

Internationale Arbeitskonferenz, 96. Tagung 2007

Bericht IV (2A)

Arbeit im Fischereisektor

Vierter Punkt der Tagesordnung

Internationales Arbeitsamt Genf

ISBN 978-92-2-718137-2
ISSN 0251-4095

Erste Auflage 2007

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

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

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

INHALTSVERZEICHNIS

	<i>Seite</i>
VERZEICHNIS HÄUFIGER ABKÜRZUNGEN UND AKRONYME	v
EINLEITUNG.....	1
EINGEGANGENE ANTWORTEN	7
Allgemeine Bemerkungen	7
Antworten	7
Kommentar.....	9
Frage 1	10
Antworten	10
Überblick über die Antworten auf Frage 1.....	20
Diskussionen beim Dreigliedrigen Rundtischgespräch	21
Kommentar des Amtes	22
Frage 2	27
Antworten	27
Überblick über die Antworten auf Frage 2.....	36
Diskussionen beim Dreigliedrigen Rundtischgespräch	37
Kommentar des Amtes	38
Frage 3	39
Antworten	39
Überblick über die Antworten auf Frage 3.....	49
Diskussionen beim Dreigliedrigen Rundtischgespräch	50
Kommentar des Amtes	50
Frage 4	52
Antworten	52
Überblick über die Antworten auf Frage 4.....	65
Diskussionen beim Dreigliedrigen Rundtischgespräch	68
Kommentar des Amtes	68
Frage 5	72
Antworten	72
Kommentar zu den Antworten auf Frage 5	82
ZUSÄTZLICHER KOMMENTAR DES AMTES	85

VERZEICHNIS HÄUFIGER ABKÜRZUNGEN UND AKRONYME

Internationale und regionale zwischenstaatliche oder nichtstaatliche Organisationen

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

Internationale Übereinkünfte

MLC	Seearbeitsübereinkommen, 2006
SFV 1977	Internationales Übereinkommen von Torremolinos über die Sicherheit von Fischereifahrzeugen, 1977
SFV PROT 1993	Torremolinos-Protokoll von 1993 zum Internationalen Übereinkommen von Torremolinos über die Sicherheit von Fischereifahrzeugen, 1977
STCW	Internationales Übereinkommen über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten, 1978
STCW-F	Internationales Übereinkommen über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst des Personals von Fischereifahrzeugen, 1995
UNCLOS	Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen

Nationale Verbände der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer

Ägypten	GTUWA	Allgemeine Gewerkschaft der Arbeitnehmer in Landwirtschaft und Bewässerung
Argentinien	CATT	Argentinischer Bund der Arbeitnehmer im Transportwesen
	UIA	Argentinischer Industrieverband

	CAPeCA/ CALaPA/ CAPA	Argentinische Kammer der Reeder von Gefrierschiffen, Patagonischer Verband der Krabbenfischer, Argentinischer Verband der Tintenfischer
Brasilien	CNC CNT	Nationaler Handelsverband Nationaler Transportverband
Costa Rica	INCOPESCA	Institut für Fischerei und Aquakultur von Costa Rica
Dänemark	3F	Verband dänischer Arbeitnehmer
Finnland	SAK SAKL	Zentralverband der finnischen Gewerkschaften Vereinigung finnischer Berufsfischer
Honduras	COHEP	Honduranischer Rat für Privatunternehmen
Indien	HMS	Hind Mazdoor Sabha
Island	ASI	Isländischer Gewerkschaftsbund
Italien	FEDERPESCA FAI-CISL	Nationaler Bund der Fischereibetriebe Bund der Arbeitnehmer der Landwirtschaft und Nahrungsmittelindustrie – Italienischer Bund der Arbeitergewerkschaften
Japan	JSU	Gesamtjapanische Seeleutegewerkschaft
Kanada	CLC	Kanadischer Gewerkschaftskongress
Kolumbien	ANDI	Nationaler Industrieverband
Republik Korea	FKSU KODEFA NFCC	Bund koreanischer Seeleutegewerkschaften Koreanischer Verband der Hochseefischer Nationaler Bund der Fischereigenossenschaften
Neuseeland	Business NZ NZCTU	Business New Zealand Neuseeländischer Gewerkschaftsrat
Niederlande	DFPB	Niederländischer Ausschuss für Fischprodukte
Panama	CMP	Panamaische Fischereikammer
Schweden	MMOA SFR	Verband der Offiziere der Handelsschifffahrt Schwedische Fischervereinigung
Spanien	FEOPE	Spanischer Bund der Fischereiverbände
Sri Lanka	UFL NFSM CWC	Vereinigter Gewerkschaftsbund Solidaritätsbewegung der nationalen Fischerei Arbeiterkongress Ceylons
Trinidad und Tobago	ECA	Arbeitgeberrat

EINLEITUNG

Die Tagesordnung der 96. Tagung (2007) der Internationalen Arbeitskonferenz umfasst einen Punkt betreffend die „Arbeit im Fischereisektor“. Die Geschichte dieses Punktes kann bis in das Jahr 2002 zurückverfolgt werden.

In diesem Jahr beschloss der Verwaltungsrat des IAA auf seiner 283. Tagung (März 2002)¹, in die Tagesordnung der 92. Tagung (2004) der Internationalen Arbeitskonferenz einen Punkt über eine umfassende Norm (ein Übereinkommen und eine ergänzende Empfehlung) über die Arbeit im Fischereisektor aufzunehmen. Zur Vorbereitung dieser Aussprache erstellte das Amt zwei Berichte: Bericht V(1)² und Bericht V(2)³. Der Konferenzausschuss für den Fischereisektor behandelte diese Berichte und nahm seinen eigenen Bericht an⁴, der seinerseits dem Plenum der Konferenz auf seiner 18. Sitzung vorgelegt und von diesem angenommen wurde. Auf dieser Sitzung nahm die Konferenz auch eine EntschlieÙung an, auf die Tagesordnung der nächsten ordentlichen Tagung der Konferenz einen Punkt mit dem Titel „Arbeit im Fischereisektor“ zu setzen⁵.

Die zweite Beratung eines Punktes betreffend eine umfassende Norm (ein Übereinkommen und eine ergänzende Empfehlung) über die Arbeit im Fischereisektor durch die Konferenz fand auf ihrer 93. Tagung (2005) statt. Dem Konferenzausschuss für den Fischereisektor, der zur Beratung dieses Punktes eingesetzt worden war, lagen die Berichte V(2A)⁶ und V(2B)⁷ vor, die vom Amt auf der Grundlage der Antworten auf Bericht V(1)⁸ und der von einer vom 13. bis 17. Dezember 2004 abgehaltenen Dreigliedrigen Sachverständigentagung über den Fischereisektor geäußerten Auffassungen ausgearbeitet worden waren⁹. Der Bericht des Ausschusses für den Fischereisektor umfasste die Entwürfe eines Übereinkommens und einer Empfehlung über die Arbeit im

¹ GB.283/2/1, Abs. 21 b).

² IAA: *Arbeitsbedingungen im Fischereisektor* (ein Bericht über “Gesetzgebung und Praxis”), Bericht V(1), Internationale Arbeitskonferenz, 92. Tagung, Genf, 2004.

³ IAA: *Arbeitsbedingungen im Fischereisektor: Die Auffassungen der Mitgliedsgruppen*, Bericht V(2), Internationale Arbeitskonferenz, 92. Tagung, Genf, 2004.

⁴ IAA: *Provisional Record* Nr. 21, Internationale Arbeitskonferenz, 92. Tagung, Genf, 2004.

⁵ IAA: *Provisional Record* Nr. 26, Internationale Arbeitskonferenz, 92. Tagung, Genf, 2004, S. 26/1-26/7.

⁶ IAA: *Arbeit im Fischereisektor*, Bericht V(2A), Internationale Arbeitskonferenz, 93. Tagung, Genf, 2005.

⁷ IAA: *Arbeit im Fischereisektor*, Bericht V(2B), Internationale Arbeitskonferenz, 93. Tagung, Genf, 2005.

⁸ Dieser Bericht, der vom Amt auf der Grundlage der ersten Beratung ausgearbeitet worden war, enthielt die Texte des Übereinkommens und einer Empfehlung. Er wurde den Regierungen mit der Bitte zugestellt, nach Befragung der maßgebenden Verbände der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer zu antworten und dem Amt etwaige Änderungsvorschläge oder Bemerkungen zur Kenntnis zu bringen. Siehe IAA: *Arbeit im Fischereisektor*, Bericht V(1), Internationale Arbeitskonferenz, 93. Tagung, Genf, 2005.

⁹ Der Bericht dieser Tagung findet sich in IAA: *Arbeit im Fischereisektor*, Bericht V(2A), Internationale Arbeitskonferenz, 93. Tagung, Genf, 2005, Anhang.

Fischereisektor, die im *Provisional Record* Nr. 19 dieser Tagung der Konferenz enthalten sind¹⁰.

Der Bericht des Ausschusses wurde dem Plenum der Konferenz zur Erörterung und Annahme vorgelegt. Die Aussprache im Plenum ist im *Provisional Record* Nr. 24 der Konferenz enthalten¹¹.

Bei der Abstimmung wurde das vorgeschlagene Übereinkommen über die Arbeit im Fischereisektor aufgrund mangelnder Beschlussfähigkeit nicht angenommen¹². Die vorgeschlagene Empfehlung betreffend die Arbeit im Fischereisektor wurde hingegen angenommen¹³. Im Anschluss an diese Abstimmungsentscheide nahm die Konferenz den Antrag an, den Verwaltungsrat zu ersuchen, auf der Grundlage des Berichts des Ausschusses für den Fischereisektor der 93. Tagung einen Punkt betreffend die Arbeit im Fischereisektor auf die Tagungsordnung der 96. Tagung der Konferenz 2007 zu setzen. Um Klarstellung ersucht, erklärte der Rechtsberater, es wäre erforderlich, die Empfehlung zu überprüfen, und vermutlich müsse eine neue Empfehlung angenommen werden, um sie zu ersetzen¹⁴.

Auf seiner 294. Tagung (November 2005) beschloss der Verwaltungsrat, in die Tagesordnung der 96. Tagung (2007) der Internationalen Arbeitskonferenz im Hinblick auf die Annahme eines Übereinkommens und einer ergänzenden Empfehlung einen Punkt betreffend die Arbeit im Fischereisektor aufzunehmen. Er beschloss ferner, dass die Konferenz den Bericht des Ausschusses für den Fischereisektor der 93. Tagung sowie das Ergebnis künftiger dreigliedriger Konsultationen als Diskussionsgrundlage verwenden sollte¹⁵.

Auf seiner 295. Tagung (März 2006) beschloss der Verwaltungsrat, dass die Vorbereitung der Beratung des Punktes betreffend die Arbeit im Fischereisektor nach dem Verfahren der einmaligen Beratung erfolgen sollte, das den besonderen Umständen, unter denen die Beratung stattfinden würde, angepasst würde. Daher nahm er ein Programm mit kürzeren Fristen für die Berichte an¹⁶.

Im Einklang mit diesem Programm kürzerer Fristen und nach informellen Konsultationen am 3. Mai 2006 verfasste das Amt einen Erstbericht¹⁷, den es den Regierungen mit einem kurzem Fragebogen und einer Kopie des Berichtes des Ausschusses für den Fischereisektor der 93. Tagung übermittelte¹⁸. So erfüllte das Amt den ihm gemäß der IAO-Verfassung und der Geschäftsordnung der Konferenz obliegenden Auftrag. Die Regierungen wurden folglich gemäß Artikel 38 Absatz 1 der

¹⁰ IAA: *Provisional Record* Nr. 19, Internationale Arbeitskonferenz, 93. Tagung, Genf, 2005.

¹¹ IAA: *Provisional Record* Nr. 24, Internationale Arbeitskonferenz, 93. Tagung, Genf, 2005, S. 24/1-24/11.

¹² Das Ergebnis der Abstimmung war wie folgt: 288 dafür, 8 dagegen, 139 Enthaltungen. Da das Quorum 297 und die erforderliche Zwei-Drittel-Mehrheit 290 (435 abgegebene Stimmen) betrug, wurde das Übereinkommen nicht angenommen, da das Quorum (Ja-Stimmen und Nein-Stimmen insgesamt) nicht erreicht wurde.

¹³ Das Ergebnis der Abstimmung war wie folgt: 292 dafür, 8 dagegen, 135 Enthaltungen. Da das Quorum (Ja-Stimmen und Nein-Stimmen) 297 und die erforderliche Zwei-Drittel-Mehrheit 290 (435 abgegebene Stimmen) betrug, wurde die Empfehlung angenommen.

¹⁴ IAA: *Provisional Record* Nr. 25, Internationale Arbeitskonferenz, 93. Tagung, Genf, 2005, S. 25/3-25/5.

¹⁵ GB.294/2/1, Abs. 7a) und GB.294/PV, Abs. 43.

¹⁶ GB.295/16/3 und GB.295/PV, Abs. 246.

¹⁷ IAA: *Arbeit im Fischereisektor*, Bericht IV(1), Internationale Arbeitskonferenz, 96. Tagung, Genf, 2007.

¹⁸ IAA: *Report of the Committee on the Fishing Sector*, *Provisional Record* Nr. 19, Internationale Arbeitskonferenz, 93. Tagung, Genf, 2005.

Geschäftsordnung der Konferenz gebeten, den Fragebogen zu beantworten und bis zum 1. September 2006 nach Befragung der maßgebenden Verbände der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer andere Auffassungen zum Inhalt des vorgeschlagenen Übereinkommens und der vorgeschlagenen Empfehlung zu übermitteln.

Zum Zeitpunkt der Abfassung dieses Berichts lagen dem Amt die Antworten der Regierungen der folgenden 60 Mitgliedstaaten vor: Ägypten, Algerien, Argentinien, Aserbaidschan, Australien, Belgien, Benin, Brasilien, Burkina Faso, China, Costa Rica, Dänemark, Deutschland, Finnland, Frankreich, Ghana, Griechenland, Irak, Island, Italien, Japan, Kanada, Katar, Kolumbien, Republik Korea, Kroatien, Kuba, Lettland, Libanon, Litauen, Mauritius, Mexiko, Neuseeland, Niederlande, Norwegen, Österreich, Panama, Papua-Neuguinea, Philippinen, Polen, Portugal, Rumänien, Saudi-Arabien, Schweden, Schweiz, Seschellen, Slowenien, Spanien, Sri Lanka, Südafrika, Surinam, Arabische Republik Syrien, Thailand, Trinidad und Tobago, Tschechische Republik, Ukraine, Ungarn, Uruguay, Bolivarische Republik Venezuela, Vereinigtes Königreich.

Die Regierungen der folgenden 31 Mitgliedstaaten teilten mit, dass ihre Antworten nach Befragung der Verbände der Arbeitgeber oder der Arbeitnehmer oder beider abgefasst worden seien, und einige gaben in ihren Antworten die von diesen Verbänden zu einzelnen Punkten geäußerten Auffassungen wieder: Argentinien, Belgien, Brasilien, Costa Rica, Dänemark, Finnland, Island, Italien, Japan, Kanada, Kolumbien, Republik Korea, Kroatien, Kuba, Mauritius, Mexiko, Neuseeland, Niederlande, Panama, Papua-Neuguinea, Polen, Rumänien, Schweden, Schweiz, Seschellen, Spanien, Sri Lanka, Arabische Republik Syrien, Thailand, Tschechische Republik, Vereinigtes Königreich. Einige andere Regierungen teilten mit, sie hätten den Fragebogen den maßgebenden Verbänden der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer zugesandt, zum Zeitpunkt der Einsendung ihrer Antworten auf den Fragebogen jedoch noch keine Kommentare von diesen Verbänden erhalten.

Die Regierungen einiger Mitgliedstaaten haben die Antworten der Verbände der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer oder anderer Verbände getrennt übermittelt, und in einigen Fällen sind die Antworten dem Amt direkt zugegangen.

Das Amt stellt fest, dass einige Regierungen (z. B. Schweiz, Ungarn und die Tschechische Republik) bei der Beantwortung des Fragebogens keine inhaltlichen Kommentare abgegeben haben.

Im Oktober 2006 kam der Vorstand des Verwaltungsrats überein, ein Interregionales Dreigliedriges Rundtischgespräch über Arbeitsnormen für den Fischereisektor zu veranstalten, um vor der 96. Tagung (Juni 2007) der Konferenz Konsultationen über den Entwurf des Übereinkommens und der Empfehlung über die Arbeit im Fischereisektor abzuhalten¹⁹. Dieses Rundtischgespräch fand vom 11. bis 13. Dezember 2006 in Genf unter Beteiligung der folgenden Mitglieder statt: acht Vertreter von Regierungen von IAO-Mitgliedstaaten, die nach Befragung der regionalen Koordinatoren der IAO-Regierungsgruppe auf regionaler Basis benannt wurden; acht Arbeitgebervertreter und acht Arbeitnehmervertreter, die sämtlich von ihren jeweiligen Gruppen nominiert wurden. Regionale Koordinatoren der Regierungsgruppe bzw. ihre Vertreter beteiligten sich als Beobachter und hatten das Recht, im Namen eines jeden Landes ihrer Gruppe das Wort zu ergreifen. Ein Beobachter der Ernährungs- und Landwirtschaftsorganisation der Vereinten Nationen nahm ebenfalls teil. Der Vorsitzende kam nicht aus den Reihen der acht Regierungsvertreter.

¹⁹ GB.297/Inf.2.

Das Amt stellte den Teilnehmern des Rundtischgesprächs eine Vorabfassung der Zusammenfassung der Antworten zur Verfügung, die zu dem in Bericht IV(1) der 96. Tagung der Konferenz enthaltenen Fragebogen eingegangen waren. Der Bericht des Rundtischgesprächs findet sich im Anhang. Er enthält einen Anhang mit dem wesentlichen Inhalt eines Vortrags der Arbeitgeber beim Rundtischgespräch sowie einen Anhang mit zusätzlichen Informationen der japanischen Regierung über die Unterkünfte auf Fischereifahrzeugen.

Texte der in diesem Bericht enthaltenen Entwürfe eines Übereinkommens und einer Empfehlung über die Arbeit im Fischereisektor

Nach Artikel 10 Absatz 2a) der Verfassung der IAO und Artikel 38(2) der Geschäftsordnung der Internationalen Arbeitskonferenz trägt das Amt die Verantwortung für die Erstellung des Schlussberichts, einschließlich der vorgeschlagenen Urkunden. Bei der Abfassung dieses Berichts war das Amt an folgende Weisungen gebunden:

- a) nach Artikel 38(2) der Geschäftsordnung muss der Bericht mit den vorgeschlagenen Urkunden „auf der Grundlage der [auf den Fragebogen] eingegangenen Antworten“ verfasst werden, und
- b) nach den vom Verwaltungsrat in diesem einzigartigen Fall erteilten Weisungen „sollte die Konferenz den Bericht des Ausschusses für den Fischereisektor der 93. Tagung sowie das Ergebnis künftiger dreigliedriger Konsultationen als Diskussionsgrundlage verwenden“.

Normalerweise würde das Amt nach Artikel 38(2) der Geschäftsordnung Änderungen der vorgeschlagenen Urkunden vornehmen, wenn diese in der Mehrzahl der auf den Fragebogen eingegangenen Antworten vorgeschlagen werden. In Anbetracht der besonderen Anweisungen des Verwaltungsrats in diesem Fall hat das Amt keine wesentlichen Änderungen der dem Bericht des Ausschusses für den Fischereisektor der 93. Tagung beigefügten Urkunden vorgenommen.

Inhalt von Bericht IV(2A)

Der vorliegende Band, Bericht IV(2A), enthält daher Folgendes:

- eine Zusammenfassung der beim Amt eingegangenen Antworten auf jede der fünf in Bericht IV(1) gestellten Fragen, gefolgt von einem Überblick über die Antworten, einer kurzen Darstellung der diesbezüglichen Diskussionen beim Interregionalen Dreigliedrigen Rundtischgespräch über Arbeitsnormen für den Fischereisektor und dem Kommentar des Amtes auf der Grundlage der Antworten und der Diskussionen des Rundtischgesprächs (in seinem Kommentar zu Frage 1 hat das Amt auch Ideen für einen möglichen alternativen Text für bestimmte Bestimmungen zum Geltungsbereich des Übereinkommens dargelegt);
- einen zusätzlichen Kommentar des Amtes mit unverbindlichen Vorschlägen für Fälle, in denen der Ausschuss bzw. der Redaktionsausschuss sich mit der Frage einer Anpassung der englischen und französischen Fassung befassen oder etwaige noch vorhandene offensichtliche Irrtümer oder Unklarheiten beseitigen möchte – Aufgaben, die im Normalfall vom Amt vor der Konferenz ausgeführt worden wären;

- einen Anhang mit dem Bericht des Rundtischgesprächs sowie Anhängen, die Beiträge der Arbeitgeber und der Regierung Japans zum Rundtischgespräch enthalten*.

Um sicherzustellen, dass die Entwürfe des Übereinkommens und der Empfehlung über die Arbeit im Fischereisektor den Regierungen innerhalb der in Artikel 38 Absatz 2 der Geschäftsordnung der Konferenz vorgesehenen Frist zugehen, wurden diese Texte bereits in einem gesonderten Band (Bericht IV(2B)) veröffentlicht.

* Liegt auf Deutsch nicht vor; englische Fassung siehe www.ilo.org/public/english/standards/relm/ilc/ilc96/pdf/rep-IV-2a.pdf.

EINGEGANGENE ANTWORTEN

Zusätzlich zu ihren Antworten auf die fünf vom Amt im Bericht IV(1) gestellten spezifischen Fragen unterbreiteten einige Staaten allgemeine Bemerkungen. Das Amt stellt ferner fest, dass viele Antworten auf die spezifischen Fragen, insbesondere auf Frage 5, auch Kommentare allgemeiner Art enthielten.

Allgemeine Bemerkungen

Antworten

Australien. IAO-Übereinkommen müssen umfassend ratifiziert werden, sollen sie der internationalen Gemeinschaft Respekt abnötigen und weiterhin die grundlegenden Ziele der IAO erfüllen. Viele Übereinkommen sind übermäßig präskriptiv oder technisch und behindern die Ratifizierung durch Mitgliedstaaten, die durchaus zielkongruent im Sinne der Übereinkommen vorgehen. Um hier Abhilfe zu schaffen, sollte sich das Amt bei der Abfassung neuer Urkunden auf flexiblere grundsatzorientierte Artikel konzentrieren. Das vorgeschlagene neue Übereinkommen über Arbeit im Fischereisektor sollte allgemeine Prinzipien mit geeigneten Zielen und Schutzmaßnahmen vorgeben und so flexibel sein, dass unterschiedlichen nationalen Verhältnissen und einem unterschiedlichen Stand der sozialen und wirtschaftlichen Entwicklung Rechnung getragen werden kann und Raum für künftige Entwicklungen vorhanden ist. In seiner vorliegenden Form ist das Übereinkommen zu präskriptiv und legt eine Norm fest, die für viele Entwicklungsländer zu hoch ist. Da das Ziel dieses Übereinkommens darin besteht, einen größeren Prozentsatz der Fischer weltweit zu erfassen, sind Anpassungen erforderlich, um eine umfassende Ratifizierung zu fördern. Bei der Abfassung neuer Urkunden sollte der Schwerpunkt auf die Setzung zweckmäßiger Mindestnormen gelegt werden; man sollte der Inspiration dabei Grenzen setzen und keine oder Normen festlegen, die offenkundig viel anspruchsvoller sind als nötig, um die Sicherheit und das Wohlergehen der Fischer in grundlegender Weise zu gewährleisten. Bei der Ausarbeitung des Entwurfs sollte das Amt möglichst wenig ins Detail gehen. Sollte mehr Klarheit oder Detailtiefe als erforderlich angesehen werden, sollte es den Delegierten überlassen bleiben, die notwendigen Formulierungen zu finden, und dieses Detail sollte, soweit zweckmäßig, in eine Empfehlung oder in Leitlinien aufgenommen werden. Eine solche Vorgehensweise dürfte die Ablehnung vorgeschlagener neuer Urkunden in der Zukunft unwahrscheinlicher machen.

Belgien. Das vorgeschlagene Übereinkommen über die Arbeit im Fischereisektor, das der Ausschuss für den Fischereisektor der Internationalen Arbeitskonferenz auf ihrer 93. Tagung (2005) präsentierte, erhielt zu jenem Zeitpunkt die uneingeschränkte Unterstützung der belgischen Delegation. Die belgische Delegation war der Auffassung, der Entwurf sei eine ausgewogene Urkunde, die ein annehmbares Schutzniveau biete, gleichzeitig aber bestimmten Wünschen von Ländern Rechnung trage, denen die Anwendung gewisser Normen schwer fiel.

Griechenland. Es müssen alle möglichen Anstrengungen unternommen werden, um sicherzustellen, dass ein neuer Übereinkommensentwurf ausgearbeitet werden kann, der für die diesbezüglichen Verhandlungen auf der 96. Tagung der Konferenz einen annehmbaren Arbeitstext darstellt und letztlich zur Annahme des Übereinkommens führt.

Kanada. Es ist wichtig, das in der Präambel des vorgeschlagenen Übereinkommens genannte Ziel nicht aus den Augen zu verlieren: sicherzustellen, dass Fischer angemessene Arbeitsbedingungen an Bord von Fischereifahrzeugen in den folgenden Bereichen finden: Mindestanforderungen für die Arbeit an Bord, Dienstbedingungen, Unterkunft und Verpflegung, Arbeitsschutz, medizinische Betreuung und Soziale Sicherheit. Ziel war es, eine glaubwürdige Norm anzunehmen, die Fischern einen angemessenen Schutz bietet. Das Übereinkommen und die Empfehlung müssen sinnvoll und praktisch durchführbar sein, um der Vielfalt dieser Industrie Rechnung zu tragen. Präskriptive Bestimmungen, die eine umfassende Ratifizierung und Durchführung behindern, sollten vermieden werden. Die vom Ausschuss während der zwei Sachverständigentagungen und der zwei Aussprachen auf der Internationalen Arbeitskonferenz geleistete Arbeit wird zwar anerkannt, allerdings wird eine Flickarbeit am Wortlaut der vorgeschlagenen Urkunden nicht Kanadas Bedenken bezüglich der zu präskriptiven Form des vorliegenden Übereinkommens aus dem Weg räumen. Die erläuternde Anmerkung zu den Regeln und dem Code des vor kurzem angenommenen Seearbeitsübereinkommens bietet eine nützliche Orientierungshilfe für die Ausarbeitung einer neuen Urkunde auf der Grundlage zuvor angenommener Normen. Ein fester Katalog von Rechten und Grundsätzen wird etabliert, Mitglieder verfügen über ein erhebliches Maß an Flexibilität in der Art und Weise, wie sie diese Grundsätze und Rechte verwirklichen, und die Rechte und Grundsätze sind einzuhalten und durchzusetzen. Die Mitglieder können die detaillierten Anforderungen von Teil A des Codes durch im wesentlich gleichwertige Regelungen umsetzen, ein Grundsatz, der im Jahr 2005 bei den Beratungen über die vorgeschlagene Fischereiurkunde sinnvoll Anwendung fand. Bei der Abfassung des neuen Übereinkommens über die Arbeit im Fischereisektor sollte auch erwogen werden, den im Seearbeitsübereinkommen genannten zweiten Bereich für Flexibilität zu nutzen, nämlich die verbindlichen Anforderungen vieler Bestimmungen in Teil A des Codes allgemeiner zu formulieren, so dass sich hinsichtlich der genauen Maßnahmen, die auf der innerstaatlichen Ebene vorzusehen sind, ein breiterer Ermessensspielraum ergibt.

Libanon. Das vorgeschlagene Übereinkommen bezieht sich auf Fischereitätigkeiten großer Fischereifahrzeuge oder einer großen Anzahl von Fischern. Im Libanon besteht der Fischereisektor allerdings gegenwärtig aus kleinen Fischereibooten, deren Eigentümer die Fischer selbst sind. Diese Boote können die Anforderungen und Verpflichtungen des vorgeschlagenen Übereinkommens nicht erfüllen. Daher ist es gegenwärtig im Libanon nicht möglich, die Bestimmungen des Übereinkommens umzusetzen. Die Bestimmungen des vorgeschlagenen Übereinkommens erscheinen zwar in mancher Hinsicht flexibel, können aber auf kleinen Fahrzeugen von weniger als 13 Metern Länge nicht durchgeführt werden. Im Libanon fallen Fischer nicht unter die Bestimmungen der staatlichen Sozialversicherung.

Neuseeland. Business NZ: Dass es 2005 nicht möglich war, zu einer Übereinkunft über ein Übereinkommen über die Arbeit im Fischereisektor zu gelangen, war nicht zuletzt auf eine gewisse Unsicherheit hinsichtlich des Ergebnisses der damals anstehenden Diskussionen über das Seearbeitsübereinkommen zurückzuführen, das die parallelen Bereiche für Seeleute regelt. Das Seearbeitsübereinkommen wurde von allen Anwesenden 2006 mit großer Mehrheit angenommen. Business New Zealand ist der

Auffassung, dass daher Inhalt und Struktur dieses Übereinkommens bei der Ausarbeitung der Dokumente für die Aussprache im Jahr 2007 berücksichtigt werden sollten. Es ist offenkundig, dass es Synergien zwischen den beiden Übereinkommen gibt, und es ist nicht sinnvoll, jetzt, wo ein tragbares Modell vorhanden ist, die Diskussion unabhängig von diesem Übereinkommen zu führen.

Niederlande. Es ist mehr als nur ein „Arbeitsunfall“, dass es auf der 93. Tagung der Internationalen Arbeitskonferenz nicht gelungen ist, ein Übereinkommen über die Arbeit im Fischereisektor anzunehmen. Keine der asiatischen Regierungen (die etwa 80 Prozent der Fischer vertreten) stimmte für das Übereinkommen. Ohne die Unterstützung dieser Länder (und der anderen Länder, die sich nicht für das Übereinkommen aussprachen) wird das Ziel, eine Urkunde anzunehmen, die weltweit für Fischer gilt, nicht erreicht werden. Somit werden die meisten Fischer kein ausreichendes Schutzniveau erhalten. Zudem würde ein niedriger Ratifikationsstand, gemessen an der Bruttoreizahl, nicht dazu beitragen, gleiche Startbedingungen im Fischereisektor zu schaffen. Unter diesem Gesichtspunkt kann die Ablehnung des Übereinkommens im Jahr 2005 als „Glück im Unglück“ angesehen werden: Es bietet sich so eine neue Chance, eine breite Unterstützung seitens der Fischergemeinschaften in aller Welt zu gewinnen. Daher begrüßt die niederländische Regierung uneingeschränkt die Konsultationen, die das Amt gegenwärtig in Form des Fragebogens durchführt. Der Entwurf des Übereinkommens könnte als übermäßig präskriptiv bezeichnet werden, außerdem mangelt es ihm an Flexibilität. Einerseits werden dort Normen aufgestellt, die für Entwicklungsländer zu anspruchsvoll sein könnten, andererseits stellt er eine Barriere für die Länder dar, die unterschiedliche Normen für Maße und Gewichte verwenden.

Norwegen. Zum jetzigen Zeitpunkt werden keine Änderungen vorgeschlagen. Der Übereinkommensentwurf weist bereits viel Flexibilität auf. Norwegen wird zu dieser Frage erst auf der Konferenz Stellung nehmen.

Kommentar

Das Amt stellt fest, dass sich einige der Antworten auf diese und folgende Fragen auf das Seearbeitsübereinkommen, 2006, beziehen, das auf der 94. Tagung (Seeschiffahrtstagung) der Internationalen Arbeitskonferenz im Jahr 2006 angenommen worden war. Das Amt erkennt zwar an, dass es erhebliche Unterschiede zwischen der Schifffahrt und dem Fischereisektor gibt, hat sich in seinem eigenen Kommentar allerdings auch gelegentlich auf bestimmte Bestimmungen des Seearbeitsübereinkommens bezogen. Wer daran interessiert ist, den Text dieser Urkunde zu konsultieren, kann den vollständigen Text sowie andere Informationen in arabischer, chinesischer, deutscher, englischer, französischer, russischer und spanischer Sprache auf der Webseite der IAO einsehen ¹.

Da jedoch in der Mehrheit der Antworten kein neuer vom Seearbeitsübereinkommen inspirierter Ansatz gefordert wurde, hat das Amt keinen umfassenden alternativen Text unterbreitet.

¹ <http://www.ilo.org/public/english/standards/norm/mlc2006/index.htm>

Frage 1

Fr. 1 *Der Entwurf eines Übereinkommens über die Arbeit im Fischereisektor² sieht in Teil I (Begriffsbestimmungen und Geltungsbereich) vor, dass die zuständige Stelle unter bestimmten Voraussetzungen bestimmte Fischereifahrzeuge oder Fischer von einzelnen oder allen Bestimmungen des Übereinkommens ausnehmen kann. Sollte hinsichtlich des Geltungsbereich zusätzliche Flexibilität vorgesehen werden³? Falls ja, geben Sie bitte an, in Bezug auf welche Bestimmungen und unter welchen Voraussetzungen.*

Antworten

Ägypten. Grundlage für die Festlegung des Geltungsbereichs des Übereinkommens sollte die Tonnage sein, um Fischereifahrzeuge mit einer Tonnage von weniger als 20 Tonnen auszuschließen. Die Bestimmungen des Übereinkommens sollten nicht für vorhandene Fischereifahrzeuge, sondern für Fahrzeuge gelten, für die eine Baugenehmigung nach einem Zeitraum von zumindest drei Jahren nach Inkrafttreten der Urkunde erteilt wird, damit die Fischereifahrzeugeigner die Bestimmungen einhalten können.

GTUWA: Ausgenommen sein sollten Fischereifahrzeuge von maximal 100 Metern Länge und 2 Metern Tiefe, die in Binnengewässern wie Flüssen und Seen tätig sind. Für diese Fahrzeuge und Fischer sollte auch in Bezug auf das Alter der Fischer eine Ausnahme gemacht werden, um die Subsistenzfischerei (Familienfischerei) auszuschließen.

Algerien. Es wäre nicht sinnvoll, bestimmte Fischereifahrzeuge oder Fischer vom Geltungsbereich des Übereinkommens auszuschließen. Die algerische Gesetzgebung erfasst alle Kategorien von Fischereifahrzeugen und Fischern, die unter das vorgeschlagene Übereinkommen fallen.

Argentinien. Es sollte nicht dem Ermessen der Mitglieder anheim gestellt werden, Ausnahmen zu genehmigen. Die Einführung einer derartigen Klausel würde es in der Tat den einzelnen Mitgliedstaaten ermöglichen, den Geltungsbereich des Übereinkommens festzulegen. Dies könnte zu einer großen Vielfalt verschiedener Schutzformen führen und somit Ungleichheiten und Diskriminierung in Bezug auf den Zugang zur Beschäftigung schaffen, was einige Arbeitnehmergruppen begünstigen, andere benachteiligen würde. Was die Möglichkeit anbelangt, bestimmte Fischereifahrzeuge – beispielsweise nach Fahrzeuggröße – auszunehmen, so wäre es streng genommen unzweckmäßig, derartige Ausnahmen bei den Begriffsbestimmungen vorzusehen. Diese sollten vielmehr in den einzelnen Teilen oder Bestimmungen aufgeführt werden. Allerdings dürfen derartige Ausnahmen nicht die grundlegenden Rechte der betreffenden Arbeitnehmer tangieren. Die für Arbeitsgefahren zuständige Behörde teilt mit, dass die Ausnahme nur für die Subsistenz- und Freizeitfischerei gelten würde; die gewerbliche Fischerei würde nach wie vor vollständig erfasst.

CATT: Es ist überflüssig, zusätzliche allgemeine Ausnahmen festzulegen. Sollte beschlossen werden, dass zusätzliche Flexibilität erforderlich ist, wäre dies in dem betreffenden Teil oder Artikel vorzusehen.

CAPeCA/CALaPA/CAPA: Die zuständige Stelle eines jeden Mitgliedstaates sollte bestimmte Fahrzeuge oder Fischer von einzelnen Bestimmungen des Übereinkommens ausnehmen, insbesondere Kleinfischer und Fahrzeuge von weniger als zwölf Metern

² Dieser Text ist enthalten in IAA: *Provisional Record* Nr. 19, Internationale Arbeitskonferenz, 93. Tagung, Genf, 2005.

³ Es ist angeregt worden, dass der Übereinkommensentwurf zusätzliche Flexibilität für Entwicklungsländer vorsehen sollte.

Länge. Dieser Standpunkt steht im Einklang mit der von der Arbeitgebergruppe auf der 92. und 93. Tagung der Konferenz vertretenen Auffassung. Die Gruppe betonte damals, dass es notwendig sei, ein alle Seiten einschließendes Übereinkommen zu formulieren, um ein Gleichgewicht zwischen Industriestaaten mit entsprechenden Vorschriften und Entwicklungsländern herzustellen, in denen diesbezügliche Regelungen fehlen. Die Gruppe erklärte ferner, das Übereinkommen sollte die Festlegung von Mindestnormen und nicht von Höchstnormen anstreben, da einzelne Mitgliedstaaten jederzeit das Schutzniveau erhöhen könnten, wenn dies unter Berücksichtigung ihrer jeweiligen Situation praktisch möglich sei. Es ist zu bedauern, dass die Arbeit des Ausschusses für den Fischereisektor keinen Schritt in dieser Richtung darstellt. Aus diesem Grund stellt sich nun die Frage, ob Ausnahmen gewährt werden sollten, während es sinnvoller gewesen wäre zu fragen, ob der Mindestschutz für bestimmte Tätigkeiten oder Fahrzeuge erhöht werden sollte. In allen Fanggebieten wird dieselbe Fischerei betrieben. Ausnahmen könnten lediglich für die Kleinfischerei oder die Subsistenzfischerei beispielsweise in Bezug auf das Mindestalter, die ärztliche Untersuchung, die Anwerbung und die Unterkünfte vorgesehen werden.

Aserbaidshjan. Ja. Das Übereinkommen muss in Bezug auf bestimmte Kategorien von Fischereifahrzeugen flexibel sein und die Länge des Fahrzeugs, die Wasserverdrängung, die Zeit auf See und die Bruttoreaumzahl berücksichtigen.

Australien. Spricht sich nicht gegen den in Artikel 2 enthaltenen Text über den Geltungsbereich des Übereinkommens aus. Es ist überflüssig, weitere allgemeine Ausnahmen vorzusehen. Sollte entschieden werden, dass zusätzliche Flexibilität erforderlich ist, so müsste dies in dem oder den betreffenden Artikeln behandelt werden.

Belgien. Es lässt sich schwer erkennen, wie das Übereinkommen flexibler gestaltet werden könnte, da die verschiedenen Bestimmungen bereits umfangreiche Ausnahmen und Anpassungen zulassen: Artikel 1 c) bezieht sich bereits auf die verschiedenen im vorgeschlagenen Übereinkommen enthaltenen Möglichkeiten für Flexibilität: „...jeder Abweichung, Ausnahme oder sonstigen flexiblen Anwendung...“; Artikel 2 sieht ein System vor, demzufolge der Schutz auf Fahrzeuge mit einer Länge von weniger als 24 Meter (gemäß der von bestimmten Ländern geforderten Schwelle) ausgedehnt werden kann; Artikel 3 sieht die Möglichkeit einer Ausnahme vor; Artikel 4 zeigt ausführlich den progressiven (oder Förderungs-) Aspekt dieser Urkunde. Anhang III bietet einen gewissen Spielraum hinsichtlich der Durchführung der Bestimmungen in Form allgemeiner Bestimmungen, die außerordentlich generell formuliert sind: „Die zuständige Stelle kann nach Beratung die Anforderungen dieses Anhangs auch auf vorhandene Fahrzeuge anwenden, wenn und in wie weit die zuständige Stelle entscheidet, dass dies angemessen und durchführbar ist.“ Diese Beispiele zeigen, dass allen Sonderfällen, bestimmten Anliegen und Befürchtungen weitgehend Rechnung getragen wurde. Zudem ist es eine seit langem bestehende Praxis, internationale Arbeitsnormen so abzufassen, dass eine universelle Anwendung möglich ist, ohne ausdrücklich genannten Ländern oder Länderkategorien bestimmte Systeme zuzugestehen. Außerdem ist eine objektive Definition der „Entwicklungsländer“ nicht möglich, es sei denn, man negiere das Konzept der Entwicklung an sich. Das Argument der Unterentwicklung kann nicht benutzt werden, um die hohen humanitären Kosten für diesen Sektor zu rechtfertigen, wenn es gerade die Entwicklungsländer sind, die angeblich nicht in der Lage sind, diese dramatische Lage zu entschärfen. Ferner wäre dies unfair gegenüber Ländern, die große Anstrengungen zum Schutz ihrer Fischer unternehmen. Schließlich ist festgestellt worden, dass geringere Garantien bezüglich des Schutzes der Arbeitnehmer keinesfalls zur Entwicklung von Ländern oder Gesellschaften beitragen. Unsere Antwort ist daher ein kategorisches

„nein“. Die an dieser Stelle in so geschickter und ausgewogener Weise festgelegte interne Flexibilität bleibt die einzige Lösung.

Benin. Der Text sieht ausreichend Flexibilität bezüglich des Geltungsbereichs vor, und mehr Flexibilität ist nicht erforderlich.

Brasilien. Es ist wichtig, ein Gleichgewicht zwischen den vorhandenen Normen und möglichen Verbesserungen dieser Normen einerseits und der für eine umfassende Ratifizierung erforderlichen Flexibilität andererseits zu erzielen, insbesondere in Entwicklungsländern, wo die Fischerei am wenigsten geregelt ist. Zur Anhebung der Zahl der Ratifikationen ist es angesichts der unterschiedlichen Traditionen der verschiedenen Länder im Bereich der Fischerei sowie der Unterschiede bei Küsten und Meeresströmungen erforderlich, die in Artikel 3 vorgesehene Möglichkeit zu bejahen, es der zuständigen Stelle zu erlauben, bestimmte Fischereifahrzeuge oder Fischer von einzelnen oder allen Bestimmungen dieses Übereinkommens auszunehmen. Wenngleich alle Bestimmungen zur Verbesserung der Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord von Fischereifahrzeugen wichtig sind, muss das Übereinkommen Mindestnormen festlegen, um es den Ländern, die die vorhandenen Übereinkommen nicht ratifiziert haben, zu ermöglichen, Fortschritte im Bereich des Schutzes der Fischer zu erzielen und das neue Übereinkommen in dem Wissen zu ratifizieren, dass viele andere Länder glücklicherweise bereits einen Stand erreicht haben, der weit über diese Bestimmungen hinausgeht, und weiterhin ihre Verhältnisse verbessern. Es wird davon ausgegangen, dass die zuständige Stelle nach Beratung Fischereifahrzeuge, die bei Fischereitätigkeiten auf Flüssen, Seen und Kanälen und in der angrenzenden Zone der Archipelgewässer eingesetzt werden, insbesondere von Bestimmungen in Anhang III bezüglich der Unterkünfte und Bestimmungen in Artikel 29 b) und d) bezüglich der medizinischen Betreuung ausnehmen kann. Aus diesem Grund wird vorgeschlagen, Artikel 3 (1) a) wie folgt zu ändern: „Fischereifahrzeuge, die bei Fischereitätigkeiten auf Flüssen, Seen und Kanälen und in der angrenzenden Zone der Archipelgewässer eingesetzt werden; und“. Hiermit wird das Ziel verfolgt, die Ratifizierung durch Länder zu erleichtern, die aus Inselgruppen bestehen. Eine Ausnahme ist auf Grund der Tatsache berechtigt, dass Fischereifahrzeuge derartiger Länder bei Auftreten eines Problems leichter die Küste erreichen können.

CNC und CNT: Fischereifahrzeuge, die auf Flüssen, Seen und Kanälen eingesetzt werden. Begründung: Die verschiedenen Bestimmungen für Hochseefischereifahrzeuge sollten so flexibel sein, dass den unterschiedlichen Verhältnissen im Fischereisektor Rechnung getragen werden kann.

Burkina Faso. Für bestimmte Fahrzeuge und Fischer ist eine gewisse Flexibilität wünschenswert.

China. Zusätzliche Flexibilität muss nicht vorgesehen werden. Begründung: Der im vorgeschlagenen Übereinkommen vorgesehene Geltungsbereich kann prinzipiell zur praktische Umsetzung verwendet werden.

