungen und regionale Organisationen äußerten ebenfalls unmittelbar ihre Besorgnis. Die Besatzung wurde nach diesen Aktionen heimgeschafft.

¹⁰ Programm für Tätigkeiten nach Sektoren, Schlußbericht, Paritätischer Seeschifffahrtsausschuß (29. Tagung), Genf, 22.-26. Jan. 2001, Anh. 14, EntschlieÙung über gegen Seeleute getroffene Maßnahmen bei einem Seeunfall.

¹¹ IAA: Hochrangige dreigliedrige Arbeitsgruppe für Seearbeitsnormen (vierte Tagung), Dok. TWGMLS/2004/19, Nantes, 19.-23. Jan. 2004, Anh. 7.

127. Die IAO und die IMO setzten eine Gemeinsame Arbeitsgruppe zur Behandlung dieser Angelegenheit ein. Auf seiner 290. Tagung (Juni 2004) billigte der Verwaltungsrat die Einsetzung einer Gemeinsamen IAA/IMO-Ad-hoc-Sachverständigen-Arbeitsgruppe für die faire Behandlung von Seeleuten bei einem Seeunfall (Gemeinsame Arbeitsgruppe), die sich aus acht von der IMO benannten Regierungssachverständigen und vier Reeder- und vier Seeleutesachverständigen zusammensetzt, die von der IAO nach Beratungen mit den Sekretariaten der jeweiligen Gruppe benannt werden sollten. Der IMO-Rechtsausschuß benannte acht Mitgliedstaaten (Ägypten, China, Griechenland, Nigeria, Panama, Philippinen, Türkei und Vereinigte Staaten) mit der Maßgabe, daß jede andere Regierung als Beobachter an der Tagung teilnehmen könnte.

128. Das Mandat der Gemeinsamen Arbeitsgruppe wurde auf der 291. Tagung des IAA-Verwaltungsrats (November 2004) und auf der 89. Tagung des Rechtsausschusses der IMO (25. bis 29. Oktober 2004) vorgelegt und gebilligt. Gemäß ihrem Mandat wurde die Gemeinsame Arbeitsgruppe mit der Erarbeitung geeigneter Empfehlungen zur Prüfung durch den IMO-Rechtsausschuß und den IAA-Verwaltungsrat beauftragt, einschließlich des Entwurfs von Leitlinien über die faire Behandlung von Seeleuten bei einem Seeunfall.

129. Auf ihrer ersten Tagung (17. bis 19. Januar 2005) begann die Gemeinsame Arbeitsgruppe mit der Ausarbeitung des Leitlinienentwurfs. Da sie der Auffassung war, daß es verfrüht sei, die Erstellung gültiger Leitlinien im Verlauf ihrer ersten Tagung ins Auge zu fassen, einigte sie sich auf ein zweistufiges Vorgehen, das der Gemeinsamen Arbeitsgruppe genügend Zeit für die Formulierung der Leitlinien lassen würde, während gleichzeitig das Problem auf kurze Sicht angegangen werden könnte. Als Sofortmaßnahme einigte sich die Gemeinsame Arbeitsgruppe auf die Annahme einer EntschlieÙung, die die Besorgnis der gesamten Seeschifffahrt in dieser Frage unterstreichen und Elemente enthalten würde, die von den Mitgliedstaaten berücksichtigt werden sollten. Um eine Grundlage für die Ausarbeitung eines Entwurfs von Leitlinien zu schaffen, konzentrierte sich die Gemeinsame Arbeitsgruppe insbesondere auf die Bestimmung der Verantwortlichkeiten aller in diesen Fällen beteiligten Parteien.

130. Der entsprechende EntschlieÙungsentwurf forderte alle Staaten nachdrücklich auf, die grundlegenden Menschenrechte von Seeleuten, die an Seeunfällen beteiligt sind, zu achten; Seeunfälle zügig zu untersuchen, um jegliche unfaire Behandlung von Seeleuten zu vermeiden; und Verfahren anzunehmen, die die unverzügliche Heimschaffung oder Wiedereinschiffung von Seeleuten nach Seeunfällen gestatten. Ferner wurden Mitgliedsregierungen und nichtstaatliche Organisationen mit Konsultativ- oder Beobachterstatus bei der IMO oder der IAO aufgefordert, Fälle von unfairen Behandlung von Seeleuten bei Seeunfällen aufzuzeichnen. Außerdem wurde darin die Veröffentlichung der Leitlinien unmittelbar nach ihrer Fertigstellung genehmigt, und die IAO und die IMO wurden gebeten, das Problem im Auge zu behalten und sein Ausmaß von Zeit zu Zeit zu bewerten. Die EntschlieÙung wurde vom Verwaltungsrat auf seiner 292. Tagung im März 2005¹² und von der IMO-Versammlung auf ihrer 24. Tagung (November 2005) angenommen.

131. Die zweite Tagung der Gemeinsamen Arbeitsgruppe ist für März 2006 vorgesehen.

¹² IAA: Verwaltungsratsdok. GB.292/STM/6/1, Anh. II.

4.3. Sicherheit auf See, einschließlich Piraterie, Raubüberfälle und sonstige Bedrohungen

132. Die Verfassung der IAO legt in ihrer Präambel fest, daß eines der grundlegenden Ziele der Organisation der „Schutz der Arbeitnehmer gegen allgemeine und Berufskrankheiten sowie gegen Arbeitsunfälle“ ist. In der Erklärung von Philadelphia der IAO aus dem Jahr 1944, die der Verfassung der IAO beigefügt ist, heißt es: „Alle Menschen, ungeachtet ihrer Rasse, ihres Glaubens und ihres Geschlechts, haben das Recht, materiellen Wohlstand und geistige Entwicklung in Freiheit und Würde, in wirtschaftlicher Sicherheit und unter gleich günstigen Bedingungen zu erstreben ...“. Sie anerkennt ausdrücklich das Recht des einzelnen auf Schutz bei der Ausübung seines Berufs.

133. Die Entwicklung des Ausweises für Seeleute als Teil des Beitrags der IAO zu einer verbesserten Sicherheit in der Seeschifffahrt ist bereits in Abschnitt 2.3 behandelt worden. Die IAO hat zusammen mit der IMO auch eine Sammlung praktischer Richtlinien über die Sicherheit in Häfen angenommen¹³.

134. Neben der Bedrohung durch den Terrorismus ist die Seeschifffahrt mit einer Zunahme der Zahl ungesetzlicher Handlungen konfrontiert, die das Leben von Seeleuten gefährden. Nach Angaben des International Maritime Bureau¹⁴ hat die Zahl tatsächlicher und versuchter Überfälle auf Schiffe durch Piraten und Räuber zwischen relativ niedrigen 90 im Jahr 1994 bis zu einem Höchstwert von 469 im Jahr 2000 geschwankt. Die Schiffe wurden von Piraten geentert (rund zwei Drittel der erfolgreichen Überfälle), während eine Minderheit von ihnen entweder entführt oder beschossen wurden. Unweigerlich ist es aber zu Gewalthandlungen gegen die Besatzungen mit Geiselnahme vieler Besatzungsmitglieder gekommen (sechs im Jahr 1993, 320 im Jahr 1995, 419 im Jahr 1997, 202 im Jahr 2000, 359 im Jahr 2003 und 148 im Jahr 2004). Im Jahr 2004 wurden angeblich erstmals 86 Seeleute gekidnappt, um ein Lösegeld zu erpressen. Eine erhebliche Anzahl von Seeleuten wurde verletzt (drei im Jahr 1995 bis zu fast 100 jährlich seit 2000); viele andere wurden getötet oder gelten als vermißt (98 im Jahr 2000, 92 im Jahr 2003 und 60 im Jahr 2004). Die gefährlichsten Gebiete in dieser Hinsicht sind Südost- und Südasiens sowie Westafrika und Teile Lateinamerikas.

135. Die IMO überprüft zur Zeit das Übereinkommen zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Seeschifffahrt, 1988 (SUA), das zum Teil einige Aspekte dieses Problems angehen kann. Überdies haben die IMO und die Generalversammlung der Vereinten Nationen Resolutionen angenommen, in denen Besorgnis über widerrechtliche Handlungen geäußert wird, die die Sicherheit von Schiffen und die Sicherheit ihrer Passagiere und Besatzungen gefährden¹⁵.

136. Piraterie und Raubüberfälle sowie Terrorismus auf See stellen durch bewußt zugefügte Gewalt eine Gefahr dar, die Verletzungen und den Tod zur Folge haben können und unweigerlich Streß auslösen, der in vielen Fällen zu Krankheiten führen kann. Piraterie, Raubüberfälle und Terrorismus auf See stellen eine unerträgliche Vorenthaltung der Freiheit und Würde ihrer Opfer dar und unterlaufen den Schutz für Leben und Gesundheit von Seeleuten.

¹³ IAA: *Security in ports: ILO/IMO code of practice* (Genf, 2004).

¹⁴ International Maritime Bureau: *Piracy and armed robbery against ships – 2004 annual report*, S. 4-14.

¹⁵ Siehe IMO-Res. A.584(14), MSC-Rundschreiben 443, 475 und 476 und SUA-Protokoll 1988.

137. Das Anhalten derartiger Gefährdungen des Lebens von Seeleuten und die damit verbundenen unsicheren Arbeitsbedingungen stellen ein ernstes Defizit an menschenwürdiger Arbeit dar, zusätzlich zu den vielen anderen Gefahren der Seefahrt.

138. Aus all diesen Gründen sollte die IAO im Rahmen ihrer Verfassung und zur Förderung ihrer Agenda für menschenwürdige Arbeit folgendes nachdrücklich unterstützen:

- auf internationaler Ebene getroffene Maßnahmen im Hinblick auf die Verhütung von Überfällen auf Schiffe und ihre Besatzungen durch Piraten und Räuber in internationalen wie Hoheitsgewässern; und
- die Schaffung eines geeigneten Rechtskorpus, der die nationalen und/oder internationalen Rechtsinstanzen in die Lage versetzt, wirksame Durchsetzungs- und Strafmaßnahmen zu ergreifen.

