

Internationale Arbeitskonferenz, 96. Tagung 2007

Bericht IV (2B)

Arbeit im Fischereisektor

Vierter Punkt der Tagesordnung

Internationales Arbeitsamt Genf

ISBN 978-92-2-718138-9
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>
EINLEITUNG.....	1
VORGESCHLAGENE TEXTE.....	7
A. Entwurf eines Übereinkommens über die Arbeit im Fischereisektor	7
B. Entwurf einer Empfehlung betreffend die Arbeit im Fischereisektor	37

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 Entschließung 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

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.

Bericht des Ausschusses für den Fischereisektor umfasste die Entwürfe eines Übereinkommens und einer Empfehlung über die Arbeit im 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-

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.

Verfassung und der Geschäftsordnung der Konferenz obliegenden Auftrag. Die Regierungen wurden folglich gemäß Artikel 38 Absatz 1 der 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 Ernäh-

¹⁹ GB.297/Inf.2.

rungs- und Landwirtschaftsorganisation der Vereinten Nationen nahm ebenfalls teil. Der Vorsitzende kam nicht aus den Reihen der acht Regierungsvertreter.

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 in Anhang I von Bericht IV(2A). 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 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.

In Bericht IV(2A), der diesem Bericht beigefügt ist, hat das Amt daher Folgendes aufgenommen:

- a) einen Kommentar auf Grundlage der Antworten auf jede der fünf Fragen in Bericht IV(1) und der Diskussionen beim Internationalen Dreigliedrigen Rundtischgespräch über Arbeitsnormen für den Fischereisektor (u.a. unter Berücksichtigung der Antworten und der Diskussionen beim Rundtischgespräch hat das Amt außerdem Ideen für einen möglichen alternativen Wortlaut bestimmter Bestimmungen zum Geltungsbereich des Übereinkommens dargelegt);
- b) unverbindliche Vorschläge 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 ohne die genannten besonderen Umstände vom Amt vor der Konferenz ausgeführt worden wären.

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 sie bereits in diesem Band (Bericht IV(2B)) veröffentlicht.

Da die 93. Tagung der Konferenz die Empfehlung betreffend die Arbeit im Fischereisektor angenommen hat, weist das Amt darauf hin, dass der folgende Entwurf einer Empfehlung (vorbehaltlich etwaiger Änderungen und ihrer Annahme durch die 96. Tagung der Konferenz) diese Empfehlung ersetzen würde.

VORGESCHLAGENE TEXTE

Entwurf eines Übereinkommens

Nachstehend wird der Entwurf eines Übereinkommens über die Arbeit im Fischereisektor wiedergegeben, der der Konferenz auf ihrer 96. Tagung als Grundlage für die Beratung des vierten Punktes ihrer Tagesordnung dienen soll.

Im Einklang mit den Beschlüssen²⁰, die die Konferenz auf ihrer 93. Tagung und der Verwaltungsrat auf seiner 295. Tagung (März 2006) getroffen haben,²¹ und unter Berücksichtigung der späteren Konsultationen entspricht der folgende Text dem Entwurf des Übereinkommens, der im Bericht des Ausschusses für den Fischereisektor enthalten war und dessen englische und französische Fassung der 93. Tagung der Konferenz vom Redaktionsausschuss der Konferenz zur Annahme vorgelegt worden war. Das Amt hat lediglich den Entwurf der Präambel angepasst, um der Tatsache Rechnung zu tragen, dass die Urkunde jetzt als vierter Tagesordnungspunkt der 96. Tagung der Konferenz im Jahr 2007 zur Behandlung vorgelegt wird.

Der Kommentar des Amtes in Bericht IV(2A) enthält Vorschläge für Fälle, in denen der Redaktionsausschuss noch vorhandene offensichtliche Irrtümer oder Unklarheiten beseitigen oder sich mit der Frage einer besseren Anpassung der englischen und französischen Fassung befassen möchte.

A. Entwurf eines Übereinkommens über die Arbeit im Fischereisektor

Die Allgemeine Konferenz der Internationalen Arbeitsorganisation, die vom Verwaltungsrat des Internationalen Arbeitsamtes nach Genf einberufen wurde und am 30. Mai 2007 zu ihrer fünfundneunzigsten Tagung zusammengetreten ist, erkennt an, dass die Globalisierung tief greifende Auswirkungen auf den Fischereisektor hat, verweist auf die Erklärung der IAO über grundlegende Prinzipien und Rechte bei der Arbeit, 1998, berücksichtigt die grundlegenden Rechte, die in den folgenden internationalen Arbeitsübereinkommen enthalten sind: dem Übereinkommen über Zwangsarbeit, 1930, dem Übereinkommen über die Vereinigungsfreiheit und den Schutz des Vereinigungsrechtes, 1948, dem Übereinkommen über das Vereinigungsrecht und das Recht zu Kollektivverhandlungen, 1949, dem Übereinkommen über die Gleichheit des Entgelts, 1951, dem Übereinkommen über die Abschaffung der Zwangsarbeit, 1957, dem Übereinkommen über die Diskriminierung (Beschäftigung und Beruf), 1958, dem Überein-

²⁰ IAA:*Provisional Record*, Nr. 19A und 25, Internationale Arbeitskonferenz, 93. Tagung, Genf, 2005, S. 25/3-25/5.

²¹ GB.295/16/3 und GB.295/PV, Abs. 246.

kommen über das Mindestalter, 1973, und dem Übereinkommen über die schlimmsten Formen der Kinderarbeit, 1999,

verweist auf die einschlägigen Urkunden der Internationalen Arbeitsorganisation, insbesondere das Übereinkommen und die Empfehlung über den Arbeitsschutz, 1981, und das Übereinkommen und die Empfehlung über die betriebsärztlichen Dienste, 1985,

verweist ferner auf das Übereinkommen über die Mindestnormen der sozialen Sicherheit, 1952, und vertritt die Ansicht, dass die Bestimmungen von Artikel 77 dieses Übereinkommens nicht ein Hindernis für Schutz sein dürfen, den Mitglieder Fischern im Rahmen von Systemen der sozialen Sicherheit gewähren,

erkennt an, dass die Internationale Arbeitsorganisation die Fischerei als eine im Vergleich mit anderen Tätigkeiten gefährliche Tätigkeit ansieht,

verweist außerdem auf Artikel 1 Absatz 3 des Übereinkommens über Ausweise für Seeleute (Neufassung), 2003,

ist sich des Kernmandats zu fördern,

ist sich der Notwendigkeit bewusst, die Rechte der Fischer in dieser Hinsicht zu schützen und zu fördern,

erinnert an das Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen, 1982,

berücksichtigt die Notwendigkeit, die von der Internationalen Arbeitskonferenz angenommenen sieben internationalen Urkunden, die sich ausdrücklich auf den Fischereisektor beziehen, neu zusammenzufassen, nämlich die Empfehlung betreffend die Arbeitszeit (Fischerei), 1920, das Übereinkommen über das Mindestalter (Fischer), 1959, das Übereinkommen über die ärztliche Untersuchung (Fischer), 1959, das Übereinkommen über den Heuervertrag der Fischer, 1959, das Übereinkommen über die Befähigungsnachweise der Fischer, 1966, das Übereinkommen über die Quartierräume auf Fischereifahrzeugen, 1966, und die Empfehlung betreffend die berufliche Ausbildung (Fischer), 1966, um sie auf den neuesten Stand zu bringen und um eine größere Zahl der Fischer der Welt zu erreichen, insbesondere diejenigen, die an Bord von kleineren Fahrzeugen arbeiten,

stellt fest, dass das Ziel dieses Übereinkommens darin besteht sicherzustellen, dass Fischer über angemessene Arbeitsbedingungen an Bord von Fischereifahrzeugen verfügen in Bezug auf Mindestanforderungen für die Arbeit an Bord, Dienstbedingungen, Unterkunft und Verpflegung, Arbeitsschutz, medizinische Betreuung und soziale Sicherheit,

hat beschlossen, verschiedene Anträge anzunehmen betreffend die Arbeit im Fischereisektor, eine Frage, die den vierten Gegenstand ihrer Tagesordnung bildet, und

dabei bestimmt, dass diese Anträge die Form eines internationalen Übereinkommens erhalten sollen.

Die Konferenz nimmt heute, am ... Juni 2007, das folgende Übereinkommen an, das als Übereinkommen über die Arbeit in der Fischerei, 2007, bezeichnet wird.

TEIL I. BEGRIFFSBESTIMMUNGEN UND GELTUNGSBEREICH

BEGRIFFSBESTIMMUNGEN

Artikel 1

Im Sinne des Übereinkommens:

- a) bedeutet der Ausdruck „gewerbliche Fischerei“ alle Fischereitätigkeiten, einschließlich Fischereitätigkeiten auf Flüssen, Seen und Kanälen, mit Ausnahme der Subsistenzfischerei und der Freizeitfischerei;
- b) bedeutet der Ausdruck „zuständige Stelle“ den Minister, die Regierungsstelle oder eine andere Stelle mit der Befugnis, Vorschriften, Anordnungen oder sonstige Weisungen mit bindender Wirkung bezüglich des Gegenstands der betreffenden Bestimmung zu erlassen;
- c) bedeutet der Ausdruck „Beratung“ die Beratung der zuständigen Stelle mit den in Betracht kommenden repräsentativen Verbänden der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer und insbesondere den repräsentativen Verbänden der Fischereifahrzeugeigner und der Fischer, soweit solche bestehen, über die Maßnahmen, die zur Durchführung der Bestimmungen des Übereinkommens zu treffen sind, und hinsichtlich jeder Abweichung, Ausnahme oder sonstigen flexiblen Anwendung, die nach dem Übereinkommen gestattet ist;
- d) bedeutet der Ausdruck „Fischereifahrzeugeigner“ den Eigner des Fischereifahrzeugs oder jede andere Organisation oder Person, die vom Eigner oder von der anderen Organisation oder Person die Verantwortung für den Betrieb des 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;
- e) bedeutet der Ausdruck „Fischer“ alle Personen, die an Bord eines Fischereifahrzeugs in irgendeiner Eigenschaft beschäftigt oder angeheuert sind oder eine Tätigkeit ausführen, einschließlich der an Bord arbeitenden Personen, die auf der Grundlage einer Fangbeteiligung entlohnt werden, aber ausschließlich Lotsen, Marinepersonal, anderer Personen im ständigen Staatsdienst, an Land tätiger Personen, die Arbeit an Bord eines Fischereifahrzeugs durchführen, und Fischereibeobachtern;
- f) bedeutet der Ausdruck „Arbeitsvereinbarung für Fischer“ einen Arbeitsvertrag, einen Heuervertrag oder eine ähnliche Vereinbarung und jeden anderen Vertrag, der die Lebens- und Arbeitsbedingungen eines Fischers an Bord eines Fahrzeugs regelt;
- g) bedeutet der Ausdruck „Fischereifahrzeug“ oder „Fahrzeug“ alle Schiffe oder Boote aller Art, ungeachtet der Eigentumsform, die zur gewerblichen Fischerei verwendet werden oder verwendet werden sollen;
- h) bedeutet der Ausdruck „neues Fischereifahrzeug“ ein Fahrzeug, für das:
 - i) der Bau- oder Umbauftrag zum oder nach dem Zeitpunkt des Inkrafttretens des Übereinkommens für das betreffende Mitglied erteilt wird; oder