Costa Rica. 99 Prozent der costaricanischen Fischereifahrzeuge weisen eine Länge von weniger als 24 Metern auf. Für Entwicklungsländer wie Costa Rica sollten einzelne Bestimmungen des vorgeschlagenen Übereinkommens, beispielsweise die in Teil IV und die über Ausnahmen und/oder Anforderungen für „Fahrzeuge“, überprüft werden.

Dänemark. Mehr Flexibilität im „Geltungsbereich“ ist nicht erforderlich.
3F: Zustimmung.

Deutschland. Die Flexibilität in der Formulierung des Geltungsbereiches (Artikel 3) ist ausreichend. Selbständige an Bord von Fischereifahrzeugen sollten nicht erfasst werden.

Finnland. Ist der Ansicht, dass die vorgesehene Ausnahme ausreicht. Zusätzliche Flexibilität ist nicht erforderlich, da in Artikel 3 Übereinkommensentwurfs vorgesehen wird, dass bestimmte Fischereifahrzeuge von seinem Geltungsbereich ausgenommen werden können.

SAK: Stimmt zu, weist aber darauf hin, dass in bestimmten Abschnitten zusätzliche Flexibilität vorgesehen werden sollte.

SAKL: Fahrzeuge von weniger als zehn Metern Länge und Unternehmer sollten ganz vom Geltungsbereich ausgenommen werden.

Frankreich. Artikel 3 des vorgeschlagenen Übereinkommens erlaubt es, „Fischereifahrzeuge, die bei Fischereitätigkeiten auf Flüssen, Seen und Kanälen eingesetzt werden“ sowie „begrenzte Gruppen von Fischern oder Fischereifahrzeugen“ von allen oder einzelnen Bestimmungen dieses Übereinkommens auszunehmen. Diese Ausnahme hängt davon ab, ob „besondere und erhebliche Probleme“ hinsichtlich der Anwendung „in Anbetracht der besonderen Dienstbedingungen der Fischer oder Einsatzbedingungen der Fischereifahrzeuge“ vorhanden sind. Dieser Artikel kann im weiten Sinn oder eng ausgelegt werden. Beispielsweise könnten Fischereitätigkeiten in Flussmündungen nach den Begriffsbestimmungen des vorgeschlagenen Übereinkommens sowohl als Binnen- als auch Hochseefischerei eingestuft werden. Die in Artikel 3 genannten Bedingungen für einen Ausschluss könnten natürlicherweise detaillierter dargelegt werden. Dies ist allerdings nicht erforderlich, da der vorliegende Text dazu beiträgt, eine umfassendere Ratifizierung des Übereinkommens zu ermöglichen. Andere Bestimmungen, die dem Text Flexibilität verleihen, erlauben die Berücksichtigung einer Vielfalt innerstaatlicher Verhältnisse. Dies trifft insbesondere auf die Anpassungsfähigkeit des Geltungsbereiches von Anhang III zu, die sich aus der Einführung des Grundsatzes der Gleichwertigkeit während der 93. Tagung der Internationalen Arbeitskonferenz ergibt. Die Bestimmungen des vorgeschlagenen Übereinkommens sollen allerdings für alle Fischer und Fischereifahrzeuge in der gewerblichen Fischerei gelten. Diese Entscheidung ist zweckmäßig, da das Übereinkommen zwar nur Mindestnormen festlegen kann, um die Ratifikation durch Staaten sicherzustellen, in denen es überwiegend Kleinfischerei oder Familienfischerei gibt, es aber zusätzliche spezifische Normen für größere Fahrzeuge vorsehen muss. Im Allgemeinen scheint der Entwurf ausgewogen und so flexibel zu sein, dass er als globale Norm für alle Arbeits- und Beschäftigungsbedingungen von Fischern in einem Sektor, dessen Kennzeichen außerordentlich harte Arbeitsbedingungen und oftmals prekäre Arbeitsverhältnisse sind, eine maßgebliche Referenz bilden kann. Aus diesen Gründen ist die Einführung von zusätzlicher Flexibilität in Artikel 3 des vorgeschlagenen Übereinkommens nicht erforderlich.

Ghana. Das Übereinkommen sollte einerseits Fischern einen starken Schutz bieten, andererseits so flexibel sein, dass unterschiedlichen Tätigkeiten, Verhältnissen und Arbeitsverhältnissen in diesem Industriezweig Rechnung getragen wird. Es sollte die Bedürfnisse der Kleinfischerei, der Aquakultur und der Freizeitfischerei berücksichtigen.

Griechenland. Der vorliegende Übereinkommensentwurf, insbesondere Artikel 2(3) und Artikel 3(1), sieht vor, dass die zuständige Stelle einige Fischereifahrzeuge vom Geltungsbereich aller oder einzelner Bestimmungen dieses Übereinkommens ausnehmen kann. Da das Übereinkommen u.a. zum Ziel hat, das grundlegende Prinzip der Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit (gleiche Startbedingungen) zu formulieren,

dürfte es auf größere Akzeptanz stoßen, wenn seine Bestimmungen ausnahmslos für Fischereifahrzeuge von 24 Metern Länge oder mehr gelten, die in internationalen Gewässern eingesetzt werden.

Honduras. COHEP: Im derzeitigen Kontext der Globalisierung scheint der Text für ein Land wie Honduras und insbesondere für kleine Wirtschaften wie die in Mittelamerika, für die Honduras ein typisches Beispiel ist, sehr restriktiv zu sein. In Honduras gibt es etwa 25.000 Kleinfischer, die zwar als Kleinfischer eingestuft werden könnten, deren Fänge aber so begrenzt sind, dass der Ausdruck Subsistenzfischer zutreffender wäre. Die meisten Fischereiboote haben eine Länge von weniger als 25 Metern und sind raummäßig begrenzt; aus diesem Grund bleiben sie, wenn sie auf See sind, ausschließlich im Küstenbereich.

Indien. HMS: Da dieser Punkt eingehend in den Jahren 2004 und 2005 erörtert wurde, ist keine zusätzliche Flexibilität erforderlich. Durch die Flexibilität in den Bestimmungen über die Begriffsbestimmungen und den Geltungsbereich sind ausreichende Garantien gegeben.

Irak. Spricht sich dafür aus, dass insbesondere im Fall von Entwicklungsländern die zuständige Stelle bestimmte Fischereifahrzeuge und Fischer von einzelnen Bestimmungen des Übereinkommens ausnehmen kann.

Island. Das Übereinkommen sollte breit angelegt sein und allgemeine Bestimmungen enthalten, so dass es von der Mehrzahl der Länder ratifiziert werden kann. Angestrebt werden sollte eine umfassende Ratifizierung, so dass die Bestimmungen des Übereinkommens für den größtmöglichen Prozentsatz der Fischer weltweit gelten, insbesondere für die auf kleineren Fahrzeugen. In einigen Ländern gibt es im Einklang mit der innerstaatlichen Gesetzgebung und Praxis bereits höhere Normen für die Fischereifloten als im Übereinkommensentwurf vorgesehen. Allerdings hat dies keinen Einfluss auf die Notwendigkeit, Mindestnormen festzusetzen, die für alle Fischer gelten, sogar auf den kleinsten Fischereiboote.

Italien. Nein.

FEDERPESCA und FAI-CISL: Zusätzliche Flexibilität in Bezug auf die Bestimmungen von Teil I (Begriffsbestimmungen und Geltungsbereich) ist nicht erforderlich.

Kanada. Eine Bestimmung des Übereinkommens, die die Möglichkeit vorsieht, dass die zuständige Stelle bestimmte Fischereifahrzeuge oder Fischer von einzelnen oder allen Bestimmungen dieses Übereinkommens ausnehmen kann, ist auf Grund der großen Unterschiede zwischen den verschiedenen Arten der Fischerei und der entsprechenden Rentabilität erforderlich. Durch die Streichung der Worte „besondere und erhebliche“ in Artikel 3 (1) könnte zusätzliche Flexibilität in diesem Absatz vorgesehen werden. Zudem muss Flexibilität bei den spezifischen Bestimmungen des Übereinkommens eingeführt werden, um zwischen Sicherheit, Gesundheit und Komfortfaktoren zu unterscheiden, und bei der Festsetzung der Normen müssen die Zeit auf See und Kostenvorteile berücksichtigt werden. In Artikel 3 (1) b) ist das Wort „begrenzte“ zu streichen und durch „bestimmte“ zu ersetzen. Sollte der Wortlaut dieser Bestimmungen keine Flexibilität bieten, würde ein Ratifikationshindernis geschaffen.

CLC: Es ist nicht erforderlich, mehr Flexibilität für das ganze Übereinkommen vorzusehen. Zusätzliche Flexibilität sollte gegebenenfalls in den jeweiligen Abschnitten vorgesehen werden.

Katar. Ja, in Bezug auf den Geltungsbereich sollte zusätzliche Flexibilität vorgesehen werden, da Anforderungen hinsichtlich Unterkunft und Verpflegung von einigen Entwicklungsländern, denen die erforderlichen Fanggeräte und Geräte für die maritime Navigation nicht zur Verfügung stehen, nicht erfüllt werden können. Außerdem würden diese Anforderungen (beispielsweise die Anpassung der Schlafräume) die Produktionskosten für Fischer, die bereits auf Grund der niedrigeren Produktivität der wichtigsten Fischereien unter einem geringeren Wirtschaftsertrag der Fischereifahrzeuge leiden, erhöhen.

Kolumbien. ANDI: Angesichts der besonderen Arbeitsbedingungen von Fischern oder Einsatzbedingungen von Fischereifahrzeugen und je nach Länge der Fahrt und Fanggebiet sollte Mitgliedstaaten die Möglichkeit offen stehen, auf dem Wege innerstaatlicher Gesetze und Vorschriften Schiffe von weniger als 24 Metern Länge oder weniger als 175 Bruttotonnen vom Übereinkommen oder bestimmten Bestimmungen dieses Übereinkommens auszunehmen.

Kroatien. Die vorgesehene Flexibilität dürfte ausreichend sein.

Kuba. Was den Geltungsbereich anbelangt, so muss es der zuständigen Stelle überlassen bleiben zu entscheiden, ob Fahrzeuge von weniger als 24 Metern Länge, die in Binnen- oder Küstengewässern tätig sind, ausgenommen werden oder nicht.

Lettland. Zusätzliche Flexibilität ist nicht erforderlich.

Libanon. Keine Kommentare.

Litauen. Es sollte keine zusätzliche Flexibilität vorgesehen werden.

Mauritius. Für den Geltungsbereich (Artikel 2) wird keine zusätzliche Flexibilität vorgeschlagen. Allerdings sollte die Begriffsbestimmung des „Schiffsführers“ in Artikel 1 n) wie folgt geändert werden: „bedeutet der Ausdruck „Schiffsführer“ eine entsprechend qualifizierte Person, der die Befehlsgewalt über ein Fischereifahrzeug übertragen ist.“

Mexiko. In Artikel 1 a) betreffend die Begriffsbestimmung der „gewerblichen Fischerei“ sollten Tätigkeiten im Bereich der Versuchsfischerei und der Fischerei für Ausbildungszwecke sowie die für diesen Zweck eingesetzten Fahrzeuge vom Geltungsbereich ausgeschlossen werden. Der Ausdruck „Versuchsfischerei“ bedeutet Fischerei für Zwecke des Studiums, der wissenschaftlichen Forschung, des Experimentierens, der Untersuchung, der Prospektion, der Entwicklung, der Bestandauffüllung oder Erhaltung der aquatischen Flora und Fauna und ihres Habitats und die Erprobung von Ausrüstungen und Verfahren, die für diese Tätigkeit erforderlich sind; Fang lebender Exemplare in Bundesgewässern zum Zweck der Erhaltung und der Ersetzung wissenschaftlicher und kultureller Sammlungen; und Fang zum Zweck der Dekoration oder Ausstellung bei öffentlichen Aufführungen, in Aquarien und Zoos.

Neuseeland. Neuseeland ist nicht der Auffassung, dass zusätzliche Flexibilität erforderlich ist, um bestimmte Fischereifahrzeuge oder Fischer von den Bestimmungen des vorgeschlagenen Übereinkommens auszunehmen.

NZCTU: Zustimmung.

Niederlande. Spricht sich für die Erweiterung des Geltungsbereichs von Artikel 3 in der Form aus, dass er Entwicklungsländern die Möglichkeit einräumt, in die Verpflichtungen des Übereinkommens „hineinzuwachsen“. Schlägt einen neuen Text vor,

der Ländern, deren Wirtschaft und Einrichtungen noch nicht ausreichend entwickelt sind, die Möglichkeit einräumt, zeitweilige Ausnahmen von bestimmten Bestimmungen des Übereinkommens zuzulassen. Für eine derartige zeitweilige Ausnahme könnten die folgenden Bereiche in Betracht kommen: ärztliche Untersuchung, Bemannung und Ruhezeiten, Arbeitsvereinbarungen, insbesondere Anhang II, und medizinische Betreuung.

DFPB: Einige Bestimmungen betreffend die Unterkünfte sollten zumindest auch Teil des Entwicklungsansatzes sein, wenngleich die niederländischen Sozialpartner die von der Regierung zu Frage 4 vorgeschlagene Lösung vorziehen.

Österreich. In Österreich gibt es gewerbliche Binnenfischerei in Booten unter 10 Metern Länge und ohne Wohneinrichtungen (Zillen). Es bestehen bestenfalls überdachte Ruderhäuser, jedoch keine Kajüten etc. Nach den uns vorliegenden Informationen sind in der österreichischen Binnenfischerei rund 150 Personen, meist nebenberuflich, tätig. Nur in ganz wenigen Fällen stehen diese Personen in einem Angestelltenverhältnis (z. B. Bundesforste), die meisten Fischer betreiben ihre Profession als Bewirtschafter ihrer eigenen Fischereirechte oder Pachtrechte. Die Ausnahmemöglichkeit der Binnenfischerei auf Seen und Flüssen gemäß Artikel 3 (1) soll beibehalten werden.

Panama. Es sollten Ausnahmen für Sport- und/oder Freizeitfischerei und Kleinfischerei vorgesehen werden, allerdings mit der Anforderung, dass die notwendigen Normen für diese beiden Tätigkeiten auf der Grundlage der Gewohnheiten und Sitten von der innerstaatlichen Gesetzgebung aufgestellt werden.

CMP: Die staatlichen Stellen müssen bei dieser Art von Übereinkommen die Fischer an Bord aller Fahrzeuge berücksichtigen, die in offenen Gewässern tätig sind, selbst derjenigen von weniger als 24 Metern Länge.

Papua Neuguinea. Stimmt den vorgeschlagenen Bestimmungen des Übereinkommens unter der Voraussetzung zu, dass jede Ausnahme generell von den Mitgliedsländern akzeptiert wird.

Philippinen. Die Begriffsbestimmung des Ausdrucks „Fischer“ sollte dahingehend erweitert werden, dass Fischer einbezogen werden, die sich nicht unbedingt an Bord von Fahrzeugen befinden. Die Bestimmungen über die gesundheitliche Versorgung sowie die Erfassung durch die Soziale Sicherheit könnten erweitert werden.

Polen. Zusätzliche Flexibilität ist nicht erforderlich. Es wird festgestellt, dass die Begriffsbestimmung eines Fischereifahrzeuges im Sinne des Übereinkommens von der Begriffsbestimmung der Richtlinie 93/103/EG des Rates vom 23. November 1993 über Mindestvorschriften für Sicherheit und Gesundheitsschutz bei der Arbeit an Bord von Fischereifahrzeugen und des Übereinkommens (Nr. 113) über die ärztliche Untersuchung (Fischer), 1959, (das nur für Hochseefischerei gilt) abweicht.

Portugal. Nein. Artikel 2 (3) und Artikel 3 des vorgeschlagenen Übereinkommens bieten bereits die erforderliche Flexibilität.

Rumänien. Die in Artikel 3 und 4 des Übereinkommens vorgesehene Flexibilität reicht aus. Sie erlaubt für einen begrenzten Zeitraum uneingeschränkte Ausnahmen von den Bestimmungen des Übereinkommens. Es ist vorteilhaft, die Bestimmungen des Übereinkommens nicht auf die Subsistenz- oder Freizeitfischerei anzuwenden und sicherzustellen, dass die Urkunde in Bezug auf Fischereifahrzeuge und Fischer auf Flüssen, Seen und Kanälen flexibel ist. Entwicklungsländer müssen eine elementare Tatsache verstehen: Wenn sie nicht von den Hauptakteuren auf dem Markt erdrückt werden

wollen, müssen sie solide Praktiken anwenden. Armut darf nicht als Grund dafür dienen, Fischer ernstern Gefahren auszusetzen oder prekäre Beschäftigungsverhältnisse zuzulassen. Lokale oder regionale Verbände können Wege zu einer möglichen Annahme von IAO-Normen erschließen.

Saudi-Arabien. Zusätzliche Flexibilität in den Bestimmungen über den Geltungsbereich ist nicht erforderlich.

Schweden. In der schwedischen Fischerei überwiegt die „anteilig entlohnte Fischerei“, bei der eine oder zwei Familien oder einige Familienmitglieder gemeinsam ein Fahrzeug besitzen oder bemannen und die Entlohnung der Besatzung an Bord je nach Fangerlös erfolgt. Jedes Besatzungsmitglied kann als selbstständig erwerbstätig bezeichnet werden, unabhängig davon, ob es einen Anteil am Fischereifahrzeug besitzt oder nicht. In der Regel beteiligen sich die Fischer an den meisten Aufgaben an Bord, z. B. am Wachdienst auf der Brücke. Der schwedische Fischereisektor besteht überwiegend aus kleinen Schiffen, die mit kleinen Besatzungen täglich oder für eine Woche auf Reise gehen. Es gibt keine Fischereifahrzeuge mit Fischverarbeitung an Bord. Echte Arbeitsbeziehungen sind im schwedischen Fischereisektor praktisch nicht vorhanden. Folglich können die in Teil IV des vorgeschlagenen Übereinkommens vorgesehenen Anforderungen – in Bezug auf die monatliche oder in regelmäßigen Zeitabständen zu bezahlende Heuer, die Arbeitszeit, die Arbeitsvereinbarungen usw. – kaum uneingeschränkt angewandt werden. Einige der sonstigen vorgeschlagenen Regeln, beispielsweise das Erfordernis eines öffentlichen Arbeitsvermittlungsdienstes für Fischer, die Überweisung der Zahlungen an die Familien der Fischer usw., dürften eher für Arbeitsbedingungen in einem großen Fischereisektor relevant sein, wo große Fischdampfer vorhanden sind, die während langer Zeit Fangtätigkeiten durchführen und den Fang an Bord verarbeiten. Dasselbe gilt für die detaillierte Regelung der Unterkunft an Bord von Fischereifahrzeugen in Teil V des vorgeschlagenen Übereinkommens. Eine mögliche Alternative ist eine eindeutige Definition der Arten von Fischerei und der Fischereifahrzeuge, auf die die Regelungen im Hinblick auf ihre Relevanz und praktische Signifikanz Anwendung finden sollen. Besatzungsstärke und Dauer der Fangreise sind Parameter, die als Definitionen verwendet werden könnten. Außerdem gäbe es die Möglichkeit, selbstständig erwerbstätige Fischer vom Geltungsbereich des Übereinkommens auszuschließen.

MMOA: Flexibilität in Bezug auf den Geltungsbereich sabotiert den ganzen Zweck des Übereinkommens und sendet die falschen Signale, sowohl in Bezug auf das Übereinkommen selbst als auch in Bezug darauf, ob ein Mitgliedstaat ein Übereinkommen mit wenig oder keinem Inhalt ratifizieren will. Der Geltungsbereich sollte so groß wie möglich sein, um möglichst viele Fischer zu schützen.

SFR: Die Berufsfischerei ist eine spezifische Wirtschaftstätigkeit und nicht mit anderen vergleichbar. Betrachtet man die außerordentlich vielfältigen Umstände bei den verschiedenen Fischereiarten (von der Fischerei in kleinen Seen bis zur in großem Maßstab durchgeführten Hochseefischerei), so trifft dies in noch stärkerem Maß zu, und daher ist jeder Versuch, Arbeitsbedingungen im Fischereisektor durch ein internationales Übereinkommen zu regeln, keine zweckmäßige Vorgehensweise. Die besonderen Umstände jeder einzelnen Fischereiart müssen getrennt untersucht und danach getrennt geregelt werden, sollte dies als zweckmäßig angesehen werden. Zieht man in Betracht, was aus internationaler Perspektive geäußert wurde, so entsteht der Eindruck, dass der von der IAO gewählte Ansatz nicht ganz durchdacht wurde. Unserem Verständnis nach richten sich die Bestimmungen des vorgeschlagenen Übereinkommens wahrscheinlich an Arbeitnehmer an Bord von Fischereifahrzeugen. In Anbetracht des bereits Gesagten und anderer Umstände spricht vieles dafür, selbstständig erwerbstätige Fischer ganz vom

Geltungsbereich des Übereinkommens auszuschließen. Es sollte daher nur für Arbeitnehmer gelten.

Seschellen. Stimmt Artikel 2 (3) zu, da die Auffassung vertreten wird, der durch das Übereinkommen gewährte Schutz sollte auf jeden Fall für alle Fischer auf Fischereifahrzeugen von mehr als 24 Metern Länge gelten. Ist ein Staat in der Lage, diesen Schutz auf Fischer auf kleineren Fahrzeugen auszuweiten, so sollte er dies unbedingt tun.

Slowenien. Es besteht keine Notwendigkeit, bestimmte Fischereifahrzeuge von Fischern von einzelnen oder sämtlichen Bestimmungen dieses Übereinkommens auszuschließen.

Spanien. Der Geltungsbereich sollte so groß wie möglich sein. Um allerdings ein Übereinkommen zu erhalten, das von möglichst vielen Mitgliedstaaten ratifiziert werden kann, könnte der zuständigen Stelle die Möglichkeit eingeräumt werden, bestimmte Gruppen von Fischereifahrzeugen oder Fischern von einzelnen Bestimmungen des Übereinkommens auszuschließen. Die Kriterien für die Festlegung bestimmter Ausnahmen sollten die Größe des Fahrzeugs und der auf See verbrachte Zeitraum sein. Im Fall von kleinen Fischereibooten ist es oft so, dass das Boot Eigentum einer Familie ist. In einigen Ländern kann die gesamte Besatzung eines Bootes selbstständig erwerbstätig sein. In derartigen Fällen wäre es schwierig, die Einhaltung der Artikel 16 bis 20 über die Arbeitsvereinbarungen für Fischer sicherzustellen. Auf keinen Fall sollte eine Genehmigung dafür erteilt werden, Ausnahmen von den Maßnahmen in Bezug auf Sicherheit, Gesundheit und Unfallverhütung einer Gruppe von Fischern nach den Kriterien der Größe des Fahrzeugs oder der Art der Navigation zu gewähren. An Land tätige Personen, die Arbeiten an Bord verrichten, sowie andere Personen, die nicht unter die Begriffsbestimmung des „Fischers“ im Übereinkommen fallen, sollten auch durch die Maßnahmen im Bereich Sicherheit, Gesundheit und Unfallverhütung geschützt werden. Sie könnten allerdings von anderen Bestimmungen, beispielsweise in Bezug auf Unterkunft, Verpflegung oder Heimschaffung, ausgeschlossen werden.

FEOPE: Spricht sich nicht für irgendeine Ausnahme aus. Sowohl das Übereinkommen als auch die Empfehlung sind grundlegender Art und erreichen nicht das Niveau der Gesetzgebung der meisten Mitgliedstaaten. Diese Ausnahmen würden daher nur dazu dienen, die Wettbewerbsbedingungen für den Fischereisektor in Staaten mit einer fortschrittlichen Sozialgesetzgebung wie Spanien zu verschlechtern.

Sri Lanka. Nein.

UFL und NFSM: Es gibt Millionen von Fischern – allein in Sri Lanka mehr als 50.000 Fischer –, die an Bord von Fahrzeugen von weniger als 24 Metern Länge für einen ununterbrochenen Zeitraum von mehr als drei Tagen tätig sind. Es sollte eine Bestimmung geben, die für alle diese Fischer gilt.

CWC: Es sollte keine zusätzliche Flexibilität für das ganze Übereinkommen vorgesehen werden, und eine etwaige zusätzliche Flexibilität sollte in den einzelnen Abschnitten eingefügt werden.

Südafrika. Nein. Die zuständige Stelle hat genügend Spielraum zur Anwendung ihrer Vorstellungen und Gewährung einer Ausnahme gemäß Artikel 3(1) b).

Surinam. Eine gewisse Flexibilität sollte in Bezug auf die Bestimmungen über Einmann-Betriebe und neu gebaute Fahrzeuge (vom Eigentümer gebaut) eingeführt werden.

Arabische Republik Syrien. Es sollte mehr Flexibilität in Bezug auf Entwicklungsländer vorgesehen werden, insbesondere für kleine Fahrzeuge (von weniger als 16 Metern Länge), die in begrenzten Fanggebieten tätig sind.

Thailand. Es gibt keinen Einwand gegen die Bestimmung über Begriffsbestimmungen und Geltungsbereich.

Trinidad und Tobago. In die Begriffsbestimmung des Ausdrucks „Fischer“ in Artikel 1 e) sollten auch Fischereibeobachter aufgenommen werden. Auch wenn Beobachter im Rahmen einer anderen Vereinbarung (z. B. anderes Versicherungssystem) beschäftigt werden, unterstehen sie der Aufsicht des Schiffsführers. In dieser Hinsicht sind auch bestimmte Bestimmungen des Übereinkommens sehr relevant, beispielsweise über das Mindestalter (Artikel 9 (3) bis (5)), die ärztliche Untersuchung (Artikel 10 (1) und (3) und Artikel 12), die Bemannung und Ruhezeiten (Artikel 13 b)) und 14 (1 b)), die Unterkunft und Verpflegung (Artikel 27 c)), sowie die medizinische Betreuung (Artikel 29 e)). In Bezug auf Artikel 1 e) mit der Begriffsbestimmung des Ausdrucks „Fischer“ wies der Arbeitgeberrat darauf hin, dass die Formulierung „in irgendeiner Eigenschaft“ in dem Textteil „alle Personen, die an Bord eines Fischereifahrzeuges in irgendeiner Eigenschaft beschäftigt oder angeheuert sind oder eine Tätigkeit ausführen...“ die Begriffsbestimmung der Fischer verallgemeinert und dass dieser Geltungsbereich eingengt werden müsste. Es wurde empfohlen, die Definition wie folgt neu zu formulieren: „alle Personen, die an Bord eines Fischereifahrzeuges beschäftigt oder angeheuert sind oder eine Tätigkeit ausführen...“. Ferner wird vorgeschlagen, in Artikel 3 eine weitere Kategorie, die „Fischereibeobachter“, aufzunehmen.

Ukraine. Da nahezu 50 Prozent der gegenwärtig im Fischereisektor tätigen 27 Millionen Menschen eine Klein- oder Gemeinschaftsfischerei betreiben und Arbeitsbedingungen, medizinische Betreuung und Lebensbedingungen sich stark von denen des großen kommerziellen Fischereisektors unterscheiden, muss im Übereinkommen eine Reihe von getrennten Regeln vorgesehen werden. Mit jeder neuen Generation von Fischereifahrzeugen kommen effizientere Fahrzeuge auf den Markt, die so gebaut sind, dass sie mit kleineren Besatzungen und einer geringeren Zahl von Menschen, die ihren Lebensunterhalt an Bord verdienen, sicher funktionieren. Ferner sollte auch berücksichtigt werden, dass andere Schiffsbautechniken die Lebensbedingungen von Fischern und ihre Arbeitsbedingungen an Bord beeinflussen. Technologische Innovationen breiten sich unter heutigen Bedingungen immer weiter aus, und dies hat eine unmittelbare Auswirkung auf die Sicherheit und Effizienz bei Fangvorgängen: sie nehmen laufend zu. Da Fischer längere Zeiträume auf offener See (nicht nur Tage, sondern mehrere Monate) verbringen, insbesondere auf Fahrzeugen der Hochseefischereiflotten, dienen diese Fahrzeuge nicht nur als Arbeitsplatz, sondern auch für einen längeren Zeitraum als Wohnstätte. Natürlich unterscheiden sich die Lebensbedingungen von Fischern auf sehr primitiven Fahrzeugen (Kleinfahrzeugen) erheblich von denen auf großen Fischereifahrzeugen oder sogar von denen der Fischer, die in kleinen Fischereibetrieben auf Frachtschiffen arbeiten. In den meisten Ländern der Welt werden der Schiffsbau und die Besatzungsquartiere für mehr oder weniger große Fahrzeuge zwar gesetzlich geregelt, in der Praxis gibt es jedoch keine vergleichbare gesetzliche Grundlage für kleinere Fahrzeuge, was – in Bezug auf die Gewährleistung von Gesundheit, Hygiene und der Lebensbedingungen im Lebensraum der Besatzungen auf ständiger Basis – gewisse Schwierigkeiten hervorruft. Somit ist verständlich, dass jeder Fischereisektor seine eigenen Merkmale und Probleme aufweist, und dass sich die Lebensbedingungen in der Klein- oder Gemeinschaftsfischerei erheblich von denen von Fischern auf großen Industrieschiffen unterscheiden. Außerdem müssen bei der Registrierung der Fahrzeuge die Bestimmun-

gen des Übereinkommens berücksichtigt werden, da der Flaggenstaat Fahrzeuge von seinem Register mit der Begründung, sie wiesen eine kleine Größe auf, ausschließen könnte, und da somit ein nicht registriertes Fahrzeug nicht unter den Schutz des vorgeschlagenen Übereinkommens fiele. Die Bestimmungen über den Geltungsbereich des Übereinkommens sind ausreichend flexibel, da sie der zuständigen Stelle (Artikel 3) die Möglichkeit einräumen, nach Beratung Gruppen von Fischern oder Fischereifahrzeugen von den Bestimmungen des Übereinkommens auszunehmen.

Uruguay. Keine Ausnahmen.

Bolivarische Republik Venezuela. Unter Verweis auf die 93. Tagung der Internationalen Arbeitskonferenz ersuchte die Vorsitzende der Arbeitgebergruppe das Amt um eine Auslegung des genannten Absatzes. Der Vertreter des Generalsekretärs erklärte hierzu, der Zweck dieses Absatzes bestehe darin, Fälle wie die der in Artikel 11 e) genannten „Personen“ zu erfassen, deren Antrag auf eine Fischereierlaubnis abgewiesen wurde bzw. die kein ärztliches Zeugnis erhalten hatten und somit keine Fischer wären und wahrscheinlich nie Fischer werden würden. Gesetzt den Fall, ein Fischer werde auf einem Fahrzeug beschäftigt, ohne die geltende Norm zu kennen: würde die Tatsache, dass ein Kapitän oder Schiffsführer nicht sicherstellt, dass die Besatzung im Besitz gültiger ärztlicher Zeugnisse sei, bedeuten, dass die Besatzung nicht unter das Übereinkommen fiele? Artikel 3 ist wie folgt zu ersetzen: „Die zuständige Stelle kann nach Beratung von den Anforderungen dieses Übereinkommens oder einzelner seiner Bestimmungen, deren Anwendung in Anbetracht der besonderen Dienstbedingungen der Fischer oder des Einsatzes von Fischereifahrzeugen besondere und erhebliche Probleme aufwirft, ausnehmen: ...“.

Vereinigtes Königreich. Der Wortlaut von Artikel 3 ist in der vorliegenden Form annehmbar und bietet ein ausreichendes Maß an Flexibilität. In Anbetracht der Schwierigkeiten einiger IAO-Mitglieder könnte es zweckmäßig sein, den Wortlaut von Artikel 3 (1) b) etwas auszudehnen, um die Möglichkeit zu schaffen, „bestimmte“ und nicht „begrenzte“ Gruppen von Fischern auszunehmen, d.h. es wird vorgeschlagen, Artikel 3 (1) b) wie folgt zu ändern: „bestimmte Gruppen von Fischern oder Fischereifahrzeugen“. Dieser Ansatz würde auch Entwicklungsländern Flexibilität bieten.

Überblick über die Antworten auf Frage 1

Etwa eine von zwei Regierungen, die diese Frage beantworteten, erklärte, dass zusätzliche Flexibilität nicht erforderlich sei. Allerdings waren einige Antworten nicht sehr deutlich hinsichtlich der Frage, ob mehr Flexibilität erforderlich sei oder nicht. Eine Regierung erklärte, dass keine Änderung erforderlich sei, vertrat aber in ihrer Antwort auf eine andere Frage die Ansicht, das Übereinkommen solle die Form eines nichtverbindlichen Kodex erhalten.

Viele Regierungen erklärten, warum sie keine Änderungen des vorliegenden Textes wünschten. Zu viel Flexibilität würde zu verschiedenen Formen und Ebenen des Schutzes führen. Die Bedeutung eines besseren Schutzes für Fischer auf kleinen Fahrzeugen und in Entwicklungsländern wurde hervorgehoben. Einige Regierungen erklärten, in den Bestimmungen über Geltungsbereich und Begriffsbestimmungen gebe es ausreichend Flexibilität und auf bestimmte Probleme könnte in den relevanten Teilen und Artikeln eingegangen werden. Andere vertraten die Auffassung, das Übereinkommen sollte in Bezug auf den Geltungsbereich weniger flexibel sein, oder erklärten, bestimmte Personen, die nicht erfasst würden, z. B. Arbeiter an Land oder Fischerei-beobachter, sollten zumindest in Bezug auf bestimmte Bestimmungen einbezogen werden.

Einige Regierungen wiesen darauf hin, dass ausreichend Flexibilität wichtig sei, gaben aber keine weiteren Erläuterungen dazu ab. Einigen Regierungen erklärten, dass für ihre eigenen Fischer und Fischereifahrzeuge genügend Flexibilität vorhanden sei, sie jedoch mit mehr Flexibilität einverstanden wären, sollte dies zu einer umfassenderen Ratifizierung führen.

Mehrere Regierungen, die mehr Flexibilität wünschten, schlugen Wege zum Erreichen dieses Ziel vor; allerdings gab es keine deutliche Mehrheit für eine bestimmte Vorgehensweise. Einige erklärten, das Übereinkommen sollte in Bezug auf bestimmte Kategorien von Fischereifahrzeugen flexibel sein und Aspekte wie Fahrzeuglänge oder Wasserverdrängung, Zeit auf See und Tonnage berücksichtigen, machten jedoch keine genaueren Angaben. Andere machten konkrete Vorschläge, z. B. vom Übereinkommen oder einzelnen seiner Bestimmungen „selbständig erwerbstätige“ Fischer sowie Fischer auf Fahrzeugen auszunehmen, wenn die Besatzung aus Familienmitgliedern besteht, die Fahrzeuge in Archipelgewässern Fangtätigkeiten durchführen oder kleiner sind als eine bestimmte vorgeschriebene Größe bzw. wenn es sich um Fahrzeuge in Entwicklungsländern handelt. Ferner wurden Vorschläge in Bezug auf den Status von Anhang III unterbreitet (siehe Antworten auf Frage 4).

Einige Regierungen erklärten, Flexibilität könnte in Bezug auf einige Fahrzeuge zwar erforderlich sein, allerdings sollte eine uneingeschränkte Anwendung für andere Fahrzeuge vorgeschrieben werden, beispielsweise für Fahrzeuge von 24 Metern Länge oder mehr, die in internationalen Gewässern segeln oder mehr als ein paar Tage auf See bleiben.

Die Arbeitnehmerverbände erklärten überwiegend, zusätzliche Flexibilität sei nicht erforderlich, da Artikel 3 des vorgeschlagenen Übereinkommens vorsehe, dass bestimmte Fischereifahrzeuge vom Geltungsbereich der Urkunde ausgenommen werden könnten. Möglicherweise zusätzlich erforderliche Flexibilität könnte in den relevanten Abschnitten des Übereinkommens vorgesehen werden.

Die Arbeitgeberverbände wünschten generell ein flexibleres und weniger präskriptives Übereinkommen. Einige erklärten, dass sie den Ausschluss von Fahrzeugen einer bestimmten Größe oder die Ermächtigung der zuständigen Stelle wünschten, derartige Fahrzeuge von der innerstaatlichen Gesetzgebung oder den innerstaatlichen Vorschriften ausschließen zu können. Es wurden präzise Vorschläge unterbreitet. Einige sprachen sich dafür aus, bestimmte Gruppen von Fischern wie „selbstständig erwerbstätige“ Fischer auszuschließen, andere waren der Meinung, dass Entwicklungsländern vielleicht die Möglichkeit von zeitweiligen Ausschlüssen in Bezug auf bestimmte Bestimmungen (beispielsweise die Bestimmungen über die ärztlichen Untersuchungen, die Bemannung und Ruhezeiten, die Arbeitsvereinbarungen, die medizinische Betreuung und die Unterkunft) eingeräumt werden könnte.

Diskussionen beim Dreigliedrigen Rundtischgespräch

Als das Interregionale Dreigliedrige Rundtischgespräch über Arbeitsnormen für den Fischereisektor diese Frage behandelte, wurde auch die Möglichkeit erörtert, in das vorgeschlagene Übereinkommen einen „Ansatz der schrittweisen Durchführung“ aufzunehmen. Diese von den Arbeitgebern vorgeschlagene Vorgehensweise würde es Staaten erlauben, unter gewissen Voraussetzungen schrittweise bestimmte Bestimmungen des Übereinkommens über einen festgelegten Zeitraum hin durchzuführen. Es wurde erklärt, dass diese Vorgehensweise eine frühzeitige und umfassende Ratifizierung fördern, gleichzeitig aber den Mitgliedstaaten die erforderliche Zeit zum Aufbau oder zur Verbesserung der notwendigen Infrastruktur geben würde. Die Teilnehmer baten um eine Klarstellung verschiedener Aspekte des Vorschlags, insbesondere im Hinblick auf

das Niveau des grundlegenden Schutzes für Fischer und die möglichen Auswirkungen auf die Durchführung der Hafenstaatkontrolle. Offenkundig gab es generell die Bereitschaft, den „Ansatz zur schrittweisen Durchführung“ eingehender zu prüfen und die Möglichkeit einer Aufnahme dieses Ansatzes in das Übereinkommen zu untersuchen. Gegen Ende des Rundtischgesprächs hatten die Sozialpartner einige Gemeinsamkeiten zu bestimmten Teilen einer möglichen Klausel über die schrittweise Durchführung gefunden:

- eine solche Bestimmung sollte keine Auswirkungen auf die Verpflichtungen der Mitgliedstaaten haben, die sich aus Ratifikationen anderer Übereinkommen ergeben: etwaige Auswirkungen sollten sich klar auf das Übereinkommen selbst beschränken;
- alle Bestimmungen des Übereinkommens, die der schrittweisen Durchführung unterliegen, würden verbindlich bleiben; die einzige Frage wäre der Zeitraum zum Erreichen der vollständigen Durchführung;
- Mitgliedstaaten sollten die Klausel über die schrittweise Durchführung nur anwenden, wenn es klare und objektive Gründe dafür gibt, in erster Linie im Zusammenhang mit Mängeln der Infrastruktur;
- diese Klausel sollte nicht auf alle Fahrzeuge anwendbar sein; allerdings war es nicht möglich, ein Einvernehmen über die Fahrzeuge zu erzielen, auf die die Klausel nicht angewandt werden könnte, wengleich beispielsweise Fahrzeuge, die der Hafenstaatkontrolle unterliegen, in der Hochseefischerei eingesetzte Fahrzeuge und Fahrzeuge einer bestimmten Größe in Betracht gezogen wurden.

Es bestand Einvernehmen darüber, dass weitere Konsultationen erforderlich seien, z. B. über die Frage, wie viel Zeit für die schrittweise Durchführung eingeräumt werden könnte, und was am wichtigsten ist, auf welche Artikel eine derartige Bestimmung Anwendung finden könnte. Als Beispiel für die Anwendung bzw. Nichtanwendung dieses Ansatzes nannten die Arbeitgeber und Arbeitnehmer Artikel 23 als eine Bestimmung, die der Klausel nicht unterliegen sollte, und Artikel 10 (1) als eine Bestimmung, die schrittweise durchgeführt werden könnte.

Die Regierungen waren zwar bereit, den Ansatz der schrittweisen Durchführung zu prüfen, äußerten jedoch Vorbehalte. So müsse das Übereinkommen z. B. eine Reihe unverzichtbarer Normen enthalten, die für alle Fischer gelten, und es müssten die möglichen Auswirkungen auf die Hafenstaatkontrolle und das Konzept der „nicht günstigeren Behandlung“ Berücksichtigung finden. Diesen Bedenken müsste bei informellen Konsultationen vor der Konferenz oder auf der Konferenz selbst Rechnung getragen werden.

Kommentar des Amtes

Das Amt stellt fest, dass die Idee einer „schrittweisen Durchführung“ in IAO-Urkunden nicht neu ist. Diese Vorgehensweise findet sich bereits in verschiedenen, Übereinkommen der IAO, die in letzter Zeit angenommen wurden. Artikel 3 des Übereinkommens (Nr. 171) über Nachtarbeit, 1990, sieht vor:

1. Es sind besondere, durch die Art der Nachtarbeit gebotene Maßnahmen, die mindestens die in den Artikeln 4 bis 10 erwähnten zu umfassen haben, für Nachtarbeiter zu treffen, um ihre Gesundheit zu schützen, ihnen die Erfüllung ihrer Familien- und Sozialpflichten zu erleichtern, ihnen Möglichkeiten für den beruflichen Aufstieg zu bieten und sie angemessen zu entschädigen. Solche Maßnahmen sind auch im Bereich der Sicherheit und des Mutterschutzes für alle Arbeitnehmer zu treffen, die Nachtarbeit verrichten.

2. Die in Absatz 1 erwähnten Maßnahmen können **schrittweise angewendet werden**. [Betonung hinzugefügt]

In Artikel 7 des Übereinkommens (Nr. 183) über den Mutterschutz, wird Folgendes festgelegt:

1. Die Bestimmungen von Artikel 6 Absätze 3 und 4 gelten als erfüllt, wenn ein Mitglied, dessen Wirtschaft und System der sozialen Sicherheit unzureichend entwickelt sind, Geldleistungen zu einem Satz gewährt, der nicht niedriger ist als der Satz, der bei Krankheit oder vorübergehender Arbeitsunfähigkeit in Übereinstimmung mit der innerstaatlichen Gesetzgebung zu zahlen ist.

2. Ein Mitglied, das die im vorstehenden Absatz gebotene Möglichkeit für sich in Anspruch nimmt, hat in seinem ersten Bericht über die Durchführung des Übereinkommens nach Artikel 22 der Verfassung der Internationalen Arbeitsorganisation die Gründe dafür zu erläutern und den Satz anzugeben, zu dem Geldleistungen gewährt werden. In seinen späteren Berichten hat das Mitglied die Maßnahmen anzugeben, die getroffen worden sind, **um den Leistungssatz schrittweise anzuheben**. [Betonung hinzugefügt]

In Artikel 2 des Übereinkommens (Nr. 174) über die Verhütung von industriellen Störfällen, 1993, wird Folgendes vorgesehen:

Wenn besondere Probleme von erheblicher Bedeutung auftreten, so dass eine unverzügliche Durchführung aller in diesem Übereinkommen vorgesehenen Verhütungs- und Schutzmaßnahmen nicht möglich ist, hat ein Mitglied in Beratung mit den maßgebenden Verbänden der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer und mit anderen beteiligten Parteien, die betroffen sein können, Pläne für die **schrittweise Durchführung** der betreffenden Maßnahmen innerhalb eines festgelegten zeitlichen Rahmens aufzustellen. [Betonung hinzugefügt]

Dieser Artikel ähnelt mit seinem Hinweis auf Maßnahmen „innerhalb eines festgelegten zeitlichen Rahmens“ den beim Dreigliedrigen Rundtischgespräch erörterten Vorschlägen vermutlich am meisten.

Das Amt möchte die Aufmerksamkeit auf bestimmte Punkte lenken, die im Fall der Prüfung eines solchen Ansatzes der schrittweisen Durchführung auf der Konferenz berücksichtigt werden sollten.

Zunächst ist festzustellen, dass Artikel 3 des vorgeschlagenen Übereinkommens bereits ein hohes Maß an Flexibilität in Bezug auf die Festlegung des Geltungsbereichs des Übereinkommens bietet, zugleich aber die Verpflichtung vorsieht, gegebenenfalls Maßnahmen zu treffen, um den Geltungsbereich schrittweise auszudehnen. Es müsste geklärt werden, ob und wenn ja, in welcher Form dieser Artikel durch den vorgeschlagenen Ansatz beeinflusst würde.