4.4. Politiken im Bereich der Chancengleichheit und Gleichbehandlung

139. Gleichheitsanliegen beschränken sich nicht nur auf die Frage der Gleichstellung von Frauen und Männern, sondern umfassen auch andere Situationen, in denen es zu Diskriminierung kommt. Kennzeichnend für den Seeschifffahrtssektor ist seit jeher der geringe Anteil von Frauen in den Seeberufen. Infolgedessen und insbesondere im Licht von Sorgen im Zusammenhang mit der Rekrutierung und Weiterbeschäftigung von Neuzugängen (siehe Abschnitt 4.5) sind die Frage der Rekrutierung von weiblichen Seeleuten und die damit zusammenhängenden Gleichstellungsfragen ein zentrales Anliegen.

4.4.1. Gleichstellung der Geschlechter und weibliche Seeleute ¹⁶

140. Das Mandat der IAO im Bereich der Geschlechtergleichstellung besteht in der Förderung der Gleichheit zwischen allen Frauen und Männern in der Arbeitswelt. Dieses Mandat wird durch internationale Arbeitsübereinkommen bekräftigt, die für die Gleichstellung der Geschlechter von besonderer Bedeutung sind ¹⁷.

141. Frauen stellen zur Zeit 1 bis 2 Prozent der 1,25 Millionen Seeleute der Welt ¹⁸. Vor dem Hintergrund des ernststen Mangels an qualifizierten Seeleuten könnte die Rekrutierung von Frauen die Antwort auf die Personalkrise in der Seeschifffahrtsindustrie sein. Obwohl mehr und mehr Frauen als Seeleute auf den Schiffen der Welt anzutreffen sind, sind sie nach wie vor Diskriminierung ausgesetzt. Die Förderung der Gleichstellung der Geschlechter im Schifffahrtssektor ist ein wichtiges Anliegen für die IAO. Nachstehend werden eine Reihe von Fragen umrissen, die sich auf die angestrebte Vermehrung der Beschäftigungsmöglichkeiten für Frauen im Seeschifffahrtssektor auswirken, und potentielle Bereiche für Politik und Tätigkeiten durch die Sozialpartner erwähnt.

¹⁶ Weitere Informationen finden sich in IAA: *Women seafarers – Global employment policies and practices* (Genf, 2003).

¹⁷ Insbesondere die vier Schlüsselübereinkommen über Gleichstellungsfragen: Übereinkommen (Nr. 111) über die Diskriminierung (Beschäftigung und Beruf), 1958, Übereinkommen (Nr. 100) über die Gleichheit des Entgelts, 1951, Übereinkommen (Nr. 156) über Arbeitnehmer mit Familienpflichten, 1981, und Übereinkommen (Nr. 183) über den Mutterschutz, 2000. Das Mandat beruht auch auf Entschlüssen der Internationalen Arbeitskonferenz von 1975, 1985, 1991 und der im Juni 2004 angenommenen Entschlüsselung über Geschlechtergleichstellung, Lohngleichheit und Mutterschutz.

¹⁸ IAA: *Women seafarers*, a.a.O., S. 9.

Anwerbung

142. Frauen sind unter den Seeleuten der Welt knapp und ungleich verteilt, wobei ein sehr viel höherer Prozentsatz von Frauen aus Industrieländern als aus Entwicklungsländern kommt und die meisten Frauen im Hotel- und Verpflegungspersonal der Passagierschiffe konzentriert sind im Gegensatz zu den Navigationsdiensten der Kreuzfahrt- und kommerziellen Sektoren. Um Chancengleichheit und Gleichbehandlung beim Zugang zur Beschäftigung zu verbessern, könnten die Unternehmen Chancengleichheitspolitiken einführen, die eine Diskriminierung von weiblichen Bewerbern verbieten, einschließlich Maßnahmen zur Beseitigung von systemischer Diskriminierung, die zum Ausschluß von allen Posten oder bestimmten Rängen führen kann. Für Zwecke der Rekrutierung auf der Grundlage der Qualifikationen, Erfahrungen und Verdienste sollten weibliche Bewerber nicht Beschäftigungsanforderungen und Bewerbungs- und Beurteilungsverfahren unterworfen werden, die sich von denen, die für männliche Bewerber gelten, erheblich unterscheiden. Dabei ist Gleichheit nicht unbedingt mit gleicher Behandlung gleichzusetzen, wenn die Regeln oder Gepflogenheiten, die angewendet werden, nur den Erfahrungen und Bedürfnissen einer einzigen Gruppe Rechnung tragen sollen.

143. Unternehmenspolitiken in bezug auf Chancengleichheit und Gleichbehandlung, insbesondere diejenigen, die auf die Beseitigung sexueller Belästigung abzielen, könnten durch Ausbildung vor Aufnahme der Tätigkeit an Bord oder Zusammenkünfte über die Sicherheit an Bord vermittelt werden. Dadurch würde weiblichen Seeleuten das Leben an Bord erleichtert, indem feindliches oder diskriminierendes Verhalten abgebaut wird.

144. Außerdem sollten von der Branche Anstrengungen unternommen werden, um die positiven Erfahrungen von Arbeitgebern zu verbreiten, die bei der Rekrutierung von weiblichen Seeleuten proaktiv gewesen sind, um das Vorherrschen von Geschlechterstereotypen innerhalb der Seeschifffahrt zu vermindern.

Ausbildung

145. Zur Gewährleistung der Chancengleichheit und Gleichbehandlung beim Zugang zur Ausbildung könnten die maritimen Bildungs- und Ausbildungsstätten Chancengleichheitspolitiken festlegen, die eigens auf die Rekrutierung von weiblichen Seeleuten und Ausbildern zugeschnitten sind. Deren aktivere Rolle würde zu einer Zunahme der Zahl weiblicher Auszubildender führen. Innerhalb der Institutionen sollten Frauen dazu ermutigt werden, an allen Programmen, einschließlich der hochtechnischen Programme, teilzunehmen. Geschlechterfragen, einschließlich Ausbildung zur Verhütung sexueller Belästigung, sollten in die Kerncurricula der Seefahrtsschulen aufgenommen werden. Frauen mit Berufserfahrung auf See könnten auch eingeladen werden, diese Erfahrungen mit den Kursteilnehmern zu teilen. Die Reedereien könnten Frauen mehr Offiziersanwärter- oder Lehrlingsausbildungsplätze zur Verfügung stellen.

Berufsaussichten

146. Nur 7 Prozent der weiblichen Seeleute sind Offiziere gegenüber 42 Prozent der männlichen Seeleute¹⁹. Chancengleichheit und Gleichbehandlung beim Zugang zu Beförderung, Organisation und Entscheidungsfindung sollten gewährleistet werden. Arbeitnehmerverbände könnten diese Fragen angehen, indem sie Politiken in bezug auf berufliche Möglichkeiten, Beförderungsaussichten und Diskriminierung zusammen mit Bildungsvorschlägen für neue und vorhandene Mitglieder entwickeln. Die Reedereien könnten mehr Arbeitsplätze für Frauen auf See anbieten.

¹⁹ Ebd., S. 15.

Entgelt

147. Die Reedereien sollten gleiche Bedingungen im Bereich der Entlohnung, der Sozialleistungen, der Sozialen Sicherheit und der Sozialdienste im Zusammenhang mit der Beschäftigung bieten. Seeleute- und Reederverbände sollten sich gegen die unterschiedliche Bezahlung von Männern und Frauen wenden.

Sexuelle Belästigung

148. Sexuelle Belästigung ist für viele weibliche Seeleute eine Realität²⁰. Neben der Ausarbeitung von Rechtsvorschriften gegen sexuelle Belästigung in Flaggenstaaten, die an Bord von Schiffen Anwendung finden, sollten die Reeder eine führende Rolle übernehmen und durch die Einführung von Maßnahmen gegen sexuelle Belästigung unterstreichen, daß bestimmte Verhaltensweisen inakzeptabel sind. Solche Maßnahmen sollten in der gesamten Schifffahrt im Einklang mit vorbildlichen Praktiken entwickelt werden. Informationen über die Politik der Reeder und Beratung und Orientierungshilfe zu Fragen wie sexuelle Belästigung werden oft durch Informationsblätter oder Broschüren weitergegeben. Um jedoch wirksam zu sein, muß eine Politik aktiv verbreitet werden, wobei das Unternehmen eindeutige Unterstützung dafür durch positive Maßnahmen zum Ausdruck bringen muß. Die Politiken sollten daher Hand in Hand gehen mit einer speziellen Ausbildung für alle Seeleute. Die Ausbildungsmaßnahmen der Unternehmen vor der Einschiffung oder an Bord, Einführungslehrgänge und Sicherheitsbesprechungen sollten Beispiele für inakzeptable Verhaltensweisen und Einzelheiten der Disziplinarverfahren umfassen.

149. Frauen scheuen aus Angst vor sozialen und persönlichen Folgen oft vor Beschwerden zurück und begegnen Belästigungen an Bord mit Mitteln wie Sicherheitsmaßnahmen und Abschottung. Wirksame Politiken würden dem Personal auch genügend Vertrauen einflößen, um formelle Beschwerden einzureichen, da die eindeutige Verpflichtung der Arbeitgeber zur Beseitigung sexueller Belästigung erkennbar ist.

150. Seeleuteverbände sollten die Beseitigung sexueller Belästigung als eine dringende Angelegenheit ansehen und eigene Politiken im Bereich der Belästigung und des Mobbing festlegen.

Hygieneartikel und Empfängnisverhütung

151. Die Reeder müssen Fragen im Zusammenhang mit der Menstruation wirksamer angehen, wie Kauf und diskrete Entsorgung von Hygieneartikeln durch ihre weiblichen Angestellten an Bord von Kreuz- und Frachtschiffen. Vorgesehen werden könnten der Verkauf von Hygieneartikeln an Bord durch Zolläden, die Belieferung von Schiffen mit einem begrenzten Vorrat an Hygieneartikeln an Bord und die Ausstattung der Toiletten mit Beuteln oder Behältern für die Entsorgung von Hygieneartikeln. Die Seeleuteverbände könnten eine proaktive Rolle übernehmen, indem sie die Unternehmen über die Bedeutung dieser praktischen Frage aufklären.