- ii) der Bau- oder Umbauftrag vor dem Zeitpunkt des Inkrafttretens des Übereinkommens für das betreffende Mitglied erteilt worden ist und das frühestens drei Jahre nach diesem Zeitpunkt geliefert wird; oder
- iii) falls kein Bauauftrag vorliegt, zum oder nach dem Zeitpunkt des Inkrafttretens des Übereinkommens für das betreffende Mitglied:
 - der Kiel gelegt wird, oder
 - der für ein bestimmtes Fahrzeug erkennbare Bau begonnen wird, oder
 - die Montage von mindestens 50 Tonnen oder 1 Prozent des geschätzten Gesamtbedarfs an Baumaterial begonnen hat, je nachdem, welcher Wert kleiner ist;
- i) bedeutet der Ausdruck „vorhandenes Fahrzeug“ ein Fahrzeug, das kein neues Fischereifahrzeug ist;
- j) bedeutet der Ausdruck „Bruttoraumzahl“ die gemäß den Regeln für die Ermittlung der Raumzahlen, die in Anhang I zu dem Internationalen Schiffsvermessungs-Übereinkommen, 1969, oder jedem Übereinkommen, das es abändert oder ersetzt, enthalten sind, berechnete Bruttoraumzahl;
- k) ist der Ausdruck „Länge“ (L) zu verstehen als 96 Prozent der Gesamtlänge, gemessen in einer Wasserlinie in Höhe von 85 Prozent der geringsten Seitenhöhe oberhalb der Oberkante des Kiels, bzw., wenn der folgende Wert größer ist, als die Länge von der Vorkante des Vorstevens bis zur Drehachse des Ruderschafts in dieser Wasserlinie. Bei Schiffen mit Kielfall hat die Wasserlinie, in der diese Länge gemessen wird, parallel zur Konstruktionswasserlinie zu verlaufen;
- l) ist der Ausdruck „Länge über alles“ (Lüa) zu verstehen als die Entfernung in gerader Linie parallel zur Konstruktionswasserlinie zwischen der äußersten Spitze des Bugs und dem hintersten Punkt des Hecks;
- m) bedeutet der Ausdruck „Anwerbungs- und Arbeitsvermittlungsdienst“ alle Personen, Unternehmen, Institutionen, Agenturen oder sonstigen Organisationen im öffentlichen oder privaten Sektor, die die Anwerbung von Fischern im Auftrag von Fischereifahrzeugeignern oder ihre Vermittlung an Fischereifahrzeugeigner betreiben;
- n) bedeutet der Ausdruck „Schiffsführer“ die Person, der die Befehlsgewalt über ein Fischereifahrzeug übertragen ist.

GELTUNGSBEREICH

Artikel 2

1. Soweit nichts anderes bestimmt wird, gilt das Übereinkommen für alle Fischer und alle Fischereifahrzeuge, die in der gewerblichen Fischerei eingesetzt werden.

2. Im Zweifelsfall hat die zuständige Stelle nach Beratung zu entscheiden, ob ein Fahrzeug in der gewerblichen Fischerei eingesetzt wird.

3. Jedes Mitglied kann nach Beratung den in diesem Übereinkommen vorgesehenen Schutz für Fischer, die auf Fahrzeugen mit einer Länge von 24 Metern und mehr arbeiten, ganz oder teilweise auf diejenigen ausdehnen, die auf kleineren Fahrzeugen arbeiten.

Artikel 3

1. Die zuständige Stelle kann nach Beratung von den Anforderungen dieses Übereinkommens oder einzelnen seiner Bestimmungen, deren Anwendung in Anbetracht der besonderen Dienstbedingungen der Fischer oder Einsatzbedingungen der Fischereifahrzeuge besondere und erhebliche Probleme aufwirft, ausnehmen:

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

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

Artikel 4

1. Jedes Mitglied, das das Übereinkommen ratifiziert, hat in seinem ersten Bericht über die Durchführung des Übereinkommens, den es gemäß Artikel 22 der Verfassung der Internationalen Arbeitsorganisation vorzulegen hat:

- a) alle Gruppen von Fischern oder Fischereifahrzeugen anzugeben, die gemäß Artikel 3 Absatz 1 ausgenommen worden sind;
- b) die Gründe für deren Ausnahme anzugeben, unter Darlegung der jeweiligen Standpunkte der in Betracht kommenden repräsentativen Verbände der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer, insbesondere der repräsentativen Verbände der Fischereifahrzeugeigner und der Fischer, soweit solche bestehen; und
- c) alle Maßnahmen anzugeben, die getroffen werden, um den ausgenommenen Gruppen einen gleichwertigen Schutz zu gewähren.

2. Jedes Mitglied hat in den folgenden Berichten, die es gemäß Artikel 22 der Verfassung vorzulegen hat, die Maßnahmen anzugeben, die getroffen worden sind, um die Bestimmungen des Übereinkommens schrittweise auf die ausgenommenen Fischer und Fischereifahrzeuge auszudehnen.

Artikel 5

1. Für den Zweck dieses Übereinkommens kann die zuständige Stelle nach Beratung entscheiden, im Einklang mit der in Anhang I dargestellten Äquivalenz Länge über alles (Lüa) anstelle von Länge (L) als Vermessungsgrundlage zu verwenden. Außerdem kann die zuständige Stelle nach Beratung für den Zweck der in Anhang III dieses Übereinkommens aufgeführten Absätze entscheiden, im Einklang mit der in Anhang III dargestellten Äquivalenz die Bruttoreaumzahl (BRZ) anstelle von Länge (L) oder Länge über alles (Lüa) als Vermessungsgrundlage zu verwenden.

2. In den gemäß Artikel 22 der Verfassung vorgelegten Berichten hat das Mitglied die Gründe für die gemäß diesem Artikel getroffene Entscheidung und etwaige Bemerkungen mitzuteilen, die sich aus der Beratung ergeben haben.

TEIL II. ALLGEMEINE GRUNDSÄTZE

DURCHFÜHRUNG

Artikel 6

1. Jedes Mitglied hat die Gesetzgebung oder sonstigen Maßnahmen durchzuführen, die es angenommen hat, um seine Verpflichtungen aus dem Übereinkommen hinsichtlich der seiner Zuständigkeit unterliegenden Fischer und Fischereifahrzeuge zu erfüllen. Zu den sonstigen Maßnahmen können Gesamtarbeitsverträge, gerichtliche Entscheidungen, Schiedssprüche oder sonstige der innerstaatlichen Gesetzgebung und Praxis entsprechende Mittel gehören.

2. Keine Bestimmung dieses Übereinkommens hat ein Gesetz, einen Schiedsspruch oder ein Gewohnheitsrecht oder irgendeine Vereinbarung zwischen Fischereifahrzeugeignern und Fischern zu berühren, die günstigere Bedingungen als die in diesem Übereinkommen vorgesehenen gewährleisten.

ZUSTÄNDIGE STELLE UND KOORDINIERUNG

Artikel 7

Jedes Mitglied hat:

- a) die zuständige Stelle oder zuständigen Stellen zu bezeichnen; und
- b) Mechanismen für die Koordinierung zwischen den für den Fischereisektor zuständigen Stellen je nach den Umständen auf den innerstaatlichen und örtlichen Ebenen einzurichten und deren Aufgaben und Zuständigkeit festzulegen, wobei ihr komplementärer Charakter und die innerstaatlichen Verhältnisse und Gepflogenheiten zu berücksichtigen sind.

VERANTWORTLICHKEITEN DER FISCHEREIFAHRZEUGEIGNER, DER SCHIFFSFÜHRER UND DER FISCHER

Artikel 8

1. Der Fischereifahrzeugeigner hat die Gesamtverantwortung dafür sicherzustellen, dass der Schiffsführer die erforderlichen Mittel und Einrichtungen erhält, um die Verpflichtungen aus diesem Übereinkommen erfüllen zu können.

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

- a) eine Aufsicht, durch die sichergestellt wird, dass die Fischer soweit wie möglich ihre Arbeit unter optimalen Sicherheits- und Gesundheitsbedingungen verrichten;
- b) Führung der Fischer in einer Weise, die auf Sicherheit und Gesundheit Rücksicht nimmt, einschließlich der Verhütung von Ermüdung;
- c) Förderung der Sensibilisierung für den Arbeitsschutz an Bord durch Ausbildung; und
- d) Sicherstellung der Einhaltung der Normen für die Sicherheit der Schifffahrt, den Wachdienst und der damit verbundenen Normen für eine gute Seemannschaft.

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

4. Die Fischer haben die rechtmäßigen Anordnungen des Schiffsführers und die anwendbaren Arbeitsschutzmaßnahmen zu befolgen.

TEIL III. MINDESTANFORDERUNGEN FÜR DIE ARBEIT AN BORD VON FISCHEREIFAHRZEUGEN

MINDESTALTER

Artikel 9

1. Das Mindestalter für die Arbeit an Bord eines Fischereifahrzeugs beträgt 16 Jahre. Die zuständige Stelle kann jedoch ein Mindestalter von 15 Jahren für Personen zulassen, die nicht mehr der Schulpflicht unterliegen, wie sie durch die innerstaatliche Gesetzgebung vorgeschrieben ist, und die eine Berufsausbildung in der Fischerei absolvieren.

2. Die zuständige Stelle kann es in Übereinstimmung mit der innerstaatlichen Gesetzgebung und Praxis Personen im Alter von 15 Jahren gestatten, leichte Arbeiten während der Schulferien zu verrichten. In solchen Fällen hat sie nach Beratung die Arten von Arbeit zu bestimmen, die erlaubt sind, und hat die Bedingungen, unter denen solche Arbeiten durchzuführen sind, und die erforderlichen Ruhezeiten vorzuschreiben.

3. Das Mindestalter für die Beschäftigung mit Tätigkeiten an Bord von Fischereifahrzeugen, die ihrer Natur nach oder aufgrund der Umstände, unter denen sie verrichtet werden, voraussichtlich die Gesundheit, die Sicherheit oder die Sittlichkeit von Jugendlichen gefährden, darf 18 Jahre nicht unterschreiten.

4. Die Arten von Tätigkeiten, für die Absatz 3 dieses Artikels gilt, sind durch die innerstaatliche Gesetzgebung oder durch die zuständige Stelle nach Beratung zu bestimmen, wobei die betreffenden Risiken und die anwendbaren internationalen Normen zu berücksichtigen sind.

5. Die Durchführung der in Absatz 3 dieses Artikels genannten Tätigkeiten ab dem Alter von 16 Jahren kann durch die innerstaatliche Gesetzgebung oder durch eine Entscheidung der zuständigen Stelle nach Beratung unter der Voraussetzung gestattet werden, dass die Gesundheit, die Sicherheit oder die Sittlichkeit der betreffenden Jugendlichen in vollem Umfang geschützt werden und dass die betreffenden Jugendlichen eine angemessene spezi-

fische Unterweisung oder Berufsausbildung erhalten und vor Aufnahme der Tätigkeit auf See eine grundlegende Sicherheitsausbildung abgeschlossen haben.

6. Die Anheuerung von Personen unter 18 Jahren für Nachtarbeit ist zu verbieten. Für die Zwecke dieses Artikels ist der Begriff „Nacht“ in Übereinstimmung mit der innerstaatlichen Gesetzgebung und Praxis zu bestimmen. Die „Nacht“ hat einen Zeitraum von mindestens neun Stunden zu umfassen, der die Zeit zwischen Mitternacht und fünf Uhr morgens einschließt. Die zuständige Stelle kann von der strengen Einhaltung der Nachtarbeitsbeschränkung Ausnahmen zulassen, wenn:

- a) die wirksame Ausbildung der betreffenden Fischer nach festgelegten Programmen und Zeitplänen beeinträchtigt würde; oder
- b) die Besonderheit der Aufgabe oder ein anerkanntes Ausbildungsprogramm es erforderlich macht, dass die von der Ausnahme erfassten Fischer Aufgaben in der Nacht verrichten und die zuständige Stelle nach Beratung festgestellt hat, dass diese Arbeit auf die Gesundheit oder das Wohlbefinden der Seeleute keinen schädlichen Einfluss hat.