Zweitens müsste das Verhältnis zwischen diesem Ansatz und den bereits unter den einschlägigen Überschriften des vorgeschlagenen Übereinkommens (beispielsweise Artikel 9 (6), 10 (2), 14 (2) und (3)) aufgeführten flexiblen Bestimmungen geklärt werden. Das Amt lenkt die Aufmerksamkeit des Ausschusses auch auf die vorgeschlagenen Artikel 35 und 36, die bereits eine schrittweise Durchführung bestimmter Aspekte des Schutzes der Sozialen Sicherheit vorsehen, ohne jedoch anzugeben, dass dies innerhalb einer bestimmten zeitlichen Frist erfolgen soll.

Bei der Behandlung der Frage der Flexibilitätsbestimmungen in den Artikeln über den Geltungsbereich und die Begriffsbestimmungen oder an anderer Stelle lenkt das Amt die Aufmerksamkeit auf die umfassende Erörterung dieser Frage in dem vom Büro des Rechtsberaters erstellten *Manual for drafting ILO instruments*⁴.

⁴ Auf Englisch, Französisch und Spanisch unter <http://www.ilo.org/public/english/bureau/leg/manual.htm>.

Das Amt gibt nachstehend ein Beispiel für einen möglichen Text, der den Gedanken des Ansatzes der schrittweisen Durchführung auf der Grundlage der Diskussionen beim Dreigliedrigen Rundtischgespräch in die Praxis umsetzen würde. Es schlägt gleichzeitig eine Neuformulierung und Verschmelzung der Artikel 3 und 4 vor, um ohne Änderung des Inhalts mehr Klarheit in diese Artikel zu bringen.

Vorgeschlagener neuer Artikel 3 (Verschmelzung von Artikel 3 und 4)

1. Wirft die Anwendung des Übereinkommens in Anbetracht der besonderen Dienstbedingungen der Fischer oder der Einsatzbedingungen der Fischereifahrzeuge besondere Probleme von erheblicher Bedeutung auf, so kann ein Mitglied – nach Beratung – von den Anforderungen dieses Übereinkommens oder einzelnen seiner Bestimmungen ausnehmen:

- a) Fischereifahrzeuge, die bei Fischereitätigkeiten auf Flüssen, Seen und Kanälen eingesetzt werden;
- b) begrenzte Gruppen von Fischern oder Fischereifahrzeugen.

2. Im Fall von Ausnahmen gemäß dem vorstehenden Absatz, und soweit es möglich ist, hat die zuständige Stelle gegebenenfalls Maßnahmen zu treffen, um die Anforderungen dieses Übereinkommens schrittweise auf die betreffenden Gruppen von Fischern und Fischereifahrzeugen auszudehnen.

3. Jedes Mitglied, das das Übereinkommen ratifiziert, hat:

- a) in seinem ersten Bericht über die Durchführung des Übereinkommens, den es gemäß Artikel 22 der Verfassung der Internationalen Arbeitsorganisation vorzulegen hat:
 - i) alle Gruppen von Fischern oder Fischereifahrzeugen anzugeben, die gemäß Absatz 1 ausgenommen worden sind;
 - ii) die Gründe für diese Ausnahme anzugeben, unter Darlegung der jeweiligen Standpunkte der in Betracht kommenden repräsentativen Verbände der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer, insbesondere der repräsentativen Verbände der Fischereifahrzeugeigner und der Fischer, soweit solche bestehen; und
 - iii) alle Maßnahmen anzugeben, die getroffen werden, um den ausgenommenen Gruppen einen gleichwertigen Schutz zu gewähren;
- b) in den folgenden Berichten über die Durchführung des Übereinkommens die Maßnahmen anzugeben, die gemäß Absatz 2 getroffen worden sind.

Neuer Artikel 4

1. Kann ein Mitglied aufgrund besonderer Probleme von erheblicher Bedeutung in Anbetracht einer unzureichend entwickelten Infrastruktur oder unzureichend entwickelter Institutionen sämtliche in diesem Übereinkommen vorgesehenen Maßnahmen nicht sofort durchführen, so kann es gemäß einem nach Beratung erstellten Plan schrittweise alle oder einige der nachstehenden Bestimmungen innerhalb eines Zeitraums von höchstens [...] Jahren durchführen, gerechnet vom Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Übereinkommens für das betreffende Mitglied:

- a) [... zu benennende relevante Bestimmung des Übereinkommens]; [usw.].

2. Absatz 1 gilt nicht für [... zu benennende Gruppen von Fischereifahrzeugen oder Fischern].

3. Jedes Mitglied, das die in Absatz 1 gebotene Möglichkeit für sich in Anspruch nimmt, hat:

- a) in seinem ersten Bericht über die Durchführung des Übereinkommens nach Artikel 22 der Verfassung der Internationalen Arbeitsorganisation:
 - i) die Bestimmungen des Übereinkommens anzugeben, die schrittweise durchzuführen sind;

- ii) die Gründe zu erläutern und die jeweiligen Standpunkte der in Betracht kommenden repräsentativen Verbände der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer und insbesondere der repräsentativen Verbände der Fischereifahrzeugeigner und der Fischer, soweit solche bestehen, darzulegen; und
 - iii) den Plan für die schrittweise Durchführung zu beschreiben; und
- b) in den folgenden Berichten über die Durchführung des Übereinkommens die Maßnahmen anzugeben, die getroffen worden sind, um alle Bestimmungen des Übereinkommens innerhalb des in Absatz 1 festgesetzten Zeitraums durchzuführen.

In den vorstehend vorgeschlagenen alternativen Fassungen von Artikel 3 und 4 hat das Amt anstelle der Formulierung „besondere und erhebliche Probleme“ die Worte „besondere Probleme von erheblicher Bedeutung in Anbetracht“ verwendet, da dieser Wortlaut in einer Reihe von IAO-Übereinkommen zu finden ist⁵. Das Amt stellt ferner fest, dass sich der Wortlaut im vorgeschlagenen neuen Artikel 4 („besondere Probleme von erheblicher Bedeutung in Anbetracht einer unzureichend entwickelten Infrastruktur oder unzureichend entwickelter Institutionen“) nicht auf den Entwicklungsstand eines Landes *insgesamt*, sondern nur auf Probleme im Zusammenhang mit der Infrastruktur oder Institutionen bezieht. Hiermit soll einigen der beim Rundtischgespräch zum Ausdruck gebrachten Bedenken Rechnung getragen werden.

Der vorhandene Artikel 3(2) des vorgeschlagenen Übereinkommens lautet wie folgt:

Im Fall von Ausnahmen gemäß dem vorstehenden Absatz, und soweit es möglich ist, hat die zuständige Stelle gegebenenfalls Maßnahmen zu treffen, um die Anforderungen dieses Übereinkommens schrittweise auf diese Gruppen von Fischern und Fischereifahrzeugen auszuweiten.

Das Amt hat diesen Wortlaut auch im vorgeschlagenen neuen Artikel 3 (Verschmelzung von Artikel 3 und 4) verwendet. Es lenkt allerdings die Aufmerksamkeit des Ausschusses auf die Worte „soweit es möglich ist“ und „gegebenenfalls Maßnahmen“ in diesem Absatz, die überflüssig erscheinen. Der Ausschuss möge in Erwägung ziehen, ob der Inhalt dieses Absatzes besser durch einen Ersatz der Formulierung „gegebenenfalls Maßnahmen“ durch „zweckmäßige Maßnahmen“ wiedergegeben würde, auch wenn dies möglicherweise zu einer inhaltlichen Änderung des Textes führt.

Außerdem stellt das Amt fest, dass gemäß Artikel 4 Absatz 1 des vorgeschlagenen Übereinkommens (und gemäß dem vorgeschlagenen neuen Artikel 3 (3) a) iii) des oben vom Amt vorgeschlagenen Textes) jedes Mitglied in seinem ersten Bericht über die Durchführung des Übereinkommens nach Artikel 22 der Verfassung der Internationalen Arbeitsorganisation u.a. verpflichtet ist, „alle Maßnahmen anzugeben, die getroffen werden, um den ausgenommenen Gruppen einen gleichwertigen Schutz zu gewähren“. Wenngleich sich dies auf die Gruppen von Fischern oder Fischereifahrzeugen bezieht, die von den Anforderungen des Übereinkommens oder einzelnen seiner Bestimmungen gemäß Artikel 3 des vorgeschlagenen Übereinkommens (oder gemäß Artikel 3 (3) a) des oben vom Amt vorgeschlagenen Textes) ausgenommen werden können, stellt das Amt fest, dass diese Bestimmung keiner inhaltlichen Verpflichtung in Artikel 3 des vorgeschlagenen Übereinkommens (oder in Artikel 3 (3) a) des vom Amt vorgeschlagenen Textes) entspricht.

⁵ Z. B.: Übereinkommen (Nr. 148) über die Arbeitsumwelt (Luftverunreinigung, Lärm und Vibrationen), 1977, Artikel 1 Absatz 2; Übereinkommen (Nr. 167) über den Arbeitsschutz im Bauwesen, 1988, Artikel 1 Absatz 2; Übereinkommen (Nr. 171) über Nachtarbeit, 1990, Artikel 2 Absatz 2; Übereinkommen (Nr. 183) über den Mutterschutz, 2000, Artikel 2 Absatz 2; Übereinkommen (Nr. 184) über den Arbeitsschutz in der Landwirtschaft, 2001, Artikel 3 Absatz 1a).

In Artikel 4 Absatz 1 a) des vorgeschlagenen neuen Textes hat das Amt die Möglichkeit vorgesehen, die Bestimmungen des Übereinkommens aufzuführen, die ein Mitglied „gemäß einem nach Beratung erstellten Plan schrittweise durchführen kann“. Die aufgeführten Bestimmungen könnten ganze Artikel oder Teile von Artikeln umfassen (beispielsweise Artikel 10 Absatz 1, oder Artikel 14). In Absatz 2 des vorgeschlagenen neuen Artikels 4 hat das Amt einen Text aufgenommen, der vorsieht, dass Absatz 1 nicht für bestimmte Gruppen von Fischereifahrzeugen oder Fischern gilt. Es hat diese Gruppen in eckigen Klammern belassen, da es sich um eine inhaltliche Frage handelt, die der Ausschuss möglicherweise behandeln will. In Anbetracht der Antworten auf Frage 1 und der insbesondere von Regierungsvertretern beim Rundtischgespräch abgegebenen Kommentaren, denen zufolge bestimmte Fischereifahrzeuge oder Fischer nicht unter eine derartige Bestimmung fallen sollten, könnte beispielsweise in Erwägung gezogen werden, hier einen Verweis auf „Fischereifahrzeuge oder Fischer, die unter die Anforderungen von Artikel 41 des Übereinkommens fallen“ aufzunehmen. In diesem Zusammenhang lenkt das Amt auch die Aufmerksamkeit auf seine vorgeschlagene Neuformulierung von Artikel 41 im Abschnitt dieses Berichtes unter „Zusätzlicher Kommentar des Amtes“.

Der Ausschuss möge ferner prüfen, ob der Verweis in Artikel 3 „Fischereifahrzeuge, die bei Fischereitätigkeiten auf Flüssen, Seen und Kanälen eingesetzt werden“ nicht „Fischereifahrzeuge, die bei Fischereitätigkeiten auf Flüssen, Seen **oder** Kanälen eingesetzt werden“ lauten sollte. [Betonung hinzugefügt].

Das Amt stellt ferner fest, dass in einer der Antworten auf Frage 1 vorgeschlagen wird, in Artikel 3 Absatz 1 a) einen Verweis auf „Archipelgewässer“ aufzunehmen. Das Amt schlägt zwar keinen bestimmten diesbezüglichen Wortlaut vor, stellt jedoch fest, dass im Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen (UNCLOS), Teil IV (Archipelstaaten), Artikel 46, Folgendes vorgesehen wird:

Im Sinne dieses Übereinkommens:

- a) bedeutet „Archipelstaat“ einen Staat, der vollständig aus einem oder mehreren Archipelen und gegebenenfalls anderen Inseln besteht,
- b) bedeutet „Archipel“ eine Gruppe von Inseln, einschließlich Teilen von Inseln, dazwischen liegende Gewässer und andere natürliche Gebilde, die so eng miteinander in Beziehung stehen, dass diese Inseln, Gewässer und anderen natürlichen Gebilde eine wirkliche geografische, wirtschaftliche und politische Einheit bilden, oder die von Alters her als solche angesehen worden sind.

Das Amt nimmt ferner den in den Antworten enthaltenen Vorschlag zur Kenntnis, „handwerkliche Fischer“ von allen oder einigen Bestimmungen des Übereinkommens auszunehmen. In diesem Zusammenhang stellt es fest, dass dieser Begriff in verschiedenen Ländern unterschiedlich definiert wurde. Im Fischereiglossar der FAO⁶ wird der Begriff „handwerkliche Fischerei“ jedoch wie folgt definiert:

Traditionelle Fischerei, die Fischerhaushalte (im Gegensatz zu kommerziellen Unternehmen) mit relativ geringem Kapital- und Energieaufwand und relativ kleinen Fischereifahrzeugen, sofern vorhanden, auf kurzen Fahrten in Küstennähe hauptsächlich für den lokalen Verbrauch betrifft. In der Praxis gibt es unterschiedliche Definitionen in den einzelnen Ländern, von Sammlern oder Einer-Kanus in armen Entwicklungsländern bis hin zu Trawlern, Ringwaden oder Longlinern von mehr als 20 Metern Länge in Industrieländern. Handwerkliche Fischerei kann eine Subsistenz- oder kommerzielle Fischerei sein, die für den lokalen Konsum oder den Export arbeitet. Wird gelegentlich als Kleinfischerei bezeichnet.

⁶ <http://www.fao.org/fi/glossary/default.asp>

Frage 2

Fr. 2 *Die Artikel 10, 11 und 12 des Übereinkommensentwurfs betreffen die ärztliche Untersuchung von Fischern. Sollte in diesen Artikeln zusätzliche Flexibilität vorgesehen werden? Falls ja, in Bezug auf welche spezifischen Bestimmungen und unter welchen Voraussetzungen?*

Antworten

Ägypten. Stimmt der Auffassung zu, dass Personen, die an Bord von Fischereifahrzeugen arbeiten, sich einer ärztlichen Einstellungsuntersuchung sowie regelmäßigen Nachuntersuchungen unterziehen sollten. Sie sollten im Besitz ärztlicher Zeugnisse sein, die ihre Tauglichkeit für die Arbeit und ihre gute Gesundheit bescheinigen. Fischereifahrzeuge sollten mit geeigneten medizinischen Hilfsmitteln ausgestattet sein, und es sollte eine Person mitgeführt werden, die qualifiziert ist, um die erforderliche Erste Hilfe zu leisten. Die Personen, die das ärztliche Zeugnis ausstellen, sollten von der zuständigen Stelle zugelassen sein, um Fälschungen und Betrug im Zusammenhang mit ärztlichen Zeugnissen zu verhindern und die Gültigkeit der ärztlichen Zeugnisse zu gewährleisten.

GTUWA: Die zuständige Stelle des Staates, dessen Staatsangehörigkeit der Fischer besitzt oder in dem sich sein Wohnsitz befindet, und der ausländische Staat, in dem der Fischer arbeitet, sollten sich auf die Kriterien für das ärztliche Zeugnis und die Frage der Unterzeichnungsberechtigung für das Zeugnis und der Zuständigkeit für die Feststellung des Gesundheitszustandes und der Tauglichkeit des Fischers für die Arbeit einigen.

Algerien. Die Bestimmungen stehen im Einklang mit den innerstaatlichen Gesetzen und Vorschriften, denen zufolge sich alle als Fischer tätige Personen regelmäßig ärztlichen Untersuchungen unterziehen müssen, um ihre körperliche Tauglichkeit für die Arbeit auf See zu überprüfen.

Argentinien. Die in Absatz 3 genannte Befugnis zur Gewährung allgemeiner Ausnahmen ist nicht mit der in Artikel 10 (2) vorgesehenen Befugnis vereinbar. Dies beeinträchtigt nicht nur die Einheitlichkeit des Wortlauts; auch die in Artikel 10 (2) aufgeführten Parameter oder Gründe für Ausnahmen sind anders formuliert als in der in Artikel 3 aufgeführten Liste, die im Prinzip kürzer sein würde. Es wäre zweckmäßiger, den Wortlaut von Artikel 3 beizubehalten und Absatz 2 aus Artikel 10 zu streichen; dieser würde gemäß dem Änderungsvorschlag der Regierung aus einem einzigen Absatz. Die Argentinische Schifffahrtsbehörde: Es wäre unzweckmäßig, Ausnahmen zu bewilligen, so dass Fischer ohne ein gültiges ärztliches Zeugnis, das ihre Tauglichkeit bestätigt (Artikel 10 (2)), an Bord von Fischereifahrzeugen arbeiten können. Auch wenn der allgemeine Grundsatz besagt, dass gültige ärztliche Zeugnisse obligatorisch sind (Absatz 1), bedeutet der der zuständigen Stelle eingeräumte Spielraum für die Bewilligung von Ausnahmen (Absatz 2), dass dies kein absolutes Erfordernis ist, so dass es mit Schwierigkeiten verbunden ist, die Einhaltung zu überwachen und Sanktionen zu verhängen. Was Artikel 12 anbelangt, der die Gültigkeit und die Mindestangaben ärztlicher Zeugnisse von Fischern auf Fahrzeugen mit einer Länge von 24 Metern oder mehr festlegt, so stellt Absatz 1 ein Mindestanforderung dar, das nicht weiter abgeschwächt oder dem Ermessen einzelner Mitglieder entsprechend durchgeführt werden darf, die jede Regelung nutzen könnten, welche das begrenzte Erfordernis dieses Artikels sogar noch flexibler gestaltet. Die für berufsbedingte Gefahren zuständige Aufsichtsbehörde: Zusätzliche Flexibilität ist nicht angebracht, da das Gesetz über berufsbedingte Gefahren bereits die Bestimmungen des vorgeschlagenen Übereinkommens enthält.

CATT: In Artikel 10 (2) ist bereits Flexibilität vorgesehen. Allerdings könnte eine zusätzliche Bestimmung eingefügt werden, die ausdrücklich für Fischer an Bord von handwerklichen oder kleinen Fischereifahrzeugen gilt, die in Ländern tätig sind, in denen der Stand der Entwicklung oder der Infrastruktur derartige Erfordernisse untunlich oder undurchführbar erscheinen lassen. Diese Flexibilität sollte keinesfalls auf Arbeitnehmer an Bord von Fahrzeugen von 24 Metern Länge oder mehr bzw. auf Fischer ausgedehnt werden, die länger als drei Tage auf See bleiben.

CAPeCA/CALaPA/CAPA: Es ist überflüssig, die Bestimmungen über die ärztliche Untersuchung flexibler zu gestalten. Alle Fischer sollten im Besitz eines ärztlichen Zeugnisses sein, das sie dazu berechtigt, an Bord zu gehen und ihre Pflichten zu erfüllen. Darüber hinaus sind ärztliche Untersuchungen erforderlich, um zu verhüten, dass Ansprüche in Bezug auf frühere Erkrankungen oder Verletzungen, die nicht auf die Fischerei zurückzuführen sind, erhoben werden. Was die Erfordernisse und die Gültigkeit anbelangt, so könnte eine Ausnahme für handwerkliche Fischer und Subsistenzfischerei ins Auge gefasst werden.

Aserbaidshan. Nein.

Australien. In den Artikeln 10 bis 12 über die ärztliche Untersuchung von Fischern ist bereits genügend Flexibilität vorgesehen. Der Text wird in der vorliegenden Form unterstützt.

Belgien. Nein. In Artikel 10 (2) und in einem gewissen Ausmaß in Absatz 3 wird etwas Flexibilität eingeräumt. Artikel 11 lässt der zuständigen Stelle genügend Spielraum. Die Suche nach zusätzlicher Flexibilität würde zu neuen Schwierigkeiten führen und zur Folge haben, dass die Mindestbestimmungen für den Schutz von Fischern in einem Sektor, der bereits für seine inhärenten Risiken bekannt ist, bedeutungslos werden.

Benin. Die in Artikel 10, 11 und 12 vorgesehenen Bestimmungen sind zweckmäßig.

Brasilien. Nein. Die Bestimmungen über die ärztliche Untersuchung sollten beibehalten werden. Die vorliegenden Artikel sind bereits ausreichend flexibel, sofern die zuständige Stelle des jeweiligen Landes nach vorheriger Beratung dies genehmigt.

CNC und CNT: Zusätzliche Flexibilität ist erforderlich. Begründung: Es sollte eine Norm eingeführt werden, die Eigentümer von Fischereifahrzeugen und -booten nicht dazu zwingt, im Hinblick auf die Erhaltung der Wettbewerbsfähigkeit weniger strenge Normen durchzuführen. Die zuständige Stelle sollte die relevanten internationalen Richtlinien über ärztliche Untersuchungen oder Tauglichkeitsbescheinigungen für die auf See arbeitenden Personen annehmen.

Burkina Faso. Im Allgemeinen ist Flexibilität erforderlich, insbesondere im Hinblick auf die medizinischen Aspekte; allerdings sollte dabei der Zweck des Übereinkommens nicht gefährdet sein. Beispielsweise kann es für Fischer unmöglich sein, sich regelmäßig ärztlichen Untersuchungen zu unterziehen, selbst wenn sie dies wünschen, wenn es in Gebieten, in denen Fischereigemeinschaften leben und tätig sind, keine Ärzte gibt.

China. Artikel 11 c) sollte wie folgt geändert werden: „...das ärztliche Zeugnis von einem ordnungsgemäß qualifizierten Arzt oder Krankenhaus oder, im Fall eines Zeugnisses, das ausschließlich das Sehvermögen betrifft, von einem Arzt oder Krankenhaus auszustellen ist, die von der zuständigen Stelle zur Ausstellung eines solchen Zeugnisses

als qualifiziert anerkannt worden sind, und der Arzt oder das Krankenhaus hinsichtlich der ärztlichen Untersuchungsverfahren völlige fachliche Unabhängigkeit genießen und sich nur von ihren medizinischen Fachurteil leiten zu lassen haben;“. Artikel 11 e) sollte wie folgt geändert werden: „...das Recht auf eine weitere Untersuchung durch einen anderen unabhängigen Arzt oder ein anderes Krankenhaus für den Fall, dass einer Person ein Zeugnis verweigert worden ist oder dass Einschränkungen der Arbeit verfügt worden sind, die sie verrichtet;“. Begründung: In einigen Ländern werden ärztliche Untersuchungen nicht von einem einzelnen unabhängigen Arzt durchgeführt, sondern das entsprechende Zeugnis wird von Krankenhäusern ausgestellt.

Costa Rica. Ein Fahrzeug, das länger als drei Tage auf See bleibt, kann nicht von der Anforderung ausgenommen werden, dass Fischer an Bord dieses Fahrzeuges ein ärztliches Zeugnis besitzen. Artikel 12 (2) sollte überprüft werden. Der Rat für Gesundheit am Arbeitsplatz ist der Auffassung, Artikel 12 (2) solle eine Erklärung des Inhalts enthalten, dass Fischer körperlich und seelisch zur Erfüllung ihrer Pflichten tauglich sind, und dass Untersuchungen durchgeführt wurden, um sicherzustellen, dass Fischer nicht zum Konsum von Drogen oder (legalen oder illegalen) Stoffen prädisponiert sind, die sie von der Erfüllung ihrer Pflichten abhalten.

Dänemark. Artikel 10 (2) bietet die erforderliche Flexibilität.

3F: Teilt diese Auffassung. Allerdings sollte in Erwägung gezogen werden, in die Bestimmungen eine Regelung über die ärztliche Untersuchung von Fischern aufzunehmen, die für kleinere Fahrzeuge in Ländern gelten würde, in denen die Entwicklung und Infrastruktur es untunlich oder undurchführbar erscheinen lassen, von einem Fischer auf derartigen Fahrzeugen zu verlangen, im Besitz eines ärztlichen Zeugnisses zu sein. Derartige Ausnahmen sollten nicht für Fischer gelten, die auf einem Fischereifahrzeug von 24 Metern Länge oder mehr arbeiten, das normalerweise länger als drei Tage auf See bleibt.

Deutschland. Die ärztlichen Untersuchungen von Fischern (Seediensttauglichkeitsuntersuchung) sollten ebenso durchgeführt werden wie die Untersuchung anderer Seeleute, d.h. es sollte keine zusätzliche Flexibilität vorgesehen werden.

Finnland. Der vorliegende Text bietet die erforderliche Flexibilität. In Finnland gilt der Erlass über ärztliche Untersuchungen von Seeleuten (476/1980) nicht für Fischer, es sei denn, die Arbeit wird auf einem Fahrzeug mit einem Deck durchgeführt, das für die Tiefseefischerei bestimmt ist.

SAK: Artikel 10 (2) bietet die erforderliche Flexibilität. Allerdings könnte je nach Stand der Entwicklung und Infrastruktur eines Landes eine zusätzliche Bestimmung erforderlich sein, die eine Ausnahme von dem Erfordernis der ärztlichen Untersuchung für Fischer auf Fahrzeugen von weniger als 24 Metern Länge und Fahrzeugen vorsieht, die normalerweise höchstens drei Tage auf See bleiben.

Frankreich. Artikel 10 des vorgeschlagenen Übereinkommens garantiert, dass alle Fischer, die auf einem Fischereifahrzeug arbeiten, dessen Länge 24 Meter oder mehr beträgt oder das normalerweise länger als drei Tage auf See bleibt, untersucht werden, um sicherzustellen, dass sie nicht an einer Krankheit leiden, die sich durch die Tätigkeit auf See verschlimmert oder sie für eine solche Tätigkeit untauglich machen oder die Gesundheit anderer Personen an Bord gefährden könnte. Auch das Hör- und Sehvermögen muss überprüft werden. Verständlicherweise könnte es einigen Staaten, die nicht über geeignete medizinische Strukturen verfügen, schwer fallen, Artikel 10 des vorgeschlagenen Übereinkommens durchzuführen. Allerdings würden mehr Ausnahmemöglichkeiten den Anwendungsbereich des neuen Textes erheblich einschränken. Für Frank-

reich sind Krankenversicherung und Nachbehandlungen ein allgemeiner Grundsatz. Daher dürfte es unangemessen sein, die Ausnahme auf andere Gruppen von Fischern als die in Artikel 10 des vorgeschlagenen Übereinkommens genannten auszudehnen.

Ghana. In Artikel 10 (1) sollte mehr Flexibilität eingefügt werden, d.h. er sollte handwerkliche Fischer, Aquakultur und Freizeitfischer umfassen.

Griechenland. Artikel 10 (2) bietet der zuständigen Stelle bereits Flexibilität in Bezug auf die ärztliche Untersuchung von Fischern. Das Ausmaß der Flexibilität könnte vermutlich durch Anpassung des Geltungsbereichs des Übereinkommens verbessert werden (siehe Antwort auf Frage 1).

Honduras. COHEP: Ja. Die Bestimmungen müssen flexibel sein. In Honduras umfasst der Atlantikbereich Gebiete mit verschiedenen Gesundheitsdiensten, und zum Teil sind derartige Dienste überhaupt nicht vorhanden; daher würden flexible Bestimmungen nicht zu Sanktionen honduranischer Fischer in der Zukunft führen. Für Kleinfischerei oder Subsistenzwirtschaften sollte bei diesen Bestimmungen eine gewisse Flexibilität vorgesehen werden. Ohne eine derartige Flexibilität wären honduranische Fischer und ihre Familien gefährdet.

Indien. HMS: In Artikel 10 (2) könnte eine gewisse Flexibilität für kleine Fahrzeuge eingefügt werden. 90 Prozent der Fischer in Indien und in asiatischen Ländern arbeiten für Kleinbetriebe oder sind selbständig erwerbstätig. Unter Umständen gibt es keine Infrastruktur, und das Erfordernis könnte daher undurchführbar sein. Allerdings ist eine Flexibilität für Fahrzeuge von mehr als 24 Metern Länge nicht erforderlich.

Irak. Es sollte mehr Flexibilität vorgesehen werden.

Italien. Nein.

FEDERPESCA und FAI-CISL: Die italienische Gesetzgebung sieht ärztliche Untersuchungen und ihre Häufigkeit vor. Mehr Flexibilität als bereits vorgesehen dürfte überflüssig sein.

Japan. Im Hinblick auf die Verbesserung der Arbeitsbedingungen sollten mehrere Punkte überprüft werden, u.a. 1) Unterkunft; 2) Mindestanforderungen in Bezug auf Mindestalter und ärztliche Untersuchungen; und 3) Dienstbedingungen, wie Besatzung und Mindestruhezeiten. Für die Gesundheit der Fischer sind die Punkte (2) und (3) wichtiger als die Unterkunft; sie sollten daher zuerst behandelt werden.

JSU: Zustimmung.

Kanada. Die zuständigen Stellen sollten zur Entscheidung über zweckmäßige Normen für Tauglichkeitszeugnisse für Fischer berufen sein, u.a. auch darüber, ob der Besitz eines ärztlichen Zeugnisses eine echte berufliche Anforderung ist. Ärztliche Zeugnisse für Fischer vorzuschreiben könnte im Gegensatz zur kanadischen Menschenrechtsgesetzgebung stehen, es sei denn, es werde festgestellt, dass es sich hierbei um eine echte berufliche Anforderung handelt. Artikel 11 und 12 befassen sich mit wichtigen Fragen, z. B. dem Nachweis eines ausreichenden Hör- und Sehvermögens, und bieten eine sinnvolle Orientierungshilfe, sind in der vorliegenden Fassung aber zu präskriptiv (d.h. durch Festlegung der maximalen Geltungsdauer eines ärztlichen Zeugnisses). In Kanada schreiben einige Gesetzgebungen keine ärztlichen Zeugnisse für Fischer auf kleineren Fahrzeugen vor.

CLC: In Artikel 10 (2) ist bereits Flexibilität vorgesehen. Allerdings könnte eine zusätzliche Bestimmung für kleinere Fahrzeuge hinzugefügt werden, wenn der Stand der

Entwicklung oder der Infrastruktur des Landes es untunlich oder undurchführbar erscheinen lässt, von allen Fischern auf kleinen Fahrzeugen ein gültiges ärztliches Zeugnis zu verlangen. Diese Flexibilität sollte nicht auf Fahrzeuge von 24 Metern Länge oder mehr oder auf Fahrzeuge ausgedehnt werden, die normalerweise länger als drei Tage auf See bleiben.

Katar. Fischereifahrzeuge in Katar weisen eine Länge von maximal 24 Metern auf und bleiben nicht mehr als drei Tage auf See. Obgleich diese Fahrzeuge von dem Erfordernis ausgenommen werden können, dass die entsprechenden Fischer ein ärztliches Zeugnis besitzen müssen, ist gesetzlich vorgesehen, dass für eine Arbeit auf Fischereifahrzeugen ein ärztliches Zeugnis vorzuliegen hat. Die Bestimmungen der Artikel stehen im Einklang mit den geltenden Gesetzen Katars.

Kolumbien. Nein. In Anbetracht der Bedingungen, unter denen Fischereitätigkeiten durchgeführt werden, der auf See verbrachten Zeit und der Entfernung von Fahrzeugen von ärztlichen Betreuungsstellen ist eine gründliche ärztliche Untersuchung der Fischer wichtig.

ANDI: Es sollte eine Bestimmung geben, die es der zuständigen Stelle erlaubt, Ausnahmen abhängig von der Größe des Fahrzeugs, der auf See verbrachten Zeit und der betreffenden Fischereizone einzuräumen; allerdings dürften derartige Ausnahmen nicht für Fahrzeuge von 24 Metern Länge oder mehr oder einem Bruttoreaumgehalt von mehr als 175 Tonnen gelten und würden von der Dauer der Reise und der betreffenden Fischereizone abhängen.

Kroatien. Was unter einer Tauglichkeitsbescheinigung entsprechend dem vorgeschlagenen Text zu verstehen ist, ist von den einzelnen Mitgliedern festzulegen und zu bestimmen. Dies bietet genügend Flexibilität.

Kuba. Unterabsatz e) von Artikel 11 sollte gestrichen werden. Fischer müssen von qualifizierten und anerkannten Ärzten untersucht werden. Dies sollte klar in Unterabsatz c) dieses Artikels festgelegt werden.

Lettland. Es ist keine zusätzliche Flexibilität erforderlich.

Libanon. Artikel 10(2) über Ausnahmen in Bezug auf die Tauglichkeitsbescheinigung lässt genügend Flexibilität zu: Mehr Flexibilität könnte den Inhalt von Absatz 1 verwässern. Das Erfordernis einer ärztlichen Untersuchung, das für Seeleute auf Handelsschiffen gilt, könnte in Anbetracht der schweren Arbeit auf Fischereifahrzeugen auch auf Fischer angewandt werden: Einige Einrichtungen müssten erforderlichenfalls eine Gebühr für die Ausstellung des Zeugnisses erheben. Artikel 12 (1) a) sieht für Fischereifahrzeuge, deren Länge 24 Meter oder mehr beträgt, Folgendes vor: „hat das ärztliche Zeugnis eines Fischers mindestens Angaben darüber zu enthalten, dass: das Hör- und Sehvermögen des betreffenden Fischers im Hinblick auf die Aufgaben des Fischers auf dem Fahrzeug zufrieden stellend ist...“ Dies sollte auch ein Erfordernis für Arbeit auf Fahrzeugen von weniger als 24 Metern Länge sein. Artikel 12 (3) sieht Folgendes vor: „Läuft die Geltungsdauer eines Zeugnisses während einer Reise ab, so bleibt das Zeugnis bis zum Ende der Reise gültig.“ Das ärztliche Zeugnis sollte spätestens ein oder zwei Monate vor Ablauf der Geltungsdauer erneuert werden, um den Ablauf der Gültigkeit des Zeugnisses während einer Reise zu vermeiden, wobei außergewöhnliche Umstände Berücksichtigung finden sollten.

Litauen. Es sollte keine zusätzliche Flexibilität eingeführt werden.

Mauritius. Es ist keine zusätzliche Flexibilität erforderlich.

Mexiko. Da Artikel 12 (2) und (3) des vorgeschlagenen Übereinkommens hinsichtlich der Geltungsdauer ärztlicher Zeugnisse sehr präzise sind, ist die Einführung von mehr Flexibilität in diesen Artikeln nicht erforderlich.

Neuseeland. Zusätzliche Flexibilität sollten bei diesen Artikeln nicht vorgesehen werden. Das Erfordernis der Tauglichkeit ist für einen gefährlichen Industriezweig wie die Fischerei wichtig. Artikel 10 (2) bietet eine angemessene Flexibilität.

NZTU: Stimmt der Auffassung zu, dass keine zusätzliche Flexibilität eingeführt werden sollte. Jeder Versuch, Flexibilität in Bezug auf Fahrzeuge von 24 Metern Länge oder mehr einzufügen, sollte auf starken Widerstand stoßen.

Niederlande. Siehe Antwort auf Frage 1.

Österreich. Die Flexibilität, die Artikel 10 Absatz 1 und 2 gewähren, scheint ausreichend, jedoch sollten bei Absatz 3 im Hinblick auf eine breitere Akzeptanz des Übereinkommens Ausnahmewünsche anderer Mitglieder nochmals diskutiert werden.

Panama. Die Schifffahrtsbehörde Panamas ist der Auffassung, dass die Parameter angesichts der Bedeutung des Punktes „Tauglichkeit für die zu leistende Arbeit“ und der umfassenden Unterstützung des Seearbeitsübereinkommens, 2006, unverändert bleiben sollten.

CMP: Artikel 11 und 12: Die Bestimmungen dieser Artikel sollten im Fall von Fischern an Bord von Fahrzeugen eingehalten werden, deren Länge weniger als 24 Meter beträgt.

Papua-Neuguinea. Stimmt dem Übereinkommensentwurf in Bezug auf die Untersuchung von Fischern an Land vor deren Anbordgehen zu. Allerdings könnten angesichts der geringen Größe der Fischereiindustrie und der derzeitigen wirtschaftlichen Verhältnisse ärztliche Betreuungseinrichtungen (Betreuungsstellen) weder an Land noch auf den Fischereifahrzeugen erschwinglich sein.

Philippinen. Da die Fischerei eine sehr anstrengende und oft gefährliche Beschäftigung ist, würde es Fischern helfen, wenn die in Artikel 10 (2) vorgesehene Ausnahme gestrichen würde. Darüber hinaus könnte in Artikel 11 in Anbetracht der Anfälligkeit von Fischern für solche gesundheitlichen Probleme auf die Bedeutung von Präventionsprogrammen über Geschlechtskrankheiten, HIV/Aids, Drogenmissbrauch und Tuberkulose hingewiesen werden. Unterabsatz e) von Artikel 11 sollte gestrichen werden. Die ärztliche Untersuchung von Fischern sollte zwar ein Erfordernis für alle Fischer sein, die zuständige Stelle sollte allerdings die Möglichkeit haben, für Fischer, die nicht an Bord von Fahrzeugen arbeiten, Ausnahmen zuzulassen. Die Geltungsdauer des ärztlichen Zeugnisses sollte unabhängig vom Alter auf maximal ein Jahr begrenzt sein.

Polen. Eine Änderung der oben genannten Bestimmungen ist nicht erforderlich, da die polnische Gesetzgebung mit ihnen im Einklang steht.

Portugal. Nein. Die Bestimmungen sind bereits ausreichend flexibel.

Rumänien. Die betreffenden Artikel sind bereits flexibel. Die Gesundheit der Arbeitnehmer ist sehr wichtig.

Saudi-Arabien. Die in Frage 2 genannten Artikel sind klar und benötigen keine zusätzliche Flexibilität.

Schweden. Was den schwedischen Fischereisektor anbelangt, so ist die Frage der ärztlichen Untersuchungen von Fischern auf Fischereifahrzeugen bereits in den vorhandenen Bemannungsvorschriften geregelt. Die schwedischen Vorschriften über die Soziale Sicherheit sind allgemeiner Art und schließen Fischer mit ein.

MMOA: Das Übereinkommen weist in den betreffenden Artikeln bereits genügend Flexibilität auf. In Anbetracht der hohen Risiken, denen Fischer ausgesetzt sind, ist es für ein sicheres Arbeitsumfeld sehr wichtig, dass sie einen guten Gesundheitszustand aufweisen. Mehr Flexibilität in Bezug auf die ärztliche Untersuchung ist überflüssig und könnte das Risiko für Fischer, das Schiff und die Umwelt im Allgemeinen erhöhen.

SFR: Selbständig Erwerbstätige sollten ganz aus dem Geltungsbereich des vorgeschlagenen Übereinkommens ausgeschlossen werden. In Schweden gibt es bereits Vorschriften über die gesundheitlichen Aspekte der Fischerei, und diese werden angewandt. Im Übereinkommen vorzusehen, dass kein Fischer seinen Beruf ausüben sollte, es sei denn, ein ärztliches Zeugnis bescheinigt, dass die betreffende Person dazu in der Lage ist, dürfte gut gemeint sein, würde aber in der Praxis dem einzelnen Fischer, dem man die Fähigkeit und Kompetenz zutrauen muss, selbst zu entscheiden, ob er seine Fischereitätigkeit durchführen kann oder nicht, eine weitere Last aufbürden. Wenngleich die Fischerei als besonderer Berufszweig angesehen werden kann, ist sie doch nicht der Art und so gefahrenträchtig, dass sich alle Berufsfischer unbedingt einer ärztlichen Untersuchung unterziehen müssen, um die Tauglichkeit für ihren Beruf nachzuweisen. Die durchaus gut gemeinten Ideen sind ein sehr deutliches Beispiel für eine vollkommen unnötige und überflüssige Regelung. Etwas ganz anderes ist es, dass es für bestimmte besondere Arten von Fischerei berechtigt sein könnte, Gesundheitszeugnisse vorzuschreiben; allerdings handelt es sich hier um Fischereiarten, die von einem Teil der Personen, an die sich das vorgeschlagene Übereinkommen wendet, durchgeführt werden.

Seschellen. Die Seschellen stimmen den oben genannten Artikeln zu, sind aber der Auffassung, dass sie etwas zu flexibel sind und nur als Mindestanforderungen verstanden werden sollten.

Slowenien. Es ist nicht erforderlich, zusätzliche Flexibilität in Artikel 10, 11 und 12 des vorgeschlagenen Übereinkommens vorzusehen.

Spanien. Nein. Der Wortlaut von Artikel 10 (2) sieht bereits viel Flexibilität vor, da er Personen dazu ermächtigt, einen der gefährlichsten Berufe auf der ganzen Welt ohne ein ärztliches Zeugnis auszuüben, das ihre Tauglichkeit für die zu leistende Arbeit bescheinigt.

Die 1997 erstellten *IAO/WHO-Richtlinien für die Durchführung von Tauglichkeitsuntersuchungen für Seeleute vor Aufnahme der Beschäftigung auf See und in regelmäßigen Zeitabständen*, die nur Ausnahmen für einzelne Fahrten zulassen, sollten Anwendung finden. In Anbetracht der Kultur der Verhütung von Berufsgefahren, die wir hier einführen wollen, ist es sinnlos, entweder in diesem Übereinkommen oder im Seearbeitsübereinkommen, 2006, bestimmte Seeleute auszuschließen, weil sie weniger als drei Tage auf See bleiben.

FEOPE: Diese Flexibilität ist weder zweckmäßig noch passend. Es wäre allerdings sinnvoll, eine Art von Klausel vorzusehen, die garantiert, dass die in einigen Unterzeichnerländern des künftigen Übereinkommens durchgeführten und registrierten ärztlichen Untersuchungen auch auf dem Hoheitsgebiet anderer Unterzeichnerstaaten gültig sind. Dies würde die Fischer in ihrer Tätigkeit und Unternehmen beim Management ihrer Humanressourcen unterstützen. Allerdings müssten Beschränkungen vorgesehen werden, um bestimmte mögliche Arten einer Diskriminierung auf Grund der Nationalität oder anderer Faktoren zu verhindern, die möglicherweise in manchen Gebieten unter

dem Deckmantel der Anwendung von Normen über die ärztliche Untersuchung stattfinden könnte.

Sri Lanka. Für ein gültiges ärztliches Zeugnis sollte der Fahrzeugeigner Sorge tragen.

UFL und NFSM: Dem Erfordernis der ärztlichen Untersuchung sollte strikt entsprechen werden, insbesondere im Fall von jungen in der Fischerei tätigen Fischern, da sie für Fischereitätigkeiten qualifiziert sein sollten, die einen Aufenthalt von mehr als drei Tagen auf See bedingen. Alle Fischereifahrzeuge, die mehr als drei Tage auf See verbringen, sollten auch unter diesen Artikel fallen. In der ganzen Welt gibt es Millionen von Fischern, und allein in Sri Lanka arbeiten 50.000 Fischer auf Fischereifahrzeugen von weniger als 24 Metern Länge für einen Zeitraum von mehr als drei Tagen. Es sollte eine Bestimmung vorgesehen werden, die für alle diese Fischer gilt.

CWC: In Artikel 10(2) ist bereits Flexibilität vorgesehen. Allerdings könnte eine weitere Bestimmung für kleinere Fahrzeuge hinzugefügt werden, wenn es auf Grund des Stands der Entwicklung oder der Infrastruktur des Landes unzutunlich oder unpraktisch ist zu verlangen, dass alle Fischer auf kleineren Fahrzeugen ein gültiges ärztliches Zeugnis besitzen. Diese Flexibilität sollte nicht auf Fahrzeuge von 24 Metern Länge oder mehr oder auf Fahrzeuge ausgedehnt werden, die normalerweise länger als drei Tage auf See bleiben.

Südafrika. Was Artikel 10 anbelangt, so lautet die Antwort nein. Der Artikel weist genügend Flexibilität auf, so dass die Dauer sowie die Länge des Fahrzeugs berücksichtigt werden können. Im Fall von Artikel 11 lautet die Antwort nein. Artikel 11 legt den Rahmen für Artikel 10 fest, so dass dieser umgesetzt werden kann. Er räumt ferner die Möglichkeit ein, dass eine „medizinisch qualifizierte Person“, z. B. eine Gemeindegemeinschwester oder arbeitsmedizinische Pflegekraft, die Prüfung vornehmen kann, wenn ein Arzt schwer erreichbar ist. Was Artikel 12 anbelangt, so lautet die Antwort nein. Wie im Falle der vorangehenden zwei Artikel entspricht dieser Artikel den gesetzlichen Vorschriften Südafrikas; diese sehen allerdings eine jährliche ärztliche Untersuchung vor. Bekanntermaßen ist die Fischerei körperlich anstrengend und wird oft bei schlechtem Wetter durchgeführt. Tauglichkeitsnormen kommt eine sehr große Bedeutung zu.