152. Der Zugang zu Verhütungsmitteln und Kondomen für männliche und weibliche Seeleute könnte die Ausbreitung von Krankheiten, einschließlich HIV/AIDS, und unerwünschte Schwangerschaften verhüten. Die Reeder- und Seeleuteverbände sollten die Arbeitgeber zur Festlegung von Politiken über die reproduktive und allgemeine Gesundheit ermutigen und sich für einen verbesserten vertraulichen Zugang zu ärztlichem Per-

²⁰ Ebd., S. 51-57, 61; National Union of Marine, Aviation and Shipping Transport Officers (NUMAST), „Report on the survey of women members and on the development of equal opportunities policies“, in *Fairplay*, 1. Dez. 2000.

sonal für weibliche Seeleute und für die Verfügbarkeit an Bord von Verhütungsmitteln für weibliche wie männliche Seeleute einsetzen.

Mutterschaft

153. Die Reaktionen der Reeder auf Schwangerschaften scheinen von der Ausschiffung auf Kosten der Betroffenen bis zur Erlaubnis, an Bord weiterzuarbeiten, oder Angeboten einer alternativen Beschäftigung an Land zu reichen²¹. In vielen Ländern ist Mutterschaftsurlaub mittlerweile gesetzlich vorgesehen; er sollte auch für Seeleute gelten. Die Reeder sollten eine klare Politik in bezug auf Schwangerschaften und Mutterschaftsleistungen festlegen und weibliche Seeleute, die sich an Bord von Schiffen begeben oder an Bord arbeiten, darüber informieren. Die Reeder könnten schwangeren weiblichen Seeleuten Arbeit an Land beschaffen oder ihnen die Weiterarbeit an Bord gestatten, vorbehaltlich irgendwelcher nachgewiesener gesundheitsbezogener Bedenken. Die Seeleute- und Reederverbände sollten sich um mehr Vereinbarungen über Mutterschaftsleistungen bemühen²².

4.5. Gewinnung und Bindung von Arbeitnehmern für den Seeschifffahrtssektor

154. Die Fragen, die sich auf die Arbeitsbedingungen an Bord von Schiffen auswirken, sind in Veröffentlichungen des IAA wie *The global seafarer: Living and working conditions in a globalized industry* (2004) und *Women seafarers: Global employment policies and practices* (2003) dargelegt worden. Sie sind während der Ausarbeitung des vorgeschlagenen konsolidierten Seearbeitsübereinkommens mehrfach zur Sprache gebracht worden; zuvor im Verlauf der Ausarbeitung und Annahme des Übereinkommens (Nr. 185) über Ausweise für Seeleute (Neufassung), 2003; auf anderen IAO-Tagungen; auf gemeinsamen IAO/IMO-Tagungen; und in vielen internationalen regionalen und nationalen Foren sowie regelmäßig in Branchenveröffentlichungen und Gewerkschaftszeitschriften. In den letzten Jahren sind die bekannten Härten eines Lebens auf See durch zusätzliche Sicherheitsrisiken sowie Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit, durch die beispielsweise vorgeschrieben wird, daß Seeleute im Besitz eines Visums sein müssen, wenn sie sich an Bord eines Schiffes begeben oder dieses verlassen wollen oder an Land gehen wollen, noch verstärkt worden. Die Piraterie ist nach wie vor ein großes Problem. Die große körperliche Belastung einer Arbeit an Bord, lange Abwesenheiten von zuhause, Isolierung und begrenzte Zeit in ausländischen Häfen können potentielle Bewerber ebenfalls abschrecken und aktive Seeleute dazu veranlassen, den Beruf aufzugeben.

155. Trotz dieser Herausforderungen weist eine Karriere auf See jedoch viele positive und attraktive Aspekte auf. Dazu gehören, zumindest für manche Seeleute, Abenteuerlust, gute Bezahlung, lange Urlaubszeiten, die Möglichkeit, schon in jungen Jahren verantwortungsvolle Positionen zu übernehmen, schnelle Beförderung und anspruchsvolle, aber lohnende Herausforderungen. Wenngleich die besten maritimen Arbeitgeber die Bedeutung guter Bedingungen und einer guten Behandlung stets anerkannt haben, muß

²¹ IAA: *Women seafarers*, a.a.O., S. 32-34, 60.

²² Die Mustervereinbarung zwischen der Internationalen Transportarbeiter-Föderation (ITF) und dem International Maritime Employers' Committee (IMEC) sieht beispielsweise vor, daß die Reederei schwangere Seeleute sobald wie möglich, spätestens aber in der 26. Schwangerschaftswoche heimschaffen sollte. Außerdem sollten Maßnahmen getroffen werden, um weibliche Seeleute in bezug auf Arbeitsbedingungen zu schützen, die Risiken während der Schwangerschaft nach sich ziehen (siehe ebd., S. 34).

die Branche als ganzes ihren Ruf als Quelle guter Arbeitsplätze mit angesehenen und lohnenden Laufbahnen verbessern. Der Seeschifffahrtssektor ist sich dessen bewußt, daß er nicht länger die Tatsache außer acht lassen kann, daß er mit anderen Sektoren – anderen Lebensweisen – um die besten Leute konkurriert.

156. Die Verbesserung der Arbeits- und Lebensbedingungen der Seeleute, insbesondere derjenigen, die unter Bedingungen leiden, die den Zielen der menschenwürdigen Arbeit zuwiderlaufen, liegt im Mandat der IAO, doch ist es auch wichtig, die Beschäftigung zu fördern und dazu beizutragen sicherzustellen, daß Berufe wie die Seefahrt als attraktive Laufbahnen betrachtet werden in Anbetracht der wesentlichen Rolle der Schifffahrt im Welthandel. Ohne gut ausgebildete und hochmotivierte Seeleute wäre außerdem die Meeresumwelt gefährdet. Die Annahme und Durchführung des vorgeschlagenen Übereinkommens und ein starkes Seeschifffahrtsprogramm sollten die IAO in die Lage versetzen, dazu beizutragen, die Seeschifffahrtsindustrie für künftige Seeleute attraktiver zu machen.

157. Das rasche Inkrafttreten und die rasche Umsetzung des vorgeschlagenen neuen Übereinkommens sowie des Übereinkommens Nr. 185 würde der Welt – und insbesondere jungen Menschen, die eine Karriere in der Seefahrt in Erwägung ziehen, und aktiven Seeleuten, die nicht sicher sind, ob sie auf See bleiben wollen – klar vor Augen führen, daß die maritime Gemeinschaft der Welt entschlossen ist, das Leben auf See zu verbessern. Diese entscheidende Botschaft sollte nicht nur diejenigen erreichen, die bereits mit dem Sektor vertraut sind, sondern auch die Politiker und die Bürger. Junge Männer oder Frauen, die noch vor der Berufswahl stehen, müssen hören und glauben, daß die Schifffahrtsindustrie ein erstklassiger Arbeitgeber ist. Ihre Freunde und Angehörigen sollten dies auch hören, da Respekt und Bewunderung für diejenigen, die sich den Herausforderungen eines Lebens auf See stellen (eine historische, aber in manchen Ländern schwindende Haltung), eine unerläßliche Komponente in der sozialen Unterstützungsstruktur ist, die Seeleute benötigen. Diejenigen, die bereits auf See arbeiten, und ihre Angehörigen und Gemeinschaften, müssen vernehmen, daß aufrichtige, kollektive und globale Anstrengungen unternommen werden, um die negativen Aspekte der Seefahrt zu beseitigen oder zumindest zu verringern, die sie hätten dazu veranlassen können, ihren Lebensunterhalt anderswo zu verdienen.

158. Die Branche kann sich jedoch nicht auf ihren Lorbeeren ausruhen. Es müssen Lösungen gefunden werden für Probleme der Zurücklassung, Kriminalisierung, Piraterie und andere Fragen, die Seeleuten und damit dem gesamten Seeschifffahrtssektor wehtun. Die IAO arbeitet engagiert an Lösungen für diese Fragen.

159. Des weiteren sollte man sich näher damit befassen, wie sichergestellt werden kann, daß auf See erworbene Erfahrungen in die maritime Gemeinschaft an Land eingebracht werden. Seeleute sollten in der Lage sein, einen reibungslosen und erfolgreichen Übergang zu einer Tätigkeit an Land in Reedereien, Seeschifffahrtsbehörden und anderen der Seeschifffahrt verbundenen Organisationen zu vollziehen. Für diejenigen, die zur See fahren wollen, aber nicht unbedingt während ihres gesamten Erwerbslebens auf See bleiben möchten, ist es sehr wichtig zu wissen, daß ihre Erfahrung es ihnen ermöglichen wird, eine gut bezahlte und auch sonst attraktive Arbeit an Land zu finden.

160. Die IAO sollte weiterhin eine führende Rolle bei den Bemühungen spielen, Seeleute für diesen Wirtschaftszweig zu gewinnen und zu binden. Diese Angelegenheiten werden im Rahmen neuerer Entwicklungen auf regionaler oder nationaler Ebene angegangen. So nahm der EU-Verkehrsrat im Juni 2003 unter der griechischen Präsidentschaft „Schlußfolgerungen über die Verbesserung des Erscheinungsbilds der Gemein-

schaftsschifffahrt und die Gewinnung junger Menschen für den Seemannsberuf²³“ an und befaßte sich mit diesen Schlußfolgerungen erneut im Dezember 2005. Die Schlußfolgerungen behandeln nicht nur spezifische Maßnahmen, die von den europäischen Institutionen, den EU-Mitgliedstaaten, den Sozialpartnern und den Reedern zu treffen sind, sondern verweisen auch nachdrücklich auf die Bedeutung der Ratifizierung und Durchsetzung der internationalen Arbeitsnormen zu diesem Zweck. Solche Initiativen sollen auch anderswo verfolgt und ermutigt werden. Die IAO sollte ihre Erfahrungen und Strukturen für den sozialen Dialog im Seeschifffahrtssektor auf allen Ebenen zum Tragen bringen, um diese Initiativen zu unterstützen.