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

ÄRZTLICHE UNTERSUCHUNG

Artikel 10

1. Fischer dürfen an Bord eines Fischereifahrzeugs nur mit einem gültigen ärztlichen Zeugnis arbeiten, das ihre Tauglichkeit für die zu leistende Arbeit bescheinigt.

2. Die zuständige Stelle kann nach Beratung Ausnahmen von der Anwendung des vorstehenden Absatzes zulassen, wobei die Gesundheit und Sicherheit der Fischer, die Größe des Fahrzeugs, die Verfügbarkeit von ärztlicher Hilfe und von Evakuierungsmitteln, die Reisedauer, das Einsatzgebiet und die Art der Fischereitätigkeit zu berücksichtigen sind.

3. Die in Absatz 2 vorgesehenen Ausnahmen gelten nicht für einen Fischer, der auf einem Fischereifahrzeug arbeitet, 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 Zeugnis jüngerem Datums ist.

Artikel 11

Jedes Mitglied hat eine Gesetzgebung oder sonstige Maßnahmen anzunehmen, die vorsehen:

- a) die Art der ärztlichen Untersuchungen;
- b) die Form und den Inhalt der ärztlichen Zeugnisse;
- c) dass das ärztliche Zeugnis von einem ordnungsgemäß qualifizierten Arzt oder, im Fall eines Zeugnisses, das ausschließlich das Sehvermögen betrifft, von einer Person auszu-

stellen ist, die von der zuständigen Stelle zur Ausstellung eines solchen Zeugnisses als qualifiziert anerkannt worden ist; diese Personen haben bei Ausübung ihres fachlichen Urteilsvermögens völlige Unabhängigkeit zu genießen;

- d) die Häufigkeit der ärztlichen Untersuchungen und die Gültigkeitsdauer der ärztlichen Zeugnisse;
- e) das Recht auf eine weitere Untersuchung durch einen anderen unabhängigen Arzt für den Fall, dass einer Person ein Zeugnis verweigert worden ist oder dass Einschränkungen der Arbeit verfügt worden sind, die sie verrichten darf;
- f) sonstige in Frage kommende Anforderungen.

Artikel 12

Auf einem Fischereifahrzeug, dessen Länge 24 Meter oder mehr beträgt, oder auf einem Fahrzeug, das normalerweise länger als drei Tage auf See bleibt:

1. hat das ärztliche Zeugnis eines Fischers mindestens Angaben darüber zu enthalten, dass:

- a) das Hör- und Sehvermögen des betreffenden Fischers im Hinblick auf die Aufgaben des Fischers auf dem Fahrzeug zufrieden stellend ist; und
- b) der betreffende Fischer nicht unter einem Krankheitszustand leidet, der sich durch die Tätigkeit auf See verschlimmern oder den Fischer für eine solche Tätigkeit untauglich machen oder die Gesundheit anderer Personen an Bord gefährden könnte.

2. Die Geltungsdauer des ärztlichen Zeugnisses darf höchstens zwei Jahre betragen, es sei denn, der Fischer ist jünger als 18 Jahre; in diesem Fall beträgt die Geltungsdauer höchstens ein Jahr.

3. Läuft die Geltungsdauer eines Zeugnisses während einer Reise ab, so bleibt das Zeugnis bis zum Ende der Reise gültig.

TEIL IV. DIENSTBEDINGUNGEN

BEMANNUNG UND RUHEZEIT

Artikel 13

Jedes Mitglied hat eine Gesetzgebung oder sonstige Maßnahmen anzunehmen, die die Eigner von Fischereifahrzeugen, die seine Flagge führen, dazu verpflichten sicherzustellen:

- a) dass ihre Fahrzeuge mit einer für die sichere Fahrt und den sicheren Betrieb des Fahrzeugs erforderlichen Besatzung ausreichend und sicher bemannt sind und einem fähigen Schiffsführer unterstehen; und
- b) dass den Fischern regelmäßige Ruhepausen gewährt werden, die von ausreichender Dauer sind, um ihre Gesundheit und Sicherheit zu gewährleisten.

Artikel 14

1. Zusätzlich zu den in Artikel 13 dargelegten Anforderungen hat die zuständige Stelle:

- a) für Schiffe, deren Länge 24 Meter und mehr beträgt, eine Mindestbesatzungsstärke für die sichere Fahrt des Fahrzeugs unter Angabe der erforderlichen Anzahl und Qualifikationen der Fischer festzulegen;
- b) für Fischereifahrzeuge unabhängig von ihrer Größe, die länger als drei Tage auf See bleiben, nach Beratung und zur Begrenzung von Ermüdung, die Mindestruhezeit festzulegen, die den Fischern zu gewähren ist. Die Mindestruhezeit darf zehn Stunden in jedem Zeitraum von 24 Stunden und 77 Stunden in jedem Zeitraum von sieben Tagen nicht unterschreiten.

2. Die zuständige Stelle kann aus begrenzten und bestimmten Gründen zeitweilige Ausnahmen von den in Absatz 1 b) festgelegten Grenzen zulassen. In solchen Fällen hat sie jedoch vorzuschreiben, dass den Fischern sobald wie möglich Ausgleichsruhezeiten zu gewähren sind.

3. Die zuständige Stelle kann nach Beratung Alternativanforderungen zu denen in den Absätzen 1 und 2 festlegen. Solche Alternativanforderungen haben jedoch mindestens das gleiche Schutzniveau zu bieten.

BESATZUNGSLISTE

Artikel 15

Jedes Fischereifahrzeug hat eine Besatzungsliste mitzuführen, von der eine Kopie vor dem Auslaufen den befugten Personen an Land zu übergeben oder unmittelbar nach dem Auslaufen des Fahrzeugs an Land zu übermitteln ist. Die zuständige Stelle hat festzulegen, an wen, wann und für welchen Zweck oder welche Zwecke solche Informationen zu übermitteln sind.

ARBEITSVEREINBARUNG FÜR FISCHER

Artikel 16

Jedes Mitglied hat eine Gesetzgebung oder sonstige Maßnahmen anzunehmen:

- a) durch die vorgeschrieben wird, dass Fischer, die auf Fahrzeugen arbeiten, die seine Flagge führen, in den Genuss des Schutzes einer Vereinbarung für Fischer kommen müssen, die mit den Bestimmungen dieses Übereinkommens im Einklang steht und ihnen verständlich ist;
- b) durch die die Mindestangaben vorgeschrieben werden, die in die Arbeitsvereinbarung für Fischer gemäß den Bestimmungen in Anhang II aufzunehmen sind.

Artikel 17

Jedes Mitglied hat eine Gesetzgebung oder sonstige Maßnahmen anzunehmen bezüglich:

- a) Verfahren, um sicherzustellen, dass ein Fischer Gelegenheit hat, die Bedingungen der Arbeitsvereinbarung für Fischer zu überprüfen und Rat hierzu einzuholen, bevor sie geschlossen wird;
- b) gegebenenfalls der Führung von Nachweisen über die Arbeit des Fischers gemäß einer solchen Vereinbarung; und
- c) der Mittel für die Beilegung von Streitigkeiten im Zusammenhang mit einer solchen Vereinbarung.

Artikel 18

Die Arbeitsvereinbarung für Fischer, von der dem Fischer eine Kopie auszuhändigen ist, ist an Bord mitzuführen und hat dem Fischer und in Übereinstimmung mit der innerstaatlichen Gesetzgebung und Praxis anderen Beteiligten auf Verlangen zugänglich zu sein.

Artikel 19

Die Artikel 16 bis 18 und Anhang II gelten nicht für einen Fischereifahrzeugeigner, der auch allein das Fahrzeug betreibt.

Artikel 20

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.

HEIMSCHAFFUNG

Artikel 21

1. Die Mitglieder haben sicherzustellen, dass Fischer auf einem Fischereifahrzeug, das ihre Flagge führt und in einen ausländischen Hafen einläuft, Anspruch auf Heimschaffung haben, wenn die Arbeitsvereinbarung für Fischer ausgelaufen ist oder aus berechtigten Gründen von dem Fischer oder vom Fischereifahrzeugeigner beendet worden ist oder der Fischer nicht mehr in der Lage ist, die in der Arbeitsvereinbarung vorgesehenen Aufgaben auszuführen, oder von ihm nicht erwartet werden kann, dass er sie unter den besonderen Umständen ausführt. Dies gilt auch für Fischer dieses Fahrzeugs, die aus denselben Gründen vom Fahrzeug in den ausländischen Hafen überführt werden.

2. Die in Absatz 1 dieses Artikels genannten Heimschaffungskosten sind vom Fischereifahrzeugeigner zu tragen, es sei denn, der Fischer ist gemäß der innerstaatlichen Gesetzgebung oder sonstigen Maßnahmen einer schweren Verletzung seiner Pflichten aus der Arbeitsvereinbarung für schuldig befunden worden.

3. Die Mitglieder haben durch die Gesetzgebung oder andere Maßnahmen die genauen Umstände, unter denen ein Fischer, für den Absatz 1 gilt, Anspruch auf Heimschaffung hat,

die Höchstdauer der Dienstzeiten an Bord, nach denen ein Fischer Anspruch auf Heimschaffung hat, und die Orte, nach denen die Fischer heimgeschafft werden können, vorzuschreiben.

4. Unterlässt es ein Fischereifahrzeugeigner, für die Heimschaffung zu sorgen, wie in diesem Artikel vorgesehen, hat das Mitglied, dessen Flagge das Fahrzeug führt, die Heimschaffung des betreffenden Fischers zu veranlassen und das Recht, sich die Kosten von dem Fischereifahrzeugeigner erstatten zu lassen.

ANWERBUNG UND ARBEITSVERMITTLUNG

Artikel 22

1. Jedes Mitglied, das einen öffentlichen Anwerbungs- und Arbeitsvermittlungsdienst für Seeleute betreibt, hat sicherzustellen, dass der Dienst Teil eines öffentlichen Arbeitsvermittlungsdienstes für alle Arbeitnehmer und Arbeitgeber ist oder mit diesem koordiniert ist.

2. Jeder private Anwerbungs- und Arbeitsvermittlungsdienst für Fischer, der im Gebiet eines Mitglieds tätig ist, ist in Übereinstimmung mit einem vereinheitlichten Bewilligungs- oder Zulassungssystem oder einer anderen Form der Regelung zu betreiben, die nur nach Beratung eingerichtet, aufrechterhalten oder geändert werden dürfen.

3. Jedes Mitglied hat durch eine Gesetzgebung oder sonstige Maßnahmen:

- a) zu verbieten, dass die Anwerbungs- und Arbeitsvermittlungsdienste Mittel, Verfahren oder Listen verwenden, die dazu bestimmt sind, Fischer an der Anheuerung für Arbeit zu hindern oder sie davon abzuhalten;
- b) vorzuschreiben, dass von den Fischern weder unmittelbar noch mittelbar Gebühren oder sonstige Kosten für die Anwerbung und Arbeitsvermittlung von Fischern ganz oder teilweise zu tragen sind; und
- c) die Bedingungen festzulegen, unter denen eine Bewilligung, Zulassung oder ähnliche Erlaubnis eines privaten Anwerbungs- und Arbeitsvermittlungsdienstes bei einem Verstoß gegen die einschlägige Gesetzgebung vorübergehend aufgehoben oder ganz entzogen werden kann; und die Bedingungen festzulegen, unter denen private Anwerbungs- und Arbeitsvermittlungsdienste betrieben werden können.