Surinam. Es sollte Flexibilität hinsichtlich der Ausstellung ärztlicher Zeugnisse für Fischer (Eigner) eingeführt werden, die auf kleinen Fahrzeugen tätig sind (siehe Antwort auf Frage 5).

Arabische Republik Syrien. Die Bestimmungen des vorgeschlagenen Übereinkommens, insbesondere Artikel 10, 11 und 12, weisen genügend Flexibilität auf und sind in der vorliegenden Form ausgeglichen, da die Erfordernisse auf diejenigen beschränkt sind, die auf Fischereifahrzeugen von 24 Metern Länge oder mehr arbeiten. Derartige Bestimmungen sind für Fischer auf kleinen Fischereifahrzeugen nicht notwendig.

Thailand. Es wird kein Einwand gegen Artikel 10, 11 und 12 des vorgeschlagenen Übereinkommens erhoben.

Trinidad und Tobago. Was Artikel 11 c) anbelangt, so wird empfohlen, den Satzteil „...im Fall eines Zeugnisses, das ausschließlich das Sehvermögen betrifft...“ zu streichen. Es gibt andere Erkrankungen, die eine Gefahr für Fischer darstellen und durch ein ärztliches Zeugnis nachgewiesen werden sollten. In Artikel 12 (1) b) sollte auf die Sicherheit eingegangen werden. Es gibt andere Faktoren als die Gesundheit der anderen Personen, die eine Rolle spielen könnten. Der Satz sollte wie folgt neu formuliert werden: „...der betreffende Fischer nicht unter...oder die Gesundheit und Sicherheit

anderer Personen an Bord gefährden könnte“. Zu Artikel 12 (3) ist zu sagen, dass die zuständige Stelle das Recht haben sollte, die Geltungsdauer des ärztlichen Zeugnisses festzulegen.

ECA: Die Verwendung des Wortes „Person“ anstelle von „Fischer“ in Artikel 11 e) muss geklärt werden. Die Begriffsbestimmung des „Fischers“ bildet die Grundlage der ganzen Urkunde, und mit dem Wort „Person“ wird nicht zwischen Personen der Öffentlichkeit und Fischern unterschieden. Folglich kann die Verwendung des Wortes „Person“ für „Fischer“ Verwirrung hervorrufen.

Ukraine. Was das Übereinkommen (Nr. 113) über die ärztliche Untersuchung (Fischer), 1959, anbelangt, so sollte festgehalten werden, dass die einschlägigen rechtlichen Bestimmungen über ärztliche Dienste in einer Reihe von Ländern für alle Handelsschiffe oder Seeleute, u.a. gegebenenfalls Fischereifahrzeuge oder Fischer, gelten. Da das Übereinkommen Nr. 113 für den Sektor der industriellen Fischereiflotte gilt, ist folglich die Kategorie der kleinen oder gemeinschaftlichen Fischereifahrzeuge nicht durch dieses Übereinkommen geschützt. Daher kann nicht mit Sicherheit gesagt werden, dass das Übereinkommen eine signifikante Auswirkung auf die Verbesserung der Gesundheit und des Arbeitsschutzes der Mehrheit derartiger Fischer in aller Welt. Somit ist es erforderlich, Schritte zu ergreifen, um diese ungeschützte Gruppe von Fischern in den Geltungsbereich des Übereinkommens aufzunehmen, entweder als obligatorische oder empfohlene Maßnahme.

Uruguay. Änderungen sind nicht erforderlich.

Boliviarische Republik Venezuela. Das ärztliche Zeugnis ist zwar ein erforderliches Instrument, sollte allerdings in Bezug auf die Geltungsdauer in Anbetracht der Verhältnisse eines jeden Landes nicht einschränkend sein, da es auch als Mittel zur Diskriminierung der Arbeitskräfte im Kontext der Entwicklung der Arbeitsbeziehungen im Fischereisektor eingesetzt werden könnte. Angesichts der bei Fischereitätigkeiten durchzuführenden Aufgaben, der Umweltbedingungen, der Dauer der Fischereitätigkeiten und des hohen Risikograds am Bord eines Fischereifahrzeuges oder -bootes ist es von entscheidender Bedeutung, dass Fischer eine gute körperliche und seelische Gesundheit aufweisen, insbesondere in Bezug auf Seh- und Hörvermögen, damit sie ihre Tätigkeiten an Bord korrekt und effizient durchführen können und die bei Personen mit Gesundheitsproblemen gegebenen Risiken vermieden werden. Artikel 10, 11 und 12 sollten in der im vorgeschlagenen Übereinkommen gewählten Fassung Anwendung finden. Allerdings könnte die in Artikel 12 (2) angegebene Geltungsdauer auf ein Jahr für alle Fischer begrenzt sein, auch für Fischer unter 18 Jahren, und zwar auf Grund der hohen Gefahr, sich an Bord ansteckende Krankheiten, Geschlechtskrankheiten oder sonstige in der Umwelt auftretende Krankheiten zuzuziehen, die sich in kurzer Zeit schnell und in dem kleinen Raum, in dem Fischereitätigkeiten stattfinden, sogar noch rascher verbreiten können. Schließlich gibt es Anlass zur Sorge in Bezug auf Vorschläge für zusätzliche Flexibilität, und dies um so mehr, wenn als Grund für diese Vorschläge Entwicklungsländer genannt werden. Geht man davon aus, dass die Entwicklung von Ländern nicht nur in wirtschaftlicher Hinsicht beurteilt wird, ist dieser Vorschlag kontraproduktiv.

Vereinigtes Königreich. Die Regierung des Vereinigten Königreiches kann zwar den Text der Artikel 10, 11 und 12 in der vorliegenden Fassung unterstützen, stellt aber fest, dass die Bestimmungen über die ärztliche Untersuchung der Fischer für einige Parteien Anlass zu erheblicher Sorge waren. Sie schlägt dementsprechend den folgenden flexibleren Text vor:

Artikel 10

1. Eine Person darf nur dann an Bord eines Fischereifahrzeugs arbeiten, wenn sie im Besitz eines gültigen ärztlichen Zeugnisses ist, das ihre medizinische Tauglichkeit für die zu leistende Arbeit bescheinigt.
2. Die zuständige Stelle kann nach Beratung Fischer oder Gruppen von Fischern von der Anwendung des vorstehenden Absatzes ausnehmen, wobei die Gesundheit und Sicherheit der Fischer, die Größe des Fahrzeugs, die Verfügbarkeit von ärztlicher Hilfe und von Evakuierungsmitteln, die Reisedauer, das Einsatzgebiet, die Art der Fischereitätigkeit, innerstaatliche Traditionen und der Stand der Entwicklung oder Infrastruktur des Mitgliedstaats zu berücksichtigen sind.
3. Die in Absatz 2 dieses Artikels vorgesehenen Ausnahmen gelten nicht für einen zertifizierten Schiffsoffizier oder eine Person mit sicherheitskritischen Aufgaben, die auf einem Fischereifahrzeug arbeiten, dessen Länge 24 Meter und mehr beträgt oder das normalerweise länger als drei Tage auf See bleibt. In dringenden Fällen kann die zuständige Stelle es einem Fischer gestatten, auf solch einem Fahrzeug während eines Zeitraums von begrenzter und vorgeschriebener Dauer zu arbeiten, bis ein ärztliches Zeugnis erlangt werden kann, vorausgesetzt, dass der Fischer im Besitz eines abgelaufenen ärztlichen Zeugnisses jüngeren Datums ist.

Dieser Text bietet nicht nur mehr Flexibilität, sondern würde in groben Zügen mit den Tauglichkeitsanforderungen des STCW-F-Übereinkommens übereinstimmen.

Überblick über die Antworten auf Frage 2

Etwa eine von vier Regierungen erklärte, zusätzliche Flexibilität sei in diesem Artikel nicht erforderlich. Sechs Regierungen wünschten offenbar weniger Flexibilität, und einige legten in ihren Antworten nicht klar dar, ob zusätzliche Flexibilität gewünscht wurde oder nicht.

Einige der Regierungen, die keine Änderung des Textes wünschen, erklärten, ihre innerstaatlichen Rechtsvorschriften seien bereits uneingeschränkt kompatibel mit den Bestimmungen des Übereinkommens. Andere erklärten, ärztliche Untersuchungen und Zeugnisse seien auf Grund der Bedeutung der Gesundheit der Fischer und der Gefährlichkeit der Fischereitätigkeiten erforderlich. Eine Regierung war der Auffassung, die Anforderungen für Fischer sollten mit denen des Seearbeitsübereinkommens vergleichbar sein.

In den Antworten einiger Regierungen wurde die Ansicht vertreten, die Bestimmungen seien zu flexibel, weil sie beispielsweise nicht forderten, dass alle Fischer im Besitz von Zeugnissen sein müssen, bzw. keine Zeugnisse für Fischer auf Fahrzeugen vorschrieben, die länger als drei Tage auf See bleiben. Ferner wurde vorgeschlagen, Artikel 10 (2) zu streichen, da er nicht mit Artikel 3 vereinbar sei, der bereits ausreichend Flexibilität biete.

Die Regierungen, die mehr Flexibilität wünschten, insbesondere in Artikel 10 (2), nannten als einen der Hauptgründe den Mangel an Ärzten oder erschwinglichen ärztlichen Diensten in einigen Fischereigemeinschaften, insbesondere in Entwicklungsländern. Einige Regierungen wiesen auf die Notwendigkeit hin, Ausnahmen für handwerkliche Fischer oder Eigner/Betreiber vorzusehen. Eine Regierung erklärte, die Verantwortung für ein ärztliches Zeugnis liege beim Fahrzeugeigner. Eine andere erklärte, die Frage, ob ein Zeugnis verlangt werden sollte oder nicht, sei von der zuständigen Stelle zu entscheiden. Es wurde vorgeschlagen, für Fischer auf kleinen oder handwerklich genutzten Fahrzeugen zusätzliche Flexibilität vorzusehen. Außerdem wurde die Auffassung vertreten, die Begrenzung der in Artikel 10 (3) vorgeschlagenen Ausnahmen sollte nur für zertifizierte Offiziere oder Personen mit sicherheitskritischen Aufgaben gelten, die auf einem Fischereifahrzeug arbeiten, dessen Länge 24 Metern oder mehr

beträgt oder das normalerweise länger als drei Tage auf See bleibt (wobei besondere Ausnahmen in dringenden Fällen während eines Zeitraums von begrenzter und vorgeschriebener Dauer möglich sind).

Was mögliche Änderungen von Artikel 11 anbelangt, so erklärte eine Regierung, die ärztlichen Untersuchungen sollten der Förderung der Prävention von HIV/Aids, des Drogenmissbrauchs und der Tuberkulose dienen. Von einer Regierung kam der Vorschlag, Krankenhäusern sowie medizinisch qualifizierten Personen die Befugnis zur Ausstellung ärztlicher Zeugnisse zu erteilen, während sich eine andere dafür aussprach, die Durchführung derartiger Untersuchungen auf medizinisch qualifizierte Personen zu begrenzen. Einige wünschten die Streichung von Artikel 11 c) und in einem Fall von Absatz e). Es wurde erklärt, dass in c) die Worte „im Fall eines Zeugnisses, das ausschließlich das Sehvermögen betrifft“ gestrichen werden sollten, was zur Folge hätte, dass eine andere Person als eine medizinisch qualifizierter Prüfer das ärztliche Zeugnis ausstellen könnte, sofern diese Person von der zuständigen Stelle als dazu qualifiziert anerkannt worden ist.

In Bezug auf Artikel 12 stellte eine Regierung die Frage, warum die Anforderungen in Artikel 12 (1) b) hinsichtlich des Hör- und Sehvermögens nicht für Fischer auf Fahrzeugen von weniger als 24 Metern Länge Anwendung finden sollten. Eine andere Regierung vertrat die Auffassung, Artikel 12 (1) sollte nicht weiter eingeschränkt werden. Zur Geltungsdauer der Zeugnisse wurde von einigen Regierungen erklärt, eine Begrenzung auf ein Jahr für Fischer aller Altersgruppen sei wünschenswert; andere hingegen vertraten die Ansicht, die Geltungsdauer sollte von der zuständigen Stelle festgelegt werden.

Einige Arbeitgeberverbände wiesen auf den Entwicklungsansatz hin, den sie in ihren Antworten auf Frage 1 beschrieben hatten (d.h. es sollte möglich sein, Fischer an Bord von handwerklichen oder kleinen Fischereifahrzeugen in Ländern auszunehmen, in denen der Stand der Entwicklung oder der Infrastruktur derartige Anforderungen untauglich oder unpraktisch machen). Einige Verbände erklärten, selbständig erwerbstätige Fischer sollten ausgeschlossen sein. Einer vertrat die Ansicht, es sei sinnvoll, Maßnahmen vorzusehen, um sicherzustellen, dass ärztliche Untersuchungen Gültigkeit besitzen und von Unterzeichnerstaaten registriert werden. Ein Vorschlag (von ANDI) war, dass die zuständige Stelle befugt sein sollte, Ausnahmen für bestimmte Fahrzeuge zuzulassen, derartige Ausnahmen aber z. B. nicht für Fahrzeuge von 24 Metern Länge oder mehr oder mit mehr als 175 Bruttoregistertonnen gelten dürften.

Einige Arbeitnehmerverbände erklärten, in Artikel 10 (2) sei bereits ausreichend Flexibilität vorgesehen, allerdings könne eine weitere Bestimmung für kleinere Fahrzeuge hinzugefügt werden, wenn es aufgrund des Standes der Entwicklung oder der Infrastruktur eines Landes untauglich oder unpraktisch wäre, von allen Fischern auf kleinen Fahrzeugen ein gültiges ärztliches Zeugnis zu verlangen. Eine derartige Flexibilität sollte nicht auf Fahrzeuge von 24 Metern Länge und mehr oder auf Fahrzeuge ausgedehnt werden, die normalerweise länger als drei Tage auf See blieben. Ein Verband war offenbar der Ansicht, dass es der zuständigen Stelle überlassen bleiben sollte, die medizinischen Tauglichkeitskriterien für Fischer festzulegen und zu bestimmen, wer das Zeugnis unterzeichnen sollte.

Diskussionen beim Dreigliedrigen Rundtischgespräch

Wie im Anhang dargelegt, erörterte das Rundtischgespräch die in Frage 2 angesprochenen Punkte, insbesondere die Möglichkeit von Ausnahmen für bestimmte Fischer oder Fischereifahrzeuge, wenn die für die Durchführung ärztlicher Untersuchungen und die Ausstellung ärztlicher Zeugnisse erforderliche Infrastruktur nicht vorhanden ist. Die

Vertreter der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer waren der Meinung, der genannte Ansatz der schrittweisen Durchführung könnte das Mittel zur Gewährleistung der notwendigen Flexibilität sein. Die Frage wurde zwar nicht geklärt, allerdings wurden offenbar Fortschritte auf dem Weg zu einer möglichen Lösung auf der Konferenz erzielt.

Kommentar des Amtes

Was die Antwort der Regierung des Vereinigten Königreichs anbelangt, in der vorgeschlagen wurde, Artikel 10 an die Anforderungen des STCW-F-Übereinkommens anzupassen, weist das Amt darauf hin, dass im Anhang vom Kapitel II, Regel 1-6 des STCW-F-Übereinkommens, Vorschriften festgelegt werden für die Erteilung von Befähigungszeugnissen für Schiffsführer und Offiziere, die für die Navigationswache auf Fischereifahrzeugen von 24 Metern Länge und darüber in sowohl begrenzten als auch unbegrenzten Gewässern zuständig sind, für die technischen Offiziere und die zweiten technischen Offiziere auf Fischereifahrzeugen, die von einer Haupttriebsanlage mit einer Antriebsleistung von 750 kW oder mehr angetrieben werden, sowie für GMDSS-Funkpersonal. Diese Vorschriften sehen vor, dass alle Anwärter auf einen Befähigungsnachweis der Vertragspartei ihre „Seediensttauglichkeit, insbesondere hinsichtlich ihres Seh- und Hörvermögens“ nachweisen müssen, und das Funker, Kapitäne, Offiziere, Ingenieure und Funkoffiziere, sofern sie Anwärter auf einen Befähigungsnachweis sind, „der Vertragspartei ihre Seediensttauglichkeit, insbesondere hinsichtlich ihres Seh- und Hörvermögens nachweisen müssen.“ In Regel 7 wird außerdem vorgesehen, „dass Kapitäne oder Offiziere, die ein Befähigungszeugnis besitzen und auf See dienen oder nach einem Aufenthalt an Land zur See zurückkehren wollen, zur Aufrechterhaltung der beruflichen Eignung für den Seedienst verpflichtet sind, der Verwaltung in regelmäßigen Abständen von höchstens fünf Jahren ihre Seediensttauglichkeit, insbesondere hinsichtlich ihres Seh- und Hörvermögens, nachzuweisen.“ Regel 8 sieht vor, dass „das GMDSS-Funkpersonal, das im Besitz eines oder mehrerer Befähigungszeugnisse der Vertragspartei ist, im Hinblick auf die Aufrechterhaltung der beruflichen Eignung für den Seedienst verpflichtet ist, der Vertragspartei Folgendes nachzuweisen: ...Tauglichkeit, insbesondere hinsichtlich ihres Seh- und Hörvermögens in regelmäßigen Abständen von höchstens fünf Jahren;“. Kapitel III über die Grundlegende Sicherheitsausbildung für alles Personal auf Fischereifahrzeugen enthält allerdings keinen Hinweis auf Vorschriften über die Tauglichkeit.

In den Antworten wird auch auf die *IAO/WHO-Richtlinien für die Durchführung von Tauglichkeitsuntersuchungen für Seeleute vor Aufnahme der Beschäftigung auf See und in regelmäßigen Zeitabständen* hingewiesen. Das Amt weist darauf hin, dass diese Richtlinien in Englisch, Französisch und Spanisch auf der IAO-Webseite eingesehen werden können⁷.

In den Antworten wurde auch vorgeschlagen, die Anforderungen für die ärztliche Untersuchung und Zertifizierung von Fischern denen des Seearbeitsübereinkommens, 2006, anzugleichen. Das Amt stellt fest, dass Artikel 10 bis 12 des vorgeschlagenen Übereinkommens zwar im Großen und Ganzen mit denen des Seearbeitsübereinkommens vereinbar sind (d.h. dieselbe Geltungsdauer der ärztlichen Zeugnisse), das Seearbeitsübereinkommen sich aber in Norm A1.2 in bestimmten Details vom vorgeschlagenen Übereinkommen unterscheidet (so begrenzt es z. B. in Absatz 9 die Geltungsdauer eines ärztlichen Zeugnisses, das während einer Reise abläuft).

⁷ <http://www.ilo.org/public/english/dialogue/sector/techmeet/ilowho97/index.htm>

Frage 3

Fr. 3 *Artikel 14 des Übereinkommensentwurfs betrifft die Besetzung und die Mindestruhezeiten für bestimmte Gruppen von Fahrzeugen. Sollten in diesem Artikel Änderungen vorgenommen werden? Falls ja, geben Sie bitte die vorgeschlagenen Änderungen an und begründen Sie diese.*

Antworten

Ägypten. Erklärt sich mit dem Inhalt dieses Textes über Rechte und Garantien für die Personen, die auf Fischereifahrzeugen arbeiten, im Hinblick auf die Gewährleistung von Sicherheit und Stabilität und den Schutz des Rechts der Arbeitnehmer auf geregelte Arbeits- und Ruhezeiten, die mindestens den jeweiligen gesetzlichen Vorschriften des Flaggenstaates zu entsprechen haben, einverstanden. Auszuschließen von den Bestimmungen und Anforderungen dieses Artikels sind kleine, in Binnengewässern tätige Fischereifahrzeuge.

Algerien. Artikel 14 sollte unverändert bleiben, da er den Grundsatz einer Mindestbesatzungsstärke für Schiffe, deren Länge 24 Meter und mehr beträgt, und einer Mindestruhezeit für Fischer, die an Bord von Fischereifahrzeugen arbeiten, welche länger als drei Tage auf See bleiben, festlegt. Zudem räumt er der zuständigen Stelle die Möglichkeit ein, zeitweilige Ausnahmen in Bezug auf die normalen Ruhezeiten zuzulassen.

Argentinien. In Argentinien ist es Aufgabe der Argentinischen Seeschiffahrtsbehörde, für die sichere Besetzung von Fischereifahrzeugen Sorge zu tragen, um das zu garantieren, was Artikel 14 (1) a) vorschreibt, nämlich die Besatzungsstärke so zu bemessen, dass die sichere Fahrt bzw. der sichere Betrieb des Fahrzeugs gewährleistet ist, d.h. dass die Mindestvoraussetzung für die Führung des Fahrzeugs und die Handhabung der Sicherheits- und Rettungssysteme für einen festgelegten Zeitraum im Einklang mit den ratifizierten Bestimmungen internationaler Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See erfüllt wird. Eignung oder Kompetenz hängen von den Qualifikationen der einzelnen Besatzungsmitglieder ab, und diese finden bei der sicheren Besetzung des Fahrzeugs Berücksichtigung. Alle Fischereifahrzeuge müssen, bevor sie in See stechen, im Besitz eines Schiffsbesatzungszeugnisses sein, das gemäß der Schiffsverkehrsverordnung Nr. 05/89 von der Argentinischen Seeschiffahrtsbehörde ausgestellt wird. Die Besatzungsmannschaft, die die normale und effiziente Durchführung der vom Fahrzeugeigner gewählten Tätigkeit und Handelstätigkeit, in diesem Fall der Fischerei, gewährleistet, wird nicht von der Argentinischen Seeschiffahrtsbehörde, sondern vom Fahrzeugeigner und den Verbänden bestimmt, denen die verschiedenen Arbeitskräfte angeschlossen sind, die wiederum die internationalen Normen über die Arbeits- und Ruhezeiten einzuhalten haben. Unserer Ansicht nach sind die in Absatz 1 b) aufgeführten Einschränkungen Mindestparameter. Darüber hinaus bietet Absatz 2 genügend Flexibilität, um der Notwendigkeit, Ausnahmen bezüglich dieser gesetzlichen Mindestanforderungen in speziellen Fällen zu gewähren, Rechnung zu tragen. Außerdem sieht Absatz 3 sogar noch mehr Flexibilität in Bezug auf die Art und Weise vor, wie diese Anforderungen erfüllt werden können. Allerdings müssen Alternativenanforderungen mindestens das gleiche Schutzniveau bieten. Aus den genannten Gründen sollte der Artikel unverändert bleiben. Die für berufsbedingte Gefahren zuständige Aufsichtsbehörde fügt hinzu, dass alle Parteien konsultiert werden sollten, insbesondere um zu bestimmen, ob die täglichen und wöchentlichen Ruhezeiten für die körperliche und geistige Erholung der Arbeitnehmer ausreichen.

CAPeCA/CALaPA/CAPA: Artikel 14 sollte ganz gestrichen werden, und nur die allgemeine Bestimmung von Artikel 13, nämlich dass Ruhepausen ausreichend oder

angemessen sein müssen, sollte beibehalten werden. Bei Beibehaltung von Artikel 14 müsste deutlich angegeben werden, dass die Schifffahrtsbehörde dafür zuständig ist sicherzustellen, dass Fahrzeuge sicher bemannt sind, und dass der Fahrzeugeigner die Verantwortung dafür trägt, die für die Durchführung von Fangtätigkeiten erforderlichen Besatzungsmitglieder zu bestimmen. In den meisten Ländern gibt es den arbeitsrechtlichen Grundsatz, dass Arbeitgeber für das Management und die Organisation ihres Unternehmens oder ihrer Produktionseinheit zuständig sind. In diesem Fall handelt es sich bei der Produktionseinheit um ein Fahrzeug, das daher bestimmte, von der Schifffahrtsbehörde vorgeschriebene Anforderungen oder Auflagen erfüllen muss. Aus diesem Grund ist eine sichere Mannschaft mit angemessenen nautischen und Navigationsfähigkeiten erforderlich. Allerdings ist es ausschließlich Aufgabe des Arbeitgebers, die Zahl der für gewerbliche Tätigkeiten eingestellten Arbeitnehmer festzulegen, ebenso wie es Aufgabe des Arbeitgebers ist, die Zahl der bei Produktion und Wartung in Fischverarbeitungsanlagen an Land beschäftigten Arbeiter, Techniker und Ingenieure zu bestimmen. Andererseits sollte die Möglichkeit bestehen, Ruhezeiten je nach Art der Fischereitätigkeit oder je nach Einsatzgebiet oder der an Bord eingesetzten Schichten festzulegen; als Beispiel sei der Fall der „Tintenfisch-Jigger“ genannt, die nachts Tintenfische fangen und verarbeiten.

Aserbaidshan. Nein.

Australien. Besonders besorgniserregend sind Artikel 14 (1) a) und 14 (1) b), die spezifische Bestimmungen für Besatzungsstärke und Ruhezeiten enthalten. Da Bestimmungen vorhanden sind, die Beratungen in Bezug auf diesen Artikel vorsehen, dürfte es überflüssig sein, spezifische Anforderungen festzulegen, wenn die Parteien zu einer Vereinbarung über ein angemessenes Gleichgewicht zwischen Arbeit und Ruhe gelangen.

Um diesem Rechnung zu tragen, schlägt Australien den folgenden alternativen Wortlaut für Artikel 14 (1) b) vor:

[Zusätzlich zu den in Artikel 13 dargelegten Anforderungen hat die zuständige Stelle:]
b) für Fischereifahrzeuge unabhängig von ihrer Größe, die länger als drei Tage auf See bleiben, nach Beratung und zur Begrenzung von Ermüdung, angemessene Ruhezeiten für Fischer zu bestimmen.

Der folgende Satz, in dem die erforderliche Mindestruhezeit festgelegt wird, sollte in die Empfehlung übernommen werden. Der Inhalt von Artikel 14 ist zwar aus einer Arbeitsschutzperspektive vernünftig, dürfte aber die tatsächlichen Verhältnisse in einigen Fischereibetrieben, in denen der Fanganteil Grundlage des Verdienstes ist, nicht widerspiegeln. Die vorgeschlagene Flexibilitätsverbesserung kann diesen Bedenken Rechnung tragen.

Belgien. Obwohl ausführlich diskutiert, wurde Artikel 14 aufgrund der unbestreitbaren Logik der vorgeschlagenen Lösung mit sehr breitem Konsens angenommen. Es handelt sich um eine Schlüsselbestimmung des Übereinkommens und, was die sichere Fahrt auf See betrifft, um eine grundsätzliche Bestimmung. Es kann nicht die Rede davon sein, die in Absatz 1 b) dieser Bestimmung festgelegte Ruhezeit zu verringern, da diese der im Seearbeitsübereinkommen, 2006, festgelegten Norm entspricht. Aus diesem Grunde wird die Frage mit Nein beantwortet.

Benin. Dieser Artikel kann in der vorliegenden Fassung beibehalten werden, da er der zuständigen Stelle die Möglichkeit einräumt, nach Beratung mit Verbänden der Reeder und Arbeitnehmer im Fischereisektor Änderungen einzuführen.

Brasilien. Nein. Der vorgeschlagene Wortlaut bietet Fischern einen angemessenen Schutz vor übermäßiger Ermüdung und kann von Entwicklungsländern angenommen werden. Er räumt der zuständigen Stelle die Möglichkeit ein, immer nach vorherigen Beratungen, zeitweilige Ausnahmen für jeden Zeitraum von 24 Stunden oder Alternativanforderungen zuzulassen – und fördert somit die Ratifizierung.

CNC und CNT: Die zuständige Stelle sollte Maßnahmen treffen, um einen angemessenen Schutz in Bezug auf Arbeitsbedingungen sowie auf Mechanismen zur Beilegung von Streitigkeiten zu gewährleisten.

China. Erklärt sich grundsätzlich mit den Bestimmungen dieses Artikels einverstanden, ist aber der Meinung, dass zweckmäßige Änderungen vorgenommen werden sollten. Schlägt vor, dass den Staaten die Möglichkeit eingeräumt werden sollte, Grundsatzz Bestimmungen für die Mindestbesatzungsstärke für Fahrzeuge ihrer eigenen Länder festzulegen. Sofern diese Bestimmungen im Prinzip eine Besatzungsstärke garantieren, die für die sichere Fahrt und den sicheren Betrieb des Fahrzeugs zweckmäßig ist und Fischern eine Mindestruhezeit gewährt, sollten keine zwingenden Bestimmungen über die Mindestzahl von Fischern festgelegt werden. Pro Tag und Fischer sollte eine ununterbrochene Ruhezeit von mindestens vier Stunden und von zwölf Stunden pro Zeitraum von zwei Tagen gewährleistet sein. Begründung: Eine Bestimmung der Anzahl der Fischer ist oft mit Schwierigkeiten verbunden, da es je nach Land und Gebiet Unterschiede bei der Bauart von Fischereifahrzeugen, Einsatzgebieten und Praktiken gibt. Zudem gibt es immer noch Situationen, in denen einige Fischer aufgrund der Anforderungen der Fischereitätigkeiten nur wenige Stunden ununterbrochene Ruhe pro Tag nehmen können, da die Fischerei auf See sich u.a. dadurch kennzeichnet, dass laufend Fischereitätigkeiten durchzuführen sind – ganz abgesehen von dem Fall, dass einige Eigner oder Kapitäne von Fahrzeugen aus wirtschaftlichen Gründen die Gesundheit der Fischer vernachlässigen. Es sollte eine ununterbrochene Mindestruhezeit für Fischer vorgesehen werden, um soweit wie möglich zu gewährleisten, dass alle Fischer zur Wiedererlangung ihrer körperlichen Leistungsfähigkeit genügend Ruhe bekommen.

Costa Rica. Rat für Gesundheit am Arbeitsplatz: Das Übereinkommen sollte Fahrzeuge von weniger als 24 Metern Länge von den in Artikel 14 aufgeführten Anforderungen nicht ausnehmen. Eine derartige Ausnahme würde die Regelungsfähigkeit der zuständigen Stelle unterminieren. So genannte „selbständig Erwerbstätige“ genießen im Allgemeinen keinen Schutz vor Gefahren am Arbeitsplatz, da eine entsprechende Risikoversicherung den Arbeitsgesetzen gemäß nur für Lohnarbeiter obligatorisch ist. Angesichts der fehlenden Versicherungspflicht treffen die meisten selbständig Erwerbstätigen die Wahl, ohne Versicherung zu arbeiten, da ihnen dies als die profitablere Option erscheint. Was den Arbeitstag angeht, so zeigt sich bei einer Untersuchung der Praxis und der tatsächlichen Verhältnisse in diesem Sektor, dass es handwerkliche Fischer gibt, die tageweise auf verschiedenen Fahrzeugen oder Booten arbeiten. Die zuständige Stelle ist nur begrenzt dazu in der Lage, Bestimmungen über den Arbeitsschutz und die Arbeitsbedingungen im Allgemeinen in dem betreffenden Sektor zu überwachen und durchzuführen. Daher ist es so wichtig, die Schlupflöcher von Artikel 14 dieser grundlegenden Urkunde zu stopfen.

INCOPECA: In Costa Rica müssen an Bord von Booten und Fahrzeugen durchgeführte Fangtätigkeiten als atypische Erwerbstätigkeiten angesehen werden, da in Anbetracht der Tatsache, dass jede Fangreise, die bis zu drei Monaten dauert, als normal angesehen werden kann, die Arbeitszeit in diesem Sektor nicht den Kategorien Tagesarbeit, Nachtarbeit oder Mischarbeit zuzuordnen ist, die bei normalen oder an Land bzw. in Büros, Unternehmen, Fabriken usw. durchgeführten Tätigkeiten zweckmäßig oder angemessen sind. Während derartiger Fangreisen kommen die Arbeitnehmer

unter Umständen nie in einen Hafen oder setzen keinen Fuß an Land. Außerdem sind Arbeiten auf Fahrzeugen und Fangtätigkeiten diskontinuierlich oder zeitweilig; somit gibt es zwangsläufig Unterschiede hinsichtlich der Ruhezeiten. Es ist trotzdem wichtig, Ruhezeiten vorzusehen, die im Verhältnis zu den Fangtätigkeiten angemessen sind. Aus diesem Grund könnte unter Berücksichtigung der für einen Fang günstigen Voraussetzungen wie Wetter, Auffinden eines Schwarms Fische und sonstiger für die Fangtätigkeit wichtiger Faktoren die Länge des Arbeitstags von den Parteien vereinbart werden, wobei soweit wie möglich Ruhezeiten für Schlaf und Nahrungsaufnahme gemäß den in den Arbeitsgesetzen angegebenen Grenzen einzuhalten sind. Der Arbeitgeber verpflichtet sich, insbesondere in Zeiten, in denen keine Fangtätigkeiten durchgeführt werden, zu Erholungszwecken entsprechende Ruhepausen und eine entsprechende Verpflegung aller Arbeitnehmer zu gewährleisten.

Dänemark. Weitere Änderungen von Artikel 14 sind nicht erforderlich.

3F: Eine flexiblere Gestaltung der Anforderungen in Bezug auf die Ruhezeit sollte in Erwägung gezogen werden, um der oft hohen Intensität der Fangtätigkeiten Rechnung zu tragen. Aufgrund der Vielfalt der Fischerei in aller Welt dürfte es oft mit Schwierigkeiten verbunden sein, derart allgemeine Normen festzulegen; daher sollten Abweichungen nur zulässig sein, wenn sie durch Kollektivverhandlungen vereinbart wurden. Zur Begrenzung von Ermüdung usw. sollte daher die allgemeine Vorschrift über die Ruhezeiten im vorgeschlagenen Artikel 13 b) weiterhin Anwendung finden.

Deutschland. Die in Artikel 14 (1) b) des Entwurfs eines Übereinkommens über die Arbeit im Fischereisektor geregelte Mindestruhezeit entspricht der Mindestruhezeit gemäß Artikel 21 der Richtlinie 2003/88/EG über bestimmte Aspekte der Arbeitszeitgestaltung. Diese Richtlinie wurde im Seemannsgesetz in deutsches Recht umgesetzt. Gegen die Regelung bestehen daher keine Bedenken. Nach Artikel 14 Absatz 2 und 3 des Entwurfs können Ausnahmen nur unter besonderen Voraussetzungen von der zuständigen Stelle zugelassen werden. Sollte dies bedeuten, dass Ausnahmen nur im Einzelfall von Behörden erteilt werden können, ist dies abzulehnen. Dies widerspricht der Regelung in Artikel 21 der Richtlinie. Danach sind Ausnahmen durch Rechts- und Verwaltungsvorschriften, durch Tarifverträge oder Vereinbarungen zwischen den Sozialpartnern möglich. Die Ausnahmevoraussetzungen in Artikel 14 sollten denen in Artikel 21 der Richtlinie entsprechen.

Finnland. In Anbetracht von Artikel 3 des vorgeschlagenen Übereinkommens sind keine Änderungen erforderlich. Allerdings dürfte es ratsam sein, eine Bestimmung über die tägliche Mindestruhezeit vorzusehen.

SAK: Erklärt sich einverstanden und hebt die Gefährlichkeit der Arbeit hervor. Angesichts der Unterschiede bei den Fischereitätigkeiten sollte die notwendige Flexibilität auf dem Wege von Gesamtverträgen und nicht durch eine internationale Norm gewährleistet werden.

SAKL: Aufgrund der Art der Fischerei, insbesondere der Hochseefischerei, und der zum Teil extremen Winterverhältnisse ist Flexibilität hinsichtlich der Ruhezeiten erforderlich. Unter bestimmten Umständen könnte eine Ruhezeit zu einem bestimmten Zeitpunkt aufgrund der Sicherheit des Fahrzeugs nicht möglich sein.

Frankreich. Das Problem der Mindestbesatzstärke muss aus globaler Perspektive betrachtet werden. Soll eine sichere Fahrt gewährleistet sein, so muss das Fahrzeug insbesondere in Anbetracht der Art der Fischereitätigkeiten sicher eingesetzt werden. In dieser Hinsicht finden sich in geltenden internationalen Urkunden mehrere ergänzende Definitionen der Mindestbesatzstärke. Im Seearbeitsübereinkommen, 2006, wird die

Mindestbesatzungsstärke wie folgt definiert: „...um sicherzustellen, dass der Schiffsbetrieb unter Berücksichtigung der ... sicher, effizient und gefahrlos verläuft“; im Übereinkommen (Nr. 180) über die Arbeitszeit der Seeleute und die Besatzungsstärke der Schiffe, 1996, wird allgemeiner vorgeschrieben, dass jedes Handelsschiff „...zur Gewährleistung der Sicherheit eine nach Zahl und Befähigung ausreichende Besatzung... an Bord zu führen hat“. Was die Texte der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation anbelangt, so müssen die Besatzungen von Handelsschiffen von den Flaggenstaaten zertifiziert werden; diese stellen oft selbst „Besatzungszertifikate“ aus, in denen die Anzahl der Offiziere und Besatzungsmitglieder festgelegt und vorgeschrieben wird, dass die Bestimmungen über „die Wache“ zwar im Ermessen des Eigners und/oder Schiffsführers stehen, zumindest aber den Normen zu entsprechen haben, die im Übereinkommen über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (STCW), im Übereinkommen über Internationale Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See (COLREGs), im Internationalen Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS) und im Internationalen Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (MARPOL) festgelegt sind. Die Fischerei ist nach wie vor eine besondere Art von Seearbeit, da die Besatzung das Schiff auf See nicht nur die Navigation, sondern auch den Betrieb übernimmt. Aus diesem Grund ist es von entscheidender Bedeutung, den Begriff der Mindestbesatzungsstärke nicht auf die „Mindestbesatzungsstärke für die sichere Fahrt“ zu begrenzen; vielmehr sollte ein Zusatz folgenden Inhalts hinzugefügt werden: „Mindestbesatzungsstärke für den sicheren Betrieb“. Artikel 13 des Übereinkommensentwurfs, der sowohl die sichere Fahrt als auch den sicheren Betrieb des Fahrzeugs betrifft, bezieht sich explizit auf den „Betrieb“ des Fahrzeugs, insbesondere auf die Fischereitätigkeiten. Dieser Artikel ist in zufrieden stellender Weise formuliert worden und sollte beibehalten werden.

Artikel 14 ergänzt die Vorschriften von Artikel 13 durch eine Stärkung der Verpflichtungen in Bezug auf die Mindestbesatzungsstärke. Zusätzliche Flexibilität ist nicht erforderlich. Eine Regelung der Arbeitsbedingungen von Fischern in der Form, dass Anforderungen in Bezug auf die Mindestruhezeit festgelegt werden, ist angebracht, da in diesem Bereich die Dauer der Mindestruhezeit das einzige in der Praxis anwendbare Kriterium sein dürfte. Aus diesem Grund wurde in Frankreich der Beschluss, die Dauer der Ruhezeit der Seeleute zu regeln, in Absprache mit den Sozialpartnern gefasst. Die Bestimmungen von Artikel 14 des Übereinkommensentwurfs über die Mindestruhezeit sollten nicht geändert werden.

Ghana. Artikel 14 sollte beibehalten werden.

Griechenland. Gibt keinen besonderen Kommentar ab, da die hier angegebenen Begrenzungen bereits in Form von Bestimmungen der Gemeinschaftsgesetzgebung existieren und in Griechenland eingehalten werden.

Honduras. COHEP: Gemäß Artikel 14 (3) besteht die Möglichkeit, nach Beratung zwischen Fischern, Fahrzeugeignern und Regierungen Alternativen festzulegen, die natürlich zumindest das gleiche Schutzniveau bieten müssen. In Honduras ist die Seefischerei aufgrund von Verboten (Schonzeiten) auf acht Monate pro Jahr begrenzt. Was Schmelzschopper anbelangt, so gibt es keine Schonzeit oder sonstige Einschränkung, und die betreffenden Boote sind klein und haben nur begrenzten Raum für Eis und Besatzung.

Indien. HMS: Je nach den Verhältnissen eines Landes kann die Ruhezeit in Gesamtarbeitsverträge aufgenommen werden. Eine zwingende Bestimmung über die

Besatzungsstärke und die Mindestruhezeit ist angesichts der Unfälle und der Gefährlichkeit der Fischereitätigkeiten erforderlich.

Irak. Im Irak finden Fischereitätigkeiten nur in sehr begrenztem Umfang statt, und es gibt keine großen Fischereifahrzeuge. Folglich ist es nicht erforderlich, die Arbeitszeit oder die Anzahl der Fischer an Bord festzulegen.

Island. Der zweite Satz von Artikel 14 (1) b) sollte aus dem Übereinkommen gestrichen und in die Empfehlung übernommen werden, und der Wortlaut der Absätze 2 und 3 sollte entsprechend angepasst werden. Gerade aufgrund der Art der Fischereitätigkeit ist es schwierig, die Arbeitszeit zu kontrollieren. Fischer können nicht übersehen, wann und wo Fischressourcen auftreten und neigen daher dazu, solange Fangtätigkeiten durchzuführen, wie Fische gefangen werden und der Laderaum Platz bietet. Es gibt keinen Zusammenhang zwischen der tatsächlichen Arbeitszeit an Bord und dem Einkommen der Fischer, da das Entgelt der Fischer auf einem Fanganteil beruht.

ASI: Spricht sich dagegen aus, Artikel 14 (1) b) in die Empfehlung zu übernehmen und befürwortet die Beibehaltung des derzeitigen Absatzes im Übereinkommensentwurf.

Italien. Nein.

FEDERPESCA und FAI-CISL: Das in Artikel 14 des Übereinkommens behandelte Thema wird durch nationale Gesamtarbeitverträge gemäß Rechtserlass 271/99 geregelt.

Japan. Siehe Antwort auf Frage 2.

JSU: Zustimmung.

Kanada. Aus einer Arbeitsschutzperspektive ist zwar die mit dieser Anforderung verfolgte Absicht vernünftig, sie dürfte aber nicht die tatsächlichen Verhältnisse in einigen Fischereien widerspiegeln, in denen der Lohn auf einem Fanganteil abzüglich der Ausgaben beruht. Die Frage könnte durch die Aufnahme einer Bestimmung in diesen Artikel des Übereinkommens geregelt werden, wonach die zuständige Stelle nach Beratung geeignete Normen für Fischereitätigkeiten festlegen sollte. Dieser Ansatz würde auch die Frage der Überwachung und Durchsetzung dieser Bestimmung regeln. Der zweite Satz in Artikel 14 (1) b) ist zu präskriptiv und sollte in die Empfehlung übernommen werden. Nicht alle kanadischen Gesetzgebungen regeln die Besatzungsstärke und die Ruhezeiten in der in Artikel 13 und 14 beschriebenen Weise. Diese Fragen werden im Allgemeinen in Gesamtarbeitverträgen geregelt. Die Aufnahme eines präskriptiven Textes in diesen Abschnitt wird Ratifikationshindernisse schaffen.

CLC: Die Anforderungen in Bezug auf die Mindestruhezeit könnten flexibler gestaltet werden, um der Intensität der Fischereitätigkeiten Rechnung zu tragen. Allerdings ist es zur Begrenzung der Ermüdung und in Anbetracht der hohen Unfallzahlen in diesem Sektor und der Gefährlichkeit der Arbeit von entscheidender Bedeutung, dass Fischer regelmäßige Ruhezeiten und angemessene Schlafperioden haben. Da es aufgrund der Unterschiede bei den Fischereitätigkeiten mit Schwierigkeiten verbunden ist, eine realistische internationale Norm festzulegen, sollte eine etwaige Flexibilität im Gesamtarbeitsvertrag vorgesehen werden.

Katar. Da die Bestimmungen dieses Artikels im Einklang mit den geltenden Vorschriften des Staates Katar über Ruhezeiten der an Bord von Fischereifahrzeugen tätigen Personen stehen, sind Hinzufügungen oder Modifizierungen nicht erforderlich. Grundlage für vertragliche Vereinbarungen mit Fischern ist im Wesentlichen das Fanganteilsystem, das einer selbständigen Erwerbstätigkeit entspricht, d.h. der Fischer ist in der Regel derjenige, der über seine Ruhezeiten entscheiden kann.

Kolumbien. Die Besatzungsstärke für jede Tätigkeit muss so bemessen sein, dass ein Minimum an Sicherheit gewährleistet ist und die für einen globalen Markt erforderlichen Arbeitsschutznormen eingehalten werden.