4.6. Bildung, Ausbildung und berufliche Entwicklung von Seeleuten

161. Die Ausbildung der Arbeitnehmer allgemein ist ein wichtiger Bestandteil des Mandats der IAO, und die Organisation hat in diesem Bereich ein starkes Programm aufrechterhalten. Im Seeschifffahrtssektor hat die Internationale Arbeitskonferenz das Übereinkommen (Nr. 53) über die Befähigungsausweise der Schiffsoffiziere, 1936, das Übereinkommen (Nr. 74) über die Befähigungsausweise der Vollmatrosen, 1946, das Übereinkommen (Nr. 69) über den Befähigungsausweis für Schiffsköche, 1946, und die Empfehlung (Nr. 77) betreffend die berufliche Ausbildung (Schiffsleute), 1946, angenommen. Alle diese Übereinkommen werden durch das vorgeschlagene konsolidierte Seearbeitsübereinkommen neugefaßt.

162. Die Frage der Bildung und Ausbildung von Arbeitnehmern ist wegen des Mangels an bestimmten Gruppen von Seeleuten, insbesondere Offizieren, für die Seeschifffahrt wichtig, wie in einer von der Schifffahrtsindustrie periodisch durchgeführten Erhebung festgestellt wird²⁴. In dieser Erhebung wurde auch auf die Notwendigkeit hingewiesen, bessere Auszubildende zu rekrutieren; jedes Handelsschiff sollte im Durchschnitt 1,5 Auszubildende haben. Die Beibehaltung solcher qualifizierter Seeleute nach ihrer Ausbildung ist in Anbetracht der hohen Ausbildungskosten und der Tatsache, daß rund ein Drittel der Auszubildenden ihre Ausbildung nicht abschließen, ebenfalls wichtig.

163. In den vergangenen 30 Jahren ist die internationale Regelung der Ausbildung und der Erteilung von Befähigungszeugnissen für Seeleute wegen ihres technischen Charakters nach und nach von der IMO übernommen worden. Durch die Annahme des Internationalen Übereinkommens über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (STCW) im Jahr 1978, mit späteren Änderungen, sind mehrere IAO-Instrumente, die sich mit dieser Frage befassen, überflüssig geworden. Der Gemeinsame IMO/IAA-Ausschuß für Ausbildung leistete einen erheblichen Beitrag zur Ausarbeitung und späteren Aktualisierung des STCW-Übereinkommens. Dieses Übereinkommen sieht vor, daß die IMO und die IAO in Fragen der Ausbildung von Seeleuten zusammenarbeiten²⁵. Das IAA und sein Generaldirektor

²³ Europäische Union: „Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses zum Thema: „Förderung des Seeverkehrs sowie der Einstellung und Ausbildung von Seeleuten“, *Amtsblatt der Europäischen Union*, C 157, Bd. 48, Nr. 157, 2005, S. 42-47.

²⁴ Baltic and International Maritime Conference (BIMCO)/Internationaler Reederverband (ISF): *2000 manpower update* (London, 2001), Zusammenfassung des Berichts zugänglich unter <http://www.marisec.org/resources/2000Manpowerupdate.htm>.

²⁵ Siehe insbesondere Internationale Seeschifffahrtsorganisation: *STCW95*, STCW-Code, Entschließung 2, Abs. 3.1.

haben spezifische Verantwortlichkeiten im Rahmen des Änderungsverfahrens des STCW-Übereinkommens und in Angelegenheiten der technischen Zusammenarbeit²⁶.

164. Im Rahmen der Konsultationen, die zur Annahme des vorgeschlagenen Übereinkommens führten, haben die Diskussionen mit der IMO zu einem Vorschlag über die Übertragung der Verantwortung für die Ausbildung und Erteilung von Befähigungszugnissen von Vollmatrosen an die IMO geführt, die im Rahmen des STCW-Regimes behandelt werden sollen. Die entsprechenden Anforderungen für Schiffsköche werden jedoch nicht übertragen und werden in dem vorgeschlagenen Übereinkommen behandelt.

165. Eine allgemeine Anforderung für die Ausbildung von Seeleuten, die für Seeleute relevant ist, die möglicherweise nicht durch das STCW-Übereinkommen erfaßt werden, findet sich in dem vorgeschlagenen Übereinkommen ebenso wie eine Regel über Laufbahnentwicklung und Weiterbildung und Beschäftigungsmöglichkeiten für Seeleute. Dies bedeutet, daß einige Fragen der Ausbildung und Weiterbildung von Seeleuten Angelegenheiten sind, für die die IAO weiterhin zuständig ist, in Partnerschaft mit der IMO, wie oben erwähnt.

166. In letzter Zeit haben bestimmte maritime Bildungs- und Ausbildungsinstitutionen auch auf den zunehmenden Mangel an Menschen hingewiesen, die über die Fähigkeit verfügen, Aufgaben mit hoher Verantwortung an Bord und an Land zu übernehmen; die zunehmenden Schwierigkeiten bei der Rekrutierung geeigneter Kräfte, insbesondere für den Dienst als seefahrende Offiziere; und das Unvermögen des Ausbildungs- und Zertifizierungssystems, Auszubildende angemessen für verantwortungsvolle Positionen zu qualifizieren. Es wurde die Schlußfolgerung gezogen, daß folgendes gestärkt und verbessert werden muß:

- das Engagement der Seeschifffahrt für die Ausbildung;
- die Qualität eines Großteils der vermittelten maritimen Bildung und Ausbildung;
- die Weiterbildung und andere Aspekte der beruflichen Entwicklung;
- die „weichen“ Attribute, z.B. Führungsfähigkeit, Kommunikation, Motivierung; und
- die Rekrutierung und Beibehaltung von seefahrendem Personal.

167. Die Anwendung des STCW-Übereinkommens und die Bewertung der Befähigungen von Seeleuten wurden auf diesen Tagungen ebenfalls erörtert. Die Vereinigung der maritimen Bildungs- und Ausbildungsinstitutionen im asiatisch-pazifischen Raum (AMETIAP) hat berichtet, daß sie eine Erhebung durchführe, um diejenigen, die diese Fragen verstehen, in die Lage zu versetzen, den in Frage kommenden Gremien ihre Anliegen zur Kenntnis zu bringen und sie darauf hinzuweisen, wie diese Anliegen angegangen werden können.

168. Es könnte erwogen werden, die Ergebnisse dieser Erhebung dem Paritätischen Seeschifffahrtsausschuß und möglicherweise auch dem Gemeinsamen IMO/IAA-Ausschuß für Ausbildung vorzulegen.

²⁶ Siehe Internationale Seeschifffahrtsorganisation: STCW-Übereinkommen, Art. XII, Abs. 1(a)(i) und 1(b)(i); Art. XIII.

4.7. Internationale Register

169. Wie in der Einleitung zu diesem Bericht festgestellt wurde, enthielt der Bericht des Amtes an den Paritätischen Seeschifffahrtsausschuß im Jahr 2001²⁷ eine Zusammenfassung der Geschichte der Internationalisierung der Schiffsregistrierung und ihrer Auswirkung auf die Struktur der Schifffahrtsindustrie weltweit.

170. Entsprechend einem Ersuchen des Paritätischen Seeschifffahrtsausschusses fand im Mai 2002 eine Sachverständigentagung über die Arbeits- und Lebensbedingungen von Seeleuten an Bord von Schiffen in internationalen Registern statt. Auf dieser Tagung gab es erhebliche Meinungsverschiedenheiten über viele Aspekte der internationalen Register. Die Tagung nahm das in Abschnitt 2.2 oben erwähnte „*Consensual statement of the Meeting of Experts*“ an. In dieser Erklärung betonten die Sachverständigen, daß es unbedingt erforderlich sei, die Lebens- und Arbeitsbedingungen aller Seeleute ungeachtet ihrer Staatsangehörigkeit oder ihres Wohnorts zu verbessern. Sie hoben die Notwendigkeit hervor, möglichst nachdrückliche nationale und internationalen Maßnahmen gegen Verletzungen der internationalen Arbeitsnormen zu ergreifen, einschließlich Verletzungen der Vereinigungsfreiheit und des Vereinigungsrechts und des Rechts auf Kollektivverhandlungen, durch die menschenwürdige Lebens- und Arbeitsbedingungen von Seeleuten unterlaufen werden. Auf die Defizite an menschenwürdiger Arbeit in der Schifffahrtsindustrie eingehend, erkannte die Erklärung an, daß Beschäftigungsbedingungen, sozialer Schutz, Soziale Sicherheit und sozialer Dialog, einschließlich Kollektivverhandlungen, Angelegenheiten seien, die besonderer Beachtung bedürften.

171. Die Sachverständigen anerkannten auch die Bedeutung menschenwürdiger Arbeit im Seeschifffahrtsprogramm an und ersuchten den Verwaltungsrat, das Amt anzuweisen, im Benehmen mit den Mitgliedsgruppen für weitere Maßnahmen zu sorgen. Es sollte vielleicht ein Mechanismus in Erwägung gezogen werden, mit dem eine Leistungsmessung für Flaggenstaaten in bezug auf IAO-Instrumente eingeführt werden könnte. Im Kontext der Durchsetzung sollte den einschlägigen Bestimmungen des UNCLOS und des ISM-Codes gebührende Beachtung geschenkt werden.

172. Viele dieser Elemente in der Konsenserklärung sind nunmehr im Text des vorgeschlagenen konsolidierten Seearbeitsübereinkommens behandelt worden. Das Amt wird die Schlußfolgerungen dieser Tagung bei der Förderung von Tätigkeiten und der Durchführung des neuen Übereinkommens im Auge behalten. Ihre Anwendung sollte Fortschritte im Hinblick auf eine verbesserte Umsetzung der Sozial- und Arbeitsstandards in der Weltflotte ermutigen.