BEZAHLUNG DER FISCHER

Artikel 23

Jedes Mitglied hat nach Beratung eine Gesetzgebung oder sonstige Maßnahmen anzunehmen, die vorsehen, dass Fischer, denen eine Heuer gezahlt wird, monatlich oder in regelmäßigen Zeitabständen zu bezahlen sind.

Artikel 24

Jedes Mitglied hat vorzuschreiben, dass allen Fischern, die an Bord von Fischereifahrzeugen arbeiten, die Möglichkeit zu geben ist, die erhaltenen Zahlungen, einschließlich der Vorschüsse, kostenlos ganz oder teilweise an ihre Familien zu überweisen.

TEIL V. UNTERKUNFT UND VERPFLEGUNG

Artikel 25

Jedes Mitglied hat eine Gesetzgebung oder sonstige Maßnahmen in Bezug auf Unterkunft, Nahrungsmittel und Trinkwasser an Bord für Fischereifahrzeuge anzunehmen, die seine Flagge führen.

Artikel 26

Jedes Mitglied hat eine Gesetzgebung oder sonstige Maßnahmen anzunehmen, die vorschreiben, dass die Unterkünfte an Bord von Fischereifahrzeugen, die seine Flagge führen, im Hinblick auf die Verwendung des Fahrzeugs und die Aufenthaltsdauer der Fischer an Bord von ausreichender Größe und Qualität und angemessen ausgestattet sein müssen. Diese Maßnahmen haben gegebenenfalls insbesondere die folgenden Fragen zu behandeln:

- a) die Genehmigung von Plänen für den Bau oder Umbau von Fischereifahrzeugen in Bezug auf die Unterkünfte;
- b) die Unterhaltung der Unterkünfte und der Schiffsküche unter Berücksichtigung angemessener Hygiene-, Sicherheits-, Gesundheits- und Bequemlichkeitsverhältnisse;
- c) Belüftung, Heizung, Kühlung und Beleuchtung;
- d) die Verminderung von übermäßigem Lärm und übermäßigen Vibrationen;
- e) Lage, Größe, Baumaterialien, Einrichtung und Ausstattung der Schlafräume, Messräume und sonstigen Unterkunftsräume;
- f) die sanitären Einrichtungen, einschließlich Toiletten und Waschgelegenheiten, und die Versorgung mit ausreichendem warmem und kaltem Wasser; und
- g) Verfahren für die Behandlung von Beschwerden über Unterkünfte, die nicht den Anforderungen dieses Übereinkommens genügen.

Artikel 27

Jedes Mitglied hat eine Gesetzgebung oder sonstige Maßnahmen anzunehmen, die vorschreiben, dass:

- a) die an Bord von Fischereifahrzeugen mitgeführten und ausgegebenen Nahrungsmittel von ausreichendem Nährwert und ausreichender Qualität und Quantität sein müssen;
- b) das Trinkwasser von ausreichender Qualität und Quantität sein muss; und
- c) Nahrungsmittel und Trinkwasser vom Fischereifahrzeugeigner zur Verfügung zu stellen sind, ohne dass dem Fischer Kosten entstehen. Die Kosten können jedoch als Betriebskosten zurückerstattet werden, wenn ein Gesamtarbeitsvertrag über ein Beteiligungssystem oder eine Arbeitsvereinbarung für Fischer dies vorsieht.

Artikel 28

1. 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. Anhang III kann in der in Artikel 45 vorgesehenen Weise abgeändert werden.

2. 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.

TEIL VI. MEDIZINISCHE BETREUUNG, GESUNDHEITSSCHUTZ UND SOZIALE SICHERHEIT

MEDIZINISCHE BETREUUNG

Artikel 29

Jedes Mitglied hat eine Gesetzgebung oder sonstige Maßnahmen anzunehmen, die vorschreiben:

- a) dass Fischereifahrzeuge eine medizinische Ausrüstung und einen medizinischen Bedarf mitführen müssen, die der Verwendung des Fahrzeugs angepasst sind, wobei die Zahl der Fischer an Bord, das Einsatzgebiet und die Dauer der Reise zu berücksichtigen sind;
- b) dass Fischereifahrzeuge mindestens eine Person mitführen müssen, die in Erster Hilfe und anderen Formen der medizinischen Betreuung qualifiziert oder ausgebildet ist und die die erforderlichen Kenntnisse zur Verwendung der medizinischen Ausrüstung und des medizinischen Bedarfs für das betreffende Fahrzeug besitzt, wobei die Zahl der Fischer an Bord, das Einsatzgebiet und die Dauer der Reise zu berücksichtigen sind;
- c) dass die mitgeführte medizinische Ausrüstung und der mitgeführte medizinische Bedarf von Anleitungen oder sonstigen Informationen in einer Sprache und einem Format begleitet sein müssen, die von der oder den in Unterabsatz b) genannten Personen verstanden werden;
- d) dass Fischereifahrzeuge für die Funk- oder Satellitenfunkverbindung mit Personen oder Diensten an Land ausgerüstet sein müssen, die ärztliche Beratung erteilen können, wobei das Einsatzgebiet und die Dauer der Reise zu berücksichtigen sind; und
- e) dass Fischer das Recht auf ärztliche Behandlung an Land und das Recht auf rechtzeitigen Transport an Land haben müssen, damit sie bei einer schweren Verletzung oder Erkrankung behandelt werden können.

Artikel 30

Für Fischereifahrzeuge, deren Länge 24 Meter und mehr beträgt, hat jedes Mitglied unter Berücksichtigung der Zahl der Fischer an Bord, des Einsatzgebietes und der Dauer der Reise eine Gesetzgebung oder sonstige Maßnahmen anzunehmen, wonach:

- a) die zuständige Stelle die mitzuführende medizinische Ausrüstung und den mitzuführenden medizinischen Bedarf vorzuschreiben hat;
- b) die mitgeführte medizinische Ausrüstung und der mitgeführte medizinische Bedarf ordnungsgemäß instand zu halten und in regelmäßigen Zeitabständen, die von der zuständigen Stelle festgelegt werden, durch verantwortliche Personen, die von der zuständigen Stelle bezeichnet oder genehmigt werden, zu überprüfen sind;

- c) die Fahrzeuge einen von der zuständigen Stelle angenommenen oder genehmigten ärztlichen Leitfaden oder den *Internationalen ärztlichen Leitfaden* (der IAO/IMO/WHO) für Schiffe mitzuführen haben;
- d) die Fahrzeuge durch vorsorgliche Maßnahmen Zugang zu einer funk- oder satellitenfunkärztlichen Beratung, einschließlich fachärztlicher Beratung, für Fahrzeuge auf See haben müssen, die jederzeit zur Verfügung stehen muss;
- e) die Fahrzeuge ein Verzeichnis der Funk- oder Satellitenfunkstationen mitzuführen haben, über die eine ärztliche Beratung erhältlich ist; und
- f) soweit dies mit der innerstaatlichen Gesetzgebung und Praxis des Mitglieds vereinbar ist, die medizinische Betreuung des Fischers während seines Aufenthalts an Bord oder während des Landgangs in einem ausländischen Hafen für ihn kostenfrei sein muss.

ARBEITSSCHUTZ UND UNFALLVERHÜTUNG

Artikel 31

Jedes Mitglied hat eine Gesetzgebung oder sonstige Maßnahmen anzunehmen betreffend:

- a) die Verhütung von Arbeitsunfällen, Berufskrankheiten und arbeitsbezogenen Risiken an Bord von Fahrzeugen, einschließlich der Risikobeurteilung und des Risikomanagements, der Ausbildung und der Unterweisung der Fischer an Bord;
- b) die Ausbildung von Fischern in der Handhabung der Art von Fanggerät, die sie verwenden werden, und in der Kenntnis der Fischereitätigkeiten, mit denen sie befasst sein werden;
- c) die Pflichten der Fischereifahrzeugeigner, der Fischer und sonstiger Beteiligter, wobei die Sicherheit und Gesundheit von Fischern unter 18 Jahren gebührend zu berücksichtigen sind;
- d) die Meldung und Untersuchung von Unfällen an Bord von Fischereifahrzeugen, die seine Flagge führen; und
- e) die Einrichtung gemeinsamer Arbeitsschutzausschüsse oder, nach Beratung, anderer geeigneter Gremien.

Artikel 32

1. Die Anforderungen dieses Artikels haben für Fischereifahrzeuge zu gelten, deren Länge 24 Meter und mehr beträgt oder die normalerweise länger als drei Tage auf See bleiben, sowie, nach Beratung, für andere Fahrzeuge, wobei die Zahl der Fischer an Bord, das Einsatzgebiet und die Dauer der Reise zu berücksichtigen sind.

2. Die zuständige Stelle hat:

- a) nach Beratung vorzuschreiben, dass der Fischereifahrzeugeigner in Übereinstimmung mit der innerstaatlichen Gesetzgebung, den innerstaatlichen Gesamtarbeitsverträgen und der innerstaatlichen Praxis Verfahren an Bord für die Verhütung von Arbeitsunfällen und Berufskrankheiten festzulegen hat, wobei die spezifischen Gefahren und Risiken auf dem betreffenden Fischereifahrzeug zu berücksichtigen sind;

- b) vorzuschreiben, dass Fischereifahrzeugeigner, Schiffsführer, Fischer und andere in Frage kommende Personen ausreichende und geeignete Anleitung, Ausbildungsmaterial oder sonstige zweckdienliche Informationen darüber erhalten, wie Gefahren für Sicherheit und Gesundheit an Bord von Fischereifahrzeugen zu bewerten und zu bewältigen sind.

3. Die Fischereifahrzeugeigner haben:

- a) sicherzustellen, dass jeder Fischer an Bord geeignete persönliche Schutzkleidung und Schutzausrüstung erhält;
- b) sicherzustellen, dass jeder Fischer an Bord eine grundlegende, von der zuständigen Stelle genehmigte Sicherheitsausbildung erhalten hat; die zuständige Stelle kann schriftliche Ausnahmen von dieser Anforderung für Fischer gewähren, die gleichwertige Kenntnisse und Erfahrungen nachgewiesen haben;
- c) sicherzustellen, dass die Fischer mit der Ausrüstung und seiner Bedienung ausreichend und angemessen vertraut gemacht werden, einschließlich der jeweiligen Sicherheitsmaßnahmen, bevor sie die Ausrüstung verwenden oder an den betreffenden Tätigkeiten teilnehmen.

Artikel 33

Es ist eine Risikobeurteilung in Bezug auf die Fischerei durchzuführen, gegebenenfalls mit Teilnahme der Fischer oder ihrer Vertreter.

SOZIALE SICHERHEIT

Artikel 34

Jedes Mitglied hat sicherzustellen, dass Fischer, die sich gewöhnlich in seinem Gebiet aufhalten, und ihre Unterhaltsberechtigten, soweit dies in der innerstaatlichen Gesetzgebung vorgesehen ist, Anspruch auf Schutz durch die Soziale Sicherheit unter Bedingungen haben, die nicht ungünstiger sind als die, die für andere Arbeitnehmer, einschließlich anhängig Beschäftigte und selbstständig Erwerbstätige, gelten, die sich gewöhnlich in seinem Gebiet aufhalten.

Artikel 35

Jedes Mitglied hat sich zu verpflichten, entsprechend den innerstaatlichen Umständen Schritte zu unternehmen, um schrittweise einen umfassenden Schutz durch die Soziale Sicherheit für alle Fischer zu erreichen, die sich gewöhnlich in seinem Gebiet aufhalten.