ANDI: Jeder Staat sollte eine entsprechende Gesetzgebung annehmen, um sicherzustellen, dass unter seiner Flagge fahrende Fahrzeuge eine für die sichere Durchführung der Tätigkeiten ausreichend große und kompetente Besatzung an Bord haben. Im Fall von Fahrzeugen von weniger als 24 Metern Länge oder einem Bruttoreumgehalt von weniger als 175 Tonnen sollte die zuständige Stelle die für den sicheren Betrieb des Fahrzeuges erforderliche Mindestbesatzungsstärke vorschreiben.

Republik Korea. Da kein dreigliedriger Konsens erzielt wurde, beschloss die Regierung mit den Vertretern der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer, keine Änderungsvorschläge zu Artikel 14 des Übereinkommensentwurfs zu unterbreiten. Der maßgebende Arbeitnehmerverband FKSU sprach sich für den Übereinkommensentwurf aus. Die durch KODEFA und NFFC vertretenen Arbeitgeber erklärten, Artikel 14 (1) b sollte gestrichen werden, da die (zu präzise) angegebenen Ruhezeiten Auswirkungen auf die Kosten der Tätigkeiten sowie auf den Lebensunterhalt der auf Fanganteilsbasis bezahlten Fischer haben können.

Kroatien. Der vorgeschlagene Artikel ist annehmbar.

Kroatische Wirtschaftskammer: Die Anforderungen von Absatz b) sollten vielleicht flexibler gestaltet werden, da sie sich aufgrund ihrer Detailtiefe langfristig negativ auf die Betriebskosten auswirken könnten.

Kuba. Am Ende von Artikel 14 (1) b) ist ein Satz des Inhalts hinzuzufügen, das andere Verhältnisse, in denen eine unterschiedliche Behandlung erforderlich ist, je nach den nationalen Umständen durch einen Gesamtarbeitsvertrag geregelt werden können.

Lettland. Es sollten keine Änderungen vorgenommen werden.

Libanon. Ersucht um Klärung darüber, ob Schlaf- und Essenszeiten in den Ruhezeiten inbegriffen sind (zehn Stunden).

Litauen. Es sollten keine Änderungen vorgenommen werden.

Mauritius. Für Artikel 14 wird keine Änderung vorgeschlagen.

Mexiko. Eine Änderung von Artikel 14 ist nicht erforderlich.

Neuseeland. Es sollte die Aufnahme eines „Plans zum Umgang mit Übermüdung“ vorgesehen werden, so dass bei flexiblen Arbeitsvereinbarungen die Intensität und Fluktuationen von Fischereitätigkeiten berücksichtigt werden können, um ein Gleichgewicht zwischen notwendiger Flexibilität und regelmäßigen Ruhezeiten herzustellen und zu klären, wie dies an Bord gehandhabt wird. Neuseeland spricht sich insgesamt für diesen Artikel aus.

NZCTU: Stimmt diesem Artikel zu, ist aber der Meinung, dass die Notwendigkeit regelmäßiger Ruhezeiten anerkannt werden sollte und dass diesbezügliche Details in Gesamtarbeitsverträge aufgenommen werden sollten.

Niederlande. Siehe Antwort auf Frage 1.

DFPB: Im Fischereisektor ist mehr Flexibilität erforderlich als in Artikel 14 vorgesehen. Selbst wenn die internationale Gemeinschaft den in der Antwort der Niederlande auf Frage 1 vorgeschlagenen Entwicklungsansatz akzeptiert, werden Aus-

nahmemöglichkeiten durch Gesamtarbeitsverträge (oder ähnliche Vereinbarungen im Falle selbständig erwerbstätiger Fischer) für erforderlich gehalten.

Österreich. Da Übermüdung eine häufige Unfallquelle ist, sollten diese Bestimmungen nicht noch flexibler gestaltet werden.

Panama. Dieser Artikel sollte den STCW-F-Bestimmungen entsprechen.

CMP: Die Bestimmungen der Artikel müssten selbst dann eingehalten werden, wenn in offenen Gewässern tätige Fahrzeuge eine Länge von weniger als 24 Metern aufweisen.

Papua-Neuguinea. Spricht sich für die vorgeschlagenen Bestimmungen über die Mindestruhezeit für bestimmte Fahrzeugkategorien aus, schlägt aber vor, dass auch Klauseln darüber vorgesehen werden, dass sich Fischer während der Ruhezeiten an Land aufhalten können.

Philippinen. Die Mindestruhezeit sollte flexibel sein, aber keinesfalls weniger als acht Stunden in jedem Zeitraum von 24 Stunden betragen.

Polen. Nein, das Gesetz vom 23. Mai über Arbeit an Bord von Hochseehandelschiffen, das auch für Fischereifahrzeuge gilt, regelt diese Frage und ist nicht restriktiver.

Portugal. Änderungen dieses Artikels sind nicht erforderlich.

Rumänien. Fahrzeuge von 24 Metern Länge oder mehr müssen die in Artikel 14 festgelegten Bestimmungen erfüllen. Es gibt keine Möglichkeit einer zeitlich begrenzten Ausnahme. Der Artikel muss nicht geändert werden.

Saudi-Arabien. Ja. Dieser Artikel muss geändert werden, insbesondere Absatz 1 a), und den folgenden Wortlaut erhalten: „für Fahrzeuge, deren Länge zwölf Meter und mehr beträgt, eine Mindestbesatzungsstärke für die sichere Fahrt des Fahrzeugs unter Angabe der erforderlichen Anzahl und Qualifikationen der Fischer festzulegen.“ Der Grund dafür ist, dass Fischereifahrzeuge im Königreich Saudi-Arabien mit einem Inbord-Motor betrieben werden, ihre Fahrten drei bis sieben Tage lang dauern und die Länge der Fahrzeuge zwölf bis 20 Meter beträgt. Anzahl und Qualifikationen der Besatzungsmitglieder derartiger Fahrzeuge müssen daher vorgeschrieben werden, um die sichere Fahrt zu gewährleisten, wohingegen Fahrzeuge von geringerer Länge keine besonderen Qualifikationen der Besatzung erfordern, da ihr Betrieb keine umfassende Erfahrung voraussetzt.

Schweden. Allgemeine Bestimmungen über die Besatzungsstärke und die Arbeitszeit an Bord von Fischereifahrzeugen sind nicht zu empfehlen, da der Betrieb der einzelnen Fischereifahrzeuge weitgehend vom Wetter, den Quotenverordnungen usw. abhängt. Es besteht die Gefahr, dass die vorgeschlagenen Bestimmungen über die Arbeitszeit im Widerspruch zu einer rationellen Fischerei und Verarbeitung des Fangs stehen könnten. Es ist durchaus üblich, Fangreisen von einigen Tagen Dauer durchzuführen, die zuweilen intensive Fangtätigkeiten beinhalten, bei denen, schließt man die Zeit für eine zufrieden stellende Handhabung des Fangs mit ein, der vorgeschlagene Zeitrahmen nicht eingehalten werden kann. Solange die Sicherheit auf See nicht außer Acht gelassen wird, gibt es folglich keinen Grund dafür, die Arbeitszeit im Fischereisektor Schwedens zu regeln.

MMPA: Es sollte keine Möglichkeit geben, Ausnahmen irgendeiner Art in Bezug auf die Ruhezeiten zuzulassen. Eine ermüdete Person reagiert in derselben Weise wie ein

alkoholisierter Mensch. Es gibt nur einen Fall, in dem eine Missachtung der Mindestruhezeiten zulässig ist, und zwar ist dies die Verrichtung von Arbeiten, die für die unmittelbare Sicherheit des Schiffes, der Personen an Bord oder der Ladung oder zur Hilfestellung für andere Schiffe oder Personen, die sich in Seenot befinden, erforderlich sind.

SFR: Was die Aspekte der Sicherheit auf See anbelangt, so dürfte man – ohne eine eingehendere Analyse des Problems vorzunehmen – es für anfechtbar halten, dass die IAO über das vorgeschlagene Übereinkommen in diesen Bereich vordringt, für den zu Recht die IMO zuständig ist. Nach Auffassung des SFR sollten diese Aspekte richtigerweise von der IMO und nicht von IAO geregelt werden. Der SFR ist der Auffassung, selbständig Erwerbstätige sollten vollständig aus dem Geltungsbereich des vorgeschlagenen Übereinkommens ausgeschlossen werden. In einer derartigen Urkunde vorzuschreiben, dass ein selbständig Erwerbstätiger wie ein Berufsfischer in Anbetracht der in diesem Berufszweig vorherrschenden besonderen Bedingungen eine bestimmte Anzahl von Minuten zu bestimmten Zeiten ruhen sollte, ist schlicht und einfach absurd. Es besteht der Eindruck, dass überhaupt keine Kenntnisse über die Ausübung der Fischerei in der Praxis vorhanden sind. Diese Feststellungen gelten auch für Arbeitnehmer. Der Ansatz der vorgeschlagenen Regelung geht viel zu weit.

Seschellen. In der vorliegenden Form ist der Artikel flexibel genug. Die Seschellen sind dem STCW-Übereinkommen beigetreten und werden dieses als Regelung in das Schifffahrtsgesetz, das gerade die letzte Stufe des staatlichen Genehmigungsverfahrens durchläuft, aufnehmen.

Slowenien. Eine Änderung von Artikel 14 ist nicht erforderlich.

Spanien. Artikel 14 legt Regeln für Fahrzeuge von 24 Metern Länge und mehr fest, die im Wesentlichen denen der Norm A2.3 des Seearbeitsübereinkommens, 2006, entsprechen. Spanien erhebt daher keine Einwände. Einen erheblichen Einfluss auf die Sicherheit an Bord von Fischereiboote und die Navigierbarkeit und Sicherheit auf See bei gleichzeitig garantierter Einhaltung der Normen über die Ruhe hätte die Verpflichtung, zumindest im Fall von Fischereifahrzeugen von 45 Metern Länge oder mehr, an einem leicht zugänglichen Ort eine Übersicht mit der Arbeitsorganisation an Bord und dem See- und Hafendienstplan, der Höchstarbeitszeit oder der Mindestruhezeit, die durch die geltende Gesetzgebung oder durch die geltenden Gesamtarbeitsverträge vorgeschrieben wird, anzuschlagen. Es sollten Verzeichnisse über die tägliche Arbeitszeit bzw. die tägliche Ruhezeit der Fischer geführt werden, um die Einhaltung zu überwachen. In dieser Übersicht sollte genau das von jedem Arbeitnehmer in einem Notfall zu befolgende Verfahren angegeben werden. Die in Artikel 14 (1) b) vorgesehene Mindestruhezeit unterscheidet sich deutlich von der Zeit, die in der Richtlinie 1999/63/EG des Rates vom 21. Juni 1999 zu der vom Verband der Reeder in der Europäischen Gemeinschaft (European Community Shipowners' Association, ECSA) und dem Verband der Verkehrsgewerkschaften in der Europäischen Union (Federation of Transport Workers' Unions in the European Union, FST) getroffenen Vereinbarung über die Regelung der Arbeitszeit von Seeleuten angegeben ist. Zudem sieht Artikel 14 (2) nur „zeitweilige Ausnahmen“ von den in Artikel 14 (1) b) festgelegten Grenzen vor, so dass das Übereinkommen für Spanien, dessen Ruhezeitsystem den rechtlichen Anforderungen der Gemeinschaft entspricht, unannehmbar wäre.

FEOPE: In Artikel 14 (1) a) sollte der Ausdruck „Fischer“ durch „Seeleute“ oder, noch besser, durch „für die Navigation und die Maschinenbedienung zuständige Besatzungsmitglieder“ ersetzt werden. Hiermit wird das Ziel verfolgt, einen Unterschied zwischen den oben genannten Besatzungsmitgliedern und denen zu machen, die für die

kommerziellen Tätigkeiten des Fahrzeugs zuständig sind (Besatzungsmitglieder, die Fang-, Verarbeitungs-, Verpackungs- und Konservierungstätigkeiten durchführen), die nichts mit der „sicheren Fahrt des Fahrzeugs“ zu tun haben.

Sri Lanka. Es sind zumindest sechs Ruhestunden in jedem Zeitraum von 24 Stunden vorzusehen.

UFL und NFSM: Artikel 14 des Übereinkommensentwurfs befasst sich mit der Besatzungsstärke und der Mindestruhezeit für bestimmte Fahrzeugkategorien. Es sollte eine Bestimmung für die Ruhezeit zwischen zwei aufeinander folgenden Fangreisen vorgesehen werden. Nach einer Fangreise von zehn Tagen sollte eine Mindestruhezeit von drei Tagen vorgeschrieben werden. Meist stechen die Fischer aus wirtschaftliche Gründen und aufgrund des Druckes des Booteigentümers so schnell wie möglich in See. Dies führt zu Ermüdung und anderen körperlichen Symptomen. Durch die im Übereinkommen enthaltenen Bestimmungen über die Ruhezeit könnte dies vermieden werden.

CWC: Die Anforderungen über die Mindestruhezeit könnten flexibler gestaltet werden, um die Intensität der Fischereitätigkeiten widerzuspiegeln. Allerdings ist es zur Begrenzung der Ermüdung und angesichts der hohen Zahl von Unfällen in dem Sektor und der Gefährlichkeit der Arbeit von entscheidender Bedeutung, dass Fischer regelmäßige Ruhezeiten und angemessene Schlafzeiten haben. Da es aufgrund der Unterschiede bei den Fischereitätigkeiten mit Schwierigkeiten verbunden ist, eine realistische internationale Norm zu erarbeiten, sollte diese Flexibilität in Gesamtarbeitsverträgen vorgesehen werden.

Südafrika. Nein. Nach Erkenntnissen der IMO ist die Mindestbesatzungsstärke in Verbindung mit Ermüdung offenbar ein wichtiger ursächlicher Faktor von Seeunfällen. Die im Artikel vorgeschriebene Mindestruhezeit greift die Bestimmungen des STCW und des STCW-F auf. Trotz der Einwände von Arbeitgebern sind in Südafrika diese Regeln auf dem Wege von Kollektivverhandlungen in Vereinbarungen festgelegt worden.

Surinam. Nein. Regelmäßige Ruhezeiten sind zur Gewährleistung von Sicherheit und Gesundheit erforderlich.

Arabische Republik Syrien. In Artikel 14 (2) sollte die Formulierung „auf der selben Fahrt“ in den Satz eingefügt werden.

Thailand. Erhebt keinen Einwand gegen die Mindestruhezeit in Artikel 14.

Trinidad und Tobago. Im Übereinkommensentwurf wird der Tatsache Rechnung getragen, dass die Ermüdung ein wichtiges Sicherheitsanliegen ist. Es ist von entscheidender Bedeutung, in diesem Übereinkommen Mindestruhezeiten vorzugeben. Dieser Artikel bietet genügend Flexibilität, und es wird keine Änderung vorgeschlagen.

Uruguay. Erklärt sich mit den in Artikel 14 angestrebten Zielen einverstanden, ist allerdings der Auffassung, dass auch der Tatsache Rechnung getragen werden muss, dass es nationale Normen geben kann, die unterschiedliche Regelungen für die Arbeits- oder Ruhezeiten in jedem Zeitraum von 24 Stunden oder 77 Stunden Ruhe in jedem Zeitraum von sieben Tagen vorsehen.

Bolivarische Republik Venezuela. Stimmt Artikel 14 in der vorliegenden Fassung zu, da die zuständige Stelle die für die sichere Fahrt des Fahrzeugs erforderliche Mindestbesatzungsstärke unter Angabe der erforderlichen Anzahl und Qualifikationen der

Fischer unter Berücksichtigung der jeweiligen Aufgabenbereiche an Bord festlegen sollte.

Vereinigtes Königreich. Es dürfte schwer sein, die Bestimmungen über die Arbeitszeiten in Artikel 14 (1) b) auf Fischereifahrzeuge anzuwenden, auf denen Fischer selbständig erwerbstätig sind. Ein Mitgliedstaat könnte allerdings zweifellos die in Artikel 3 vorgesehene Ausnahmemöglichkeit in Anspruch nehmen, um die Bestimmungen über die Ruhezeiten nicht auf die selbständig Erwerbstätigen anzuwenden. Der vorliegende Text bietet auch in Artikel 14 (3) Flexibilität, da er der zuständigen Stelle die Möglichkeit einräumt, nach Beratung alternative Forderungen festzulegen, sofern diese das gleiche Schutzniveau bieten. Wird der zuständigen Stelle Spielraum für die zu genehmigenden Ausnahmen eingeräumt, so könnte noch mehr Flexibilität erreicht werden. Es wird folgender Text vorgeschlagen:

In Übereinstimmung mit den allgemeinen Grundsätzen für den Schutz von Sicherheit und Gesundheit der Arbeitnehmer und aus objektiven technischen oder arbeitsorganisatorischen Gründen können Mitgliedstaaten, auch bei der Festlegung von Bezugszeiträumen, Ausnahmen von den in diesem Artikel festgelegten Beschränkungen gestatten. Diese Ausnahmen haben soweit wie möglich den festgelegten Normen zu folgen, können aber häufigeren oder längeren Urlaubszeiten oder der Gewährung von Ausgleichsurlaub für die Arbeitnehmer Rechnung tragen. Diese Ausnahmen können festgelegt werden:

- a) durch Rechts- oder Verwaltungsvorschriften, vorausgesetzt, dass – soweit dies möglich ist – die Vertreter der betroffenen Arbeitgeber und Arbeitnehmer konsultiert und Anstrengungen zur Förderung aller einschlägiger Formen des sozialen Dialogs unternommen werden, oder
- b) durch Gesamtarbeitsverträge oder Vereinbarungen zwischen den Sozialpartnern, soweit zweckmäßig.

Dieser Wortlaut geht auf Artikel 21 Absatz 5 der Richtlinie 2003/88/EG über bestimmte Aspekte der Arbeitszeitgestaltung zurück.

Überblick über die Antworten auf Frage 3

Etwa jede dritte Regierung erklärte, eine Änderung dieses Artikels sei nicht erforderlich. Zum Teil wurde nicht klar zu verstehen gegeben, ob Änderungen gewünscht wurden oder nicht.

Einige der Regierungen, die keine Änderungen oder strengere Bestimmungen wünschten, vertraten die Auffassung, Artikel 14 solle im Einklang mit regionalen europäischen Anforderungen bezüglich der Arbeitszeit an Bord von Fischereifahrzeugen stehen und wiesen darauf hin, dass die einschlägige EU-Richtlinie Ausnahmen nur aufgrund von Rechts- oder Verwaltungsvorschriften oder Tarifverträgen zulässt. Eine Regierung unterbreitete im Hinblick auf die Übereinstimmung mit der einschlägigen EU-Gesetzgebung einen Vorschlag für einen Text über den Geltungsbereich möglicher Ausnahmen. Eine andere schlug weitere Anforderungen für Fahrzeuge von 45 Metern Länge oder mehr vor, darunter das Anschlagen einer Übersicht mit der Arbeitsorganisation an Bord, einschließlich des See- und Hafendienstplans, der Höchstarbeitszeit oder Mindestruhezeit, sowie Aufzeichnungen über die Arbeits- oder Ruhezeit. Eine andere Regierung sprach sich dafür aus, die strengen Anforderungen gemäß Artikel 14 (1) an Fahrzeuge von 12 Metern Länge oder mehr und nicht nur an die von 24 Metern Länge oder mehr zu stellen. Eine Regierung erklärte, selbständig erwerbstätige Fischer sowie Fischer auf kleinen Fahrzeugen benötigten den Schutz von Artikel 14.

Einige der Regierungen, die flexiblere oder weniger strenge Bestimmungen wünschten, wiesen darauf hin, dass die Regelung der Ruhezeit aufgrund des Charakters

von Fischereitätigkeiten schwierig sei. Andere stellten ganz allgemein fest, Änderungen seien notwendig, um die Anforderungen weniger streng oder prasskriptiv zu gestalten. Andere erklärten, eine derartige Flexibilität werde gewünscht, um innerstaatliche Normen oder der Art der Fischereitätigkeiten in ihren Ländern Rechnung tragen zu können. Einige Regierungen waren der Ansicht, Artikel 14 (1) b) oder zumindest der zweite Satz dieses Artikels sollte im Übereinkommen gestrichen und in die Empfehlung übernommen werden. Eine Regierung lenkte die Aufmerksamkeit auf eine mögliche Unvereinbarkeit mit innerstaatlichen Normen. Andere Regierungen wünschten spezielle Ausnahmen, beispielsweise für kleine Fischereifahrzeuge in Binnengewässern. Es wurden präzise Vorschläge für Änderungen der Ruhezeiten unterbreitet; so wurde in einer Antwort erklärt, die Anforderungen in Bezug auf die Mindestruhezeit sollten flexibel sein, aber acht Stunden in jedem Zeitraum von 24 Stunden nicht unterschreiten. Eine andere Regierung vertrat die Ansicht, es sollten sechs Ruhestunden in jedem Zeitraum von 24 Stunden vorgesehen werden. Außerdem wurde die Auffassung vertreten, dass es Staaten überlassen bleiben sollte, Bestimmungen über die Mindestbesatzungsstärke für Fahrzeuge im eigenen Land zu erlassen.

Ferner wurde festgestellt, dass Artikel 14 mit den Anforderungen von IMO-Urkunden, insbesondere dem STCW-F, dem STCW oder beiden, vereinbar sein sollte.

Es wurden alternative Methoden vorgeschlagen, die das Amt nicht als mehr oder weniger flexibel einstufen konnte, beispielsweise das Erfordernis eines „Ermudungsmanagementplans“ für Fischereifahrzeuge.

Des Weiteren wurde um Klärung daruber gebeten, ob Schlaf- und Essenszeiten in den in Artikel 14 (1) b) genannten Angaben über Ruhezeiten inbegriffen seien.

Die überwiegende Mehrheit der Arbeitgeberverbände sprach sich dafür aus, Artikel 14 (1) b) in die Empfehlung zu übernehmen oder den gesamten Artikel zu streichen, und begründete dies mit dem Charakter von Fischereitätigkeiten.

Die Arbeitnehmerverbände erklärten generell, dass es aufgrund der Unterschiede bei Fischereitätigkeiten schwierig sei, eine realistische internationale Norm festzulegen und dass eine etwaige Flexibilität durch Gesamtarbeitsverträge oder dreigliedrige Beratungen gewährleistet werden sollte. Außerdem wurden Vorschläge für bestimmte Änderungen der im Artikel vorgesehenen Ruhezeit unterbreitet. Einige lehnten nachdrücklich jeden Vorschlag ab, Artikel 14 zu streichen oder zu ändern oder in die Empfehlung zu übertragen.

Diskussionen beim Dreigliedrigen Rundtischgespräch

Frage 3 wurde beim Rundtischgespräch erörtert. Am Ende des Treffens zeichnete sich eine Einigung über Wege zur Lösung dieses Problems ab. Es wurde vorgeschlagen, die Einigung könne sich auf relevante Bestimmungen des Seearbeitsübereinkommens, 2006 (insbesondere Absatz 14 der Norm A2.3), mit entsprechenden Anpassungen, beziehen und könne zum Teil dem Inhalt des Übereinkommens (Nr. 180) über die Arbeitszeit der Seeleute und die Besatzungsstärke der Schiffe, 1996, entsprechen.

Kommentar des Amtes

Das Amt weist darauf hin, dass Absatz 14 der Norm A2.3 des Seearbeitsübereinkommens, von dem während des Rundtischgesprächs die Rede war, folgenden Wortlaut hat:

Diese Norm ist nicht so auszulegen, als würde dadurch das Recht des Kapitäns eines Schiffes beeinträchtigt, von den Seeleuten die Leistung der Arbeitszeiten zu verlangen, die für die unmittelbare Sicherheit des Schiffes, der Personen an Bord oder der Ladung oder zur Hilfe-

leistung für andere Schiffe oder Personen, die sich in Seenot befinden, erforderlich sind. Demgemäß kann der Kapitän den Arbeitszeit- oder Ruhezeitplan vorübergehend außer Kraft setzen und von den Seeleuten die Leistung der Arbeitszeiten verlangen, die erforderlich sind, bis die normale Situation wiederhergestellt worden ist. Sobald es nach Wiederherstellung der normalen Situation praktisch möglich ist, hat der Kapitän sicherzustellen, dass alle Seeleute, die während einer planmäßigen Ruhezeit Arbeit geleistet haben, eine ausreichende Ruhezeit erhalten.

Das Amt macht auf die oben genannte Bestimmung aufmerksam und weist darauf hin, dass der zweite Satz („Demgemäß kann der Kapitän den Arbeitszeit- oder Ruhezeitplan vorübergehend außer Kraft setzen und von den Seeleuten die Leistung der Arbeitszeiten verlangen, die erforderlich sind, bis die normale Situation wiederhergestellt worden ist.“) sich auf eine andere im Searbeitsübereinkommen in Norm A2.3, Absatz 10, genannte Anforderung bezieht, derzufolge eine Übersicht mit der Arbeitsorganisation an Bord auszuhängen ist, die u.a. einen derartigen Dienst-„plan“ enthalten muss. Eine derartige Bestimmung ist im Übereinkommensentwurf über die Arbeit im Fischereisektor nicht enthalten.

Das Amt lenkt die Aufmerksamkeit auch auf Artikel 8 Absatz 3 des Übereinkommensentwurfs, der sich allgemein mit der Frage der Flexibilität befasst, die dem Schiffsführer in Bezug auf Maßnahmen bei Sicherheitsproblemen eingeräumt wird und Folgendes vorsieht:

Der Schiffsführer darf vom Fischereifahrzeugeigner nicht daran gehindert werden, alle Entscheidungen zu treffen, die nach dem fachlichen Ermessen des Schiffsführers für die Sicherheit des Fahrzeugs und seine sichere Fahrt, seinen sicheren Betrieb oder die Sicherheit der Fischer an Bord erforderlich sind.

Das Amt nimmt den Hinweis auf einen „Plan zum Umgang mit Übermüdung“ in der Antwort Neuseelands zur Kenntnis. Ein derartiger Plan umfasst Folgendes: Darlegung der Erwartungen des Fahrzeugeigners, Ermittlung der Risiken; Umgang mit den als signifikant (oder als nicht signifikant) eingestuften Risiken; Zuweisung von Verantwortlichkeiten; Ausbildung; und Überwachung, Überprüfung und Überarbeitung des Plans. Dies umfasst auch Diskussionen zwischen Kapitän, der Besatzung und anderen Personen sowie eine Dokumentierung des Prozesses⁸.

Was die Hinweise auf bestimmte Anforderungen des STCW-F in mehreren Antworten anbelangt, so stellt das Amt fest, dass Kapitel 4, Wachdienst, des Anhangs dieses Übereinkommens in Regel 1 „Grundprinzipien, die bei einer nautischen Wache an Bord von Fischereifahrzeugen zu beachten sind“ festlegt. Diese Regel sieht vor, dass der Schiffsführer sicherzustellen hat, dass die Wachdiensteinteilungen für eine sichere Navigationswache angemessen sind. In Absatz 4.2, Diensttüchtigkeit, wird Folgendes vorgesehen:

Wachdienstvorkehrungen müssen so getroffen werden, dass die Leistungsfähigkeit des Wachdienstpersonals nicht durch Ermüdung beeinträchtigt wird. Die Diensteinteilung ist so zu gestalten, dass die erste Wache zu Reisebeginn und die darauf folgenden Wachen genügend ausgeruht und auch sonst diensttüchtig sind.

Diese Bestimmung des STCW-F enthält keine bestimmten Anforderungen bezüglich der Anzahl der Ruhestunden, auf die Wachdienstpersonal bzw. Fischer in einem bestimmten Zeitraum Anspruch haben.

In einigen Antworten wurde auch auf die Anforderung des STCW, 1978, in der 1995 geänderten Fassung, bezüglich der Ruhezeit hingewiesen. Dieses Übereinkommen,

⁸ Persönliche Mitteilung von Sharyn Forsyth, Manager, Safety Research and Analysis, Maritime New Zealand, 14. Dez. 2006.

das nicht für Fischereifahrzeuge gilt, sieht u.a. in Abschnitt A-VIII/1, Diensttüchtigkeit, Folgendes vor:

1. Allen Personen, die als Wachoffiziere oder als Schiffsleute, die Brückenwache gehen, zum Dienst eingeteilt sind, müssen während eines jeden Zeitraum von 24 Stunden mindestens zehn Stunden Ruhe zugestanden werden.
2. Die Ruhephasen dürfen in höchstens zwei Zeiträume aufgeteilt werden, vor denen eine mindestens sechs Stunden umfassen muss.
3. Die Vorschriften bezüglich der in den Absätzen 1 und 2 festgelegten Ruhepausen brauchen im Notfall, bei Übungen oder unter sonstigen vordringlichen betrieblichen Bedingungen nicht eingehalten zu werden.
4. Ungeachtet der Vorschriften in den Absätzen 1 und 2 kann ein Mindestzeitraum von 10 Stunden auf mindestens sechs aufeinander folgende Stunden reduziert werden, vorausgesetzt, dass sich eine solche Herabsetzung nicht über mehr als zwei Tage erstreckt und mindestens 70 Stunden Ruhe in jedem Zeitraum von sieben Tagen gewährleistet sind.
5. Die Verwaltungen müssen dafür Sorge tragen, dass Wachpläne an den Stellen angebracht werden, die leicht zugänglich sind.

Was eine der Antworten anbelangt, in der um Klärung gebeten wurde, ob Schlaf- und Essenszeiten in der in Artikel 14(1) b) festgesetzten Mindestruhezeit inbegriffen sind, stellt das Amt fest, dass weder das vorgeschlagene Übereinkommen noch die vorgeschlagene Empfehlung eine Definition der „Ruhezeit“ oder diesbezügliche Hinweise enthalten. Allerdings wird in Artikel 2 b) des Übereinkommens (Nr. 180) über die Arbeitszeit der Seeleute und die Besatzungsstärke der Schiffe, 1996, Folgendes festgestellt:

- b) bedeutet der Ausdruck „Arbeitszeit“ die Zeit, während der ein Seemann Arbeit für das Schiff verrichten muss;

und in Artikel 2 c):

- bedeutet der Ausdruck „Ruhezeit“ die Zeit außerhalb der Arbeitszeit; dieser Ausdruck schließt kurze Pausen nicht ein;

Diese Definitionen werden auch in der Norm A.2.3 des Seearbeitsübereinkommens, 2006, wiedergegeben.

Frage 4

Fr. 4 *Artikel 28 und Anhang III des Übereinkommensentwurfs betreffend die Unterkunftsräume auf Fischereifahrzeugen.*

- a) *Sollten in diesen Bestimmungen Änderungen vorgenommen werden? Falls ja, in Bezug auf welche Bestimmungen und warum?*
- b) *Sollten insbesondere die in Absatz 7 von Anhang III enthaltenen Brutto-raumzahl-Entsprechungen geändert werden? Falls ja, wie und warum?*
- c) *Sollten die Bestimmungen über spezifische Abmessungen der Unterkünfte und ihrer Ausstattung geändert werden? Falls ja, wie und warum?*

Antworten

Ägypten. Die Bestimmungen dieses Artikels sollten für Fahrzeuge gelten, deren Bau nach einer von der zuständigen Stelle festgelegten Frist ab dem Zeitpunkt des Inkrafttretens der Bestimmungen dieses Übereinkommens beginnt. Die zuständige Stelle

sollte in Übereinstimmung mit dem Staat und den Entscheidungen der zuständigen Stelle (Länge des Fischereifahrzeugs, Einsatzgebiet, medizinische Ausrüstung, Dauer der Reise) die Unterkunft, Einrichtungen und Belüftung bestimmen.

GTUWA: Akzeptiert den vorliegenden Entwurf.

Algerien. Was b) anbelangt, so entspricht die im Übereinkommen genannte Bruttoreaumzahl nicht den Längen der Fischereifahrzeuge. Daher ist es erforderlich, die in Anhang III des Übereinkommens vorgeschlagenen Bruttoreaumzahl-Entsprechungen für die Fahrzeuglängen zu überprüfen.

Argentinien: Was die in Anhang III enthaltenen Bestimmungen über den Entwurf neuer gedeckter Fahrzeuge anbelangt, so spricht nach Auffassung der Regierung Argentiniens nichts dagegen, Anhang III in der vorliegenden Fassung im Übereinkommen zu belassen. Die Regierung würde es vorziehen, wenn diese Anforderungen auch für kleinere Fahrzeuge (15 Meter Länge) gelten würden. Allerdings wurden in den zwischen den Sozialpartnern getroffenen Vereinbarungen die vorgeschlagenen Beschränkungen und Entsprechungen akzeptiert. Einzelne staatliche Stellen würden nicht daran gehindert, gesetzgeberische Maßnahmen zu ergreifen, um nach Beratung und für den Fall, dass derartige Maßnahmen praktisch und sinnvoll erscheinen, die Anforderungen von Anhang III auf Fahrzeuge von 15 bis 24 Metern Länge auszudehnen. Auf jedem Fall wird der Grundsatz der wesentlichen Gleichwertigkeit zu zusätzlicher Flexibilität für die Durchführung des Übereinkommens führen.

CATT: a): Keine Änderung. b): Sollten nicht geändert werden. Diese Zahlen wurden nicht nur im Vergleich zum ursprünglichen Vorschlag des Internationalen Arbeitsamtes erheblich geändert, sondern waren auch das Ergebnis einer Vereinbarung zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern und wurden von der Mehrzahl der Regierungen bejaht. Auf jeden Fall gibt es keine technischen oder konstruktionsbedingten Restriktionen für Fischereifahrzeuge, die den Bau derartiger Fahrzeuge mit besseren Unterkünten für Fischer verhindern, es sei denn, diese sind lediglich ein Mittel, mit dem einige Länder die Durchführung der meisten Bestimmungen über die Unterkunft an Bord von Fischereifahrzeugen vermeiden können. Auf keinem Fall darf die Bruttoreumzahl von 200 überschritten werden. c): Während ihrer wahrscheinlich längeren Einsatzzeit können Fischereifahrzeuge in verschiedenen Ländern tätig sein, und ihre Besatzung kann sich aus Personen unterschiedlicher Nationalität zusammensetzen. Aus diesem Grund sollten Änderungen der angegebenen Zahlen eine globale Norm darstellen und kein Abbild regionaler Verhältnisse sein. Die in Anhang III enthaltenen Bestimmungen gelten nur für neue Fahrzeuge. Für etwaige Änderungen müssen zwingende Gründe vorliegen; sie müssen auf entsprechenden umfassenden Daten basieren.

CAPeCA/CALaPA/CAPA: Anhang III des vorgeschlagenen Übereinkommens sollte in die Empfehlung übernommen werden, da er zusätzliche Anforderungen bezüglich der Unterkunft an Bord von Fischereifahrzeugen von 24 Metern Länge oder mehr oder einer Bruttoreumzahl von 175 festlegt, und somit eine zu präskriptive Bestimmung darstellt. Außerdem ist dies bereits in anderen internationalen Urkunden vorgesehen. Verbleibt der Anhang im Übereinkommen, so sollte in Artikel 28 die Formulierung „haben den Anhang III über Unterkünte auf Fischereifahrzeugen in vollem Umfang umzusetzen“ ersetzt werden durch „haben den Anhang III über Unterkünte auf Fischereifahrzeugen, soweit möglich und entsprechend der Lage des Mitgliedstaats, umzusetzen.“

Aserbaidshan. Die Bruttoreumzahl des Fahrzeugs sollte bei der Planung der Besatzungsunterkünte im Einklang mit dem Übereinkommen Nr. 126 Berücksichtigung finden.

Australien. a): Es wäre besser, wenn alle technischen präskriptiven Detailangaben von Anhang III in die Empfehlung übernommen würden. Dieser Ansatz würde dem Übereinkommen mehr Flexibilität verleihen und die Bedenken vieler Mitglieder bezüglich der übermäßigen Präskriptivität des Textes mindern. Was die für das Übereinkommen zweckmäßige Detailtiefe und Bestimmungen anbelangt, die eher in die vorgeschlagene Empfehlung aufgenommen werden sollten, so könnte das vor kurzem angenommene Seearbeitsübereinkommen, 2006, Orientierungshilfe bieten. Das Seearbeitsübereinkommen enthält in Teil A des Codes obligatorische Anforderungen, während die Bestimmungen von Teil B des Codes nicht obligatorisch sind und als Leitfaden für die Durchführung dienen. Australien ersucht um Klärung der Frage, ob Anhang III Absatz 44 sich auf die Bereitstellung eines Schreibpults pro Schlafräum oder pro Person bezieht. b): Australien hegt Bedenken bezüglich der in Anhang III Absatz 7 genannten Entsprechung von Länge und Bruttoreaumzahl, da es keine feste Beziehung zwischen der Länge eines Fahrzeugs und seiner Bruttoreumzahl gibt. Sollte die Aufnahme einer Entsprechung in Anhang III als erforderlich angesehen werden, müsste auch eine Reihe von Äquivalenzwerten je nach Fahrzeugart angegeben werden. Wird dies nicht vorgesehen, so könnten die Entsprechungen in Absatz 7 ganz gestrichen werden, um die Gefahr der Vorgabe rigider und unzureichender Entsprechungen zu vermeiden. c): Wir nehmen die Einführung des Ausdrucks „im Wesentlichen gleichwertig“ im neuen Absatz von Artikel 28 zur Kenntnis. Trotz der Einfügung dieser Formulierung sind die Bestimmungen verschiedener Absätze (einschließlich des präskriptiven Textes in den Absätzen 12, 34 bis 38 und 40, 42 und 44 von Anhang III über freie Höhe, Bodenfläche und Schlafräume) recht detailliert und berücksichtigen unter Umständen nicht die besonderen innerstaatlichen Verhältnisse einiger Länder; ihre Modifizierung könnte in Erwägung gezogen werden. Australien spricht sich für die Aufnahme der Worte „den innerstaatlichen Verhältnissen entsprechend“ in Artikel 28(2) als Mittel zur Einführung von mehr Flexibilität aus, um Mitgliedstaaten, die unterschiedliche soziale, wirtschaftliche und kulturelle Systeme aufweisen, zur Ratifizierung des Übereinkommens zu bewegen. Folglich sollte dieser Absatz den folgenden Wortlaut erhalten:

Ein Mitglied, das nicht in der Lage ist, die Bestimmungen von Anhang III umzusetzen, kann nach Beratung Bestimmungen in seiner Gesetzgebung oder andere Maßnahmen annehmen, die im Wesentlichen den in Anhang III enthaltenen Bestimmungen gleichwertig sind und den nationalen Verhältnissen entsprechen, mit Ausnahme der Bestimmungen in Bezug auf Artikel 27.

Belgien. a): Nein. Eine Änderung dieser Bestimmungen ist nicht erforderlich, da einige von ihnen bereits Zugeständnisse an die Bedürfnisse bestimmter asiatischer Länder darstellen. b): Nein. c): Nein. Es besteht keine Notwendigkeit zur Änderung der Bestimmungen über die Abmessungen der Unterkünfte und ihre Ausstattung.

Benin. Verneint die Buchstaben a) bis c).

Brasilien. a): Ja. Artikel 28 sollte in der vorliegenden Fassung beibehalten werden, Anhang III sollte allerdings dahingehend geändert werden, dass die in Artikel 10 des Übereinkommens Nr. 126 angegebenen metrischen Zahlen und die Anzahl der Personen in Schlafräumen, die in Artikel 12 jenes Übereinkommens vorgesehene Zahl und vorgesehenen Maß der sanitären Einrichtungen und die ebenfalls in diesem Übereinkommen vorgesehenen Krankenzimmer aufgeführt werden. Anscheinend ist das Übereinkommen Nr. 126 nur von 22 Mitgliedstaaten ratifiziert worden, eine Zahl, die wesentlich niedriger liegt als die, die für das konsolidierte Übereinkommen über die Arbeit im Fischereisektor erwartet wird, und man muss berücksichtigen, dass trotz der Tatsache, dass die Maße der Ausstattungen und Unterkünfte zwar für die hochgewachsenen angel-

sächsischen und nordeuropäischen Fischer nicht ideal sind, hingegen für die meisten Länder Asiens und die Entwicklungsländer, in denen die Menschen eine andere Statur aufweisen, zweckmäßig sind. Was Teil b) der Frage anbelangt, so sollte diese Frage vor der nächsten Internationalen Arbeitskonferenz vielleicht auf einer Regionaltagung mit Vertretern der asiatischen Länder, in denen es eine unterschiedliche Schiffsbautradition gibt, und einigen Schiffsbauexperten erörtert werden. Das Ergebnis könnte als Grundlage für mögliche Änderungen des Wortlauts auf der 96. Tagung der Internationalen Arbeitskonferenz dienen. Im Hinblick auf eine umfassende Ratifizierung des neuen Übereinkommens müssen Anstrengungen unternommen werden, um einer großen Anzahl von Fischern mehr Schutz zu bieten. Um mehr Länder zur Ratifizierung des Übereinkommens zu veranlassen, müssen Mindestnormen festgelegt werden, wobei darauf vertraut werden muss, dass die entwickelteren Länder Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord gewährleisten, die wesentlich besser sind, als in den Mindestnormen des Übereinkommens vorgesehen sind. Diese Entwicklungen sind zu fördern.

CNC und CNT: In Absatz 45 von Anhang III sind die Worte „sobald es möglich ist“ zu streichen. Absatz 78 mit der Überschrift „Abweichungen“ ist vollständig zu streichen. Die zuständigen Stellen sollten internationale Leitlinien in Bezug auf Unterkunft, Ernährung, Gesundheit und Hygiene der an Bord von Fahrzeugen arbeitenden oder lebenden Personen berücksichtigen.

China. Modifizierungen sind nicht erforderlich. Begründung: Bestimmte Ausnahmen für einige Fahrzeuge sind in Anhang III Absatz 1 vorgesehen.

Costa Rica. Artikel 28 und Anhang III des Übereinkommens bedürfen keiner Änderungen, mit Ausnahme von Anhang III Absatz 7.

Dänemark. Weitere Änderungen der Regelungen über die Unterkünfte in Artikel 28 und im Anhang III sind nicht erforderlich.

3F: Stimmt generell zu.

Deutschland. Die nationalen Vorgaben gehen teilweise über die ILO-Anforderungen hinaus. Hier bestehen daher keine Änderungswünsche.

Finnland. a): Ja. Die Bestimmungen sind viel zu detailliert, beispielsweise „die Möbel sollten aus einem glatten, harten Stoff bestehen, der sich nicht wirft oder rostet und in dem sich Ungeziefer nicht leicht einnisten kann.“ b): Nein. c): Nein. Allerdings wäre es ratsam, die Mindestabmessungen der Unterkunft festzulegen.

SAK: a): Artikel 28 bietet Flexibilität durch die grundsätzliche Gleichwertigkeit, und Anhang III gilt nur für neue gedeckte Fahrzeuge. b): Die Bruttoreaumzahl-Entscheidung wurde in einer Vereinbarung von Arbeitgebern und Arbeitnehmern festgelegt. Eine Änderung müsste mit detaillierten Informationen begründet werden, die deutlich nachweisen, dass die Bruttoreaumzahl von 175 nicht die tatsächlichen Verhältnisse der Weltschiffereiflotte widerspiegelt und nicht nur für einige Länder einen Weg zum Ausschluss des größten Teils ihrer Flotte von den Bestimmungen bezüglich der Unterkunft auf Fischereifahrzeuge darstellt. Auf jeden Fall sollte die Bruttoreaumzahl 200 nicht übersteigen. c): Fischereifahrzeuge können in ihren langen Einsatzzeiten in unterschiedlichen Ländern Fangtätigkeiten durchführen, und ihre Besatzung kann sich aus Personen verschiedener Nationalität zusammensetzen. Daher sollte eine etwaige Änderung der vorliegenden Zahlenangaben eine globale Norm darstellen und kein Abbild regionaler Unterschiede sein. Ferner sollte nicht aus dem Blick geraten, dass die Bestimmungen von Anhang III nur für neue Fahrzeuge gelten. Änderungen sollten nur aus zwingenden Gründen und bei Vorlage umfassender Daten vorgenommen werden.

SAKL: Strengere Normen dürften sich als zu kostspielig erweisen, da strukturelle Änderungen alter Boote in der Regel sehr teuer sind.