4.8. Heuer-Benchmarks und -Normen

173. Die Höhe der Heuern von Seeleuten wird durch eine Reihe von Faktoren beeinflusst, darunter Angebot und Nachfrage bei Seeleuten, Kollektivverhandlungen und Regulierung. Die Festsetzung der Heuern ist in neueren IAA-Veröffentlichungen mehrfach untersucht worden. Obgleich es andere Verhandlungen zur Entgeltfestsetzung gibt, die verschiedene Gruppen von Seeleuten erfassen, ist die von der IAO für einen Vollmatrosen gemäß der Empfehlung (Nr. 187) betreffend die Heuern und die Arbeitszeit der Seeleute und die Besatzungsstärke der Schiffe, 1996, empfohlene Mindeststeuer von den IAO-Mitgliedsgruppen, die innerhalb des Paritätischen Seeschifffahrtsausschusses und

²⁷ IAA: *The impact on seafarers' living and working conditions of changes in the structure of the shipping industry*, a.a.O.

seines Unterausschusses für die Heuern von Seeleuten verhandeln, als wichtig angesehen worden. Der durch diese Empfehlung festgesetzte Betrag ist eine Mindestgrundheuer ausschließlich aller sonstigen Zahlungen wie Überstunden, bezahlter Urlaub oder Sozialleistungen. Er wird in anderen Heuerverhandlungen auf nationaler und internationaler Ebene weltweit als Maßstab herangezogen. Mehrere Länder, darunter einige der bedeutendsten Lieferanten von Arbeitskräften, richten sich bei der Festsetzung ihrer nationalen Heuerbeträge nach dem IAO-Betrag, der vom Verwaltungsrat auf Empfehlung des Paritätischen Seeschifffahrtsausschusses regelmäßig aktualisiert wird.

174. Die Anwendung der Empfehlung Nr. 187 ist nicht verbindlich, es sei denn, eine Regierung schreibt dies durch ihre Gesetzgebung verbindlich vor. Sie behandelt nur die Grundheuer eines Vollmatrosen. Dieser Ansatz ist auch in dem vorgeschlagenen konsolidierten Seearbeitsübereinkommen beibehalten worden. Dennoch wird der Heuerbetrag von Reedern und Gewerkschaften bei Heuerverhandlungen und bei der Zusammenstellung umfassenderer Heuertarife als Maßstab verwendet. Da es sich um eine Empfehlung handelt, sind ihre Bestimmungen nicht bindend und werden daher durch Behörden, beispielsweise durch die Hafenstaatkontrolle, nicht unmittelbar angewendet.

175. Reeder und Seeleute verhandeln über die Heuern auch international außerhalb der IAO. Das Internationale Verhandlungsforum, das die Heuern und Arbeitsbedingungen der Seeleute aushandelt, umfaßt einerseits eine gemeinsame Verhandlungsgruppe (JNG), der Vertreter des International Maritime Employers' Committee und der International Mariners' Management Association of Japan angehören, und andererseits die Internationale Transportarbeiter-Föderation (ITF). Diese Vereinbarungen gelten jedoch nur für die Schiffe, die von in diesen Verhandlungen vertretenen Reedern betrieben werden.

176. Die ITF hat sich darum bemüht, auf anderen Schiffen, die ausländische Seeleute beschäftigen, sogenannte „akzeptable Mindestnormen“ durch ITF-Standard-Gesamtarbeitsverträge durchzusetzen. Diese Vereinbarungen legen die Heuern und Arbeitsbedingungen für alle Besatzungsmitglieder an Bord von Schiffen fest, für die ein „Blaues Zeugnis“ gilt, was die Anerkennung der Heuern und Arbeitsbedingungen an Bord durch die ITF bedeutet. Die Höhe der Heuern, die für diese Vereinbarungen relevant ist, wird von der ITF beschlossen, ist aber indirekt an die Mindestheuer der IAO gebunden. Nach Schätzungen der ITF werden rund 90.000 Seeleute von solchen Vereinbarungen erfaßt²⁸.

177. Der Unterausschuß des Paritätischen Seeschifffahrtsausschusses und die Gemeinsame Arbeitsgruppe für die Heuern der Seeleute beschlossen auf ihrer letzten Tagung im Juli 2003²⁹, eine Erhöhung der Mindestheuer der IAO für einen Vollmatrosen auf 500 US Dollar pro Monat ab 1. Januar 2005 zu empfehlen. Der Unterausschuß war der Auffassung, daß es unbedingt erforderlich sei, das Grundentgelt oder die Grundheuer von Vollmatrosen alle zwei Jahre zu aktualisieren. Der Unterausschuß wird voraussichtlich nach dieser Tagung der Konferenz zusammentreten, und seine Empfehlungen würden dem Verwaltungsrat im März 2006 unterbreitet werden.

178. Auf seiner Tagung im Juli 2003³⁰ nahm eine Gemeinsame Arbeitsgruppe des Paritätischen Seeschifffahrtsausschusses eine EntschlieÙung über die Auslegung der IAO-Grundheuer für Vollmatrosen an. Sie enthielt Hinweise dazu, wie die Mindestheuer von

²⁸ Siehe: <http://www.itfglobal.org/flags-convenience/index.cfm>.

²⁹ IAA: Schlußbericht, SJMC/2003/6(Rev.), Unterausschuß des Paritätischen Seeschifffahrtsausschusses und Gemeinsame Arbeitsgruppe für die Heuern der Seeleute, Genf, 5.-8. Juli 2003, Verwaltungsratsdok. GB.288/STM/5 als Anhang beigefügt.

³⁰ Ebd.

Vollmatrosen interpretiert werden sollte, um zu einem empfohlenen Mindestentgelt zu gelangen. Die Entschließung gab ein Beispiel für die Berechnung des bezahlten Urlaubs, der Überstundenvergütung und der Bezahlung für Ruhe- und Feiertage.

179. Die Rolle der IAO bei der Festsetzung der Heuern für Seeleute ist bedeutend und hat beträchtliche Auswirkungen auf das Einkommen der Seeleute, ihr Einfluß könnte jedoch gestärkt werden. Die IAO könnte zum Hauptforum für globale Heuergespräche und andere damit zusammenhängende Verhandlungen werden, wobei das Amt bei solchen Gesprächen als Mittler fungieren würde. Die Annahme des vorgeschlagenen konsolidierten Seearbeitsübereinkommens wird der Seeschifffahrt eine Gelegenheit bieten, ihren Dialog über Heuern zu intensivieren und damit die „gleichen Startbedingungen“ zu verstärken, die im Rahmen der laufenden Normensetzungsaktion angestrebt werden.

4.9. Arbeitsschutz

180. Die IAA-Richtliniensammlungen enthalten praktische Empfehlungen für all diejenigen, die Verantwortung für den Arbeitsschutz im öffentlichen und privaten Sektor tragen. Richtliniensammlungen sind keine gesetzlich bindenden Instrumente und sollen die Bestimmungen innerstaatlicher Rechtsvorschriften oder akzeptierte Normen nicht ersetzen. Sie sind als praktische Anleitungen für Behörden und Dienststellen, Arbeitgeber und Arbeitnehmer, spezialisierte Schutz- und Präventionsgremien, Betriebe und Arbeitsschutzausschüsse gedacht. Jede Richtliniensammlung wird zunächst vom Amt ausgearbeitet und dann auf einer dreigliedrigen Tagung von Sachverständigen, die vom Verwaltungsrat in persönlicher Eigenschaft benannt werden, in die endgültige Form gebracht. Richtliniensammlungen werden vor ihrer Veröffentlichung dem Verwaltungsrat zur Genehmigung unterbreitet³¹.

181. Im Jahr 1994 genehmigte der Verwaltungsrat des IAA eine überarbeitete Sammlung praktischer Richtlinien über die Unfallverhütung an Bord von Schiffen auf See und im Hafen zur Veröffentlichung³². Ziel der Richtliniensammlung ist es, praktische Anleitungen zu Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit an Bord von Schiffen zu geben, um: a) Unfälle, Krankheiten und andere schädliche Auswirkungen auf die Gesundheit von Seeleuten, die sich aus der Beschäftigung an Bord von Schiffen auf See und im Hafen ergeben, zu verhüten; b) sicherzustellen, daß die Verantwortung für Sicherheit und Gesundheit verstanden wird und für alle mit dem Seetransport Befassten weiterhin Vorrang hat, einschließlich Regierungen, Reedern und Seeleuten; und c) Beratung und Zusammenarbeit unter Regierungen sowie Reeder- und Seeleuterverbänden bei der Verbesserung von Sicherheit und Gesundheit an Bord von Schiffen zu fördern. Sie bietet auch Anleitungen zur Durchführung der Bestimmungen des Übereinkommens (Nr. 134) über die Unfallverhütung (Seeleute), 1970, und der Empfehlung (Nr. 142) betreffend die Unfallverhütung (Seeleute), 1970, sowie anderer anwendbarer Übereinkommen und Empfehlungen der IAO.

182. Die Konferenz sei darauf hingewiesen, daß die Empfehlung Nr. 142 u.a. vorgesehen hatte, daß bei der Durchführung von Artikel 10 des Übereinkommens Nr. 134 die Mitglieder „die vom Internationalen Arbeitsamt veröffentlichten ... Sammlungen von Richtlinien für die Praxis ... berücksichtigen“ sollten. Das vorgeschlagene konsolidierte Seearbeitsübereinkommen verfolgt einen ähnlichen Ansatz und bestimmt, daß „die nach der Norm A4.3 zu erlassenden Bestimmungen ... der IAA-Richtliniensammlung über die

³¹ Siehe <http://www.ilo.org/public/english/protection/safework/cops/english/index.htm>.

³² IAA: *Accident prevention on board ship at sea and in port: An ILO code of practice* (Genf, 1996).