Artikel 36

Die Mitglieder haben durch zwei- oder mehrseitige Verträge oder andere Übereinkünfte im Einklang mit der innerstaatlichen Gesetzgebung und Praxis zusammenzuarbeiten, um:

- a) schrittweise einen umfassenden Schutz der Sozialen Sicherheit für Fischer zu erreichen, unter Berücksichtigung des Grundsatzes der Gleichbehandlung unabhängig von der Staatsangehörigkeit; und

- b) die Wahrung der Ansprüche und Anwartschaften in der sozialen Sicherheit durch alle Fischer sicherzustellen, ungeachtet ihres Wohnorts.

Artikel 37

Unbeschadet der Zuweisung von Verantwortlichkeiten in den Artikeln 34, 35 und 36 können die Mitglieder durch zwei- und mehrseitige Verträge und durch Bestimmungen, die im Rahmen von Organisationen der regionalen wirtschaftlichen Integration angenommen worden sind, andere Regelungen zur Gesetzgebung der sozialen Sicherheit festlegen, der Fischer unterworfen sind.

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

Artikel 38

1. Jedes Mitglied hat Maßnahmen zu treffen, um Fischern im Einklang mit der innerstaatlichen Gesetzgebung oder Praxis einen Schutz bei Krankheit, Unfall oder Tod im Zusammenhang mit der Arbeit zu gewährleisten.

2. Im Fall eines durch einen Arbeitsunfall oder eine Berufskrankheit verursachten Schadens muss der Fischer:

- a) Zugang zu einer angemessenen medizinischen Betreuung haben; und
- b) die entsprechende Entschädigung gemäß der innerstaatlichen Gesetzgebung erhalten.

3. Unter Berücksichtigung der Besonderheiten des Fischereisektors kann der in Absatz 1 erwähnte Schutz sichergestellt werden durch:

- a) ein System für die Verpflichtungen der Fischereifahrzeugeigner; oder
- b) ein Pflichtversicherungssystem, ein Unfallentschädigungssystem oder sonstige Systeme.

Artikel 39

1. Wenn es keine innerstaatlichen Bestimmungen für Fischer gibt, hat jedes Mitglied Gesetzgebung oder andere Maßnahmen anzunehmen um sicherzustellen, dass Fischereifahrzeugeigner auf einem Schiff, das seine Flagge führt, für den Gesundheitsschutz und die medizinische Betreuung der Fischer verantwortlich sind, wenn sie auf See oder in einem ausländischen Hafen beschäftigt oder angeheuert sind. Diese Gesetzgebung oder andere Maßnahmen haben sicherzustellen, dass Fischereifahrzeugeigner bei einer ärztlichen Behandlung im Ausland bis zur Heimschaffung des Fischers für die Begleichung der Kosten der medizinischen Betreuung aufkommen, einschließlich der dazugehörigen materiellen Hilfe und Unterstützung.

2. Die innerstaatliche Gesetzgebung kann den Ausschluss der Haftbarkeit des Fischereifahrzeugeigners gestatten, wenn der Unfall nicht während der Dienstzeit auf dem Schiff vorgefallen ist, die Erkrankung oder Beschwerden beim Anheuern verschwiegen wurden oder der Unfall oder die Erkrankung auf eine vorsätzliche Handlung, ein Pflichtversäumnis oder Fehlverhalten zurückzuführen ist.

TEIL VII. EINHALTUNG UND DURCHSETZUNG

Artikel 40

Jedes Mitglied hat seine Hoheitsgewalt und Kontrolle über die Fahrzeuge, die seine Flagge führen, wirksam auszuüben, indem es ein System für die Sicherstellung der Einhaltung der Normen dieses Übereinkommens einrichtet, gegebenenfalls einschließlich Überprüfungen, Meldungen, Überwachung, Beschwerdeverfahren, angemessener Strafen und Abhilfemaßnahmen in Übereinstimmung mit der innerstaatlichen Gesetzgebung.

Artikel 41

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 Flaggenstaates 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 die Lebens- und Arbeitsbedingungen überprüft worden ist. Ein solches Dokument hat für einen Zeitraum von fünf Jahren oder, wenn es am gleichen Tag wie das Internationale Fischereifahrzeug-Sicherheitszeugnis ausgestellt worden ist, für den Gültigkeitszeitraum dieses Zeugnisses gültig zu sein.

Artikel 42

1. Die zuständige Stelle hat eine ausreichende Anzahl qualifizierter Inspektoren zu bestimmen, um ihren Verantwortlichkeiten gemäß Artikel 41 nachzukommen.

2. Bei der Einrichtung eines wirksamen Systems für die Überprüfung der Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord von Fischereifahrzeugen kann ein Mitglied gegebenenfalls öffentliche Einrichtungen oder andere Organisationen, die es als befähigt und unabhängig anerkennt, zur Durchführung von Überprüfungen und zur Ausstellung von Dokumenten ermächtigen. In allen Fällen muss das Mitglied für die Überprüfung und die Ausstellung der damit zusammenhängenden Dokumente betreffend die Lebens- und Arbeitsbedingungen der Fischer auf Fischereifahrzeugen, die seine Flagge führen, in vollem Umfang verantwortlich bleiben.

Artikel 43

1. Ein Mitglied, das eine Beschwerde oder Beweismaterial erhält, dass ein Fischereifahrzeug, das seine Flagge führt, nicht den Anforderungen dieses Übereinkommens genügt, hat die erforderlichen Schritte zu unternehmen, um die Angelegenheit zu untersuchen und sicherzustellen, dass Maßnahmen zur Abstellung der festgestellten Mängel getroffen werden.

2. Wenn ein Mitglied, dessen Hafen ein Fischereifahrzeug auf seinem planmäßigen Kurs oder aus betriebstechnischen Gründen anläuft, eine Beschwerde oder Beweismaterial erhält, dass dieses Fahrzeug nicht den Anforderungen des Übereinkommens genügt, kann es einen Bericht mit einer Abschrift an den Generaldirektor des Internationalen Arbeitsamts ausarbeiten und ihn der Regierung des Flaggenstaates des Fahrzeugs übermitteln und die

notwendigen Maßnahmen zur Beseitigung aller Bedingungen an Bord treffen, die eindeutig eine Gefahr für Sicherheit oder Gesundheit darstellen.

3. Werden die in Absatz 2 erwähnten Maßnahmen getroffen, so hat das Mitglied unverzüglich den nächsterreichbaren Vertreter des Flaggenstaats hiervon zu benachrichtigen und ihn zu ersuchen, wenn möglich persönlich anwesend zu sein. Das Mitglied darf das Fahrzeug nicht über Gebühr festhalten oder seine Weiterfahrt verzögern.

4. Für die Zwecke dieses Artikels kann die Beschwerde von einem Fischer, einer Berufsvereinigung, einem Verband, einer Gewerkschaft oder allgemein jeder Person eingereicht werden, die ein Interesse an der Sicherheit des Fahrzeugs hat, insbesondere im Zusammenhang mit etwaigen Gefahren für die Sicherheit oder Gesundheit der Fischer an Bord.

5. Dieser Artikel gilt nicht für Beschwerden, die ein Mitglied als eindeutig unberechtigt erachtet.

Artikel 44

Jedes Mitglied hat das Übereinkommen so anzuwenden, dass sichergestellt wird, dass die Fischereifahrzeuge, die die Flagge von Staaten führen, die das Übereinkommen nicht ratifiziert haben, nicht günstiger behandelt werden als Fischereifahrzeuge, die die Flagge von Mitgliedern führen, die es ratifiziert haben.

TEIL VIII. ÄNDERUNG DER ANHÄNGE I, II UND III

Artikel 45

1. Vorbehaltlich der einschlägigen Bestimmungen dieses Übereinkommens kann die Internationale Arbeitskonferenz die Anhänge I, II und III ändern. Der Verwaltungsrat des Internationalen Arbeitsamtes kann einen Gegenstand bezüglich Vorschlägen für solche Änderungen, die von einem dreigliedrigen Sachverständigenausschuss ausgearbeitet worden sind, in die Tagesordnung der Konferenz aufnehmen. Der Beschluss über die Annahme der Vorschläge erfordert eine Mehrheit von zwei Dritteln der von den auf der Konferenz anwesenden Delegierten abgegebenen Stimmen, darunter mindestens die Hälfte der Mitglieder, die dieses Übereinkommen ratifiziert haben.

2. Eine im Einklang mit Absatz 1 dieses Artikels angenommene Änderung tritt für jedes Mitglied, das dieses Übereinkommen ratifiziert hat, sechs Monate nach ihrer Annahme in Kraft, es sei denn, das Mitglied hat dem Generaldirektor schriftlich mitgeteilt, dass sie für das betreffende Mitglied nicht in Kraft tritt bzw. erst zu einem späteren Zeitpunkt nach einer neuen schriftlichen Mitteilung in Kraft treten wird.

TEIL IX. SCHLUSSBESTIMMUNGEN

Artikel 46

Durch dieses Übereinkommen werden das Übereinkommen über das Mindestalter (Fischer), 1959, das Übereinkommen über die ärztliche Untersuchung (Fischer), 1959, das Übereinkommen über den Heuervertrag der Fischer, 1959, und das Übereinkommen über die Quartierräume auf Fischereifahrzeugen, 1966, neu gefasst.

Anmerkung: Der Konferenzausschuss wird gemäß seinem Mandat nach Artikel 6 (3) der Geschäftsordnung der Internationalen Arbeitskonferenz weitere Standard-Schlussbestimmungen aufnehmen unter Berücksichtigung einschlägiger Beschlüsse des Konferenzausschusses.

ANHANG I

ÄQUIVALENZ DER MASSEINHEITEN

Für die Zwecke dieses Übereinkommens ist, falls die zuständige Stelle nach Beratung beschließt, Länge über alles (Lüa) statt Länge (L) als Vermessungsgrundlage zu verwenden:

- a) eine Länge über alles (Lüa) von 16,5 Metern als entsprechend einer Länge (L) von 15 Metern anzusehen;
- b) eine Länge über alles (Lüa) von 26,5 Metern als entsprechend einer Länge (L) von 24 Metern anzusehen;
- c) eine Länge über alles (Lüa) von 50 Metern als entsprechend einer Länge (L) von 45 Metern anzusehen.