Frankreich. a): Auf der 93. Tagung der Internationalen Arbeitskonferenz wurden die Bestimmungen von Artikel 28 beträchtlich abgeändert. In der vom Ausschuss für den Fischereisektor vorgelegten Fassung bestand Artikel 28 des vorgeschlagenen Übereinkommens ursprünglich aus einem einzigen Absatz mit dem folgenden Wortlaut: „Die Gesetzgebung oder sonstigen Maßnahmen, die das Mitglied in Übereinstimmung mit Artikel 25 bis 27 anzunehmen hat, haben den Anhang III über Unterkunftsräume auf Fischereifahrzeugen in vollem Umfang umzusetzen. Dieser Anhang kann in der in Artikel 43 vorgesehenen Weise abgeändert werden.“ Einige Bestimmungen von Anhang III des vorgeschlagenen Textes wurden als zu präskriptiv angesehen. Daher wurde Artikel 28 um einen zweiten Absatz erweitert, mit dem der Grundsatz der wesentlichen Gleichwertigkeit eingeführt werden sollte: „Ein Mitglied, das nicht in der Lage ist, die Bestimmungen von Anhang III umzusetzen, kann nach Beratung Bestimmungen in seiner Gesetzgebung oder andere Maßnahmen annehmen, die im Wesentlichen den in Anhang III enthaltenen Bestimmungen gleichwertig sind, mit Ausnahme der Bestimmungen in Bezug auf Artikel 27.“ Abgesehen von diesem Element der Flexibilität in Bezug auf die Durchführung von Anhang III finden sich im Übereinkommensentwurf zwei weitere Elemente ähnlicher Art. In Absatz 78 von Anhang III werden, um „die Interessen von Fischern mit unterschiedlichen und besonderen religiösen und sozialen Gebräuchen“ zu berücksichtigen, Abweichungen von den Bestimmungen des Anhangs zugelassen, „unter der Voraussetzung, dass die durch solche Abweichungen entstehenden Verhältnisse insgesamt nicht ungünstiger sind als diejenigen, die sich aus der Anwendung dieses Anhangs ergeben würden.“ Mitgliedstaaten können auch beschließen, als Vermessungsgrundlage anstelle der Länge die Bruttoraumzahl für die Durchführung gewisser Bestimmungen von Anhang III zu verwenden. In diesem Kontext ist festzuhalten, dass es zwar wünschenswert gewesen wäre, im Hinblick auf einen kohärenteren Text eine einzige Vermessungsgrundlage beizubehalten, es dank der Bruttoraumzahl-Länge-Entsprechung aber möglich ist, regionalen Besonderheiten bezüglich von Entwurf und Bau von Fahrzeugen Rechnung zu tragen. Im Allgemeinen ist es daher nicht erforderlich, bei Artikel 28 und Anhang III des Übereinkommensentwurfs zusätzliche Flexibilität vorzusehen. Die Anwendung des Grundsatzes der Gleichwertigkeit bietet genügend Flexibilität, um die praktische Durchführung der Bestimmungen von Anhang III zu erlauben.

b): Die Methode zur Bestimmung der Bruttoraumzahl von Fahrzeugen ergibt unter keinen Umständen eine mathematische Gleichwertigkeit (eine automatische Beziehung zwischen Länge und Bruttoraumzahl). Unabhängig von den beibehaltenen Zahlen sollte es auf keinen Fall zulässig sein, dass ein Mitgliedstaat dank der Verwendung der Bruttoraumzahl als Vermessungsgrundlage seine ganze Fischereiflotte vom Geltungsbereich des Übereinkommens ausschließen kann. Soll dem neuen Text Erfolg beschieden sein, so muss ein Einvernehmen über die Bruttoraumzahl-Entsprechung vorhanden sein. Aus all diesen Gründen sind die in Artikel 7 von Anhang III aufgeführten Entsprechungen nicht realistisch. Um zu einem Kompromiss zu dieser ausgiebig erörterten Frage zu gelangen, muss unbedingt ein Einvernehmen über die Folgen der Verwendung einer gegebenen Reihe von Entsprechungen erzielt werden.

c): Die bereits im Hauptteil des Übereinkommens enthaltene Flexibilität ermöglicht es, die Anwendung der Bestimmungen von Anhang III unter Berücksichtigung der jeweiligen Verhältnisse eines jeden Staates zu gestalten. Die Bestimmungen über die spezifischen Abmessungen der Unterkunftsräume und ihre Ausstattungen sollten daher beibehalten werden.

Ghana. a): Sollte beibehalten werden. b): Die in Anhang III Absatz 7 angegebenen Bruttoreaumzahl-Entsprechungen sollten unverändert bleiben. c): Die vorgeschlagenen Bestimmungen über die spezifischen Abmessungen der Unterkunftsräume sollten beibehalten werden.

Griechenland. Griechenland hat das Übereinkommen Nr. 126 ratifiziert und ist daher an die Anforderungen bezüglich der Quarterräume gebunden.

Honduras. COHEP: a): Was die Jahre und Einsatzzeit anbelangt, so ist die honduranische Fischerflotte alt. Es wäre nicht leicht, zur Einhaltung der Bestimmungen von Anhang III Änderungen vorzunehmen, und es wäre auch nicht möglich, diesbezügliche Gesetze zu erlassen. Diese Möglichkeit bestünde nicht für die vorhandene Flotte, sondern für neue Fahrzeuge der nationalen Fischereiflotte. Eine Anwendung auf Fahrzeuge, die sich außerhalb des Küstenbereichs aufhalten, auf die diese Bestimmungen anwendbar sein sollten, wäre möglich. c): In den Tropen, in denen Honduras sich befindet, ist eine Klimatisierung schwierig, da dies voraussetzt, dass die betreffenden Bereiche geschlossen sein müssen. Aufgrund der hohen Zahl von Analphabeten unter unseren Fischern sind Ausstattungen zum Lesen und Schreiben in den Quarterräumen von relativ geringer Bedeutung. Diese Kommentare gelten für Klein- und Subsistenzfischer; größere Fahrzeuge müssen natürlich damit ausgestattet sein. Aus diesem Grund sollten die allgemeinen Bestimmungen flexibler gefasst werden.

Indien. HMS: c): Anhang III gilt nur für neue Fahrzeuge und kann daher nur Anwendung finden, wenn neue Fahrzeuge gebaut werden.

Irak. Fischereitätigkeiten werden im Irak nicht in einem Umfang betrieben, der die Regelung der Arbeitszeit oder der Ausbildung erforderlich macht. Keine Vorschläge.

Island. Zu Anhang III wird vorgeschlagen, die Zielsetzung im Übereinkommen zu behalten, die spezifischeren Normen jedoch in eine Empfehlung zu übernehmen.

Die Bruttoreaumzahl-Länge-Entsprechung des Fahrzeugs sollte den Schiffsbau Traditionen der verschiedenen Weltregionen angepasst werden.

Italien. Nein.

FEDERPESCA und FAI-CISL: Das in Anhang III vorgesehene allgemeine System dürfte der Lage der Mehrzahl italienischer Fischereifahrzeuge nicht Rechnung tragen. Zu a) ist zu bemerken, dass der Wortlaut geändert werden sollte, um deutlich zu machen, welche Fischereifahrzeuge dieser Pflicht unterliegen. Dies ist zur Zeit unklar.

Der Norm sollte der Grundsatz zugrunde liegen, dass die in Anhang III enthaltenen Bestimmungen über die „Unterkunft“ nicht für Fischereifahrzeuge gelten, die Küstenfischerei durchführen, oder diejenigen, deren Einsatzzeit maximal 36 Stunden beträgt, unbeschadet einer möglichen pragmatischen Einstellung in Notfällen.

Japan. a): Da die Zahl der Staaten, die das Übereinkommen Nr. 126 ratifiziert haben, relativ gering ist, kann man kaum behaupten, dass es als internationale Norm zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen von Fischern gut funktioniert. Aus diesem Grunde sollte das Übereinkommen so geändert werden, dass es von mehr Staaten leicht angenommen werden kann und die Arbeitsbedingungen von Fischern in aller Welt tatsächlich verbessert werden. Hierzu ist es unentbehrlich, 1) die Unterschiede bei den Regelungen für Fischereitätigkeiten und -fahrzeuge der einzelnen Staaten gebührend zu berücksichtigen und 2) eine progressive Verbesserung der Arbeitsbedingungen entsprechend dem Stand der Entwicklung der Fischereiindustrie und eine Verbesserung des unternehmerischen Umfelds für die Fischereitätigkeiten im jeweiligen Staat zu ermög-

lichen. Im Fall Japans ist es von entscheidender Bedeutung, die nachstehenden Modifizierungen in b) und c) vorzunehmen.

b): Für die Festlegung unterschiedlicher Normen über die Quartierräume je nach Fahrzeuggröße würde eher die Fahrzeugkapazität (d.h. die Bruttoreaumzahl) als die Länge maßgebend sein. Somit wäre es offenkundig vernünftiger, die Kategorien der Fahrzeuggröße nach Bruttoreaumzahl und nicht nach Länge festzulegen. Daher wird in Japan für Regulierungszwecke die Fahrzeuggröße nach Tonnage festgelegt. Wir haben zur Kenntnis genommen, dass die meisten europäischen Länder die Fahrzeuggröße nach Länge festlegen. Japan hat aus diesem Grund mehr Fahrzeuge in Stromlinienform entwickelt, um durch eine Reduzierung des Wasserwiderstandes eine größere Geschwindigkeit zu erreichen (andere asiatische Länder dürften diese Idee übernehmen), während die europäischen Fahrzeuge kompakter sind. Im Hinblick auf eine faire Durchführung des Übereinkommens ist es daher unmöglich, die Fahrzeuggröße mit einer einzigen Maßeinheit festzulegen. Somit ist es von entscheidender Bedeutung, eine Bruttoreaumzahl-Länge-Entsprechung auf der Grundlage relevanter Daten und unter Berücksichtigung der fairen Durchführung des Übereinkommens einzuführen. Im Hinblick auf eine faire Durchführung der Normen ist es erforderlich, eine Fahrzeuglänge gemäß der Formel der Bruttoreaumzahl-Entsprechung festzulegen. Der Abbildung gemäß, die das Verhältnis von Länge zu Bruttoreaumzahl europäischer und japanischer Fahrzeuge darstellt (siehe Anhang II des Dokuments über das Rundtischgespräch im Anhang zu diesem Bericht), müssen die Entsprechungen wie folgt festgelegt werden:

15 m = Bruttoreaumzahl von 75; 24 m = Bruttoreaumzahl von 300; und 45 m = Bruttoreaumzahl von 1.150.

Die Bruttoreaumzahl-Länge-Entsprechung gilt gegenwärtig nur für eine begrenzte Anzahl von Bestimmungen in Anhang III, nämlich die über freie Höhe, Bodenfläche je Person der Schlafräume, Anzahl der Personen je Schlafräum, Zahl der Badewannen/Duschen, Toiletten und Waschbecken, und Krankenzimmer. Die Entsprechung des Übereinkommens muss allerdings für alle im Anhang III aufgeführten Bestimmungen gelten, da es, wie bereits erwähnt, zweckmäßiger wäre, die Kategorien der Fahrzeuggröße durch die Bruttoreaumzahl als durch die Länge des Fahrzeugs festzulegen. Auf jedem Fall ist es außerordentlich unfair, wenn ein Fischereifahrzeug von 23 Metern oder einer Bruttoreaumzahl von 300 im Gegensatz zu einem Fahrzeug von 25 Metern und einer Bruttoreaumzahl von 200 nicht den Normen unterliegt. Die Regierung Japans ist nicht in der Lage, ein solch unfaires Übereinkommen anzunehmen, da wir unsere Rechenschaftspflicht gegenüber den Fischereibetrieben berücksichtigen müssen. Die genannte Bruttoreaumzahl-Länge-Entsprechung muss für den ganzen Anhang III gelten; dies ist eine grundlegende Voraussetzung dafür, dass Japan das Übereinkommen annehmen und unterstützen kann.

c): Wie beim Übereinkommensentwurf wäre es erforderlich, für die fraglichen Gegenstände Normen auszuarbeiten, die so flexibel sind, dass sie von Mitgliedstaaten angenommen werden können. Nachstehend werden die für Japan annehmbaren Grenzwerte für die spezifischen Normen angegeben. Normen, die unsere annehmbaren Grenzwerte übersteigen, müssen „Empfehlungen“ und nicht verbindliche Anforderungen sein.

Anzahl der Personen je Schlafräum: Sechs oder vier für Fahrzeuge von 24 Metern Länge und mehr.

Freie Höhe: Die Durchschnittshöhe in Ländern, plus 15 cm für Fahrzeuge von 24 Metern Länge und mehr.

Bodenfläche je Person und Schlafräum: Ein Quadratmeter für Fahrzeuge von 24 Metern Länge und mehr (kann nach Beratung geringer sein für Fahrzeuge von 45 Metern Länge oder weniger).

Kojengröße: Durchschnittsgröße der Personen im betreffenden Land plus 15 cm x durchschnittliche Schulterbreite plus 15 cm (für Fahrzeuge von 24 Metern Länge und mehr).

Badewannen oder Duschen: Eine Badewanne oder Dusche für je acht Personen für Fahrzeuge von 24 Metern Länge und mehr.

Toiletten: Eine Toilette für je acht Personen für Fahrzeuge von 24 Metern Länge und mehr.

Waschbecken: Ein Waschbecken für je sechs Personen für Fahrzeuge von 24 Metern Länge und mehr.

Japan überprüft gegenwärtig die anderen Normen im Hinblick auf ihre Akzeptanz, sofern der aufgeführte Vorschlag angenommen wird.

JSU: Zustimmung.

Kanada. a): Artikel 28 lässt die Umsetzung von Anhang III durch die Annahme von Gesetzgebung oder sonstigen Maßnahmen nach Beratung zu, die im wesentlichen den in Anhang III enthaltenen Bestimmungen gleichwertig sind, mit Ausnahme der Bestimmungen in Bezug auf Artikel 27. Ein Gerichtsbezirk in Kanada teilte mit, dass die Art der in Artikel 27 c) vorgesehenen Kostenrückerstattung im Widerspruch zu ihrer Arbeitsgesetzgebung steht. Anhang III basiert auf einem 40 Jahre alten Übereinkommen, das nicht umfassend ratifiziert worden ist. Es wäre zweckmäßiger, sich in Bezug auf die im vorgeschlagenen Übereinkommen vorzusehende Detailtiefe und die Klauseln, die in der vorgeschlagenen Empfehlung angebracht wären, am vor kurzem angenommenen Seearbeitsübereinkommen zu orientieren. So sieht das Seearbeitsübereinkommen leicht zugängliche Einrichtungen zum Waschen, Trocknen und Bügeln der Wäsche vor. In den Leitlinien finden sich zusätzliche Bestimmungen über die Waschvorrichtungen. Dieser Ansatz könnte auch bei der Prüfung zweckmäßiger Bestimmungen über Messen zur Aufnahme in das Übereinkommen und in die Empfehlung gewählt werden. Kanada unterstützt weiterhin die von der Regierungsgruppe auf der Sachverständigentagung von 2004 zum Ausdruck gebrachte Auffassung in Bezug auf diese beiden Punkte. Was die Beleuchtung anbelangt, so ist die Bestimmung in der vorliegenden Form viel zu detailliert. Wiederum könnte der Wortlaut des Seearbeitsübereinkommens als Vorbild dienen. Die im Übereinkommen angegebenen spezifischen Kojenabmessungen sollten in die Empfehlung übernommen werden, da in Absatz 41 unter „Sonstiges“ bereits Folgendes angegeben wird: „Für die Mitglieder der Besatzung sind Einzelkojen entsprechender Größe vorzusehen.“ Auf diese Weise wird dieser Punkt angemessen geregelt. b): Da die in Anhang III Absatz 7 aufgeführten Bruttoreaumzahl-Entsprechungen das Ergebnis eines vom Konferenzausschuss auf der Tagung der Internationalen Arbeitskonferenz von 2005 erreichten Kompromisses sind, könnte Kanada sich dafür aussprechen. Sollte dieser Punkt jedoch noch überprüft werden, würde Kanada die Wiedereinführung der von der Arbeitsgruppe auf der Tagung der Internationalen Arbeitskonferenz von 2005 vorgeschlagenen Bruttoreaumzahl-Entsprechung anstreben. In Kanada ist ein Fischereifahrzeug groß, wenn es eine Länge von 24,4 Metern oder mehr aufweist; es entspricht dann 150 Tonnen.

CLC: a): Artikel 28 lässt bereits durch die wesentliche Gleichwertigkeit etwas Flexibilität zu, und Anhang III gilt nur für neue gedeckte Fahrzeuge. Es sollte nicht außer Acht gelassen werden, dass die detaillierten Bestimmungen von einem vorhandenen Übereinkommen abgeleitet sind. b): Die Bruttoreaumzahl-Entsprechung war das Ergebnis einer Vereinbarung von Arbeitgebern und Arbeitnehmern, die von einer Mehrheit von Regierungen befürwortet wurde. Eine etwaige Änderung müsste anhand detaillierter Informationen begründet werden, die klar nachweisen, dass die Bruttoreaumzahl von 175 nicht die tatsächlichen Verhältnisse der Weltfischereiflotte darstellt und nicht nur für einige Länder ein Mittel ist, den größten Teil ihrer Flotte von den Bestim-

mungen über die Unterkunft auf Fischereifahrzeugen auszunehmen. Die Bruttoreaumzahl sollte auf keinen Fall höher als 200 sein. c): Fischereifahrzeuge können während ihrer langen Einsatzzeit in verschiedenen Ländern Fangtätigkeiten durchführen, und ihre Besatzung kann sich aus Personen unterschiedlicher Nationalität zusammensetzen. Daher sollte eine Änderung der vorliegenden Zahlen eine globale Norm darstellen und kein Abbild regionaler Unterschiede sein. Ferner sei daran erinnert, dass die Bestimmungen in Anhang III nur für neue Fahrzeuge gelten. Änderungen sollten nur bei Vorliegen eines zwingenden Grundes und umfangreicher Daten vorgenommen werden.

Katar. a): Schlägt vor, den Wortlaut von Artikel 27 c) in Verbindung mit Artikel 28 wie folgt zu ändern: „Der Fahrzeugeigner versorgt die Fischer mit Nahrungsmitteln und Trinkwasser entsprechend dem zwischen den beiden Parteien geschlossenen Arbeitsvertrag.“ b): Schlägt vor, die Bruttoreaumzahl-Entsprechungen nicht zu ändern, und ist der Auffassung, dass die beste Lösung darin besteht, als Grundlage die Länge über alles zu wählen. c): Ja. Die Bestimmungen über spezifische Abmessungen von Unterkunftsräumen und ihren Ausstattungen sollten geändert werden, da einige Entwicklungsländer diese Anforderungen und Ausstattungsvorschriften (Raumisolierung) nicht erfüllen können.

Kolumbien. ANDI: Es sollte in Erwägung gezogen werden, Anhang III des Übereinkommens in die Empfehlung zu übernehmen, da er zusätzliche Anforderungen bezüglich der Unterkunft an Bord von Fahrzeugen von 24 Metern Länge oder mehr oder einer Bruttoreumzahl von 175 enthält. Er ist zu präskriptiv.

Republik Korea. b): Die koreanische Regierung wird keine Änderungsvorschläge zu Absatz 7 von Anhang III des vorgeschlagenen Übereinkommens unterbreiten, da zu dieser Frage kein Einvernehmen zwischen den Vertretern der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer erreicht wurde. Der FKSU besteht allerdings auf der Entsprechung 24 Meter = Bruttoreumzahl von 175 (wie im Übereinkommensentwurf vorgeschlagen), wohingegen der maßgebende Arbeitgeberverband, der NFCC, eine Entsprechung von 24 Metern = Bruttoreumzahl von 280 fordert. c): In Absatz 56 von Anhang III sollte die Formulierung „... für je vier oder weniger Personen“ wie folgt geändert werden: „56. Auf Fahrzeugen mit einer Länge von 24 Metern oder mehr sind... für je sechs oder weniger Personen...“, da im Seearbeitsübereinkommen eine Belegung von sechs Personen je Raum vorgesehen ist, obgleich Handelsschiffe im Vergleich zu Fischereifahrzeugen bessere Unterkünfte aufweisen.

Kroatien. Artikel 28 und Anhang III sind annehmbar.

Kroatische Wirtschaftskammer: In einigen Teilen von Anhang III sind recht strikte Unterkunftsanforderungen vorgesehen. Diese sollten weniger streng sein und unabhängig von der in Artikel 3 vorgesehenen Flexibilität mehr Flexibilität zulassen. Die Bruttoreumzahl-Entsprechungen erscheinen unangemessen und sollten vielleicht erhöht werden.

Kuba. Änderungen dieser drei Klauseln sind nicht erforderlich.

Lettland. a), b) und c): Es sollten keine Änderungen vorgenommen werden.

Libanon. Keine Bemerkungen.

Litauen. a), b) und c): Die Bestimmungen des Übereinkommensentwurfs sind zufrieden stellend.

Mauritius. a), b) und c): Es werden keine Änderungen vorgeschlagen.

Mexiko. a): Abschnitt 204 (Teil I und II) des Bundesarbeitsgesetzes sieht vor, dass der Arbeitgeber verpflichtet ist, bequeme und saubere Quartierräume an Bord zu bieten, und dass gesunde nahrhafte Nahrungsmittel in reichlichem Maß vorhanden zu sein haben. Es ist nicht erforderlich, Artikel 28 oder Anhang III zu ändern.

Neuseeland. Die Tatsache, dass Anhang III nur für neue gedeckte Fischereifahrzeuge gilt, ist ein praktischer Ansatz, der von Neuseeland unterstützt wird. Die Tatsache, dass es im Ermessen einer zuständigen Stelle steht, diese Einschränkungen allgemeiner anzuwenden, wird auch von Neuseeland unterstützt. a): Artikel 28 bietet ausreichend Flexibilität. b): Die in Anhang III Absatz 7 angegebenen Bruttoreaumzahl-Entsprechungen sollten unverändert bleiben, da sie das Ergebnis einer Vereinbarung zwischen den Arbeitgebern und den Arbeitnehmern sind, die bei früheren Erörterungen dieses Themas im Jahr 2005 von den meisten Regierungen begrüßt wurde. c): Absatz 39, der sich auf die Anzahl von Personen je Schlafräum bezieht, ist nicht erforderlich, da in Absatz 38 angegeben wird, dass für Offiziere ein getrennter Schlafräum oder getrennte Schlafräume vorzusehen sind, wenn immer dies möglich ist. Generell ist festzuhalten, dass die Bestimmungen über die Unterkunft nicht zu präskriptiv sein sollten, insbesondere in Anbetracht der Tatsache, dass sich die Arbeitgeber im Jahr 2005 der Stimme enthielten, weil ihrer Auffassung nach der Übereinkommensentwurf zu präskriptiv war.

NZCTU: a) und b): Bejaht die Fragen und weist darauf hin, dass Änderungen der Normen nur als Reaktion auf verbesserte globale Normen und nicht aufgrund geringer regionaler Unterschiede vorgenommen werden sollten.

Niederlande. Rät dringend zur Überprüfung des Status von Anhang III: Da dieser Anhang, der Teil des Übereinkommens ist, obligatorische Bestimmungen enthält und umfassend ist, haben zahlreiche Länder davon Abstand genommen, für das Übereinkommen zu stimmen. Aus diesem Grund setzen sich die Niederlande für knappere und weniger zwingende Anforderungen bezüglich der Unterkunft auf Fischereifahrzeugen ein. Das Land spricht sich für die Übernahme von Anhang III in die Empfehlung aus.

Österreich. Diese Bestimmungen betreffen Österreich nicht, jedoch sollte im Hinblick auf eine breitere Akzeptanz des Übereinkommens auf Ausnahmewünsche anderer Mitglieder eingegangen werden.

Panama. Nein.

CMP: Artikel 28, Anhang III: Zustimmung.

Papua-Neuguinea. a): Es sind keine Änderungen vorzunehmen. b): Stimmt den angegebenen Bruttoreaumzahl-Entsprechungen in Anhang III Absatz 7 zu.

c): Erklärt sich mit den vorliegenden Bestimmungen über die spezifischen Abmessungen von Unterkunftsräumen und Ausstattungen einverstanden, da so Fischern an Bord der Fahrzeuge zweckdienliche vernünftige Verhältnisse geboten werden.

Philippinen. Bei Artikel 26 sollte ein neuer Unterabsatz h) mit dem folgenden Wortlaut eingefügt werden: „Sicherheitsverfahren für die Handhabung von Kraftstoffen beim Betrieb des Fischereifahrzeugs sowie eine angemessene Abfallbeseitigung“. Weitere Änderungen des Anhangs könnten erforderlich sein, um Fahrzeuge mit einer Länge von weniger als 24 Metern zu berücksichtigen.

Polen. Eine Modifizierung der Bestimmungen ist nicht erforderlich.

Portugal. Keine dieser Bestimmungen sollte modifiziert werden, da der vorliegende Text das Ergebnis von Vereinbarungen ist, die auf früheren Tagungen der Interna-

tionalen Arbeitskonferenz unter Schwierigkeiten von einer Mehrzahl der Regierungen und den Sozialpartnern getroffen wurden.

Rumänien. a): Die Bestimmungen bieten eine allgemeine Leitlinie. Die Bestimmungen von Anhang III Absatz 7 ermöglichen zusammen mit jenen von Absatz 2 die Berücksichtigung spezifischer Verhältnisse. b): Ja, wenn die betreffenden Fahrzeuge generell eine Länge von weniger als 24 Metern aufweisen. In diesem Fall müssen sie allerdings im Einklang mit Artikel 28 des Übereinkommens stehen. c): Möglich wäre lediglich eine Änderung der Abmessungen der Unterkunftsräume. Für Europäer, die im Durchschnitt eine Größe von 1,70 Metern aufweisen, müsste ein Raum eine gewisse Höhe und gewisse Abmessungen haben. Andererseits könnten die Abmessungen für Asiaten mit einer Durchschnittsgröße von 1,50 Metern geringer sein. All dies kann durch Konsultationen zwischen den Regelungsinstanzen und den Verbänden der Arbeitgeber und Arbeitnehmer festgelegt werden.

Saudi Arabien. Es sind keine Änderungen erforderlich.

Schweden. Gegenwärtig gibt es keine Bestimmungen über die Unterkunft auf schwedischen Fischereifahrzeugen. Sollten Bestimmungen eingeführt werden, können diese auf der Grundlage der für die Handelsflotte geltenden Bestimmungen entwickelt werden.

MMOA: Der Geltungsbereich des Übereinkommens sollte so groß wie möglich sein, um menschenwürdige Arbeits- und Lebensbedingungen für möglichst viele Fischer zu schaffen. Die Bestimmungen des Übereinkommens sollten eindeutig sein und einem Mitgliedstaat so wenig Ermessungsspielraum wie möglich einräumen.

SFR: Aus dem Übereinkommensentwurf ist deutlich der Regelungseifer zu erkennen; ein Beispiel bietet die vorgeschlagene Art von Regeln in den Artikeln 25 bis 27. Als Beispiel sei der Inhalt von Artikel 27 genannt, wo Folgendes festgelegt wird: „Jedes Mitglied hat eine Gesetzgebung oder sonstige Maßnahmen anzunehmen, die vorschreiben, dass die an Bord von Fischereifahrzeugen mitgeführten und ausgegebenen Nahrungsmittel von ausreichendem Nährwert und ausreichender Qualität und Quantität sein müssen“. Dies istbarer Unsinn. Ein derartiger Regelungseifer schafft fiktive Rechtsprobleme, deren Lösung keinesfalls dem Sektor der Berufsfischerei dienlich sein wird. Es gibt Probleme, und Lösungen sollten im Interesse des Fischereisektors gefunden werden; allerdings ist die Schaffung weiterer Probleme, was bei Annahme des Übereinkommensentwurfs der Fall sein wird, vollkommen überflüssig. Der Sektor der Berufsfischerei unterliegt bereits lästigen und bedauerlicherweise in vieler Hinsicht überflüssigen und sogar widersprüchlichen Regelungen. Anscheinend ist man auf nationaler Ebene zu dieser Erkenntnis gekommen, und bei der Menge von Vorschriften für den Fischereisektor dürfte ein kritischer Punkt erreicht worden sein, so dass von jetzt an keine überflüssigen Regeln mehr eingeführt, sondern widersprüchliche und überflüssige Regeln vereinfacht, geklärt und beseitigt werden sollten. Der Übereinkommensentwurf scheint leider dieser Art zuzurechnen zu sein. Die SFR hegt die Hoffnung, dass der Übereinkommensentwurf nach ruhiger Überlegung wieder abgelehnt wird.

Seschellen. a): Nein. Es sollten keine Änderungen vorgenommen werden, da diese Bestimmungen ausreichend flexibel sind. b): Die Bruttoreaumzahl-Entsprechungen in Anhang III Absatz 4 sind zum jetzigen Zeitpunkt annehmbar und sollten daher nicht geändert werden. c): Diese Bestimmungen müssen nicht geändert werden.

Slowenien. Es sind keine Änderungen erforderlich.

Spanien. a): Die Bestimmungen des Übereinkommensentwurfs, die sich auf die Unterkunft beziehen, sollten unverändert bleiben. b): Artikel 25 bis 28 und Anhang III wurden von einer zu diesem Zweck eingesetzten Arbeitsgruppe erörtert. Das Ergebnis dieser Überlegungen war ein vorgeschlagener Text, der als globale Änderung behandelt wurde. Absatz 7 von Anhang III wurde im Juni 2005 in der von der Arbeitsgruppe vereinbarten Fassung vom Ausschuss für den Fischereisektor angenommen. c): Alle genannten Bestimmungen sowie die Bestimmungen in Anhang III über die Unterkunft (Schlafräume, Bodenfläche, Personen je Schlafraum) wurden ausführlich vom Ausschuss erörtert und mit großer Mehrheit angenommen.

FEOPE: a): Änderungen dieser Bestimmungen sind nicht erforderlich. b): Eine Änderung der Zahlenangaben für die spezifischen Parameter von Länge und Bruttoreaumzahl, um sie den zuständigen Stellen zur Genehmigung vorlegen zu können, ist nicht erforderlich. In Spanien werden ebenso wie in den meisten Staaten unserer Region alle Fischereifahrzeuge unabhängig von ihren Abmessungen und ihrer Wasserverdrängung sowohl hinsichtlich des Baus als auch hinsichtlich struktureller Veränderungen offiziellen Inspektionen unterzogen. Zweck dieser Inspektionen ist es sicherzustellen, dass die Fahrzeuge die strengen Sicherheitsvorschriften für den Seeverkehr einhalten, um sowohl die Umwelt als auch die Gesundheit der Besatzungsmitglieder zu schützen. Außerdem gibt es eine Reihe von Maßnahmen sozialer Art, die fordern, dass für die Besatzung angemessene Unterkünfte bereitzustellen sind. Beide Arten von Maßnahmen greifen so weit ineinander, dass die sozialen Maßnahmen bei der Inspektion der Durchführung der Sicherheitsvorschriften Berücksichtigung finden. Etwaige Schlupflöcher im Übereinkommen, die „sanftere Maßnahmen“ zulassen, werden den Wettbewerbern im Fischereisektor bei der Entwicklung ihrer Tätigkeiten einen Vorteil verschaffen. Die bei Fischereitätigkeiten durchgeführte Arbeit ist besonders schwer und führt zu einer hohen Arbeitsunfallquote. Bessere Unterkünfte sorgen für eine bessere Erholung und somit eine Erleichterung der Arbeit. Eine niedrige Unfallquote bedeutet, dass geringe Produktionskosten anfallen. c): Nein.

Sri Lanka. a), b) und c): Nein.

UFL und NFSM: a): Die Bestimmungen in Anhang III Absatz 4 sollten für Fischereifahrzeuge von weniger als 24 Metern gelten, die länger als drei Tage auf See bleiben, unabhängig von der Länge und der Bruttoreumzahl. Die Formulierung „Die Anforderungen für Fahrzeuge mit einer Länge von 24 Metern und mehr können auf Fahrzeuge mit einer Länge von 15 bis 24 Metern angewendet werden, wenn die zuständige Stelle nach Beratung entscheidet, dass dies angemessen und durchführbar ist“ sollte wie folgt geändert werden: „Alle Fahrzeuge, die mehr als drei Tage auf See im Einsatz sind, sollten denselben Anforderungen wie Fahrzeuge von 24 Metern Länge und mehr unterliegen.“ b): Anhang III Absatz 7 berücksichtigt zwar die Bruttoreumzahl des Fischereifahrzeugs, aber nicht die Dauer der Fischereitätigkeiten. Es sollte eine neue Bestimmung mit dem folgenden Wortlaut hinzugefügt werden: „Unabhängig vom Bruttoreumgehalt des Fischereifahrzeuges sollte eine Unterkunft auf jedem Fischereifahrzeug vorgesehen werden, das mehr als drei Tage auf See oder in anderen Gewässern im Einsatz.“ Es gibt Millionen von Fischern, mehr als 50.000 Fischer allein in Sri Lanka, die an Bord von Fischereifahrzeugen von weniger als 24 Metern Länge länger als drei Tage arbeiten. Es sollte eine Bestimmung geben, die all diese Fischer im Hinblick auf ihr Wohlergehen in den Entwicklungsländern erfasst.

CWC: a): Artikel 28 sieht bereits durch die wesentliche Gleichwertigkeit etwas Flexibilität vor, und Anhang III gilt nur für neue gedeckte Fahrzeuge. Ferner sollte nicht in Vergessenheit geraten, dass die detaillierten Bestimmungen von einem vorhandenen Übereinkommen abgeleitet sind.

b): Die Bruttoreaumzahl-Entsprechung war das Ergebnis einer Vereinbarung zwischen den Arbeitgebern und den Arbeitnehmern, die von einer Mehrzahl der Regierungen befürwortet wurde. Änderungen sollten nur bei Vorlage detaillierter Informationen vorgenommen werden, aus denen eindeutig hervorgeht, dass die Bruttoreumzahl von 175 nicht die tatsächlichen Verhältnisse der Weltfischereiflotte widerspiegelt und nicht nur für einige Länder ein Mittel dazu ist, den größten Teil ihrer Flotte von den Bestimmungen über die Unterkunft auf Fischereifahrzeugen auszunehmen. Diese Zahl dürfte auf keinen Fall höher sein als 200. c): Fischereifahrzeuge können während ihrer langen Einsatzzeiten in verschiedenen Ländern Fangtätigkeiten durchführen, und ihre Besatzung kann sich aus Personen unterschiedlicher Nationalität zusammensetzen. Auf diesem Grund sollte jede Änderung der vorliegenden Zahl eine globale Norm darstellen und kein Abbild regionaler Unterschiede sein. Ferner ist daran zu erinnern, dass die Bestimmungen in Anhang III nur für neue Fahrzeuge gelten. Änderungen sollten nur bei Vorliegen eines zwingenden Grundes und umfassender Daten vorgenommen werden.

Südafrika. a): Nein. Artikel 28 räumt der zuständigen Stelle ausreichenden Spielraum zur Annahme von Bestimmungen ein, die im Wesentlichen gleichwertig sind. Dies sollte asiatischen Ländern die erforderliche Flexibilität zur Ratifizierung des Übereinkommens bieten. b): Die Mehrzahl der nicht asiatischen Regierungen akzeptiert als Kriterium die Festlegung der Länge, und die asiatischen Regierungen müssten die Entsprechungen annehmen. Etwaige Ablehnungsgründe sollten geprüft werden. Die Bruttoreumzahl-Länge-Entsprechungen dürften aus der Perspektive der Schiffskonstruktion gesehen angemessen sein und auch für die für Asien typischen langen Fahrzeuge mit geringer Schiffsbreite zweckmäßig sein. c): Teil B des FAO/IAO/IMO-Sicherheitscodes für Fischer und Fischereifahrzeuge kann als Leitlinie dienen. Die Vorschrift über die freie Höhe entspricht der des Codes. Im Code wird eine Bodenfläche der Schlafräume von einem Quadratmeter für Fahrzeuge von 24 bis 45 Metern Länge vorgeschrieben, im Übereinkommensentwurf werden allerdings 1,5 Quadratmeter vorgesehen. Für Fahrzeuge mit einer Länge von mehr als 45 Metern schreiben der Code 1,5 Quadratmeter und das vorgeschlagene Übereinkommen zwei Quadratmeter vor. Sollte dies für einige Regierungen problematisch sein, könnten die Anforderungen des Übereinkommens auf die des Codes reduziert werden. Die für Schlaf- und Freizeiteinrichtungen vorgeschriebenen Ausstattungen sind ein absolutes Minimum, und eine weitere Absenkung sollte nicht erlaubt sein.

Surinam. Die Bestimmungen in Artikel 26 (warmes und kaltes Wasser, Schlafräume usw.) sind auf die vielen im Land betriebenen Fischereifahrzeuge nicht anwendbar.

Arabische Republik Syrien. Es gibt keinen Grund für Modifizierungen oder sonstige Änderungen der Bestimmungen über Belüftung, Heizung, Klimatisierung, Beleuchtung, Lärm und Hygiene. Für kleinere Fahrzeuge von weniger als 16 Metern Länge sollte mehr Flexibilität hinzugefügt werden.

Trinidad und Tobago. a): Artikel 28(1) sollte wie folgt neu formuliert werden: „Die Gesetzgebung... in Übereinstimmung mit Artikel 25 und 27 anzunehmen hat, haben den Anhang III über Unterkunftsräume auf Fischereifahrzeugen umzusetzen.“ Es war die Auffassung vertreten worden, dass die Neuformulierung des Satzes asiatischen Ländern, welche die spezifischen Anforderungen nicht erfüllen können, Flexibilität einräumen würde. b): Keine Änderungsvorschläge für Absatz 7 von Anhang III. c): Zu diesem Abschnitt, der auf die Gesundheit, die Sicherheit und den Komfort der Fischer eingeht,

wird keine Änderung vorgeschlagen. Bemerkung zu Anhang III Absatz 16: In diesem Abschnitt sollten Nagetiere aufgeführt werden.

Ukraine. Die Reisedauer eines Fischereifahrzeuges kann wenige Stunden oder mehrere Monate betragen. Bei Fischern, die auf See essen und schlafen müssen, geht es nicht nur um Komfort, sondern auch um Gesundheit. Trotz der Fortschritte, die in Bezug auf saubere, hinreichend gelüftete und gegen Lärm isolierte Unterkünfte mit angemessenen Abmessungen erreicht wurden, gibt es immer noch zahlreiche Fahrzeuge mit unbequemen und ungesunden Arbeits- und Lebensbedingungen. Im Übereinkommen (Nr. 126) über die Quartierräume auf Fischereifahrzeugen, 1966, werden Normen für die Planung der Unterkünfte und die Kontrolle des Baus eines Fischereifahrzeugs, Anforderungen in Bezug auf die Quartierräume sowie Verfahren zur Anwendung dieser Vorschriften auf vorhandene und neue große Fischereifahrzeuge festgelegt. Allerdings gelten nationale und internationale Gesetze und Vorschriften über die Quartierräume nicht für kleine Fischereifahrzeuge. Einerseits können kleine Fahrzeuge weitaus weniger Zeit auf See verbringen als große, so dass Vorschriften für die Quartierräume weniger wichtiger sind als bei großen Fahrzeugen, andererseits müssen kleine Fahrzeuge aus verschiedenen wirtschaftlichen Gründen oft mehr Zeit auf See verbringen und in größerer Entfernung vom Ufer Fangtätigkeiten durchführen. Daher ist es notwendig, in internationalen Urkunden verbindliche oder empfohlene Normen in Form von Leitlinien für diese Fahrzeuge festzulegen. In vielen Ländern gelten derartige Leitlinien bereits für Fahrzeuge von 15 Metern Länge oder mehr.

Uruguay. Änderungen sind nicht erforderlich.

Bolivarische Republik Venezuela. a): Nein. Die Absätze über Lärm und Vibrationen sollten angesichts der Art der Wirtschaftstätigkeit und der vorhandenen Risiken sowie der Auswirkungen von Lärm und Vibrationen auf die Gesundheit bei der Arbeit auf das Niveau eines Artikels angehoben werden. b): Nein, da die oben genannten Grenzwerte und Entsprechungen gewählt wurden, um die Durchführbarkeit des Übereinkommens zu verbessern und möglichst viele Fischereifahrzeuge zu erfassen. Darüber hinaus sind diese Entsprechungen das Ergebnis eines erheblichen Arbeitsaufwandes seitens der Ausschüsse und der Arbeitsgruppe zum Erzielen einer Mehrheitsentscheidung.

Vereinigtes Königreich. a): Man muss sich darüber im Klaren sein, dass die Bestimmungen von Anhang III von einigen Mitgliedstaaten als erhebliches Ratifikationshindernis betrachtet wurden. Daher wird vorgeschlagen, Artikel 28 zu streichen und die Bestimmungen von Anhang III in eine überarbeitete Empfehlung zu übernehmen. Bei Annahme dieses Vorschlags würden sich daraus Änderungen, beispielsweise für Artikel 45, ergeben. b): Das Problem der Bruttoreaumzahl-Entsprechungen wäre gelöst, wenn Anhang III Teil der Empfehlung wäre, da dies Mitgliedstaaten die Möglichkeit gäbe, die Zahlen nur als Orientierungshilfe anzusehen. c): Wie im obigen Fall würden die mit spezifischen Abmessungen der Unterkunftsräume und mit Ausstattungen gegebenen Schwierigkeiten gelöst, wenn Anhang III Teil der Empfehlung wäre.

Überblick über die Antworten auf Frage 4

Teil a) der Frage

Etwa jede zweite Regierung erklärte zu Teil a) der Frage, dass weder bei Artikel 28 noch bei Anhang III Änderungen erforderlich seien. Einige Antworten enthielten keine kategorische Aussage hinsichtlich der Frage, ob der Artikel oder der Anhang geändert werden sollte.

Von den Regierungen, die keine Änderung des Textes wünschten, wiesen einige auf die Bedeutung der Unterkünfte für Fischer in Anbetracht des Charakters von Fangtätigkeiten hin. Eine Regierung erklärte, in ihrem Land seien die Anforderungen bereits höher als im Übereinkommen. Eine andere stellte fest, dass die Anforderungen ausreichend flexibel seien. Von einer anderen Regierung wurde auf die Bestimmung in Artikel 28 über die wesentliche Gleichwertigkeit hingewiesen, die die erforderliche Flexibilität gewährleisten sollte. Von einer Regierung wurde die Auffassung vertreten, dass aufgrund der Bestimmungen von Anhang III Absatz 1, keine Änderungen erforderlich seien. Einige stellten fest, dass auf der 93. Tagung der Internationalen Arbeitskonferenz bereits Konzessionen gemacht worden waren. Andere wiesen auf die Vereinbarung zwischen den Arbeitgebern und den Arbeitnehmern über die Frage der Unterkünfte im Ausschuss für den Fischereisektor auf der 93. Tagung der Konferenz hin.

Einige Regierungen wünschten strengere Bestimmungen zu Unterkünften. Eine Regierung stellte generell fest, dass es wichtig sei, sich bei den Quarterräumen der Besatzung nach der Zeit, die das Fahrzeug auf See verbringt, und nicht nach der Fahrzeuggröße zu richten. Eine andere Regierung wies auf die Bedeutung von Bestimmungen über Unterkünfte für alle Fahrzeuggrößen hin. Eine erklärte, sie würde es vorziehen, wenn die vorgeschlagenen Bestimmungen für Fahrzeuge von 24 Metern Länge oder mehr auch für Fahrzeuge von 15 Metern Länge gelten würden und wies darauf hin, dass dieser Ansatz in einigen Ländern gewählt worden sei. Eine Regierung erklärte, die Absätze über Lärm und Vibrationen in der Empfehlung sollten auf das Niveau eines Artikels angehoben werden.

Einige Regierungen erklärten, sie wünschten nicht ausdrücklich Änderungen der Bestimmungen über die Unterkünfte, seien jedoch offen für Überlegungen über eventuelle Änderungen dieser Bestimmungen, um eine umfassende Ratifizierung des Übereinkommens zu fördern.

Von den Regierungen, die Änderungen des Textes wünschten, erklärten viele, es sei mehr Flexibilität oder weniger Detailtiefe erforderlich. Vielfach wurde auf die Notwendigkeit hingewiesen, den Unterschieden zwischen Fischereifahrzeugen in verschiedenen Regionen und Staaten sowie den Bedürfnissen von Entwicklungsländern Rechnung zu tragen. Einige unterbreiteten bestimmte Änderungsvorschläge, beispielsweise eine Änderung des Wortlauts von Artikel 28, der Anhang III mit dem Übereinkommen verbindet. Außerdem wurde gefordert, Anhang III in die Empfehlung zu übernehmen oder generell den Text so zu ändern, dass die Unterkünfte betreffende Detailfragen von der zuständigen Stelle nach dreigliedrigen Konsultationen festzulegen seien. Ein Vorschlag lautete, das Übereinkommen sollte sich nach dem im Seearbeitsübereinkommen gewählten Ansatz über die Bestimmungen über die Unterkünfte richten, wo gewisse Details, die in früheren Übereinkommen aufgeführt worden waren, nicht in den verbindlichen Normen, sondern den unverbindlichen Leitlinien der Urkunde erscheinen. Es wurde vorgeschlagen, Artikel 28 beizubehalten, Anhang III jedoch so zu modifizieren, dass den im Übereinkommen Nr. 126 angegebenen Maße und Zahlen über die Unterkünfte Rechnung getragen würde. Eine Regierung forderte auch Änderungen von Artikel 27.