Unfallverhütung an Bord von Schiffen auf See und im Hafen ... in der jeweils neuesten Fassung ... Rechnung tragen“ sollten. Diese Veröffentlichung dürfte daher weiterhin von Bedeutung sein und wird vielleicht von Zeit zu Zeit aktualisiert werden müssen. Diese Arbeit könnte in Zusammenarbeit mit der IMO durchgeführt werden.

5. Das Seeschiffahrtsprogramm der IAO – Eine Partnerschaft für die Zukunft

183. In den Abschnitten 2, 3 und 4 dieses Berichts wurden die normensetzenden und damit zusammenhängenden Tätigkeiten der Organisation im Seeschiffahrtssektor umrissen sowie einige der dringenderen aktuellen und anstehenden Fragen, mit denen der Sektor konfrontiert ist, herausgestellt.

184. Wie aus der Erörterung der verschiedenen Tätigkeiten der technischen Zusammenarbeit der IAO ersichtlich ist, können etliche Kerntätigkeiten im Seeschiffahrtssektor nur mit Unterstützung der technischen Zusammenarbeit durchgeführt werden.

185. Dies gilt insbesondere für die nahe Zukunft, wo die Durchführung – und der Erfolg – des vorgeschlagenen konsolidierten Seearbeitsübereinkommens und seines Einhaltung- und Durchsetzungssystems weitgehend von der Fähigkeit des Amtes abhängen wird, in Zusammenarbeit mit den in Frage kommenden Organisationen Ausbildungsmaterial für Verwaltungen oder Inspektoren und andere Bedienstete zu erstellen und auszuarbeiten, um regionale und nationale Seminare abzuhalten und den Mitgliedstaaten technische Zusammenarbeit zu leisten, damit eine rasche und effiziente Durchführung des Übereinkommens gewährleistet wird. Es wird umfangreicher finanzieller Unterstützung seitens der Geber bedürfen, um diesem neuen Instrument den verdienten Erfolg zu sichern, wenn es in vollem Umfang effektiv sein soll.

186. Außerdem wird das Thema Sicherheit auf Schiffen, ein Bereich, in dem die IAO ebenfalls besonders aktiv gewesen ist, in den kommenden Jahren weiterhin von großer Bedeutung sein. Insbesondere wird eine umfassende Durchführung des Übereinkommens Nr. 185 von finanzieller Unterstützung der Geber abhängen, was die IAO in die Lage versetzen wird, Ländern Unterstützung zu leisten, die möglicherweise nicht über die Fähigkeit verfügen, die Technologie und die damit zusammenhängenden Systeme zu verwirklichen.

187. Das Amt wird auch weiterhin die Aufsichtsfunktionen unterstützen, die in der Verfassung der IAO vorgesehen sind, darunter der Sachverständigenausschuß für die Durchführung der Übereinkommen und Empfehlungen. Auf längere Sicht wird erwartet, daß die derzeitigen Entwicklungen in den Seeschiffahrtsnormen der IAO zu einem größeren Einfluß der internationalen Seearbeitsnormen führen werden. Die skizzierten künftigen Tätigkeiten werden auf jeden Fall eine Zunahme der Tätigkeiten des Amtes für den Seeschiffahrtssektor zur Folge haben. Es werden Mittel zur Unterstützung dieser Zunahme aufgebracht werden müssen.

188. Darüber hinaus unternimmt die IAO zunehmend gemeinsame Initiativen mit anderen Organisationen mit ergänzenden Mandaten. Viele dieser Initiativen gehen Probleme wie die Notwendigkeit einer verbesserten Sicherheit in der Seeschiffahrtsindustrie, die faire Behandlung von Seeleuten und die Entwicklung von Datenbanken und andere Ansätze an, um gegen unternormige Schiffe vorzugehen. Sie erfordern ein abgestimmtes Vorgehen an einer Reihe von Fronten. Alle diese Initiativen erfordern sowohl Ressour-

cen als auch Orientierungshilfe seitens der Mitgliedsgruppen der IAO. Dieser Abschnitt des Berichts stützt sich auf die in den Abschnitten 2, 3 und 4 erörterten Angelegenheiten und umreißt eine Reihe strategischer Aktivitäten, die in der Zukunft durchgeführt werden könnten.

5.1. Maßnahmen im Anschluß an die Annahme des vorgeschlagenen konsolidierten Seearbeitsübereinkommens

189. Mit der Annahme des vorgeschlagenen Übereinkommens wird der Beginn einer neuen Ära in der Geschichte der Seeschifffahrtstätigkeiten der IAO eingeleitet werden. Der Erfolg des Übereinkommens wird vom Ausmaß der Unterstützung abhängen, die es von den dreigliedrigen Mitgliedsgruppen der IAO nach seiner Annahme durch die Konferenz erhalten wird. Die Erreichung seines Hauptziels, nämlich die Erlangung globaler Akzeptanz durch umfassende Ratifizierung, wird von der Motivierung der dreigliedrigen Mitgliedsgruppen auf innerstaatlicher Ebene abhängen.

190. In den kommenden zwei Jahren sollten die Förderung des Übereinkommens und sein beschleunigtes Inkrafttreten für all diejenigen Vorrang haben, die ein Interesse an den Arbeitsbedingungen der Seeleute haben: Seeleuteverbände, Reederverbände, nicht-staatliche Organisationen und natürlich Regierungen, die die Ratifikationsverfahren beschleunigen müssen.

191. Die Maßnahmen im Anschluß an die Annahme des vorgeschlagenen Übereinkommens werden die Zusammenarbeit aller Mitgliedsgruppen der IAO erfordern. Diesbezüglich sollte die Entschließung der Vorbereitenden Technischen Seeschifffahrtskonferenz über technische Zusammenarbeit zur Stärkung der Fähigkeiten der für die maritime Arbeitsaufsicht verantwortlichen innerstaatlichen Verwaltungen zur Kenntnis genommen werden¹. Die Entschließung ersucht den Verwaltungsrat, den Generaldirektor zu bitten:

- einen Aktionsplan für technische Zusammenarbeit durchzuführen, um bei der Ratifizierung des Übereinkommens behilflich zu sein und den Verwaltungen bei der Entwicklung von Kapazität zur Umsetzung des Übereinkommens zu helfen;
- die Durchführung des Übereinkommens durch die Abfassung spezieller Handbücher und Ausbildungsmaterialien über die Regeln, Normen und Leitlinien des Übereinkommens zu erleichtern;
- die erforderlichen Mittel für das Programm der technischen Zusammenarbeit der Organisation aufzubringen und zuzuteilen, um den Mitgliedstaaten bei der Durchführung behilflich zu sein.

192. Auf seiner 291. Tagung bat der Verwaltungsrat darum, diese Entschließung den Mitgliedstaaten der IAO zur Kenntnis zu bringen. Sie umreißt verschiedene Maßnahmen, die das Amt im Bereich der technischen Zusammenarbeit durchführen soll².

193. Die Anstrengungen, die erforderlich sind, um technische Zusammenarbeit zur Unterstützung der Förderung und der Ausbildung und Durchführung auf innerstaatlicher Ebene zu leisten, übersteigen die derzeit im Haushalt verfügbaren Mittel. Infolgedessen wird sich das Amt um die Unterstützung der Mitgliedstaaten, der Seeleute- und Reeder-

¹ Siehe IAA: Verwaltungsratsdok. GB.291/16/2, Abs. 7 und 8.

² Siehe IAA: Verwaltungsratsdok. GB.291/PV, S. 39.

verbände und anderer interessierter Organisationen bei der Durchführung des Übereinkommens bemühen müssen, vielleicht in einem bisher beispiellosen Ausmaß.

194. Die erste Tätigkeit nach der Konferenz wird in der Förderung des Übereinkommens mit Hilfe aller verfügbaren Mittel bestehen. Das Amt sollte zusammen mit den Sozialpartnern und hohen Regierungsbeamten an Konferenzen und Tagungen der Seeschifffahrtsindustrie teilnehmen, um die Unterstützung der gesamten Schifffahrtsindustrie für eine unverzügliche Ratifizierung und Durchführung des Übereinkommens durch die Mitgliedstaaten zu erlangen. Außerdem sollte Förderungsmaterial vom Amt, von den Mitgliedstaaten und von den Reeder- und Seeleuterverbänden erstellt werden. Dieses Material muß einen Prospekt über den Inhalt und die Ziele des Übereinkommens und audiovisuelles Material wie ein Förderungsvideo in Anknüpfung an den sehr erfolgreichen Film „The Vital Link“ umfassen.

195. Inhalt und Anwendung des Übereinkommens selbst werden ausgiebig erläutert werden müssen. In interessierten Ländern sollten eine Reihe von Arbeitsseminaren abgehalten werden, insbesondere in denjenigen, die das Übereinkommen unverzüglich ratifizieren wollen. Solche Arbeitsseminare würden örtlichen Bediensteten dabei helfen, sich mit dem Übereinkommen vertraut zu machen, dabei würden aber auch etwaige Probleme erörtert und geeignete Lösungen im Hinblick auf die Ratifizierung ermittelt werden. Wie in der zuvor erwähnten Entschließung der Vorbereitenden Technischen Seeschifffahrtskonferenz angeregt, wird in vielen Ländern nach der Ratifizierung zusätzliche Ausbildung durchgeführt werden müssen, um ihnen dabei zu helfen, Kapazität aufzubauen, damit sie ihre internationalen Verantwortlichkeiten erfüllen können, insbesondere ihre Verantwortlichkeiten als Flaggenstaaten. Um die Ausbilder zu unterstützen, sollten geeignete Ausbildungshilfen unter Einsatz moderner audiovisueller Techniken erstellt und umfassend verteilt werden. In bestimmten Regionen könnten zunächst Förderungstagungen auf regionaler Ebene erforderlich sein. Bestimmte Mitgliedstaaten könnten die Veranstaltung von Tagungen zum Nutzen ihrer Region in Betracht ziehen.