ANHANG II

ARBEITSVEREINBARUNG FÜR FISCHER

Die Arbeitsvereinbarung für Fischer hat die folgenden Angaben zu enthalten, soweit sich die Aufnahme einer oder mehrerer dieser Angaben nicht deshalb erübrigt, weil der Gegenstand bereits in anderer Weise durch die innerstaatliche Gesetzgebung oder gegebenenfalls durch einen Gesamtarbeitsvertrag geregelt ist:

- a) den Nachnamen und die übrigen Namen, das Geburtsdatum oder Alter und den Geburtsort des Fischers;
- b) den Tag und Ort des Abschlusses der Vereinbarung;
- c) den Namen des Fischereifahrzeugs oder der Fischereifahrzeuge und die Registriernummer des Fahrzeugs oder der Fahrzeuge, für die sich der Fischer zur Arbeit verpflichtet;
- d) den Namen des Arbeitgebers oder Fischereifahrzeugeigners oder der sonstigen Vertragspartei der Vereinbarung mit dem Fischer;
- e) die Reise oder Reisen, die unternommen werden sollen, falls sie im Zeitpunkt der Anheuerung angegeben werden können;
- f) den Dienst, für den der Fischer angeheuert oder verwendet werden soll;
- g) wenn möglich, den Ort und Tag, an denen sich der Fischer zum Dienstantritt an Bord einzufinden hat;
- h) die dem Fischer zustehende Beköstigung, es sei denn, dass die innerstaatliche Gesetzgebung eine andere Regelung vorsieht;
- i) den Betrag der Heuer oder die Höhe des Anteils und dessen Berechnungsart, wenn das Entgelt in einer Beteiligung besteht, oder den Betrag der Heuer und die Höhe des Anteils sowie dessen Berechnungsart, wenn beide Formen des Entgelts miteinander verbunden werden, und die gegebenenfalls vereinbarte Mindestheuer;
- j) die Beendigung der Vereinbarung und die dafür maßgeblichen Bedingungen, nämlich:
 - i) wenn die Vereinbarung auf bestimmte Zeit abgeschlossen ist, den Tag des Ablaufs der Vereinbarung;
 - ii) wenn die Vereinbarung für eine Reise abgeschlossen ist, den Bestimmungshafen und die Frist nach der Ankunft, nach deren Ablauf der Fischer zu entlassen ist;
 - iii) wenn die Vereinbarung auf unbestimmte Zeit abgeschlossen ist, die Voraussetzungen, die jede Partei zur Kündigung berechtigen, sowie die Kündigungsfrist, wobei die Frist bei Kündigung durch den Arbeitgeber oder Fischereifahrzeugeigner oder die sonstige Vertragspartei der Vereinbarung mit dem Fischer nicht kürzer sein darf;
- k) den Schutz des Fischers bei Krankheit, Unfall oder Tod im Zusammenhang mit dem Dienst;
- l) den Anspruch auf bezahlten Jahresurlaub oder gegebenenfalls die Formel für seine Berechnung;

- m) die Leistungen des Gesundheitsschutzes und der Sozialen Sicherheit, die dem Fischer gegebenenfalls vom Arbeitgeber, Fischereifahrzeugeigner oder einer anderen Vertragspartei oder anderen Vertragsparteien der Arbeitsvereinbarung für Fischer zu gewähren sind;
- n) den Anspruch des Fischers auf Heimschaffung;
- o) gegebenenfalls einen Verweis auf den Gesamtarbeitsvertrag;
- p) die Mindestruhezeiten, in Übereinstimmung mit der innerstaatlichen Gesetzgebung oder sonstigen Maßnahmen;
- q) alle weiteren Angaben, die die innerstaatliche Gesetzgebung gegebenenfalls vorschreibt.

ANHANG III

UNTERKÜNFTE AUF FISCHEREIFAHRZEUGEN

Allgemeine Bestimmungen

1. Die folgenden Bestimmungen gelten für alle neuen gedeckten Fischereifahrzeuge, vorbehaltlich etwaiger Ausnahmen, die in Übereinstimmung mit Artikel 3 dieses Übereinkommens vorgesehen sind. Die zuständige Stelle hat die Anforderungen dieses Anhangs auch auf vorhandene Fahrzeuge anzuwenden, wenn und inwieweit die zuständige Stelle entscheidet, dass dies angemessen und durchführbar ist.

2. Die zuständige Stelle kann nach Beratung Abweichungen von den Bestimmungen dieses Anhangs für Fischereifahrzeuge zulassen, die normalerweise weniger als 24 Stunden auf See bleiben, falls die Fischer nicht an Bord des Fahrzeugs im Hafen wohnen. Im Fall solcher Fahrzeuge hat die zuständige Stelle sicherzustellen, dass den betreffenden Fischern ausreichende Ruhe-, Verpflegungs- und sanitäre Einrichtungen zur Verfügung stehen.

3. Alle von einem Mitglied gegebenenfalls nach Absatz 2 dieses Anhangs vorgenommenen Abweichungen sind dem Internationalen Arbeitsamt nach Artikel 22 der Verfassung der Internationalen Arbeitsorganisation mitzuteilen.

4. 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.

5. Fischern, die an Bord von Zubringerfahrzeugen arbeiten, die nicht über geeignete Unterkunftsräume und sanitäre Einrichtungen verfügen, sind solche Unterkunftsräume und Einrichtungen an Bord des Mutterfahrzeugs zur Verfügung zu stellen.

6. Die Mitglieder können die Anforderungen dieses Anhangs über Lärm und Vibrationen, Lüftung, Heizung und Klimatisierung und Beleuchtung auf geschlossene Arbeitsräume und für Lagerungszwecke genutzte Räume ausdehnen, wenn, nach Beratungen, eine solche Anwendung als sinnvoll angesehen wird und sich nicht nachteilig auf die Funktionsweise des Verfahrens oder die Arbeitsbedingungen oder die Qualität des Fangs auswirkt.

7. Die Verwendung der in Artikel 5 dieses Übereinkommens genannten Bruttoreaumzahl beschränkt sich auf die folgenden Absätze dieses Anhangs: 12, 34, 35, 37, 39, 42, 56 und 61. Für diese Zwecke ist, falls es die zuständige Stelle nach Beratung beschließt, die Bruttoreaumzahl (BRZ) als Vermessungsgrundlage zu verwenden:

- a) einer Bruttoreaumzahl von 55 als entsprechend einer Länge (L) von 15 Metern oder einer Länge über alles (Lüa) von 16,5 Metern anzusehen,
- b) einer Bruttoreaumzahl von 175 als entsprechend einer Länge (L) von 24 Metern oder einer Länge über alles (Lüa) von 26,5 Metern anzusehen,
- c) einer Bruttoreaumzahl von 700 als entsprechend einer Länge (L) von 45 Metern oder einer Länge über alles (Lüa) von 50 Metern anzusehen.

Planung und Überwachung

8. Jedes Mal, wenn ein Fahrzeug neu gebaut wird oder die Unterkunftsräume der Besatzung eines Fahrzeugs umgebaut worden sind, hat sich die zuständige Stelle zu vergewissern, dass ein solches Fahrzeug die Anforderungen dieses Anhangs erfüllt. Die zuständige Stelle hat, soweit es möglich ist, die Einhaltung der Bestimmungen dieses Anhangs für ein Fahrzeug zu verlangen, das von der Flagge, die es führt, zur Flagge des Mitglieds überwechselt, oder wenn die Unterkunftsräume eines Fahrzeugs wesentlich geändert worden sind.

9. In den in Absatz 8 dieses Anhangs genannten Fällen ist für Fahrzeuge mit einer Länge von 24 Metern und mehr vorzuschreiben, dass der zuständigen Stelle oder einer von ihr ermächtigten Stelle detaillierte Pläne und Angaben in Bezug auf die Unterkunftsräume zur Genehmigung vorzulegen sind.

10. Im Fall von Fahrzeugen mit einer Länge von 24 Metern und mehr hat die zuständige Stelle jedes Mal, wenn das Fahrzeug von der Flagge, die es führt, zur Flagge des Mitglieds überwechselt oder die Unterkunftsräume der Besatzung des Fischereifahrzeugs umgebaut oder wesentlich geändert worden sind, die Unterkunftsräume im Hinblick auf die Einhaltung der Anforderungen dieses Übereinkommens zu überprüfen. Die zuständige Stelle kann nach eigenem Ermessen weitere Überprüfungen der Unterkunftsräume der Besatzung durchführen.

Entwurf und Bau

Freie Höhe

11. In allen Unterkunftsräumen ist eine ausreichende freie Höhe vorzusehen. Für Räume, in denen Fischer voraussichtlich längere Zeit stehen müssen, ist die mindestens vorzusehende freie Höhe von der zuständigen Stelle vorzuschreiben.

12. Für Fahrzeuge mit einer Länge von 24 Metern und mehr hat die zulässige freie Höhe in allen Unterkunftsräumen, 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 Unterkunftsräume zulassen, wenn dies nach ihrer Überzeugung angemessen ist und das Wohlbefinden der Fischer dadurch nicht beeinträchtigt wird.

Öffnungen in und zwischen Unterkunftsräumen

13. Direkte Öffnungen aus den Fischräumen und den Maschinenräumen in die Schlafräume sind unzulässig, außer für Notausgangszwecke. Soweit es angemessen und praktisch durchführbar ist, sind direkte Öffnungen aus Küchen, Vorratsräumen, Trockenräumen oder Gemeinschaftswaschräumen und Gemeinschaftstoiletten zu vermeiden, es sei denn, dass ausdrücklich etwas anderes bestimmt ist.

14. Auf Schiffen mit einer Länge von 24 Metern und mehr sind direkte Öffnungen aus Fischräumen und Maschinenräumen oder aus Küchen, Vorratsräumen, Trockenräumen oder Gemeinschaftswaschräumen und Gemeinschaftstoiletten in die Schlafräume unzulässig, außer für Notausgangszwecke; die Wände zwischen solchen Räumen und den Schlafräumen und die Außenwände der Schlafräume müssen aus Stahl oder einem anderen genehmigten Werkstoff hergestellt und wasser- und gasdicht sein. Diese Bestimmung schließt nicht die Möglichkeit aus, dass sanitäre Bereiche von zwei Kabinen gemeinsam genutzt werden.

Isolierung

15. Die Unterkunftsräume müssen wirksam isoliert sein; die für die Herstellung der Innenwände, Verschalungen, Fußböden und Verbindungen verwendeten Werkstoffe müssen zweckmäßig und der Wohnlichkeit förderlich sein. In allen Unterkunftsräumen müssen ausreichende Wasserabflüsse vorhanden sein.

Sonstiges

16. Es sind alle durchführbaren Maßnahmen zu treffen, um Fischereifahrzeuge gegen Fliegen und anderen Insekten abzusichern, insbesondere wenn Fahrzeuge in Moskitogebieten eingesetzt werden.

17. Erforderlichenfalls sind alle Unterkunftsräume der Besatzung mit Notausgängen zu versehen.

Lärm und Vibrationen

18. Die zuständige Stelle hat Maßnahmen zu treffen, um übermäßigen Lärm und übermäßige Vibrationen in den Unterkunftsräumen und, soweit möglich, im Einklang mit einschlägigen internationalen Normen zu begrenzen.

19. Für Fahrzeuge mit einer Länge von 24 Metern und mehr hat die zuständige Stelle Normen für Lärm und Vibrationen in den Unterkunftsräumen anzunehmen, die den Fischern einen ausreichenden Schutz vor den Auswirkungen solchen Lärms und solcher Vibrationen gewährleisten, einschließlich der Auswirkungen von durch Lärm und Vibrationen hervorgerufener Ermüdung.

Lüftung

20. Die Unterkunftsräume sind unter Berücksichtigung der klimatischen Verhältnisse mit Lüftung zu versehen. Die Lüftungsanlage hat für befriedigende Luftverhältnisse zu sorgen, wann immer die Fischer sich an Bord befinden.

21. Wann immer möglich, sollte die Lüftung so beschaffen sein, dass Nichtraucher vor Tabakrauch geschützt werden.

22. Fahrzeuge mit einer Länge von 24 Metern und mehr müssen mit einer Lüftungsanlage für die Unterkunftsräume ausgerüstet sein, die so einstellbar sein muss, dass die Luftbeschaffenheit bei jedem Wetter und Klima befriedigend bleibt und eine ausreichende Lufterneuerung gewährleistet ist. Die Lüftungsanlagen müssen ständig in Betrieb sein, wenn sich die Fischer an Bord befinden.

Heizung und Klimatisierung

23. Die Unterkunftsräume sind unter Berücksichtigung der klimatischen Verhältnisse angemessen zu heizen.

24. Für Fahrzeuge mit einer Länge von 24 Metern und mehr ist durch eine geeignete Heizanlage für ausreichende Wärme zu sorgen, außer auf Fischereifahrzeugen, die ausschließlich in tropischen Klimazonen eingesetzt werden. Die Heizanlage hat unter allen Bedingungen entsprechend den Erfordernissen für Wärme zu sorgen und hat in Betrieb zu sein, wenn die Seeleute an Bord wohnen oder arbeiten und die Bedingungen es erfordern.