Die maßgebenden Arbeitnehmerverbände teilten generell mit, Artikel 28 erlaube bereits durch die wesentliche Gleichwertigkeit eine gewisse Flexibilität und Anhang III gelte nur für neue gedeckte Fahrzeuge. Sie wiesen darauf hin, dass die detaillierten Bestimmungen von einem vorhandenen Übereinkommen abgeleitet worden waren.

Einige Arbeitgeber erklärten, Anhang III sei zu präskriptiv und sollte in die Empfehlung übernommen werden. Verbliebe er im Übereinkommen, so sollte der Wort-

laut von Artikel 28 so geändert werden, dass er bei der Durchführung der Bestimmungen des Anhangs größere Flexibilität ermöglicht.

Teil b) der Frage

Jede dritte Regierung erklärte, sie wünsche eine Änderung der Bruttoreaumzahl-Entsprechungen in Anhang III Absatz 7. Einige Antworten waren nicht kategorisch.

Von den Regierungen, die keine Änderung wünschten, stellten einige fest, dass Änderungen nicht erforderlich seien, da die Bestimmungen in Anhang III Absatz 7 auf der von den Arbeitnehmern und Arbeitgebern getroffenen Vereinbarung beruhten, die bei früheren Diskussionen im Jahr 2005 von den meisten Regierungen „positiv aufgenommen“ wurde. Einige Regierungen erklärten sich mit den Entsprechungen einverstanden oder waren der Meinung, diese seien angemessen.

Von denen, die eine Änderung für notwendig erachteten, wurde auf die Schwierigkeit hingewiesen, direkte Entsprechungen festzulegen, und einige unterbreiteten konkrete Vorschläge zur Art der Änderungen, z. B. die Möglichkeit, eine Reihe von Entsprechungen vorzusehen. Es wurde die Auffassung vertreten, dass es besser sei, wenn die Ladekapazität und nicht die Länge maßgebend für die Abmessungen der bereitzustellenden Unterkünfte sein sollten. Es wurden Änderungen vorgeschlagen, die regionalen Unterschieden bei Entwurf und Bau von Fischereifahrzeugen Rechnung tragen sollten. Die Bedeutung regionaler Konsultationen vor der Konferenz wurde hervorgehoben. Es wurde vorgeschlagen, Absatz 7 von Anhang III bzw. den ganzen Anhang III in die Empfehlung zu übernehmen.

In einigen Fällen erbatn Regierungen selbst keine Änderungen, äußerten aber Bereitschaft, im Interesse einer umfassenderen Ratifizierung das Übereinkommen flexibler zu gestalten.

Die Arbeitnehmerverbände stellten generell fest, dass die Bruttoreumzahl-Entsprechungen das Ergebnis einer Vereinbarung zwischen den Arbeitgebern und den Arbeitnehmern auf der 93. Tagung der Konferenz seien, die von einer Mehrheit der Regierungen bejaht wurde. Sie erklärten, Voraussetzung für Änderungen seien detaillierte Informationen, aus denen klar hervorgehe, dass die Bruttoreumzahl von 175 nicht den tatsächlichen Verhältnissen der Weltfischereiflotte entspreche und kein Mittel sei, mit dem einige Länder den größten Teil ihrer Flotte von den Bestimmungen über die Unterkunft auf Fischereifahrzeugen ausnehmen könnten. Einige waren der Auffassung, dass keine Änderungen vorgenommen werden sollten. Andere vertraten die Ansicht, dass bei Änderungen die Bruttoreumzahl von 175 auf nicht mehr als 200 angehoben werden sollte.

Die meisten Arbeitgeberverbände äußerten Bedenken bezüglich der Entsprechungen. Es wurde vorgeschlagen, dass bei spezifischen Bruttoreumzahl-Länge-Entsprechungen regionale Unterschiede berücksichtigt werden sollten.

Teil c) der Frage

Jede zweite Regierung erklärte, es sollte keine Änderungen der spezifischen Abmessungen von Unterkunftsräumen und ihrer Ausstattungen geben. In einigen Fällen wurde die Frage nicht kategorisch beantwortet.

In den Fällen, in denen Regierungen keine Änderungen wünschten, waren die Gründe, soweit sie angegeben wurden, oft dieselben wie in den Antworten auf Teil a) der Frage: Die Bedeutung der Unterkünfte für Fischer; nationale Vorschriften, die bereits strenger seien als die des vorgeschlagenen Übereinkommens; Flexibilität, die bereits aufgrund der Bestimmung über die wesentliche Gleichwertigkeit in Artikel 28 oder

Anhang III Absatz 1 gegeben sei. Einige verwiesen auch auf die von den Arbeitgebern und den Arbeitnehmern auf der 93. Tagung der Konferenz erzielte Vereinbarung.

Von den Regierungen, die eine Änderung wünschten, sprachen sich einige generell für mehr Flexibilität oder weniger Detailtiefe aus, wobei in einigen Fällen darauf hingewiesen wurde, dass Entwicklungsländer nicht in der Lage sein könnten, die vorgesehene Norm umzusetzen. Zum Teil wurde die Auffassung vertreten, die Bestimmungen von Anhang III sollten in die Empfehlung übernommen werden. Weitere Flexibilität könnte auch nach dreigliedrigen Beratungen auf nationaler Ebene vorgesehen werden. Einige erklärten, die Bestimmungen über die Unterkünfte im Seearbeitsübereinkommen, 2006, könnten als Leitlinie dienen. Andere unterbreiteten ganz konkrete Änderungsvorschläge für die Bestimmungen des Anhangs. Gefordert wurde auch mehr Flexibilität für kleinere Fahrzeuge (beispielsweise von weniger als 15 Metern Länge). Es wurde auch vorgeschlagen, einige Bestimmungen von Anhang III (über bestimmte Abmessungen für Räume oder Kojen oder die Anzahl der bereitzustellenden Toiletten, Duschen oder Badewannen) an die des Übereinkommens Nr. 126 anzupassen. Ein weiterer Vorschlag lautete, dass der Anhang an die Bestimmungen des FAO/IAO/IMO-Sicherheitscodes für Fischer und Fischereifahrzeuge angepasst werden könnte.

In ihren Antworten erklärten einige Arbeitnehmerverbände, Fischereifahrzeuge könnten während ihrer langen Einsatzzeit in unterschiedlichen Ländern Fangtätigkeiten durchführen und ihre Besatzung könnte sich aus Personen unterschiedlicher Nationalität zusammensetzen; daher solle jede Änderung der vorliegenden Zahlen eine globale Norm darstellen und nicht regionalen Unterschieden Rechnung tragen. Sie erinnerten ferner daran, dass die Bestimmungen in Anhang III nur für neue Fahrzeuge gelten würden. Änderungen sollten nur bei Vorliegen zwingender Gründe gestützt auf umfassende Daten vorgenommen werden. Es wurde darauf hingewiesen, dass Anhang III nur für neue gedeckte Fahrzeuge gelten würde und dass die Bestimmungen auf denen des Übereinkommens Nr. 126 beruhten.

Die Arbeitgeberverbände erklärten generell, die Bestimmungen über die Unterkünfte sollten flexibler sein und regionale Unterschiede sowie den Entwicklungsstand bestimmter Länder berücksichtigen. Sie hielten Anhang III für zu präskriptiv. Es wurden Bedenken hinsichtlich der Belastung geäußert, die solche Normen Eignern von Fischereifahrzeugen auferlegen würden.

Diskussionen beim Dreigliedrigen Rundtischgespräch

Beim Rundtischgespräch wurde erörtert, ob Änderungen von Artikel 28 oder Anhang III des Übereinkommensentwurfs oder von beiden, insbesondere der Brutto-raumzahl-Länge-Entsprechungen in Absatz 7 von Anhang III, erforderlich wären. Um ihren Standpunkt besser verständlich zu machen, legte die Regierung Japans zusätzliche technische Informationen vor, die in Anhang II des Dokumentes über das Rundtischgespräch enthalten sind, das diesem Bericht als Anhang beigefügt ist. Die Teilnehmer erörterten, ob die derzeit in Artikel 28 enthaltene Bestimmung über die „wesentliche Gleichwertigkeit“ oder möglicherweise andere Bestimmungen genutzt werden könnten, um dieses Problem zur Zufriedenheit aller Parteien zu lösen. Informelle Konsultationen zu diesem Punkt sind offenbar positiv verlaufen.

Kommentar des Amtes

Was die Frage der wesentlichen Gleichwertigkeit anbelangt, so lenkt das Amt die Aufmerksamkeit auf die Erklärung des stellvertretenden Rechtsberaters beim Rundtischgespräch, die in Absatz 44 und 45 der Zusammenfassung der Diskussion im Anhang wiedergegeben wird.

Das Amt stellt fest, dass in einigen Antworten auf im Anhang III aufgeführte spezifische Zahlenangaben oder Abmessungen über Unterkunftsräume verwiesen wird und ein Vergleich mit den Zahlen und Abmessungen im Übereinkommen (Nr. 126) über die Quartieräume auf Fischereifahrzeugen, 1966, im FAO/IAO/IMO-Sicherheitscode für Fischer und Fischereifahrzeuge, Teil B, und in Vorschriften für Sicherheit und Gesundheit für den Bau und die Ausrüstung von Fischereifahrzeugen angestellt wird. Um die Diskussion dieser Frage auf der Konferenz zu erleichtern, hat das Amt am Ende dieses Abschnitts eine Tabelle eingefügt, in der diese Angaben verglichen werden.

Einige Antworten verwiesen auf die Bestimmungen über Unterkünfte im Seearbeitsübereinkommen und das Gleichgewicht, das zwischen den verbindlichen Anforderungen in den Normen dieses Übereinkommens und den nicht verbindlichen Vorgaben in den dazugehörigen Leitlinien erzielt wurde.

In diesem Kontext weist das Amt darauf hin, dass Norm A3.1, Unterkunftsräume, Erholungseinrichtungen, des Seearbeitsübereinkommens bestimmte Festlegungen enthält für: Deckenhöhe (Absatz 6 a)); die Abmessungen der Kojen (Absatz 9 e)); Bodenfläche (Absatz 9 f) – (1)); und die Anzahl der Toiletten, Waschbecken und Badewannen oder Duschen für Handelsschiffe, wenngleich unter bestimmten Umständen ein gewisses Maß an Flexibilität vorgesehen ist. Der Übereinkommensentwurf über die Arbeit im Fischereisektor führt solche Abmessungen und Zahlenangaben in seinen bindenden Bestimmungen auf (Anhang III). Es gibt allerdings einige Bestimmungen im Seearbeitsübereinkommen, die wohl weniger detailliert sind als die in Anhang III des Übereinkommensentwurfs. Beispielsweise findet sich im Seearbeitsübereinkommen die Bestimmung über Kühlschränke, Einrichtungen für heiße Getränke und Einrichtungen für kaltes Trinkwasser in einer nicht bindenden Leitlinie, im Übereinkommensentwurf allerdings im bindenden Anhang III Absatz 50. Für die Bestimmungen des Seearbeitsübereinkommens wie des Übereinkommensentwurfs über die Unterkünfte gilt der Grundsatz der wesentlichen Gleichwertigkeit.

Eingedenk der Tatsache, dass die Frage der Anforderungen in Bezug auf die Unterkünfte an Bord von Fischereifahrzeugen weiterhin im Rahmen informeller Konsultationen erörtert wird und nicht klar feststeht, welcher Weg zur Lösung dieses Problems eingeschlagen wird, hat das Amt beschlossen, keinen alternativen Text vorzuschlagen.

Das Amt lenkt ferner die Aufmerksamkeit auf nicht den Inhalt betreffende redaktionelle Fragen in Bezug auf Artikel 25 bis 28 und Anhang III, die im Teil dieses Berichts mit der Überschrift „Zusätzlicher Kommentar des Amtes“ dargelegt werden.

Vergleich ausgewählter Größenangaben zu Unterkünftsräumen: Übereinkommensentwurf über die Arbeit im Fischereisektor, Übereinkommen (Nr. 126) über die Quartieräume auf Fischereifahrzeugen, 1966, und FAO/IAO/IMO-Sicherheitscode für Fischer und Fischereifahrzeuge, Teil B, Vorschriften für Sicherheits- und Gesundheitsschutz für den Bau und die Ausrüstung von Fischereifahrzeugen, 2005

Abmessung	Übereinkommensentwurf, Anhang III	Übereinkommen Nr. 126	FAO/IAO/IMO-Code, Teil B, Kapitel 11
Freie Höhe	12. Für Fahrzeuge mit einer Länge von 24 Metern und mehr hat die zulässige freie Höhe in allen Unterkünftsräumen, in denen volle Bewegungsfreiheit erforderlich ist, mindestens 200 cm zu betragen. Die zuständige Stelle kann jedoch eine geringfügig geringere freie Höhe in jedem Raum oder Raumteil dieser Unterkünftsräume zulassen, wenn dies nach ihrer Überzeugung angemessen ist und das Wohlbefinden der Fischer dadurch nicht beeinträchtigt wird.	Artikel 10, Absatz 4: Die freie Höhe der Schlafräume der Besatzung hat nach Möglichkeit mindestens 1,90 m (6 Fuß 3 Zoll) zu betragen.	Aus Absatz 11.3.1: Die freie Höhe sollte soweit möglich mindestens 2 m betragen.
Schlafräume, Bodenfläche	33. Die Zahl der Personen je Schlafraum und die Bodenfläche je Person, ausschließlich der von Kojen und Spinden eingenommenen Fläche, müssen so sein, dass den Fischern an Bord unter Berücksichtigung der Verwendung des Fahrzeugs genügend Platz und Bequemlichkeit geboten wird. 34. Auf Fahrzeugen mit einer Länge von 24 Metern und mehr, aber mit einer Länge von weniger als 45 Metern darf die Bodenfläche je Person der Schlafräume, ausschließlich der von Kojen und Spinden eingenommenen Fläche, nicht geringer als 1,5 m ² sein. 35. Auf Fahrzeugen mit einer Länge von 45 Metern und mehr darf die Bodenfläche je Person der Schlafräume, ausschließlich der von Kojen und Spinden eingenommenen Fläche, nicht geringer als 2 m ² sein.	Aus Artikel 10.1, Absatz 3: [] die Bodenfläche je Person darf in Schlafräumen, ausschließlich der von Kojen und Spinden eingenommenen Fläche, nicht geringer sein als a) 0,5 m ² auf (5,4 Quadratfuß) auf Fahrzeugen mit einer Länge von 13,7 m (45 Fuß) oder mehr, aber unter 19,8 m (65 Fuß); b) 0,75 m ² (8,1 Quadratfuß) auf Fahrzeugen mit einer Länge von 19,8 m (65 Fuß) oder mehr, aber unter 26,8 m (88 Fuß); c) 0,9 m ² (9,7 Quadratfuß) auf Fahrzeugen mit einer Länge von 26,8 m (88 Fuß) oder mehr, aber unter 35,1 m (115 Fuß); d) 1,0 m ² (10,8 Quadratfuß) auf Fahrzeugen mit einer Länge von 35,1 m (115 Fuß) oder mehr.	Aus Absatz 11.3.2: In Schlafräumen darf die Bodenfläche je Person, ausschließlich der von Kojen und Spinden eingenommenen Fläche nicht geringer sein als: 1. 1 m ² in Fahrzeugen mit einer Länge von 24 Metern, aber unter 45 Metern; und 2. 1,5 m ² in Fahrzeugen mit einer Länge von 45 Metern oder mehr.
Personen je Schlafraum	36. Soweit nicht ausdrücklich etwas anderes vorgesehen ist, darf die Belegung jedes Schlafraums sechs Personen nicht überschreiten. 37. Auf Fahrzeugen mit einer Länge von 24 Metern und mehr darf die Belegung je Schlafraum	Aus Artikel 10, Absätze 6 und 7: 6. Die Belegschaft eines Schlafraums darf die folgenden Höchstzahlen nicht überschreiten: a) Offiziere: soweit möglich eine Person, keinesfalls aber mehr als zwei Personen je Raum;	Aus Absatz 11.3.3: Soweit dies unter Berücksichtigung von Größe, Art oder beabsichtigter Verwendung eines Fahrzeugs tunlich und durchführbar ist, darf die Belegschaft eines Schlafraums auf Fahrzeugen mit einer Länge

Abmessung	Übereinkommensentwurf, Anhang III	Übereinkommen Nr. 126	FAO/IAO/IMO-Code, Teil B, Kapitel 11
	<p>vier Personen nicht überschreiten. Die zuständige Stelle kann in besonderen Fällen Ausnahmen von dieser Anforderung zulassen, wenn die Größe, die Art oder die beabsichtigte Verwendung des Fahrzeugs diese Anforderung als unzumutbar oder undurchführbar erscheinen lassen.</p> <p>38. Soweit nicht ausdrücklich etwas anderes vorgesehen ist, sind für Offiziere ein getrennter Schlafraum oder getrennte Schlafräume vorzusehen, wann immer dies möglich ist.</p> <p>39. Auf Fahrzeuge mit einer Länge von 24 m und mehr sind die Schlafräume für Offiziere nach Möglichkeit mit einer Person zu belegen und dürfen die Schlafräume keinesfalls mehr als zwei Kojen enthalten. Die zuständige Stelle kann in besonderen Fällen Ausnahmen von den Anforderungen dieses Absatzes zulassen, wenn die Größe, die Art oder die beabsichtigte Verwendung des Fahrzeugs diese Anforderungen als unzumutbar oder undurchführbar erscheinen lassen.</p>	<p>b) Mannschaftsmitglieder: soweit möglich, zwei oder drei Personen je Raum, keinesfalls aber mehr als:</p> <p>i) vier Personen je Raum auf Fahrzeugen von 250 Tonnen oder mehr;</p> <p>ii) sechs Personen je Raum auf Fahrzeugen unter 250 Tonnen.</p> <p>7. [] so darf die Belegschaft eines Schlafraumes keinesfalls die folgenden Höchstzahlen an Mannschaftsmitgliedern überschreiten:</p> <p>a) vier Personen je Raum auf Fahrzeugen mit einer Länge von 35,1 m (115 Fuß) oder mehr;</p> <p>b) sechs Personen je Raum auf Fahrzeugen mit einer Länge von weniger als 35,1 m (115 Fuß).</p> <p>8. Die zuständige Stelle kann in besonderen Fällen Ausnahmen von den Erfordernissen der Absätze 6 und 7 dieses Artikels zulassen, wenn die Größe, die Art oder die beabsichtigte Verwendung des Fahrzeugs diese Erfordernisse als unzumutbar oder undurchführbar erscheinen lassen.</p>	<p>von 37 m oder mehr vier Personen und auf Fahrzeugen mit einer Länge von weniger als 37 m sechs Personen nicht überschreiten. Soweit möglich, sollten Schlafräume für Offiziere mit einer Person belegt werden; keinesfalls sollte ein Schlafraum mehr als zwei Kojen enthalten.</p>
Sanitäre Einrichtungen	<p>51. Sanitäre Einrichtungen, die Toiletten, Waschbecken und Badewannen oder Duschen umfassen, sind für alle Personen an Bord entsprechend der Verwendung des Fahrzeugs vorzusehen. Diese Einrichtungen haben wenigstens Mindestgesundheits- und Hygieneanforderungen sowie angemessenen Qualitätsnormen zu genügen.</p> <p>56. Auf Fahrzeugen mit einer Länge von 24 Metern und mehr sind für alle Fischer, die nicht Räume mit eigenen sanitären Einrichtungen innehaben, mindestens eine Badewanne oder eine Dusche oder beides, eine Toilette und ein Waschbecken für je vier oder weniger Personen vorzusehen.</p>	<p>Artikel 12</p> <p>1. Auf allen Fahrzeugen sind ausreichende sanitäre Einrichtungen vorzusehen, einschließlich Waschbecken und Badewannen oder Brausen.</p> <p>2. Für alle Besatzungsmitglieder, die nicht Räume mit eigenen sanitären Einrichtungen innehaben, sind, wenn immer möglich, für jede Dienstgruppe die folgenden sanitären Einrichtungen vorzusehen:</p> <p>a) eine Badewanne oder eine Brause für je acht oder weniger Personen;</p> <p>b) ein Wasserkloset für je acht oder weniger Personen;</p> <p>c) ein Waschbecken für je sechs oder weniger Personen.</p> <p>Überschreitet die Zahl der Mitglieder einer Dienstgruppe ein gerades Vielfaches der festgesetzten Zahl um weniger als die Hälfte dieser Zahl, so darf dieser Überschuss für die Zwecke dieses Absatzes unberücksichtigt bleiben.</p>	<p>Aus Absatz 11.5.1:</p> <p>Es sollten ausreichende sanitäre Einrichtungen, einschließlich Waschbecken und Badewannen und/oder Brausen und Wasserklosets, in einem von der zuständigen Stelle genehmigten Umfang vorgesehen werden. Soweit praktisch durchführbar, sollten derartige Einrichtungen wie folgt vorgesehen werden:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. eine Badewanne und/oder Brause für je acht Personen; 2. ein Wasserkloset für je acht oder weniger Personen; und 3. ein Waschbecken für je sechs oder weniger Personen. <p>Überschreitet die Zahl der Personen ein gerades Vielfaches der festgesetzten Zahl um weniger als die Hälfte dieser Zahl, so darf dieser Überschuss für die Zwecke dieses Absatzes unberücksichtigt bleiben.</p>

Frage 5

Fr. 5 *Bitte geben Sie alle anderen Fragen an, die im Zusammenhang mit diesem Tagesordnungspunkt behandelt werden sollten.*

Antworten

Ägypten. Das Übereinkommen sollte Folgendes berücksichtigen: 1) Es sollte ein Mindestalter für die Arbeit von 18 Jahren festgesetzt werden. 2) Die Beschäftigung von Personen unter 18 Jahren an Bord von Fischereifahrzeugen ist zu untersagen. 3) Eine an Bord eines Fischereifahrzeugs tätige Person sollte im Besitz einer von der zuständigen Stelle anerkannten Arbeitsvereinbarung sein. 4) Zeit- und Saisonarbeiter, die beschäftigt werden, während das Fahrzeug im Hafen liegt, sollten von den Bestimmungen des Übereinkommens betreffend das Erfordernis einer schriftlichen Arbeitsvereinbarung ausgenommen sein bzw. die geltenden Beschäftigungsbedingungen sollten nicht auf sie zutreffen. 5) Außer im Fall kleiner, in Binnengewässern tätiger Fischereifahrzeuge sollte die zuständige Stelle Maßnahmen mit dem Ziel treffen sicherzustellen, dass die Fahrzeuge mit einer kompetenten Besatzung bemannt sind, die eine sichere Fahrt entsprechend den internationalen Normen gewährleistet. 6) Die Ansprüche und Anwartschaften der an Bord von Fischereifahrzeugen arbeitenden Personen in der sozialen Sicherheit und der Sozialversicherung müssen angesichts der harten Arbeitsbedingungen gewahrt werden, darunter Leistungen bei Krankheit und Arbeitsunfällen, bei Alter, Mutterschaft und Arbeitslosigkeit sowie Familien- und Hinterbliebenenleistungen. 7) Die Notwendigkeit, die Gleichbehandlung aller Arbeitnehmer an Bord eines Fischereifahrzeugs, das in den Hoheitsgewässern eines anderen Staates als des Staates, dessen Flagge es führt, tätig ist, oder während Fischereitätigkeiten auf hoher See zu gewährleisten. Berücksichtigt werden sollte auch, dass an Bord von Fischereifahrzeugen Beschäftigte eine Lebensversicherung abgeschlossen haben sollten. 8) Darüber hinaus sollte das Übereinkommen festlegen, dass die Staaten, und zwar sowohl Flaggen- als auch Hafenstaaten, Maßnahmen zu dem Zweck anzunehmen haben, die Einhaltung der Bestimmungen des Übereinkommens zu überprüfen und zu Verifizierungszwecken Inspektionen vorzunehmen. Vorgesehen werden sollte die Hafenstaatkontrolle, und die Kontrollen sollten sich auf Schiffe von Ländern beschränken, die Vertragsparteien des Übereinkommens sind. 9) Die Aufnahme von Bestimmungen betreffend die Förderung der Dreigliedrigkeit beim Abschluss von Arbeitsvereinbarungen, bei der Umsetzung und der Überwachung. Die Empfehlung sollte vorsehen: 1) Leitlinien zu den Arten von Tätigkeiten (so z. B. Nachtarbeit oder Arbeit unter gefährlichen Bedingungen) oder zu den Arten von Fischereifahrzeugen, für die die Anheuerung von Personen unter 18 Jahren untersagt sein sollte. 2) Behandelt werden sollten Fragen, die den Arbeitsschutz im Rahmen einer integrierten nationalen Arbeitsschutzpolitik betreffen, die sicherstellt, dass die arbeitsschutzrechtlichen Ansprüche und Pflichten der Fahrzeugeigner und der Arbeitnehmer auf ihren Fahrzeugen geregelt sind und Arbeits- und persönliche Unfälle unter der Besatzung untersucht werden. 3) Die Führung eines Verzeichnisses der an Bord von Fischereifahrzeugen tätigen Personen durch die zuständige Stelle. 4) Leitlinien zu den Arbeitsbedingungen von Fischerei-Beobachtern an Bord von Fischereifahrzeugen und zur Bereitstellung aller für die Wahrnehmung ihrer Pflichten benötigten Mittel. 5) Es sollte vorgeschrieben werden, dass Fahrzeuge, die in der ausschließlichen Wirtschaftszone tätig sind, die Einhaltung der Normen des Übereinkommens zu erfüllen haben.

GTUWA: Das Übereinkommen sollte vorsehen und gewährleisten, dass seine Bestimmungen, mit Ausnahme der Bestimmungen, gemäß unserer Antwort auf Frage 1, die den Arbeitsschutz und die Unfallverhütung auf in Binnengewässern tätigen Fischereifahrzeugen betreffen, nicht für Fischereifahrzeuge im Familienbetrieb gelten.

Argentinien. Die Ausbildung und Befähigungen, auf die in Absatz 11 der vorgeschlagenen Empfehlung verwiesen wird, sollten Gegenstand einer verbindlichen Bestimmung sein. In der Bestimmung heißt es, den internationalen Normen für die Ausbildung und Befähigungen der Fischer sollte Rechnung getragen werden, doch das Internationale Übereinkommen von 1995 über die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Personal auf Fischereifahrzeugen (STCW-F) ist lediglich von vier Ländern ratifiziert worden und ist nicht in Kraft. Absatz 11 sollte daher eine zusätzliche Bestimmung enthalten, die für den Fall, dass die einschlägigen internationalen Normen noch nicht in Kraft getreten sind, vorsieht, dass den bestehenden innerstaatlichen Normen Rechnung getragen werden sollte.

Eine Herabsetzung des Mindestalters für die Arbeit im Fischereisektor wird nicht befürwortet. Es wäre unangebracht, für diese Tätigkeit, die als *an sich* gefahrenträchtig betrachtet werden könne, weniger strenge Parameter zu akzeptieren, die es ermöglichen würden, Personen unter 18 Jahren zu beschäftigen. Absatz 3 und 6 sollten aus der vorgeschlagenen Empfehlung gestrichen werden. Es wird sich für eine Änderung ausgesprochen, der zu Folge ein ausführlicher Verweis auf die Bestimmungen des Übereinkommens (Nr. 138) über das Mindestalter, 1973, aufgenommen werden sollte.

CATT: Angesichts der Tatsache, dass das vorgeschlagene Übereinkommen bereits eingehend auf zwei Tagungen der Internationalen Arbeitskonferenz erörtert worden ist, sollten Änderungen auf ein Mindestmaß beschränkt werden. Dessen ungeachtet ist im Großen und Ganzen klar, dass die IAO im Fischereisektor wesentlich aktiver werden und ihr Möglichstes tun sollte, um menschenwürdige Arbeitsbedingungen für alle Fischer zu fördern.

CAPeCA/CALaPA/CAPA: 1) Die im Übereinkommen vorgesehenen strengeren Anforderungen an Fahrzeuge mit einer Länge von mehr als 45 Metern sollten gestrichen werden, so dass nur auf Fahrzeuge mit einer Länge von 24 Metern Bezug genommen wird. 2) Das Dokument, in dem bestätigt wird, dass das Fahrzeug im Hinblick auf die Einhaltung der Bestimmungen des Übereinkommens (Artikel 41 und 42) über die Lebens- und Arbeitsbedingungen überprüft worden ist, sollte in die Empfehlung übernommen werden und eine Gültigkeitsdauer von fünf Jahren haben. 3) Das in Artikel 43 vorgesehene Beschwerdeprozedere könnte zu ernststen diplomatischen Streitigkeiten führen und stellt darüber hinaus einen Eingriff in Abkommen über die Hafenstaatkontrolle sowie in das Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen (UNCLOS) dar, die zweifelsohne beide Vorrang vor Arbeitsübereinkommen haben sollten. 4) Insbesondere angesichts der Tatsache, dass in jüngster Zeit das Seearbeitsübereinkommen, 2006, angenommen wurde, das neue Bestimmungen enthält, und um zu vermeiden, dass die Anwendung der Übereinkommen und Empfehlungen, die Seeleute betreffen, auf den Fischereisektor ausgeweitet oder indirekt in diesem Sektor angewandt werden, sollte präzisiert werden, dass die vorliegende Urkunde speziell für den Fischereisektor gilt.

Belgien. Dem vom Zentralen Wirtschaftsrat (CCE) 2004 ausgestellten Gutachten zufolge ließe sich dem Anhang III eine Bestimmung des Inhalts hinzufügen, dass für Männer und Frauen getrennte Schlafräume getrennte und sanitäre Einrichtungen vorgesehen werden sollten. Darüber hinaus sollten wir anstreben, die Höchstzahl der Personen je Schlafräum statt auf sechs auf vier zu beschränken.

Brasilien. CNC und CNT: Der FAO/IAO/IMO-Sicherheitscode für Fischer und Fischereifahrzeuge und die Freiwilligen Leitlinien der FAO/IAO/IMO für den Entwurf, den Bau und die Ausrüstung von kleinen Fischereifahrzeugen sollten berücksichtigt werden.

Burkina Faso. Der besondere Fall des Fischfangs an Land, der unter völlig anderen Bedingungen als die Seefischerei erfolgt, sollte Berücksichtigung finden.

China. 1) Artikel 1 legt fest, dass „a) der Ausdruck „gewerbliche Fischerei“ alle Fischereitätigkeiten [bedeutet], einschließlich Fischereitätigkeiten auf Flüssen, Seen und Kanälen, mit Ausnahme der Subsistenzfischerei und der Freizeitfischerei;“. Dieser Wortlaut sollte geändert werden, so dass er wie folgt lautet: „a) bedeutet der Ausdruck „gewerbliche Fischerei“ alle Fischereitätigkeiten, einschließlich Fischereitätigkeiten auf Flüssen, Seen und Kanälen, mit Ausnahme der Subsistenzfischerei, der Freizeitfischerei und der Fischerei für Forschungs- und Ausbildungszwecke;“. Begründung: In vielen Ländern werden alljährlich bestimmte Forschungs- und Ausbildungstätigkeiten zum Thema Fischfangressourcen durchgeführt; hierfür bedarf es einer gewissen Zahl von Fangtätigkeiten auf hoher See; es wäre unangemessen, diese Art von Fischfang als „gewerbliche Fischerei“ zu behandeln und sie in ein internationales Übereinkommen verbindlichen Charakters einzubeziehen.

2) Artikel 6 1) legt Folgendes fest: „Jedes Mitglied hat die Gesetzgebung oder sonstigen Maßnahmen durchzuführen, die es angenommen hat, um seine Verpflichtungen aus dem Übereinkommen hinsichtlich der seiner Zuständigkeit unterliegenden Fischer und Fischereifahrzeuge zu erfüllen. Zu den sonstigen Maßnahmen können Gesamtarbeitsverträge, gerichtliche Entscheidungen, Schiedssprüche oder sonstige der innerstaatlichen Gesetzgebung und Praxis entsprechende Mittel gehören.“ Dies sollte wie folgt geändert werden: „1. Jedes Mitglied hat die Gesetzgebung oder sonstigen Maßnahmen durchzuführen, die es angenommen hat, um seine Verpflichtungen aus dem Übereinkommen hinsichtlich der seiner Zuständigkeit unterliegenden Fischer und Fischereifahrzeuge zu erfüllen, wobei die Formulierung von Gesetzen und Vorschriften dieser Art zur Erleichterung der Umsetzung des Übereinkommens unter Berücksichtigung der innerstaatlichen Gegebenheiten erfolgt. Zu den sonstigen Maßnahmen können Gesamtarbeitsverträge, gerichtliche Entscheidungen, Schiedssprüche oder sonstige der innerstaatlichen Gesetzgebung und Praxis entsprechende Mittel gehören.“ Begründung: Ein Übereinkommen gehört zur Kategorie internationaler Rechtsvorschriften, die allgemein verbindlich und von allgemeinem Einfluss sind. Um aber tatsächlich wirksam zu sein, muss es, um Realität zu werden, von Gesetzen und Rechtsvorschriften, die den innerstaatlichen Gegebenheiten des jeweiligen Staates Rechnung tragen, flankiert werden. Indem betont wird, dass jeder Staat entsprechende Gesetze und Rechtsvorschriften unter Berücksichtigung der innerstaatlichen Gegebenheiten formuliert, lassen sich Missverständnisse und Streitigkeiten zwischen Industrie- und Entwicklungsländern im Fall von Meinungsverschiedenheiten hinsichtlich der Durchsetzung der Normen vermeiden.

3) Das Satzende von Absatz 2 von Artikel 43 „und die notwendigen Maßnahmen zur Beseitigung aller Bedingungen an Bord treffen, die eindeutig eine Gefahr für Sicherheit oder Gesundheit darstellen“ und der gesamte Absatz 3 dieses Artikels sind zu streichen. Begründung: Wenn wir dies in diesem internationalen Übereinkommen zwingend vorschreiben, wird es zwischen vielen Ländern, in denen unterschiedliche Arbeitsschutznormen gelten, zu Streitigkeiten bzw. Widersprüchen und somit zu einer Beeinträchtigung der normalen Produktions- und Handelstätigkeiten kommen.

4) Zum gegenwärtigen Zeitpunkt sollte das Übereinkommen die Form eines Codes erhalten. Die Arbeitsbedingungen im Fischereisektor sollten nicht als rechtsverbindliche Bestimmungen behandelt werden; die Staaten sollten vielmehr gehalten sein, den Empfehlungen des Codes gemäß aktive Maßnahmen zu ergreifen, um schrittweise sichere Arbeitsbedingungen für Fischer zu schaffen. Begründung: Das vorgeschlagene Übereinkommen sieht zwar einige „Ausnahmen in bestimmten Fällen“ vor, doch aufgrund der großen Kluft, die gegenwärtig zwischen den aktuellen Arbeitsbedingungen in

den diversen Tätigkeitsbereichen des Fischereisektors und der Erfüllung sämtlicher Anforderungen der im Übereinkommensentwurf enthaltenen Normen herrscht, werden viele Länder noch sehr lange Anstrengungen unternehmen müssen, ehe sie den Anforderungen genügen. Wir schlagen daher vor, auf den „Verhaltenskodex für verantwortliche Fischerei“ zu verweisen, wobei die Art und Weise, wie der Inhalt des Übereinkommens umzusetzen ist, entsprechend angepasst und den einzelnen Staaten die Möglichkeit eingeräumt werden sollte, mit dem Ziel, Fortschritte bei den Arbeitsbedingungen im Fischereisektor zu fördern und die Sicherheit der Fischer ihres Landes bei der Arbeit zu gewährleisten, flankierende Gesetze oder Rechtsvorschriften zu schaffen, die den innerstaatlichen Gegebenheiten Rechnung tragen.

Deutschland. Gegen den Anhang II bestehen keine Bedenken, wenn mit dem Begriff „Gesamtarbeitsvertrag“ auch Tarifverträge gemeint sind. Nach deutschem Recht dürfen die Tarifvertragsparteien unter bestimmten Voraussetzungen Abweichungen für Fischereifahrzeuge von den Vorschriften des [deutschen] Seemannsgesetzes vereinbaren.

Finnland. Viele Unfälle auf Fischereifahrzeugen, stehen mit nachträglichen bautechnischen Veränderungen des Deckbereichs und der dadurch verursachten Instabilität im Zusammenhang. Dies sollte in dem vorgeschlagenen Übereinkommen möglicherweise berücksichtigt werden.

SAK: In Anbetracht dessen, dass das Übereinkommen bereits auf zwei früheren Tagungen der Konferenz erörtert worden ist, sollten möglichst wenige Änderungen vorgenommen werden, und die IAO sollte in Bezug auf die Förderung menschenwürdiger Arbeit für Fischer aktiver werden.

Frankreich. Der Übereinkommensentwurf scheint in seiner gegenwärtigen Form hinlänglich ausgewogen zu sein, um erfolgreich Anspruch auf den Status einer umfassenden Norm zur Regelung der Beschäftigungs- und Arbeitsbedingungen im Fischereisektor erheben zu können. Einerseits ist der Text so flexibel gehalten, dass dem breiten Spektrum unterschiedlicher innerstaatlicher Situationen Rechnung getragen werden kann, andererseits erstreckt sich der Geltungsbereich auf alle Kleinfischer – die in einigen Ländern die Mehrheit bilden – und zwar unabhängig davon, ob es sich um handwerkliche Kleinfischerei oder Fischerei im Familienbetrieb handelt, sowie auf industrielle oder halbindustrielle Fischereibetriebe. Bestimmte grundlegende und emblematische Punkte im neuen Text sollten daher, wenn überhaupt, nur in der Form abgeändert werden. Dies betrifft insbesondere die folgenden Punkte:

Mindestalter. Artikel 9 des vorgeschlagenen Übereinkommens über das Mindestalter erlaubt es jungen Menschen, sich mit dem Fischerberuf vertraut zu machen. Jugendlichen im Alter von 15 und 16 Jahren ist es erlaubt, während der Schulferien bestimmte Arbeiten auf Fischereifahrzeugen zu verrichten. Die gegenwärtige Fassung von Artikel 9 des vorgeschlagenen Übereinkommens entspricht den Anliegen Frankreichs, was den Schutz Jugendlicher am Arbeitsplatz angeht. Sowohl im Hinblick auf die Lehrlingsausbildung zum Fischer als auch auf die Attraktivität des Fischerberufs ist es außerordentlich wichtig, dass der gegenwärtige Wortlaut dieses Artikels beibehalten wird. Jungen Menschen die Möglichkeit zu geben, in einem streng geregelten Umfeld vom Alter von 15 Jahren an etwas über den Fischerberuf zu lernen, kann dazu führen, dass sie Erfahrungen im Bereich Arbeitsschutz sammeln, wohingegen es bei Trennung von Lehre und Praxis zu mehr Gefährdungslagen kommen kann. Jungen Leuten über 15 Jahren, die sich in der Berufsausbildung befinden, die Verrichtung leichter Arbeiten an Bord zu erlauben, trägt dazu bei, dass sie sich in der Handhabung von Fanggeräten, die sie später verwenden werden, üben und Kenntnisse über die Fischereitätigkeiten erwerben können, die sie einmal ausführen werden – ein Punkt, der in Artikel 31

(Arbeitsschutz und Unfallverhütung) des vorgeschlagenen Übereinkommens hervorgehoben wird. Hinzu kommt, dass die Möglichkeit, sich von 15 Jahren an mit dem Beruf vertraut zu machen, dabei hilft sicherzustellen, dass der Fischerberuf nicht an Attraktivität verliert – ein Problem, das sich vielen Staaten stellt. Und schließlich widerspricht es nicht den Bestimmungen des IAO-Übereinkommens (Nr. 138) über das Mindestalter, 1973, Personen ab 15 Jahren die Verrichtung leichter Arbeit zu erlauben. Aus all diesen Gründen ist es wichtig, den gegenwärtigen Wortlaut von Artikel 9 unverändert zu belassen.

Risikobeurteilung in Fischereibetrieben. Nach Artikel 31 hat jedes Mitglied [...] eine Gesetzgebung oder sonstige Maßnahmen anzunehmen betreffend „die Verhütung von Arbeitsunfällen, Berufskrankheiten und arbeitsbezogenen Risiken an Bord von Fahrzeugen, einschließlich der Risikobeurteilung und des Risikomanagements [...]“. Aus der Sicht der Förderung der Sicherheit und Gesundheit der Fischer ist diese Bestimmung unbedingt beizubehalten. Die Verhütung von Berufsgefahren sollte als ein allumfassender Ansatz gesehen werden, der sich dadurch auszeichnet, dass die einzelnen Akteure und der ganze Sektor daran mitwirken und Verantwortung hierfür übernehmen. Wie die Erfahrung in Frankreich zeigt, und insbesondere die Umsetzung des Aktionsplans für die Sicherheit von Fischereifahrzeugen, lässt sich dieser Ansatz so anpassen, dass auch die Eigner kleiner Fischereifahrzeuge einbezogen werden. Das vorgeschlagene Übereinkommen geht diese Frage in angemessener Weise an, indem es bestimmte grundlegende Prinzipien in Bezug auf die Verhütung von Berufsgefahren berücksichtigt. Beispiele für dieses Herangehen sind u.a. die Aufnahme der Konzepte Risikobeurteilung und Risikomanagement, persönliche Schutzausrüstung, sowie die Festlegung der jeweiligen Pflichten des Fischereifahrzeugeigners, des Schiffsführers und des Fischers.

Die Soziale Sicherheit der Fischer. Artikel 34 bis 37 des vorgeschlagenen Übereinkommens stellen insofern eine bedeutende Neuerung dar, als hier erstmalig die Frage von Mindestnormen im Hinblick auf den Schutz der Fischer durch die Soziale Sicherheit angegangen wird. Es sei daran erinnert, dass die früheren Übereinkommen über Fischer nicht von einer großen Zahl von Ländern ratifiziert worden sind und viele Lücken aufweisen. Der angestrebte Schutz (gleichen Umfangs, wie er anderen Arbeitnehmern gewährt wird) für alle Fischer, gleich, ob es sich um abhängig Beschäftigte oder selbständig Erwerbstätige handelt, und das schrittweise Erreichen des Schutzes durch die Soziale Sicherheit für gebietsfremde Fischer müssen im Hauptteil des Übereinkommens beibehalten werden. Die Betonung des Prinzips der schrittweisen Verwirklichung lassen die Mittel zur Erreichung dieser Ziele angemessen und realistisch erscheinen. Was die Soziale Sicherheit angeht, so erreicht das vorgeschlagene Übereinkommen sein Ziel, nämlich, eine umfassende Norm zu sein, die dazu bestimmt ist, allen Staaten, auch denjenigen, die es nicht ratifizieren können, als Bezugsinstrument zu dienen.

Ghana. Das vorgeschlagene Übereinkommen sollte die handwerkliche Kleinfischerei, Aquakultur und Freizeitfischerei regeln. Das Fischereigesetz (Art. 625), 2002, spiegelt einige der im vorgeschlagenen Übereinkommen vorgesehenen Bestimmungen wider.

Honduras. COHEP: Nicht alle Länder und alle Betriebe sind gleich, und Normen müssen flexibler, anpassungsfähiger und weniger allgemein gehalten sein und größeren praktischen Wert haben, so dass sie sich an die Gegebenheiten des jeweiligen Landes anpassen lassen. Gelingt dies nicht, dürften nur wenige Länder in der Lage sein, das vorgeschlagene Übereinkommen und die ergänzende Empfehlung zu ratifizieren.

Indien. HMS: Die IAO sollte im Fischereisektor aktiver sein, da die Personen, die dieser Art von Tätigkeit nachgehen, Unfällen und Gefahren ausgesetzt sind. Hinzu

kommt, dass Probleme der Verletzung internationaler Gesetze dadurch erschwert werden, dass die Fischer ihre Tätigkeiten auf See ausführen, und sie sich schlechter Behandlung, Inhaftierung und Gefängnisstrafen usw. ausgesetzt sehen. Auch stellen sie eine anfällige Gruppe der Gesellschaft dar, die ihr Handwerk auf altherkömmliche Weise erlernt hat und mit modernen Methoden nicht vertraut ist. Diese Menschen bedürfen des Schutzes.