196. Die Arbeiten im Zusammenhang mit den Folgemaßnahmen zu dem Übereinkommen sind bereits angelaufen. Das Amt hat mit den regionalen Hafenstaatkontroll-Organisationen zusammengearbeitet, insbesondere mit dem Sekretariat der Pariser Vereinbarung, um den ersten Entwurf eines Handbuchs mit Anleitungen für die Überprüfung von Schiffen in Flaggenstaat- und ausländischen Häfen auszuarbeiten. Die Bedeutung der Ausarbeitung von Anleitungen für Hafenstaatkontrollinspektoren ist nicht nur auf IAO-Tagungen, sondern auch innerhalb der Hafenstaatkontrollvorkehrungen selbst zur Sprache gebracht worden. Im Anschluß an die Teilnahme des Vorsitzenden der Pariser Vereinbarung an der Dreigliedrigen Interimstagung über die Folgemaßnahmen im Anschluß an die Vorbereitende Technischen Seeschifffahrtskonferenz (Genf, 21.-27. April 2005) setzte der Hafenstaatkontrollausschuß der Pariser Vereinbarung auf seiner 28. Tagung in Helsinki, Finnland (Mai 2005), eine Arbeitsgruppe unter der Führung Frankreichs ein, die der IAO Orientierungen zur Ausarbeitung von Anleitungen für Hafenstaatkontroll-Überprüfungen im Rahmen des neuen Übereinkommens liefern wird. Neben den Mitgliedern der Pariser Vereinbarung haben die Tokioter Vereinbarung und die Küstenwache der Vereinigten Staaten sich bereit erklärt, in der Arbeitsgruppe mitzuarbeiten.

197. Der Entwurf der Überprüfungsanleitungen wird zu gegebener Zeit einem dreigliedrigen IAO-Sachverständigenausschuß unterbreitet werden. Das Amt bemüht sich zur Zeit um finanzielle Unterstützung, um diese Tagung so bald wie möglich, vorzugsweise vor Ende 2006, abhalten zu können. Dieses Dokument, das für die Erleichterung der globalen Harmonisierung der Überprüfung von Schiffen unerlässlich ist, wird vom IAA

veröffentlicht werden. Diese Anleitungen werden äußerst nützlich sein, um Flaggenstaatinspektoren und ermächtigte Bedienstete, die Hafenstaatüberprüfungen durchführen, in bezug auf ihre Aufgaben auszubilden, da das Übereinkommen weltweit durchgeführt wird.

198. Wie bereits erörtert, ist das Übereinkommen (Nr. 147) über die Handelsschifffahrt (Mindestnormen), 1976, in die Überprüfung nach den regionalen Hafenstaatkontrollvereinbarungen derzeit bereits einbezogen. Daher wird damit gerechnet, daß das neue Übereinkommen das Übereinkommen Nr. 147 bald nach seinem Inkrafttreten in den Vereinbarungen ersetzen wird. Da viel mehr Länder das neue Übereinkommen voraussichtlich ratifizieren und durchführen werden, wird es großer Anstrengungen bedürfen, um maritime Arbeitsinspektoren zur Durchführung solcher Überprüfungen zu rekrutieren und auszubilden oder um die „anerkannten Organisationen“ zu überwachen, denen diese Verantwortung gemäß dem Übereinkommen übertragen werden könnte. Daher wird erstklassiges, moderne Ausbildungsmethoden nutzendes Ausbildungsmaterial erstellt werden müssen, damit die Mitglieder und die regionalen Hafenstaatkontrollvereinbarungen in die Lage versetzt werden, wirksame Ausbildungsprogramme in die Wege zu leiten.

199. Das Amt sollte auch darauf vorbereitet sein, Mitglieder bei den Ratifikationsverfahren und bei der Durchführung des Übereinkommens zu unterstützen. Mittel werden erforderlich sein, um es dem Amt zu ermöglichen, seine Kapazität zur Bereitstellung maritimen Sachwissens innerhalb seines Programms für die technische Zusammenarbeit aufzustocken. Einige Länder werden Unterstützung im Zusammenhang mit den Ratifikationsverfahren, indem ihre Gesetzgebung überprüft wird, und im Hinblick auf die Erstergebnisse an den Sachverständigenausschuß benötigen. Ein nützliches Instrument könnte die Entwicklung einer Muster-Seearbeitsgesetzgebung auf der Grundlage der Anforderungen des Übereinkommens sein, die von Mitgliedstaaten genutzt werden könnte, die nicht viele oder überhaupt keine der bestehenden Seearbeitsübereinkommen der IAO ratifiziert oder umgesetzt haben. Obgleich das Übereinkommen bestehende Verpflichtungen konsolidiert, bestand in der Hochrangigen dreigliedrigen Arbeitsgruppe durchweg Einvernehmen darüber, daß es in einigen Fällen erforderlich ist, die bestehenden Bestimmungen zu aktualisieren beziehungsweise neue Bestimmungen auszuarbeiten (beispielsweise im Bereich des Arbeitsschutzes), um den heutigen Verhältnissen Rechnung zu tragen. Dies würde eine Überprüfung und möglicherweise eine gewisse Novellierung der innerstaatlichen Gesetzgebungen erforderlich machen, selbst durch Mitglieder, die eine große Zahl der bestehenden Seearbeitsübereinkommen durchgeführt haben.

200. Das Amt wird das durch das vorgeschlagene Übereinkommen festgelegte System zur Überwachung der Einhaltung des Übereinkommens umsetzen müssen. Eine wichtige Komponente wäre die Entwicklung einer Datenbank zur Unterstützung des IAO-Überwachungsprozesses und der Beschwerdeverfahren gemäß dem Übereinkommen und zur Ermöglichung einer Mitarbeit und Beteiligung an den globalen Datenbanken, die zur Zeit in anderen Organisationen in diesem Sektor in Entwicklung sind³. Dies kann eine zusätzliche Unterstützung des Amtes erforderlich machen, vor allem in der Entwicklungsphase.

201. Es wird erwartet und es ist unerlässlich, daß die Reeder- und die Seeleutegruppe eng mit dem Internationalen Arbeitsamt zusammenarbeiten, um das vorgeschlagene

³ Beispielsweise ist die IMO dabei, neben den vorhandenen Datenbanken in diesem Sektor ein Globales Schifffahrtsinformationssystem (GSIS) zu entwickeln, das allgemein zugänglich sein wird.

Übereinkommen nach seiner Annahme zu fördern. Die Tätigkeiten könnten folgendes umfassen:

- Zusammenarbeit mit der IAO zur Entwicklung von Anleitungen zur Durchführung, einschließlich Leitlinien über Überprüfungen und Ausbildungsmaterial;
- Entwicklung von Material (Broschüren, DVD/Videos, Lehrgänge für maritime Ausbildungsstätten) zur Unterrichtung der Seeleute über ihre Rechte aufgrund des Übereinkommens;
- Vorträge über das Übereinkommen bei Branchenveranstaltungen;
- Beratung des IAO-Vertreters auf regionalen Hafenstaatkontroll-Tagungen;
- Unterstützung der Mitglieder der IAO bei Lobbytätigkeiten im Hinblick auf die Ratifizierung und Durchführung des Übereinkommens auf regionaler und nationaler Ebene.

202. Außerdem wird zweifellos auch der Reeder- und der Seeleutegruppe eine wichtige Rolle bei der Aktualisierung des Übereinkommens zufallen.

203. Der Paritätische Seeschiffahrtsausschuß sollte weiterhin das ständige zweigliedrige Gremium sein, das den Verwaltungsrat in Seeschiffahrtsfragen berät. Er wird weiterhin, entweder unmittelbar oder über Unterausschüsse, spezifische Fragen wie die Aktualisierung der Mindeststeuer von Vollmatrosen und das Wohlergehen von Seeleuten angehen.

204. Dem Verwaltungsrat werden Vorschläge für die Einsetzung des Dreigliedrigen Seeschiffahrtsausschusses unterbreitet werden. Dieser Ausschuß sollte zu einer wichtigen Quelle von Ratschlägen für den Verwaltungsrat zur Funktionsweise des Übereinkommens und zur Aktualisierung und Weiterentwicklung des Instruments werden.

205. Im Hinblick auf eine baldige Ratifizierung und Durchführung des vorgeschlagenen Übereinkommens werden gemeinsame Anstrengungen des Internationalen Arbeitsamtes sowie der Mitgliedstaaten, der repräsentativen Reeder- und Seeleuteverbände, der regionalen Hafenstaatkontrollorganisationen, zwischenstaatlicher Organisationen und bestimmter nichtstaatlicher Organisationen unerlässlich sein.

5.2. Technische Zusammenarbeit und Förderung der Ratifizierung des Übereinkommens (Nr. 185) über Ausweise für Seeleute (Neufassung), 2003

206. Das Übereinkommen (Nr. 185) über Ausweise für Seeleute (Neufassung), 2003, wird durch das vorgeschlagene konsolidierte Seearbeitsübereinkommen nicht neugefaßt. Die Durchführung des Übereinkommens Nr. 185 ist dringend erforderlich, sowohl um Sicherheit zu gewährleisten als auch um etwaige negative Auswirkungen auf den internationalen Handel und auf die Beteiligten (Regierungen, Arbeitgeber der Seeschiffahrtsindustrie und Seeleute) zu vermeiden. Derzeit gibt es weltweit rund 1,2 Millionen Seeleute, von denen 80 Prozent aus Entwicklungsländern und Übergangswirtschaften stammen⁴. Wie in Abschnitt 2.3 dieses Berichts ausgeführt, haben viele Länder strenge Ausweis-Anforderungen auf Seeleute angewendet, die unter Umständen durchreisen müssen, um sich an Bord eines Schiffes zu begeben, oder die sich an Land begeben möchten – Anforderungen, durch die sogar die Arbeitsplätze vieler Seeleute gefährdet werden.

⁴ Schätzung auf Basis des BIMCO/ISF Manpower Survey 2001.