25. Für Fahrzeuge mit einer Länge von 24 Metern und mehr, mit Ausnahme derjenigen, die regelmäßig in Gebieten verwendet werden, in denen das gemäßigte Klima es nicht erfordert, ist eine Klimatisierung der Unterkunftsräume, der Brücke, des Funkraums und gegebenenfalls des zentralen Maschinensteuerraums vorzusehen.

Beleuchtung

26. Alle Unterkunftsräume sind mit angemessener Beleuchtung auszustatten.

27. Wann immer möglich, ist in den Unterkunftsräumen neben der künstlichen Beleuchtung natürliche Beleuchtung vorzusehen. Falls die Schlafräume über natürliche Beleuchtung verfügen, ist ein Mittel zur Verdunkelung vorzusehen.

28. Neben der normalen Schlafraumbeleuchtung ist für jede Kojе eine zum Lesen ausreichende Beleuchtung vorzusehen.

29. In Schlafräumen ist eine Notbeleuchtung vorzusehen.

30. Wenn auf einem Fahrzeug in den Messräumen, Durchgängen und sonstigen Räumen, die als Notausgang verwendet werden oder verwendet werden können, keine Notbeleuchtung vorhanden ist, ist in solchen Räumen eine ständige Nachtbeleuchtung vorzusehen.

31. Bei Fahrzeugen mit einer Länge von 24 Metern und mehr hat die Beleuchtung der Unterkunftsräume einer von der zuständigen Stelle festgesetzten Norm zu entsprechen. An jeder frei zugänglichen Stelle des Unterkunftsraums ist als Mindestnorm für eine solche Beleuchtung festzusetzen, dass eine Person mit normaler Sehschärfe in der Lage sein muss, an einem klaren Tag eine normal gedruckte Zeitung zu lesen.

Schlafräume

Allgemeines

32. Falls die Konstruktion, die Abmessungen oder der Zweck des Fahrzeugs es gestatten, sind die Schlafräume so anzuordnen, dass die Bewegungs- und Beschleunigungsauswirkungen auf ein Mindestmaß herabgesetzt werden, sie dürfen aber keinesfalls vor dem Kollisionsschott angeordnet werden.

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 m² 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 m² sein.

Anzahl 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 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.

38. Soweit nicht ausdrücklich etwas anderes vorgesehen ist, sind für Offiziere ein getrennter Schlafraum oder getrennte Schlafräume vorzusehen, wann immer dies möglich ist.

39. Auf Fahrzeugen mit einer Länge von 24 Metern 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.

Sonstiges

40. In jedem Schlafraum ist die Höchstzahl der Personen, die darin untergebracht werden dürfen, an leicht sichtbarer Stelle leserlich und unlöschbar anzugeben.

41. Für die Mitglieder der Besatzung sind Einzelkojen entsprechender Größe vorzusehen. Die Matratzen müssen aus einem geeigneten Material bestehen.

42. Auf Fahrzeugen mit einer Länge von 24 Metern und mehr müssen die Mindestinnenmaße einer Koje mindestens 198 mal 80 Zentimeter betragen.

43. Die Schlafräume müssen so angelegt und ausgestattet werden, dass sie den Bewohnern angemessene Bequemlichkeit bieten und leicht in Ordnung gehalten werden können. Die Ausstattung hat Kojen, für die Unterbringen von Kleidung und sonstiger persönlicher Habe ausreichende Einzelspinde und eine geeignete Schreibfläche zu umfassen.

44. Auf Fahrzeugen mit einer Länge von 24 Metern und mehr ist ein Schreibtisch mit einem Stuhl vorzusehen.

45. Soweit es möglich ist, müssen die Schlafräume so angeordnet oder ausgestattet sein, dass die Privatsphäre von Männern und Frauen angemessen geschützt wird.

Messräume

46. Die Messräume sind in möglicher Nähe der Küche anzuordnen, sie dürfen aber keinesfalls vor dem Kollisionsschott angeordnet werden.

47. Die Fahrzeuge sind mit ihrer Verwendung entsprechenden Messräumen auszustatten. Soweit nicht ausdrücklich etwas anderes vorgesehen ist, müssen die Messräume von den Schlafräumen getrennt sein, soweit es möglich ist.

48. Auf Fahrzeugen mit einer Länge von 24 Metern und mehr müssen die Messräume von den Schlafräumen getrennt sein.

49. Die Größe und Einrichtung jedes Messraums müssen für die Anzahl der Personen ausreichen, die ihn wahrscheinlich gleichzeitig benutzen.

50. Auf Fahrzeugen mit einer Länge von 24 Metern und mehr müssen ein Kühlschrank mit ausreichendem Fassungsvermögen und Einrichtungen für die Zubereitung heißer und kalter Getränke zur Verfügung stehen und den Fischern jederzeit zugänglich sein.

Sanitäre Einrichtungen

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.

52. Die sanitären Einrichtungen müssen so beschaffen sein, dass eine Kontaminierung anderer Räume soweit wie möglich ausgeschlossen ist. Die von weiblichen Fischern benutzten sanitären Einrichtungen müssen einen angemessenen Schutz der Privatsphäre zulassen.

53. Kaltes und warmes Frischwasser sollte allen Fischern und anderen Personen an Bord in ausreichenden Mengen zur Verfügung stehen, um eine angemessene Hygiene zu gewährleisten. Die zuständige Stelle kann nach Beratung die Mindestwassermenge festlegen, die bereitzustellen ist.

54. Soweit sanitäre Einrichtungen bereitgestellt werden, sind sie mit Ablufteinrichtungen ins Freie zu versehen, die von anderen Teilen der Unterkunftsräume unabhängig sind.

55. Alle Oberflächen in den sanitären Einrichtungen müssen so beschaffen sein, dass sie leicht und wirksam gereinigt werden können. Die Fußböden müssen mit einem rutschfesten Belag versehen sein.

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.

Waschvorrichtungen

57. Es sind Vorrichtungen zum Waschen und Trocknen von Kleidung entsprechend den Erfordernissen unter Berücksichtigung der Verwendung des Fahrzeugs vorzusehen, soweit nicht ausdrücklich etwas anderes vorgesehen ist.

58. Auf Fahrzeugen mit einer Länge von 24 Metern und mehr sind Vorrichtungen zum Waschen, Trocknen und Bügeln von Kleidung vorzusehen.

59. Auf Fahrzeugen mit einer Länge von 45 Metern und mehr ist für das Waschen, Trocknen und Bügeln von Kleidung ein von den Schlafräumen, Messräumen und Toiletten getrennter Raum mit angemessener Lüftung und Heizung und mit Leinen oder anderen Mitteln zum Trocknen von Kleidung vorzusehen.

Einrichtungen für kranke und verletzte Fischer

60. Wann immer erforderlich, ist eine gesonderte Kabine für erkrankte oder verletzte Fischer zur Verfügung zu stellen.

61. Auf Fahrzeugen mit einer Länge von 45 Metern und mehr ist ein getrennter Krankenraum vorzusehen. Der Raum muss angemessen ausgestattet sein und in einem einwandfreien hygienischen Zustand gehalten werden.

Sonstige Einrichtungen

62. Für das Aufhängen von Schlechtwetterausrüstung und sonstiger persönlicher Schutzausrüstung ist ein Raum außerhalb der Schlafräume, aber in bequemer Nähe vorzusehen.

Bettzeug, Messeausstattung und andere Gegenstände

63. Allen Fischern an Bord sind geeignete Essutensilien sowie Bettzeug und sonstige Wäsche zur Verfügung zu stellen. Die Kosten der Wäsche können als Betriebskosten rückerstattet werden, wenn der Gesamtarbeitsvertrag oder die Arbeitsvereinbarung für Fischer dies vorsieht.

Erholungseinrichtungen

64. Auf Fahrzeugen mit einer Länge von 24 Metern und mehr sind für alle Fischer an Bord geeignete Einrichtungen, Annehmlichkeiten und Dienste zur Erholung bereitzustellen. Gegebenenfalls können Messräume für der Erholung dienende Tätigkeiten genutzt werden.

Kommunikationseinrichtungen

65. Allen Fischern an Bord ist, soweit es möglich ist, angemessener Zugang zu Kommunikationseinrichtungen zu gewähren, und zwar zu angemessenen Kosten, die nicht höher sind als sämtliche dem Fischereifahrzeugeigner entstehenden Kosten.

Schiffsküche und Einrichtungen für das Aufbewahren von Nahrungsmitteln

66. An Bord sind Kocheinrichtungen vorzusehen. Soweit nicht ausdrücklich etwas anderes vorgesehen ist, sind diese Einrichtungen nach Möglichkeit in einer gesonderten Schiffsküche unterzubringen.

67. Die Schiffsküche bzw. der Kochbereich, falls keine gesonderte Schiffsküche vorhanden ist, muss von zweckentsprechender Größe, gut beleuchtet und belüftet und ordnungsgemäß ausgestattet sein und unterhalten werden.

68. Auf Fahrzeugen mit einer Länge von 24 Metern und mehr muss eine gesonderte Schiffsküche vorgesehen werden.

69. Die Behälter mit Butan- oder Propangas, das zum Kochen in einer Schiffsküche verwendet wird, sind auf offenem Deck in einem Unterstand zu lagern, der so konstruiert ist, dass sie vor äußeren Hitzequellen und äußerer Krafteinwirkung geschützt sind.

70. Es ist ein geeigneter und ausreichend großer Raum für Vorräte vorzusehen, der trocken und kühl gehalten und gut belüftet werden kann, damit die Vorräte nicht verderben, und es sind, soweit nicht ausdrücklich etwas anderes vorgesehen ist, Kühlschränke oder andere Kühllagerungseinrichtungen zu verwenden, falls möglich.

71. Auf Fahrzeugen mit einer Länge von 24 Metern und mehr sind ein Vorratsraum und ein Kühlschrank und sonstige Kühllagerungseinrichtungen zu verwenden.

Nahrungsmittel und Trinkwasser

72. Nahrungsmittel und Trinkwasser müssen unter Berücksichtigung der Anzahl der Fischer, und der Dauer und Art der Reise ausreichend sein. Außerdem müssen sie nach Nährwert, Güte, Menge und Abwechslung geeignet sein, wobei die religiösen Gebräuche und kulturellen Eigenheiten der Fischer in Bezug auf das Essen zu berücksichtigen sind.

73. Die zuständige Stelle kann Mindestanforderungen an die Qualität und Quantität der Nahrungsmittel und des Wassers festlegen, die an Bord mitzuführen sind.

Sauberkeit und Wohnlichkeit

74. Die Unterkunftsräume sind rein, wohnlich und frei von Gütern und Vorräten zu halten, die nicht persönliches Eigentum der Bewohner der Räume sind.

75. Die Schiffsküche und die Einrichtungen zur Aufbewahrung von Nahrungsmitteln sind in einem hygienisch einwandfreien Zustand zu halten.

76. Abfall ist in geschlossenen, gut versiegelten Behältern zu lagern und, wann immer erforderlich, aus den Bereichen, in denen Nahrungsmittel gehandhabt werden, zu entfernen.

Überprüfungen durch den Schiffsführer oder unter der Verantwortung des Schiffsführers

77. Für Fahrzeuge mit einer Länge von 24 Metern und mehr hat die zuständige Stelle häufige Überprüfungen vorzuschreiben, die durch den Schiffsführer oder unter seiner Verantwortung durchzuführen sind, um sicherzustellen, dass:

- a) die Unterkunftsräume sauber, angemessen wohnlich und sicher sind und sich in einem guten Allgemeinzustand befinden,
- b) die Nahrungsmittel- und Wasservorräte ausreichen, und
- c) die Küche und die Räume für die Lagerung von Nahrungsmitteln und die entsprechende Ausrüstung hygienisch sind und sich in einem guten Allgemeinzustand befinden.