Japan. Die Voraussetzungen für das Inkrafttreten (Artikel 48 (2)) sollten wie folgt lauten: „Ratifizierung durch 15 oder mehr Küstenstaaten, deren Fischereifloten zusammen 50 Prozent der Weltfischereiflotte ausmachen.“ Begründung: Damit aus dem vorgeschlagenen Übereinkommen ein wirklich internationales Übereinkommen wird, ist es notwendig, die Staaten mit einer größeren Fischereiflotte zur Ratifizierung des vorgeschlagenen Übereinkommens zu ermutigen. Das Internationale IMO-Übereinkommen von Torremolinos über die Sicherheit von Fischereifahrzeugen tritt in Kraft, wenn es von 15 Staaten, deren Fischereifahrzeuge von 24 Meter Länge und mehr wenigstens 50 Prozent aller Fischereifahrzeuge in der Welt ausmachen, ratifiziert worden ist. Da das vorgeschlagene Übereinkommen zulässt, Fischereitätigkeiten auf Flüssen, Seen und Kanälen von den vorstehenden Anforderungen auszunehmen, ist für sein Inkrafttreten erforderlich, dass es von 15 oder mehr *Küstenstaaten* ratifiziert worden ist. Damit ferner möglichst viele Fischer bzw. mit anderen Worten, möglichst viele Fischereifahrzeuge, in aller Welt in den Schutz des Übereinkommens gelangen, sollte vorgesehen werden, dass es dann in Kraft tritt, wenn es von Staaten ratifiziert worden ist, deren Fischereiflotte insgesamt wenigstens 50 Prozent aller Fischereifahrzeuge in der Welt ausmacht. Die Bedingungen für das Inkrafttreten anderer Übereinkommen lauten wie folgt:

- Das Internationale Übereinkommen von Torremolinos über die Sicherheit von Fischereifahrzeugen (IMO) tritt in Kraft: wenn es von 15 Staaten ratifiziert worden ist, deren Fischereifahrzeuge von 24 Meter Länge wenigstens 50 Prozent aller Fischereifahrzeuge in der Welt ausmachen.
 - Das Seearbeitsübereinkommen (IAO), 2006, tritt in Kraft: wenn es von 30 Staaten ratifiziert worden ist, die zusammen über eine Bruttoreaumzahl von mindestens 33 Prozent der Welthandelsflotte verfügen.
 - Das Internationale Übereinkommen über die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Personal auf Fischereifahrzeugen (STCW-F): wenn es von 15 Staaten ratifiziert worden ist.
 - Das IAO-Übereinkommen Nr. 126: wenn es von zwei Staaten ratifiziert worden ist.
- JSU: Zustimmung.

Kanada. Was das Mindestalter für die Beschäftigung angeht, so ist die internationale Arbeitsnorm für das Mindestalter für die Beschäftigung im IAO-Übereinkommen Nr. 138 festgelegt. Das vorgeschlagene Übereinkommen sollte mit den Bestimmungen dieses Übereinkommens im Einklang stehen.

CLC: Da das Übereinkommen Gegenstand ausführlicher Debatten auf zwei früheren Tagungen der Internationalen Arbeitskonferenz gewesen ist, sollte der Text so wenig wie möglich geändert werden. Ganz allgemein ist allerdings zu bemerken, dass die IAO ganz offenkundig im Fischereisektor wesentlich aktiver sein und sich aktiv um die Förderung menschenwürdiger Arbeit für Fischer bemühen sollte.

Katar. Das Übereinkommen sollte die Aufgaben und Pflichten der Fischer gegenüber den Fahrzeugeignern festlegen, um sicherzustellen, dass die Rechte beider Vertragsparteien gewährleistet sind, und um Fahrzeugeigner sowie ihre Vertreterverbände

und -organisationen dazu anzuhalten, auf die Bestimmungen dieses Übereinkommens spontan und positiv zu reagieren.

Kolumbien. Die Anheuerung von Fischern sollte im unmittelbaren Zusammenhang mit der Produktion während der jeweiligen Fischereitätigkeit erfolgen und die aus dem umfassenden System der Sozialen Sicherheit erwachsenden Ansprüche und Pflichten sollten während der gesamten Dauer der Tätigkeit fortbestehen. Eine Arbeitsvereinbarung sollte nicht von unbegrenzter Dauer, sondern auf die Dauer der Fischereitätigkeit beschränkt sein, die fanganteilige Entlohnung vorsehen und Sozialversicherungsschutz in vorher vereinbarten Punkten gewährleisten.

Republik Korea. Die Bedingungen für das Inkrafttreten sollten mindestens gleich denen sein, die für das Seearbeitsübereinkommen, 2006, gelten, d.h. zwölf Monate, nachdem die Ratifikationen von mindestens 30 Mitgliedern eingetragen worden sind, die zusammen über mindestens 33 Prozent der Weltfischereiflotte verfügen.

Libanon. Im Hinblick auf Artikel 3 des vorgeschlagenen Übereinkommens stellt sich die Frage, ob die Auswahl der jeweiligen Bestimmungen, von denen die in Artikel 3 1) Absatz a) und b) genannten Fischereifahrzeuge und Gruppen ausgenommen werden können, bestimmten Regeln unterliegt oder ob dies dem ratifizierenden Staat anheim gestellt wird. Dies könnte eine unausgewogene Anwendung der Normen des Übereinkommens zur Folge haben. In Bezug auf Absatz 1 b) fragt sich, ob es eindeutige Regeln gibt, nach denen eine begrenzte Zahl von Gruppen von Fischern oder Fischereifahrzeugen von den Anforderungen des Übereinkommens ausgenommen werden kann, oder ob dies dem ratifizierenden Staat überlassen bleibt. Kann vorgesehen werden, dass kleine Fischerboote, die Fischern und ihren Familien gehören, von den Bestimmungen des Übereinkommens ausgenommen sind? Die Arbeitsschutznormen jedenfalls sollten für alle Fischereifahrzeuge gelten.

Was Artikel 13 betreffend die Bemannung und die Ruhezeiten angeht, so wäre vorzuziehen, die einschlägigen Bestimmungen gestützt auf Übereinkommen wie das STCW-Übereinkommen zu formulieren, da die Formulierung „ausreichend und sicher“ nicht klar ist und von den einzelnen Staaten unterschiedlich ausgelegt werden wird.

Was Artikel 15 über die Besatzungsliste betrifft, so sollte der Satzschluss des ersten Satzes geändert werden und wie folgt lauten: „von der in Notfällen eine Kopie unmittelbar nach dem Auslaufen des Fahrzeugs den befugten Personen an Land zu übermitteln ist“.

Was Artikel 20 angeht, so sollte der Text dieses Artikels der richtigen Reihenfolge halber vor dem Text von Artikel 18 platziert werden.

In Artikel 21 ist am Ende von Absatz 2 hinzuzufügen: „, die sein Verbleiben an Bord unmöglich macht“. Es ist zu klären, wem es zukommt, die Schwere der Pflichtverletzung des Fischers zu beurteilen, und, wenn es sich als eine schwere Verletzung erweist, wo der Fischer verbleiben und wie seine Heimschaffung erfolgen sollte.

Mit Bezug auf Artikel 29 Absatz e) zur medizinischen Betreuung: wer hat die Behandlungskosten zu tragen?

Zu Artikel 30: Angesichts des Schutzes, den sie den Fischern bieten, sollten geeignete persönliche Schutzkleidung und Schutzausrüstung den Fischern, unabhängig von der Dauer der Reise, auf allen Fischereifahrzeugen zur Verfügung gestellt werden.

Zu Artikel 31 Unterabsatz a): Statt „die Verhütung“ sollte es vorzugsweise „die weitestgehende Vermeidung“ heißen.

Was Artikel 32 Absatz 2 a) betrifft, sollte statt „für die Verhütung von [...]“ wie folgt formuliert werden: „für die weitestgehende Vermeidung von Arbeitsunfällen und Berufskrankheiten“.

Artikel 38 und 39 enthalten keine Bestimmungen, die speziell den Todesfall und eine entsprechende Entschädigung betreffen, und das, obschon in der Überschrift, die diesen beiden Artikeln vorangestellt ist, der Tod im Zusammenhang mit der Arbeit erwähnt wird.

Im Hinblick auf Artikel 45, der festlegt, wie bei Änderungen der Anhänge I, II und III zu verfahren ist, sei bemerkt, dass eine Änderung des Anhangs III eine Änderung der Bestimmungen des Übereinkommens selbst bedeuten würde, da er sich mit den Artikeln 25 bis 27 befasst. Wie würde die Konferenz den Anhang III ändern?

Zu Absatz 29 der vorgeschlagenen Empfehlung: Sollten Fahrzeuge mit einer Länge von weniger als 24 Metern getrennte Schlafräume für Männer und Frauen haben?

Zu Absatz 31: Jeder Toilettenraum sollte vorzugsweise eine abschließbare Tür haben.

In Bezug auf Absatz 40 sollte der Satz statt „für die Verhütung von Unfällen an Bord von Fischereifahrzeugen“ wie folgt lauten: „für die weitestgehende Vermeidung von Unfällen an Bord von Fischereifahrzeugen“.

Neuseeland. Die neuseeländische Regierung hat mit der Fischereiindustrie in Neuseeland bei der Lösung von Problemen im Zusammenhang mit den Arbeits- und Lebensbedingungen der Besatzungen ausländischer Charter-Fahrzeuge zusammengearbeitet. Das vorgeschlagene Übereinkommen wäre eine nützliche Urkunde, die einen Rahmen schaffen würde, der den Besatzungen an Bord von Fischereifahrzeugen hinsichtlich ihrer Arbeits- und Beschäftigungsbedingungen einen Mindestschutz bietet. Ein übermäßig präskriptiver Übereinkommensentwurf könnte die Arbeitgeber allerdings, wie bereits erwähnt, davon abhalten, ihm seine Unterstützung zu geben.

NZCTU: Befürwortet die Fortführung der dreigliedrigen Arbeit mit dem Ziel der Förderung der Normen für menschenwürdige Arbeit im Fischereisektor.

Niederlande. DFPB: Die Sozialpartner in der niederländischen Fischereiindustrie anerkennen, dass in Wirklichkeit eine beträchtliche Zahl von Fischern als entsandte Arbeitnehmer an Bord von Fischereifahrzeugen arbeiten, wohingegen das vorgeschlagene Übereinkommen dies in Abrede stellt, indem es regelt, dass die Arbeitsvereinbarung des Fischers vom Fischereifahrzeugeigner unterschrieben wird (siehe Artikel 20 des Übereinkommensentwurfs). Dies wird für die betroffenen Fischer, Fischereifahrzeugeigner und privaten Arbeitsvermittler eine unklare Rechtslage schaffen. Folglich sollte das Übereinkommen einerseits *nicht* vorschreiben, wer der Vertragspartner des Fischers zu sein hat, und andererseits zur Wahrung der Rechte der Fischer die absolute letztendliche Verantwortung dem Fischereifahrzeugeigner (im weiteren Sinne des Wortes, wie in Artikel 1 d) des vorgeschlagenen Übereinkommens definiert) auferlegen.

Panama. CMP: Wie es in Anhang III Absatz 4 heißt, sollten die Anforderungen auch auf Fahrzeuge mit einer Länge von weniger als 24 Metern angewendet werden bzw. gelten, sofern sie längere Zeit und außerhalb der Hoheitsgewässer auf See bleiben.

Papua-Neuguinea. Den derzeitigen vorgeschlagenen Bestimmungen des Übereinkommens wird zugestimmt. Allerdings sollte anderen seefahrenden Inselstaaten im Pazifischen Raum, die die Erfüllung der Anforderungen möglicherweise für nicht finanzierbar halten, Rechnung getragen werden.

Spanien. FEOPE: Unterabsatz 2 (hauptsächlich der Schlussteil) und 3 von Artikel 43 sind zu streichen, und auch die geringste Möglichkeit, dass ein Staat, in dessen Hoheitsgewässern oder Hafen sich das Fahrzeug befindet, Inspektionen vornehmen und Maßnahmen treffen kann, die eine allfällige Nichteinhaltung der Arbeitsnormen betreffen, ist auszuräumen. Eine solche Norm widerspräche erstens dem Territorialitäts-

prinzip und dem Prinzip, wonach sich die Nationalität von Fahrzeugen nach dem Staat richtet, dessen Flagge sie führen. Zweitens dürfte dies das Prinzip des „guten Glaubens“ verletzen, das ein allgemeiner Grundsatz des internationalen Rechts ist. Es wäre undenkbar, dass ein Staat, der Vertragspartner einer internationalen Urkunde ist, die Bestimmungen dieser Urkunde nicht einhält und keine Absicht zeigt, von seinen Staatsangehörigen die Erfüllung ihrer Verpflichtungen zu verlangen. Eine Norm dieser Art würde demzufolge eine Verletzung der Souveränität eines Staates darstellen. Es ist zwar richtig – allerdings nur im Kontext von Fischereitätigkeiten –, dass es den Hafenbehörden erlaubt ist, unter bestimmten Umständen und bei bestimmten Garantien, die Fischereitätigkeiten bis zu einem gewissen Grad zu überwachen, doch ist dies auf Grund bestimmter Merkmale von Fischereitätigkeiten gerechtfertigt, die da sind: Nichteinhaltung der Fangquoten und Missbrauch von Fanglizenzen; die Einheitlichkeit und Detailliertheit der für seine Fischereizone und alle Länder, die darin Fischereitätigkeiten ausüben, geltenden Fangnormen; und die Tatsache, dass kein Platz ist für unterschiedliche Auslegungen oder eine andere Regulierung. Andererseits ist klar, dass Fischerei-Abkommen (gleich, ob multi- oder bilateraler Art), da es um den gegenseitigen Transfer von Gütern, beiderseitige Interessen oder gegenseitige finanzielle Verantwortlichkeiten, also um echte Belange geht, vieles enthalten, das juristisch ausgehandelt werden kann. Auf die Umsetzung des Übereinkommens für Fischer hat all dies keinerlei Einfluss, und der Inhalt der vorstehend erwähnten Unterabsätze ist nicht zu rechtfertigen. Sollten die in den fraglichen Unterabsätzen enthaltenen außerordentlichen Vollmachten gewährt werden, so würde dies eine starke Waffe darstellen, die von Küstenstaaten dafür eingesetzt werden könnte, die Ausgewogenheit der Fischerei-Übereinkommen zu stören, indem sie es einer Partei ermöglichen würden, nach ihrem Gutdünken eine andere Partei daran zu hindern, in den Genuss ihrer Vorteile zu gelangen. Es sei bemerkt, dass der Hafenstaat gemäß 8.3.2 des Verhaltenskodex für verantwortungsvolle Fischerei nur dann Hilfe gewähren sollte, wenn der Flaggenstaat des Schiffes den Hafenstaat um Hilfe bittet.

Sri Lanka. UFL und NFSM: Für Entwicklungsländer ist es wichtig, dass die Arbeitsbedingungen für Fischer an Bord von Fahrzeugen mit einer Länge von weniger als 24 Metern in diesem Übereinkommen geregelt werden.

CWC: Da das Übereinkommen bereits auf zwei früheren Tagungen der Internationalen Arbeitskonferenz Gegenstand nicht weniger Diskussionen gewesen ist, sollte der Text möglichst wenig abgeändert werden. Ganz allgemein allerdings steht außer Zweifel, dass die IAO im Fischereisektor wesentlich aktiver werden und aktiv um die Förderung menschenwürdiger Arbeit für Fischer bemüht sein sollte.

Surinam. Im Landesinnern und den Distrikten (von Entwicklungsländern) lebende Menschen verwenden Fischereifahrzeuge oftmals als Transportmittel und zum Fischfang. Sie haben in vielen oder in den meisten Fällen kein ärztliches Zeugnis, das ihre Tauglichkeit für die Ausführung bestimmter Aufgaben bestätigt. Oft gibt es in der näheren Umgebung nicht einmal ein Gesundheitszentrum. In diesen Landesteilen Rechtsvorschriften um- oder durchzusetzen, ist nahezu unmöglich. Was Entwicklungsländer angeht, so ist es in Ordnung, wenn die Bestimmungen des Übereinkommens mehrheitlich flexibel gehalten werden.

Arabische Republik Syrien. Die Frage der Untersagung der Beschäftigung junger Menschen für die Ausführung gefährlicher Arbeiten, so z.B. bei der Fangverarbeitung an Bord und bei der Handhabung gefährlicher Stoffe, sollte Berücksichtigung finden.

Thailand. Im Englischen ist „potable“ vor dem Wort „water“ in Artikel 25 durch „drinking“ zu ersetzen, um diese Bestimmung mit dem Wortlaut im Seearbeitsübereinkommen, 2006, in Übereinstimmung zu bringen. Analog hierzu ist in Artikel 27 b) in der englischen Fassung „potable“ zu streichen und durch „drinking“ zu ersetzen. In Artikel 28 (1) sind die Worte „in vollem Umfang umzusetzen“ durch „weitgehend und den jeweiligen innerstaatlichen Gegebenheiten des Mitglieds entsprechend umzusetzen“ zu ersetzen, da die Bestimmungen von Anhang III zu präskriptiv sind und Ratifizierungshindernisse schaffen. Man beachte, dass das Übereinkommen Nr. 126 von sehr wenigen Ländern ratifiziert worden ist, weil es zu sehr ins Detail geht und die Anforderungen übermäßig präskriptiv sind; die Bestimmungen von Anhang III des vorgeschlagenen Übereinkommens wären noch strenger.

Trinidad und Tobago. 1) Der ECA verwies auf die von Japan erwähnten Probleme, was die Bruttoreaumzahl-Länge-Entsprechungen angeht, und dass diese den asiatischen Ländern ernsthafte Schwierigkeiten bereiten würden. 2) Angesichts der Tatsache, dass es sich bei den Arbeitern an Bord von Fischereifahrzeugen mit einer Länge über alles von weniger als 24 Metern um vorübergehend Beschäftigte handelt, dürften sich die Anforderungen in den Bestimmungen k) bis m) in Anhang II – Arbeitsvereinbarung für Fischer – nur schwer umsetzen lassen. Hinzu kommt, dass die Bestimmungen der Punkte k) bis m) in Anbetracht der Definition des Begriffs „gewerbliche Fischerei“ auch für die handwerkliche Kleinfischerei in Küstengewässern gelten würden, wo die Besatzung jeden Tag wechseln kann. Die Bestimmungen k) bis m) dürften sich, obgleich sie für den Schutz der Interessen der Fischer nützlich sind, schwer umsetzen lassen. 3) In Punkt f) von Artikel 30, der die medizinische Betreuung betrifft, könnte die Bestimmung, wonach die medizinische Betreuung für Fischer während des Landgangs in einem ausländischen Hafen kostenfrei zu sein hat, sowohl eine finanzielle als auch eine soziale Belastung für den Hafenstaat darstellen. Dies trifft insbesondere auf Entwicklungsländer zu, in denen Umladeoperationen vom Hafenstaat finanziert werden und der Hafen von einer großen Zahl ausländischer Fischereifahrzeuge genutzt wird. Es wird empfohlen, Punkt f) dahingehend abzuändern, dass daraus hervorgeht, dass die Kosten für die medizinische Betreuung vom Fahrzeugeigner zu tragen sind. 4) Artikel 20: Mit Hinblick auf die schriftliche Arbeitsvereinbarung wird vorgeschlagen, dass ein Dritter die Unterschrift des Fischers und die des Fahrzeugeigners mit seiner Unterschrift bezeugen sollte. Ferner wird vorgeschlagen, die Klausel sollte auch Unternehmen und den Transfer von Schiffsbesatzungen von einer Fischereiflotte in eine andere umfassen. 5) In Bezug auf Artikel 32 (3) b) wird vorgeschlagen, den Satz umzuformulieren, so dass er folgenden Wortlaut erhält: „sicherzustellen, dass jeder Fischer an Bord eine grundlegende, von der zuständigen Stelle genehmigte Sicherheitsausbildung erhalten und an entsprechenden Notfallübungen, in denen er gelernt hat, welche Aufgaben im Notfall auszuführen sind, teilgenommen hat;“.

Ukraine. Was die Anwerbung und Arbeitsvermittlung von Fischern angeht, so sind sowohl das Übereinkommen (Nr. 179) über die Anwerbung und Arbeitsvermittlung von Seeleuten, 1996, als auch die ergänzende Empfehlung Nr. 186 auf die internationale gewerbliche Fischerei anwendbar.

Vereinigtes Königreich. Das Übereinkommen ist auf zwei früheren Tagungen der Internationalen Arbeitskonferenz recht ausführlich diskutiert worden, und an dem ausgereiften Text sollte nicht mehr geändert werden, als notwendig ist, um sicherzustellen, dass die Urkunde für eine große Zahl von Ländern ratifizierbar ist.

Kommentar zu den Antworten auf Frage 5

Das Amt stellt fest, dass in den Antworten auf diese Frage zahlreiche Themen berührt wurden. In seinen Kommentaren wird es auf die Fragen des Mindestalters, des Einsatzes privater Arbeitsvermittler und der Bestimmungen zur Durchsetzung eingehen.

Mindestalter

In einigen Antworten wurde Sorge darüber geäußert, dass die Bestimmungen des vorgeschlagenen Übereinkommens nicht im Einklang mit den Bestimmungen des Übereinkommens (Nr. 138) über das Mindestalter, 1973, oder des Übereinkommens (Nr. 182) über die schlimmsten Formen der Kinderarbeit, 1999, stehen könnten. Diese Frage wurde auch beim Dreigliedrigen Rundtischgespräch angesprochen.

Das Amt hat den Text der zwei vorhandenen Urkunden und den Übereinkommensentwurf geprüft und keine Unvereinbarkeiten gefunden. Es stellt fest, dass nach Artikel 3 des Übereinkommens Nr. 138 die innerstaatliche Gesetzgebung oder die zuständige Stelle nach Anhörung der beteiligten Arbeitgeber- und Arbeitnehmerverbände die Arten der Beschäftigung oder Arbeit zu bestimmen hat, die wegen ihrer Art oder Verhältnisse, unter denen sie verrichtet wird, voraussichtlich für die Gesundheit, die Sicherheit oder die Sittlichkeit der Jugendlichen gefährlich ist. Das Amt möchte die Aufmerksamkeit auch auf Absatz 7 von Artikel 9 des Übereinkommensentwurfs lenken, in dem Folgendes vorgeschrieben wird:

Verpflichtungen, die das Mitglied aufgrund der Ratifizierung irgendwelcher anderen internationalen Arbeitsübereinkommen übernommen hat, bleiben von den Bestimmungen dieses Artikels unberührt.

Das Amt weist ferner auf seinen Kommentar zu dieser Frage in Bericht V(2A) der 93. Tagung der Konferenz hin²⁸.

Einsatz privater Arbeitsvermittler

Die Frage des Einsatzes privater Arbeitsvermittler wurde sowohl in den Antworten als auch beim Dreigliedrigen Rundtischgespräch angesprochen. Es wurde gefragt, wie dem offenbar in einigen Ländern immer häufiger auftretenden Fall, dass ein Fischer keinen Vertrag mit einem Fischereifahrzeugeigner, sondern mit einer dritten Partei, in der Regel einem Arbeitsvermittler, abgeschlossen hat, im Übereinkommen Rechnung getragen werden kann. Beim Rundtischgespräch erörterten die Teilnehmer die mögliche Relevanz des Übereinkommens (Nr. 181) über private Arbeitsvermittler, 1997, im Zusammenhang mit der Behandlung dieser Fälle. Es wurde um Klärung über den Unterschied zwischen Anwerbungs- und Arbeitsvermittlungsdiensten (auf die in Artikel 22 des Übereinkommensentwurfs eingegangen wird) und die Arten der Dienstleistungen ersucht, die, wie in Absatz 1 (1) b) des Übereinkommens Nr. 181 angegeben, von privaten Arbeitsvermittlern erbracht werden. Die Teilnehmer beschrieben ihre auf Landesebene mit privaten Arbeitsvermittlern gemachten Erfahrungen und ersuchten um Klärung bestimmter Fragen.

Das Amt stellt fest, dass Artikel 1 Absatz 1 des Übereinkommens Nr. 181 Folgendes vorsieht:

1. Im Sinne dieses Übereinkommens bedeutet der Ausdruck „privater Arbeitsvermittler“ jede von den Behörden unabhängige natürliche oder juristische Person, die eine oder mehrere der folgenden Dienstleistungen auf dem Arbeitsmarkt erbringt:

²⁸ IAA: *Arbeit im Fischereisektor*, Bericht V(2A), Internationale Arbeitskonferenz, 93. Tagung, Genf, 2005, S. 107.

- a) Dienstleistungen zum Zusammenführen von Stellenangeboten und Stellengesuchen, ohne dass der private Arbeitsvermittler zu einer Partei des Arbeitsverhältnisses wird, das sich daraus ergeben kann;
- b) Dienstleistungen, die in der Beschäftigung von Arbeitnehmern bestehen mit dem Ziel, sie einer dritten Person zu überlassen, bei der es sich um eine natürliche oder eine juristische Person (nachstehend als „Einsatzbetrieb“ bezeichnet) handeln kann, die ihre Aufgaben festlegt und deren Ausführung überwacht;
- c) andere Dienstleistungen im Zusammenhang mit der Arbeitsplatzsuche, die von der zuständigen Stelle nach Anhörung der maßgebenden Verbände der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer festgelegt werden, wie die Bereitstellung von Informationen, die nicht auf das Zusammenführen konkreter Stellenangebote und Stellengesuche abzielen.

Artikel 22 des Übereinkommensentwurfs befasst sich mit den im Übereinkommen Nr. 181, Artikel 1 (1) a) beschriebenen Arten von Dienstleistungen. Wie die Arbeitgeber beim Rundtischgespräch erklärten, sind im vorgeschlagenen Übereinkommen allerdings nicht die in Artikel 1 (1) b) vorgesehenen Dienstleistungen angegeben.

Das Amt weist auf Artikel 20 des vorgeschlagenen Übereinkommens über die Arbeitsvereinbarung der Fischer hin, der den folgenden Wortlaut hat:

Es obliegt dem Fischereifahrzeugeigner sicherzustellen, dass jeder Fischer im Besitz einer schriftlichen Arbeitsvereinbarung ist, die vom Fischer und dem Fischereifahrzeugeigner oder einem bevollmächtigten Vertreter des Fischereifahrzeugeigners unterschrieben worden ist.

Eine Möglichkeit bestünde darin, diesen Artikel so abzuändern, dass er Situationen Rechnung trägt, in denen die Arbeitsvereinbarung zwischen dem Fischer und entweder einem Arbeitgeber oder einer anderen Partei als dem Fischereifahrzeugeigner getroffen wird.

Eine ähnliche, wenngleich nicht identische Frage, stellte sich bei der Ausarbeitung des Seearbeitsübereinkommens, 2006. Dieses Problem wurde in Norm A2.1, Beschäftigungsverträge für Seeleute, Absatz 1 a) durch den folgenden Text gelöst:

1. Die innerstaatliche Gesetzgebung jedes Mitglieds hat vorzuschreiben, dass Schiffe unter seiner Flagge folgende Anforderungen zu erfüllen haben:

- a) Seeleute auf Schiffen unter seiner Flagge müssen über einen von den Seeleuten und dem Reeder oder einem Vertreter des Reeders unterzeichneten Beschäftigungsvertrag für Seeleute (**oder, wenn sie keine Arbeitnehmer sind, Nachweise über vertragliche oder ähnliche Vereinbarungen**) verfügen, der angemessene Arbeits- und Lebensbedingungen an Bord vorsieht, wie sie dieses Übereinkommen verlangt; [Betonung hinzugefügt]

Das Amt stellt allerdings ebenfalls fest, dass es einen Unterschied zwischen der Begriffsbestimmung des „Fischereifahrzeugeigners“ im vorgeschlagenen Übereinkommen und der des Reeders im Seearbeitsübereinkommen, 2006, gibt. Im Übereinkommensentwurf besagt die Definition in Artikel 1 d) Folgendes:

...bedeutet der Ausdruck „Fischereifahrzeugeigner“ den Eigner des Fischereifahrzeugs oder jede andere Organisation oder Person, die vom Eigner oder von der anderen Organisation oder Person die Verantwortung für den Betrieb des Fahrzeugs übernommen hat und die sich mit der Übernahme dieser Verantwortung bereit erklärt hat, die Aufgaben und Pflichten zu erfüllen, die den Fischereifahrzeugeignern gemäß dem Übereinkommen auferlegt werden;

Im Seearbeitsübereinkommen findet sich in Artikel II j) folgende Begriffsbestimmung:

...bedeutet der Ausdruck „Reeder“ den Eigner des Schiffes oder jede andere Organisation oder Person, wie den Leiter, Agenten oder Bareboat-Charterer, die vom Reeder die Verantwortung für den Betrieb des Schiffes übernommen hat und die sich mit der Übernahme dieser Verantwortung bereit erklärt hat, die Aufgaben und Pflichten zu erfüllen, die den Reedern

gemäß diesem Übereinkommen auferlegt werden, **ungeachtet dessen, ob andere Organisationen oder Personen bestimmte dieser Aufgaben oder Pflichten im Auftrag des Reeders erfüllen.** [Betonung hinzugefügt]

Der Ausschuss möge auch der Tatsache Rechnung tragen, dass in Absatz 4 der Empfehlung (Nr. 198) betreffend das Arbeitsverhältnis, 2006, u.a. Folgendes vorgesehen wird:

4. Die innerstaatliche Politik sollte zumindest Maßnahmen vorsehen, um:

...

- c) Normen zu gewährleisten, die für alle Formen vertraglicher Regelungen gelten, einschließlich derer, an denen mehrere Parteien beteiligt sind, damit Arbeitnehmer über den ihnen zustehenden Schutz verfügen;
- d) zu gewährleisten, dass für alle Formen vertraglicher Regelungen geltende Normen festlegen, wer für den darin vorgesehenen Schutz verantwortlich ist;

Durchsetzung

Das Amt stellt fest, dass in einigen Antworten auf die Bestimmungen bezüglich der Hafenstaatkontrolle im nicht verbindlichen Verhaltenskodex der FAO für verantwortungsvolle Fischerei hingewiesen wurde. Diese Bestimmungen in Artikel 8.3 des Kodex, Pflichten des Hafenstaates, lauten wie folgt:

8.3.1 Die Hafenstaaten sollten durch Verfahren, die in ihrer nationalen Gesetzgebung festgelegt sind, in Übereinstimmung mit dem Völkerrecht einschließlich der anwendbaren internationalen Übereinkommen oder Vereinbarungen Maßnahmen beschließen, die erforderlich sind, um die Zielsetzungen dieses Kodex zu erreichen und andere Staaten hierbei zu unterstützen, und sollen andere Staaten über ihre einschlägigen Regelungen und Maßnahmen im Einzelnen unterrichten. Wenn ein Hafenstaat diese Maßnahmen ergreift, soll er die Schiffe eines anderen Staates nicht in formeller oder tatsächlicher Hinsicht benachteiligen.

8.3.2 Die Hafenstaaten sollten den Flaggenstaaten in Übereinstimmung mit den nationalen Rechtsvorschriften des Hafenstaates und dem Völkerrecht angemessene Hilfe gewähren, wenn ein Fischereifahrzeug sich freiwillig in einem Hafen oder an einem vor der Küste liegenden Umschlagplatz des Hafenstaates befindet und der Flaggenstaat des Schiffes den Hafenstaat um Hilfe bittet in Bezug auf die Nichteinhaltung subregionaler, regionaler oder globaler Erhaltungs- und Bewirtschaftungsmaßnahmen oder international vereinbarter Mindestnormen für Umwelt- und Arbeitsschutz sowie Arbeitsbedingungen an Bord von Fischereifahrzeugen.

ZUSÄTZLICHER KOMMENTAR DES AMTES

Bei der Durchsicht der Entwürfe des Übereinkommens und der Empfehlung in Bericht IV(2B) sind eine Reihe weiterer redaktioneller Probleme ans Licht gekommen.

Entwurf des Übereinkommens über die Arbeit im Fischereisektor

PRÄAMBEL

Der Ausschuss könnte die mögliche Relevanz von Übereinkommen und Empfehlungen prüfen, die von der Internationalen Arbeitskonferenz seit ihrer 93. Tagung angenommen wurden¹.

TEIL I. BEGRIFFSBESTIMMUNGEN UND GELTUNGSBEREICH

BEGRIFFSBESTIMMUNGEN

Artikel 1 c)

Der Ausschuss könnte in Erwägung ziehen, den restlichen Satzteil nach "soweit solche bestehen" zu streichen (d.h. „über die Maßnahmen, die zur Durchführung der Bestimmungen des Übereinkommens zu treffen sind, und hinsichtlich jeder Abweichung oder Ausnahme oder sonstigen flexiblen Anwendung, die nach dem Übereinkommen gestattet ist“), da die materiellen Bestimmungen des vorgeschlagenen Übereinkommens angeben, wann eine derartige Beratung durchzuführen ist.

Artikel 1 d)

Das Amt lenkt die Aufmerksamkeit des Ausschusses auf seinen Kommentar nach den Antworten auf Frage 5 unter der Überschrift „Einsatz privater Arbeitsvermittler“.

Artikel 1 f)

Das Amt schlägt vor, zur Verbesserung der Klarheit des Textes in der englischen Fassung nach dem Wort „arrangements“ ein Komma einzufügen. So würde eine Unklarheit im englischen Text beseitigt, die sich aus einem auf der 93. Tagung der Konferenz 2004 angenommenen Änderungsantrag ergibt.

¹ Dabei handelt es sich um das Seearbeitsübereinkommen, 2006, das Übereinkommen (Nr. 187) über den Förderungsrahmen für den Arbeitsschutz, 2006, die Empfehlung (Nr. 197) betreffend den Förderungsrahmen für den Arbeitsschutz, 2006, und die Empfehlung (Nr. 198) betreffend das Arbeitsverhältnis, 2006.

Artikel 1 h) und i)

Die Begriffsbestimmungen des Ausdrucks „neues Fischereifahrzeug“ in Buchstabe h) und des Ausdrucks „vorhandenes Fahrzeug“ in Buchstabe i) werden nur im Anhang III verwendet. Sie könnten in Anhang III übertragen werden.

GELTUNGSBEREICH

Artikel 3 und 4

Das Amt lenkt die Aufmerksamkeit des Ausschusses auf seinen Kommentar nach den Antworten auf Frage 1.

MINDESTALTER

Siehe den Kommentar des Amtes nach den Antworten auf Frage 5 unter der Überschrift „Mindestalter“.

ÄRZTLICHE UNTERSUCHUNG

Das Amt lenkt die Aufmerksamkeit des Ausschusses auf seinen Kommentar nach den Antworten auf Frage 2.

Außerdem stellt das Amt fest, dass die Verbindung zwischen Artikel 11 und Artikel 12 deutlicher herausgestellt werden könnte, indem Artikel 12 wie folgt geändert würde: „Zusätzlich zu den in Artikel 11 aufgeführten Anforderungen hat auf einem Fischereifahrzeug, dessen Länge 24 Meter oder mehr beträgt, oder auf einem Fahrzeug, das normalerweise länger als drei Tage auf See bleibt: 1. das ärztliche Zeugnis...“.

TEIL IV. DIENSTBEDINGUNGEN

BEMANNUNG UND RUHEZEITEN

Das Amt lenkt die Aufmerksamkeit des Ausschusses auf seinen Kommentar nach den Antworten auf Frage 3.

ARBEITSVEREINBARUNG FÜR FISCHER

Siehe den Kommentar des Amtes nach den Antworten auf Frage 5 unter der Überschrift „Einsatz privater Arbeitsvermittler“.

HEIMSCHAFFUNG

Das Amt stellt fest, dass es vorbehaltlich des Ergebnisses der Diskussionen über den „Einsatz privater Arbeitsvermittler“ erforderlich sein könnte, erneut auf die Bestimmungen über die Heimschaffung zurückzukommen.

BEZAHLUNG DER FISCHER

Artikel 23

Der Ausschuss könnte zwischen den Worten „in“ und „regelmäßigen“ das Wort „anderen“ einfügen, so dass sich der Wortlaut „oder in anderen regelmäßigen Zeitabständen“ ergibt.

TEIL V. UNTERKUNFT UND VERPFLEGUNG

Das Amt weist den Ausschuss auf seinen Kommentar nach den Antworten auf Frage 4 hin.

Das Amt stellt fest, dass Artikel 25 angesichts des Inhalts von Artikel 26 und 27 überflüssig zu sein scheint.

Das Amt stellt fest, dass in Artikel 27 c) der englischen Fassung das Wort „shall“ nicht erforderlich sein könnte, da es bereits im Einleitungssatz verwendet wird.

TEIL IV. MEDIZINISCHE BETREUUNG, GESUNDHEITSSCHUTZ UND SOZIALE SICHERHEIT

MEDIZINISCHE BETREUUNG

Der Redaktionsausschuss des Ausschusses könnte in Artikel 30 c) die korrekte Zitierung des *Internationalen Ärztlichen Leitfadens* (der IAO/IMO/WHO) für Schiffe überprüfen.

ARBEITSSCHUTZ UND UNFALLVERHÜTUNG

Das Amt stellt fest, dass die Frage einer Anpassung der englischen und französischen Fassung durch die Verwendung von „risk assessment“ in der englischen Fassung anstelle von „risk evaluation“ an den Redaktionsausschuss des Ausschusses verwiesen werden könnte.

SOZIALE SICHERHEIT

Artikel 35 und 36

Die Artikel verweisen auf die schrittweise Durchführung der Bestimmungen über die Soziale Sicherheit, legen jedoch keinen zeitlichen Rahmen zum Erreichen der vollständigen Durchführung fest. Sollten die Bestimmungen über den Geltungsbereich des vorgeschlagenen Übereinkommens geändert werden, in den der Ansatz einer „schrittweisen Durchführung“ eingeführt wird, wird der Ausschuss möglicherweise auf diese Artikel zurückkommen wollen.

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

Artikel 39

Das Amt stellt fest, dass es der Klarheit des Textes dienen würde, wenn Artikel 39 durch einen bestimmten Text mit Artikel 38 verbunden würde. Es stellt ferner fest, dass die Worte „vorsätzliche Handlung, ein Pflichtversäumnis oder Fehlverhalten“ im Hinblick auf die Übereinstimmung mit Norm A.4.2, Verpflichtungen der Reeder, Absatz 5 b) des Seearbeitsübereinkommens² durch „vorsätzliches Fehlverhalten“ ersetzt werden könnten.

² Die Gründe für diese Änderungen sind der Stellungnahme des Vertreters des Generalsekretärs in Absatz 771 des *Provisional Record* Nr. 7, Teil I, *Report of the Committee of the Whole*, Internationale Arbeitskonferenz, 94. Tagung, (Seeschiffahrtstagung), 2006, zu entnehmen.

TEIL VII. EINHALTUNG UND DURCHSETZUNG

Artikel 41

Das Amt stellt fest, dass der Wortlaut von Artikel 41 teilweise unklar und verwirrend ist. Der erste Satz des vorgeschlagenen Artikels 41 hat derzeit folgenden Wortlaut:

Die Mitglieder haben vorzuschreiben, dass Fischereifahrzeuge, deren Länge 24 Meter und mehr beträgt oder die sich normalerweise auf Reisen in 200 Seemeilen Entfernung von der Küstenlinie des Flaggenstaats oder des äußeren Randes seines Festlandssockels befinden, je nachdem, welche Entfernung größer ist, und länger als drei Tage auf See bleiben, ein gültiges, von der zuständigen Stelle ausgestelltes Dokument mitführen müssen, in dem angegeben wird, dass das Fahrzeug von der zuständigen Stelle oder in deren Auftrag im Hinblick auf die Einhaltung der Bestimmungen dieses Übereinkommens über Lebens- und Arbeitsbedingungen überprüft worden ist.

Unter diesen Umständen schlägt das Amt vor, zu erwägen, den Text möglicherweise wie folgt umzuformulieren:

Die Mitglieder haben vorzuschreiben, dass Fischereifahrzeuge, die länger als drei Tage auf See bleiben, und

- a) eine Länge von 24 Metern oder mehr aufweisen oder
- b) sich normalerweise auf Reisen in 200 Seemeilen Entfernung von der Küstenlinie des Flaggenstaates oder des äußeren Randes seines Festlandssockels befinden, je nachdem, welche Entfernung größer ist,

ein gültiges, von der zuständigen Stelle ausgestelltes Dokument mitführen müssen, in dem angegeben wird, dass das Fahrzeug von der zuständigen Stelle oder in deren Auftrag im Hinblick auf die Einhaltung der Bestimmungen dieses Übereinkommens über die Lebens- und Arbeitsbedingungen überprüft worden ist.

Artikel 43

Der Redaktionsausschuss des Ausschusses könnte in Erwägung ziehen, in Absatz 2 in der englischen Fassung das Wort „standards“ durch „requirements“ zu ersetzen. So würde dieser Absatz mit Absatz 1 desselben Artikels sowie mit der Verwendung des Wortes „requirements“ im Seearbeitsübereinkommen, 2006, im Einklang stehen³.

Das Amt lenkt die Aufmerksamkeit des Ausschusses auch auf seinen Kommentar nach den Antworten auf Frage 5 unter der Überschrift „Durchsetzung“.

TEIL IX. SCHLUSSBESTIMMUNGEN

Da der vom Konferenzausschuss 2005 gebilligte Text mit Artikel 46 (Neufassung der Urkunden) endete, sind die vom Redaktionsausschuss der Konferenz hinzugefügten Schlussartikel (Artikel 47 bis 54) im vorgeschlagenen Text von Bericht IV(2B) nicht wiedergegeben. Auf der 96. Tagung der Konferenz würde der Redaktionsausschuss der Konferenz gemäß seinem Auftrag nach Artikel 6 der Geschäftsordnung der Internationalen Arbeitskonferenz die üblichen Schlussbestimmungen einfügen, unter Berücksichtigung etwaiger relevanter Beschlüsse des Ausschusses auf dieser Tagung. Sollte der Ausschuss keine derartigen Anweisungen erteilen, könnte der Redaktionsausschuss der Konferenz die der Konferenz auf ihrer Tagung im Juni 2005 vorgelegten Bestimmungen über das Inkrafttreten einfügen (d.h. zwölf Monate nach dem Zeitpunkt, an dem die Ratifikationen von zehn Mitgliedern, unter ihnen acht Küstenstaaten, durch den Generaldirektor des Internationalen Arbeitsamtes eingetragen worden sind).

³ Siehe Seearbeitsübereinkommen, Regel 5.2.1, Überprüfungen im Hafen, Absatz 1 und 2.

ANHANG II. ARBEITSVEREINBARUNG FÜR FISCHER

Buchstabe q)

Das Amt stellt fest, dass die Prüfung einer Anpassung der Formulierung „national law or regulation“ in der englischen und französischen Fassung an den Redaktionsausschuss des Ausschusses verwiesen werden könnte.

ANHANG III. UNTERKÜNFTE AUF FISCHEREIFAHRZEUGEN

Absatz 78

Das Amt stellt fest, dass die Anpassung der englischen und französischen Fassung an den Redaktionsausschuss der Konferenz verwiesen werden könnte.

Entwurf einer Empfehlung betreffend die Arbeit im Fischereisektor

PRÄAMBEL

Da sich Absatz 11 auf die Ausbildung bezieht, könnte der Ausschuss in Erwägung ziehen, in die Präambel einen Hinweis auf die Empfehlung (Nr. 126) betreffend die berufliche Ausbildung (Fischer), 1966, aufzunehmen. Diese Empfehlung wird nicht als eine der Urkunden aufgeführt, die neu gefasst werden.

TEIL I. VORAUSSETZUNGEN FÜR DIE ARBEIT AN BORD VON FISCHEREIFAHRZEUGEN

SCHUTZ VON JUGENDLICHEN

ÄRZTLICHE UNTERSUCHUNG

Absatz 8

Es könnte geprüft werden, ob Absatz 8 erforderlich ist, da diese Frage offenbar in Artikel 11 e) des Übereinkommensentwurfs behandelt wird.

TEIL V. SONSTIGE BESTIMMUNGEN

Es wurde ein neuer Absatz hinzugefügt, um der Tatsache Rechnung zu tragen, dass die vorgeschlagene Empfehlung, sollte sie angenommen werden, die Empfehlung betreffend die Arbeit im Fischereisektor, 2005, ersetzen würde.