207. Der Ausweis für Seeleute (AS) wird es diesen Seeleuten leichter machen, sich an Bord ihres Schiffes zu begeben, nach Hause zurückzukehren und in Häfen an Land zu gehen. Es gibt jedoch eine Reihe von Herausforderungen im Zusammenhang mit der Durchführung, sowohl in bezug auf die Technologie als auch in bezug auf die Kosten, die die Entscheidung von Regierungen, das Übereinkommen zu ratifizieren oder nicht, beeinflussen könnten. Diese Herausforderungen ergeben sich in erster Linie aus der Tatsache, daß jedes Land für die Verwirklichung seines eigenen Identitätsmanagementsystems innerhalb der Anforderungen des Übereinkommens verantwortlich sein wird.

208. Gemäß der zuvor erwähnten EntschlieÙung über die technische Zusammenarbeit sind vorrangig im IAO-Programm für technische Zusammenarbeit bereitgestellte Mittel dafür zu verwenden, Ländern in bezug auf die Technologie, das Sachwissen und die Verfahren Unterstützung zu leisten, die für dieses Übereinkommen erforderlich sind. Das Programm für technische Zusammenarbeit, das von der IAO zur Zeit ausgearbeitet wird, wird Standardinformationen als Richtschnur für die Länder bei der Durchführung des Übereinkommens umfassen. Dies wird folgendes einschließen: Entwicklung von Konzeptionen, Festlegung von technischen Anforderungen und Spezifikationen, Ausarbeitung von Durchführungsplänen, Identifizierung von Ausrüstung und Software, Erstellung von Kostenschätzungen, Entwicklung von Finanzierungsoptionen, Hilfe beim Beschaffungsprozeß, Beaufsichtigung der Durchführung und Anlaufstätigkeiten. Voraussichtlich könnten erhebliche Kosteneinsparungen erzielt werden, wenn in bestimmten Teilen der Welt ein regionales System eingerichtet würde, das sich mehrere Länder teilen, selbst wenn entsprechend den Erfordernissen des Übereinkommens die Verantwortung bei den innerstaatlichen Behörden verbleiben würde. Dieses Programm ist auf finanzielle Unterstützung durch eine Reihe potentieller Quellen in Mitgliedstaaten, internationale und regionale Finanzierungsorganisationen und andere Organisationen angewiesen.

209. In einer Welt, in der die fortgesetzte Verschärfung der Sicherheitsmaßnahmen im internationalen Personen- und Güterverkehr eine unausweichliche Tatsache ist, ist die Entwicklung eines zuverlässigen und interoperablen Systems zur Identifizierung von Seeleuten, wie im Übereinkommen vorgesehen, dringend geboten. Die weltweite Durchführung des Übereinkommens hängt von seiner umfassenden Ratifizierung ab, was nur dann möglich sein wird, wenn die Entwicklungsländer über ausreichende Mittel hierfür verfügen.

5.3. Zusammenarbeit mit anderen Organisationen

210. Die Zusammenarbeit der IAO mit der IMO, der WHO, den Vereinten Nationen und anderen Organisationen sowie nichtstaatlichen Organisationen und Vereinigungen, die an Seearbeitsfragen interessiert sind, sollte verstärkt werden. Mit der IMO und der WHO gibt es eine Reihe gemeinsamer Anliegen, bei denen es eines gemeinsamen Vorgehens bedarf, und diese sind dargelegt worden. Die Verbindungen zu regionalen Organisationen müssen verstärkt werden, gleich ob es sich um regionale Wirtschaftsgebilde wie die Europäische Union, die ein ausgeprägtes Interesse an dieser Frage hat und die Anwendung der Seearbeitsnormen beeinflussen kann, oder die Vereinbarungen über die Hafensaatkontrolle handelt, die die Durchsetzung des vorgeschlagenen Übereinkommens nach seiner Annahme beeinflussen können. Viele nichtstaatliche Organisationen wie die Internationale Gesellschaft für maritime Medizin und der Internationale Ausschuß für das Wohl der Seeleute mit ihren spezifischen Interessen haben sich bei der Förderung der Seearbeitsnormen und der Unterstützung ihrer Durchführung als hilfreich erwiesen.

5.4. Laufende Förderung der IAO-Agenda für menschenwürdige Arbeit und damit zusammenhängender Programme

211. Neben den oben dargelegten spezifischen Angelegenheiten wird das Amt seine laufenden Arbeiten zur Förderung menschenwürdiger Arbeit, des internationalen sozialen Dialogs und der internationalen Kernarbeitsnormen fortsetzen müssen. Die Bedeutung der Verbesserung der Lage weiblicher Seeleute wurde in Abschnitt 4 hervorgehoben, desgleichen die Bedeutung einer Sicherstellung moderner Ansätze beim Arbeitsschutz an Bord von Schiffen. Dies sind allgemeine Anliegen, die im Kontext der Seeschifffahrt besonderer Aufmerksamkeit bedürfen. Die schwierige Frage der Entwicklung eines Ansatzes zur Sicherstellung von Sozialleistungen für globalisierte Arbeitnehmer – die Seeleute sind ein hervorragendes Beispiel hierfür – ist eine weitere wichtige und komplexe Angelegenheit, der Aufmerksamkeit geschenkt werden muß.

212. Hinsichtlich der Verbesserung der Lage weiblicher Seeleute sollte angemerkt werden, daß die Gleichstellung der Geschlechter ein Millenniumsentwicklungsziel und ein Schlüsselement des vorrangigen Ziels der IAO ist, das darin besteht, Möglichkeiten zu fördern, die Frauen und Männern eine menschenwürdige und produktive Arbeit in Freiheit, Sicherheit und Würde und unter gleichen Bedingungen bieten⁵. Wie oben angeregt, bedeutet dies im Kontext der Seeschifffahrt, daß die Reeder über Politiken für Chancengleichheit verfügen sollten, die sich speziell auf die Rekrutierung und Beschäftigung von Frauen beziehen, und über geschlechtsspezifische Politiken, die Fragen im Zusammenhang mit Angelegenheiten wie sexuelle Belästigung, Hygieneartikel und Mutterschaft behandeln. Die Reeder sollten Einweisungslehrgänge für alle Seeleute einführen oder erweitern, die ihre Politik auf dem Gebiet der Nichtdiskriminierung, der Chancengleichheit und geschlechtsbezogener Fragen behandeln. Dies würde ihr Engagement für die Förderung der Gleichstellung der Geschlechter veranschaulichen und die Beschäftigungs- und Arbeitsbedingungen verbessern, was weibliche Seeleute dazu bewegen würde, auf See zu bleiben, und die Gewinnung weiblichen Nachwuchses für die Schifffahrtsindustrie fördern würde.

213. Die Maßnahmen der Regierung sollten nicht nur sicherstellen, daß allgemeine Regeln wie Politiken für Chancengleichheit und Nichtdiskriminierung im Schifffahrtssektor eingehalten werden, sondern sie sollten auch proaktiv auf weibliche Seeleute ausgerichtet werden. Die Gewerkschaften sollten effektive Infrastrukturen zur Behandlung von Geschlechterfragen im einzelnen schaffen, Material für die gewerkschaftliche Organisation und Vertretung weiblicher Seeleute ausarbeiten und weibliche Auszubildende kontaktieren, bevor diese sich an Bord der Schiffe begeben. Die Institutionen für maritime Bildung und Ausbildung sollten Lehrgänge über Chancengleichheit und geschlechtsbezogene Fragen anbieten und so Bewußtsein schaffen und hervorheben, daß die Seefahrt als Karriere für Frauen geeignet ist. Alle Beteiligten müssen Frauen weiter in die wesentlichen Seeschifffahrtstätigkeiten integrieren und die Beschäftigung von Frauen auf See fördern.

5.5. Schlußbemerkungen

214. Es bleibt noch viel zu tun, um die Arbeitsbedingungen vieler der Seeleute der Welt zu verbessern und den vollen Schutz ihrer Rechte sicherzustellen. Viel ist bereits getan

⁵ Die Millenniumsentwicklungsziele, Vereinte Nationen, 2005.

worden, wie aus den zahlreichen seit den Anfängen der IAO gefaßten Beschlüssen und angenommenen Instrumenten hervorgeht. Die Übereinkommen und Empfehlungen der IAO, die eine Vielfalt von Fragen im Zusammenhang mit der Arbeit im Seeschifffahrtssektor behandeln, sind durch Maßnahmen der vielen in der Seeschifffahrtsindustrie tätigen Parteien angewendet worden: Seeleute und ihre Gewerkschaften, Reeder und ihre Verbände, Regierungen, einzeln und kollektiv, zwischenstaatliche Organisationen, einschließlich der regionalen Vereinbarungen über die Hafenstaatkontrolle, und nichtstaatliche Organisationen.

215. Auf dieser Konferenz kommen verschiedene Akteure zusammen, um ein einziges Übereinkommen von bisher beispiellosem Charakter anzunehmen, das effektiver und besser durchsetzbar ist, gleichzeitig aber im vollen Umfang den Bedürfnissen der Dreigliedrigkeit Rechnung trägt und sich nahtlos in die Verfassungsstruktur und die Überwachungsverfahren der IAO einfügt. Das Übereinkommen sollte einen einzigen Rahmen für künftige Maßnahmen im Seearbeitssektor bieten, was es ermöglicht, den Anliegen dieses Sektors den ihnen gebührenden Platz neben den anderen großen Anliegen in bezug auf Sicherheit auf See und Schutz gegen Meeresverschmutzung einzuräumen.

216. Sobald das vorgeschlagene Übereinkommen angenommen ist, wird die IAO die Qualität ihrer Dienstleistungen für die Seeschifffahrtsindustrie verbessern müssen. Es wird großer Anstrengungen bedürfen, um die Anwendung des Übereinkommens zu fördern, die Mitgliedstaaten durch technische Zusammenarbeit zu unterstützen und die gemäß dem Übereinkommen erforderlichen Folgemechanismen zu schaffen. Diese Konferenz sollte aufgrund der in diesem Bericht gemachten Vorschläge in der Lage sein, dem Verwaltungsrat und dem Amt die geeigneten Empfehlungen zu unterbreiten.