Die Ergebnisse solcher Überprüfungen und die Maßnahmen, die zur Abstellung etwaiger Mängel getroffen werden, sind aufzuzeichnen und für Kontrollen bereitzuhalten.

Abweichungen

78. Die zuständige Stelle kann nach Beratung Abweichungen von den Bestimmungen dieses Anhangs zulassen, um ohne Diskriminierung die Interessen von Fischern mit unterschiedlichen und besonderen religiösen und sozialen Gebräuchen zu berücksichtigen, 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.

Entwurf einer Empfehlung

Nachstehend wird der Entwurf einer Empfehlung über die Arbeit im Fischereisektor wiedergegeben, der der Konferenz auf ihrer 96. Tagung als Grundlage für die Beratung des vierten Punktes ihrer Tagesordnung dienen soll.

Im Einklang mit den Beschlüssen²², die die Konferenz auf ihrer 93. Tagung und der Verwaltungsrat auf seiner 295. Tagung (März 2006) getroffen haben,²³ und unter Berücksichtigung der späteren Konsultationen entspricht der folgende Text der Empfehlung betreffend die Arbeit im Fischereisektor, die von der 93. Tagung der Konferenz angenommen worden war. Das Amt hat lediglich den Entwurf der Präambel angepasst, um der Tatsache Rechnung zu tragen, dass der Entwurf der Urkunde, die die 2005 angenommene Empfehlung ablösen würde, jetzt als vierter Tagesordnungspunkt der 96. Tagung der Konferenz im Jahr 2007 zur Behandlung vorgelegt wird.

Der Kommentar des Amtes in Bericht IV(2A) enthält Vorschläge für Fälle, in denen der Redaktionsausschuss noch vorhandene offensichtliche Irrtümer oder Unklarheiten beseitigen oder sich mit der Frage einer besseren Anpassung der englischen und französischen Fassung befassen möchte.

B. Entwurf einer Empfehlung betreffend die Arbeit im Fischereisektor

Die Allgemeine Konferenz der Internationalen Arbeitsorganisation, die vom Verwaltungsrat des Internationalen Arbeitsamtes nach Genf einberufen wurde und am 30. Mai 2007 zu ihrer sechsundneunzigsten Tagung zusammengetreten ist, berücksichtigt die Notwendigkeit, die Empfehlung betreffend die Arbeit im Fischereisektor, 2005, abzulösen, die die Empfehlung betreffend die Arbeitszeit (Fischerei), 1920, neu fasst, hat beschlossen, verschiedene Anträge anzunehmen betreffend die Arbeit im Fischereisektor, eine Frage, die den vierten Gegenstand ihrer Tagesordnung bildet, und dabei bestimmt, dass diese Anträge die Form einer Empfehlung zur Ergänzung des Übereinkommens über die Arbeit in der Fischerei, 2007 (im Folgenden „das Übereinkommen“ genannt), und zur Ablösung der Empfehlung betreffend die Arbeit im Fischereisektor, 2005, erhalten sollen.

Die Konferenz nimmt heute, am ... Juni 2007, die folgende Empfehlung an, die als Empfehlung betreffend die Arbeit in der Fischerei, 2007, bezeichnet wird.

²² IAA: *Provisional Record*, Nr. 19A und 25, Internationale Arbeitskonferenz, 93. Tagung, Genf, 2005, S. 25/3-25/5.

²³ GB.295/16/3 und GB.295/PV, Abs. 256.

TEIL I. VORAUSSETZUNGEN FÜR DIE ARBEIT AN BORD VON FISCHEREIFAHRZEUGEN

Schutz von Jugendlichen

1. Die Mitglieder sollten die Erfordernisse für die vor Aufnahme der Tätigkeit auf See durchzuführende Ausbildung von Personen im Alter zwischen 16 und 18 Jahren, die an Bord von Fischereifahrzeugen arbeiten, festlegen, wobei die internationalen Urkunden über die Ausbildung für die Arbeit an Bord von Fischereifahrzeugen berücksichtigt werden sollten, einschließlich Arbeitsschutzfragen wie Nacharbeit, gefährliche Aufgaben, Arbeit mit gefährlichen Maschinen, manuelle Handhabung und Beförderung von schweren Lasten, Arbeit in hohen Breiten, Arbeit während übermäßig langer Zeiträume und andere einschlägige Fragen, die nach einer Bewertung der betreffenden Risiken ermittelt werden.

2. Die Ausbildung von Personen im Alter zwischen 16 und 18 Jahren könnte durch die Teilnahme an einer Lehrlingsausbildung oder an einem zugelassenen Ausbildungsprogramm vermittelt werden, die nach feststehenden Regeln durchgeführt und von der zuständigen Stelle überwacht werden und die allgemeine Schulbildung der Person nicht beeinträchtigen sollten.

3. Die Mitglieder sollten Maßnahmen treffen, um sicherzustellen, dass die Sicherheits-, Rettungs- und Überlebensmittel an Bord von Fischereifahrzeugen, die Personen unter 18 Jahren mitführen, für die Größe dieser Personen geeignet sind.

4. Die Arbeitszeit von Fischern unter 18 Jahren sollte acht Stunden täglich und 40 Stunden wöchentlich nicht überschreiten, und sie sollten keine Überstunden leisten, außer wenn dies aus Sicherheitsgründen unvermeidbar ist.

5. Fischern unter 18 Jahren sollte für die Einnahme aller Mahlzeiten genügend Zeit eingeräumt werden und für die Hauptmahlzeit des Tages eine Pause von mindestens einer Stunde.

Ärztliche Untersuchung

6. Bei der Festsetzung der Art der Untersuchung sollten die Mitglieder das Alter der zu untersuchenden Person und die Natur der zu leistenden Arbeit gebührend berücksichtigen.

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

8. Personen, die nach der Untersuchung als untauglich für die Arbeit an Bord von Fischereifahrzeugen oder an Bord von bestimmten Arten von Fischereifahrzeugen oder für bestimmte Arten von Arbeit an Bord von Fischereifahrzeugen eingestuft worden sind, sollte durch entsprechende Maßnahmen die Möglichkeit gegeben werden, eine neue Untersuchung durch einen oder mehrere ärztliche Obergutachter zu beantragen, die in keinem Abhängigkeitsverhältnis zu einem Fischereifahrzeugeigner oder zu einem Berufsverband der Fischereifahrzeugeigner oder der Fischer stehen sollten.

9. Die zuständige Stelle sollte die internationalen Richtlinien über die ärztliche Untersuchung und die Zertifizierung von Personen berücksichtigen, die auf See arbeiten, wie die (IAO/WHO-) *Richtlinien für die Durchführung von Tauglichkeitsuntersuchungen für Seeleute vor Aufnahme der Beschäftigung auf See und in regelmäßigen Zeitabständen*.

10. Für Fischer, die von der Anwendung der Bestimmungen des Übereinkommens über die ärztliche Untersuchung ausgenommen sind, sollte die zuständige Stelle ausrei-

chende Maßnahmen treffen, um für eine Überwachung der Gesundheit für die Zwecke des Arbeitsschutzes zu sorgen.

Befähigung und Ausbildung

11. Die Mitglieder sollten:

- a) bei der Festlegung der für Schiffsführer, Steuerleute, Maschinisten und andere Personen, die an Bord von Fischereifahrzeugen arbeiten, erforderlichen Befähigungen den allgemein anerkannten internationalen Normen für die Ausbildung und Befähigungen der Fischer Rechnung tragen;
- b) hinsichtlich der Berufsausbildung der Fischer die folgenden Fragen behandeln: innerstaatliche Planung und Verwaltung, einschließlich Koordinierung; Finanzierung und Ausbildungsnormen; Ausbildungsprogramme, einschließlich der vorberuflichen Ausbildung und auch Kurzlehrgängen für berufstätige Fischer; Ausbildungsmethoden; und internationale Zusammenarbeit;
- c) sicherstellen, dass es beim Zugang zur Ausbildung nicht zu Diskriminierung kommt.

TEIL II. DIENSTBEDINGUNGEN

Dienstnachweis

12. Am Ende jedes Vertrags sollte dem betreffenden Fischer eine Dienstbescheinigung über diesen Vertrag ausgestellt oder eine entsprechende Eintragung im Arbeitsbuch des Fischers vorgenommen werden.

Besondere Maßnahmen

13. Für Fischer, die vom Geltungsbereich des Übereinkommens ausgenommen sind, sollte die zuständige Stelle Maßnahmen treffen, um ihnen einen ausreichenden Schutz in Bezug auf ihre Arbeitsbedingungen und Mittel für die Beilegung von Streitigkeiten zu gewähren.

Bezahlung der Fischer

14. Fischer sollten unter vorgeschriebenen Bedingungen ein Anrecht auf einen Vorschuss auf ihr Einkommen haben.

15. Auf Fahrzeugen, deren Länge 24 Meter und mehr beträgt, sollten alle Fischer Anspruch auf eine Mindestbezahlung in Übereinstimmung mit der innerstaatlichen Gesetzgebung oder innerstaatlichen Gesamtarbeitsverträgen haben.

TEIL III. UNTERKUNFT

16. Bei der Festlegung von Anforderungen oder Richtlinien sollte die zuständige Stelle die einschlägigen internationalen Richtlinien über Unterkünfte, Verpflegung und Gesundheit und Hygiene für Personen berücksichtigen, die an Bord von Fahrzeugen arbeiten oder leben, einschließlich der neuesten Ausgaben des (FAO/IAO/IMO-) *Sicherheitscodes für Fischer*

und Fischereifahrzeuge und der Freiwilligen Leitlinien (der FAO/IAO/IMO) für den Entwurf, den Bau und die Ausrüstung von kleinen Fischereifahrzeugen.

17. Die zuständige Stelle sollte in Zusammenarbeit mit den einschlägigen Organisationen und Stellen Aufklärungsmaterial und Bordinformationen und Leitlinien über sichere und gesunde Unterkunft und Verpflegung an Bord von Fischereifahrzeugen entwickeln und verbreiten.

18. Die von der zuständigen Stelle vorgeschriebenen Überprüfungen der Unterkunftsräume der Besatzung sollten zusammen mit Erst- oder regelmäßigen Besichtigungen oder Überprüfungen für andere Zwecke durchgeführt werden.

Entwurf und Bau

19. Eine ausreichende Isolierung sollte vorgesehen werden für offene Decks über den Unterkunftsräumen der Besatzung, die Außenwände von Schlafräumen und Messräumen, Maschinenkästen und Wände von Küchen und anderen Räumen mit Wärmeabstrahlung, und erforderlichenfalls, um Feuchtigkeitsniederschläge oder Überhitzung in Schlafräumen, Messräumen, Erholungsräumen und Gängen zu vermeiden.

20. Es sollten Maßnahmen zum Schutz gegen Hitzeausstrahlung von Dampf- oder Heißwasserrohren vorgesehen werden. Hauptdampf- und Abdampfrohre sollten weder durch Unterkunftsräume der Besatzung noch durch die zu Unterkunftsräumen der Besatzung führenden Gänge verlaufen. Soweit sich dies nicht vermeiden lässt, sollten die Rohre angemessen isoliert und verkleidet sein.

21. Die in Unterkunftsräumen verwendeten Werkstoffe und Einrichtungen sollten feuchtigkeitsdicht, leicht rein zu halten und so beschaffen sein, dass sich Ungeziefer nicht leicht einnisten kann.

Lärm und Vibrationen

22. Die von der zuständigen Stelle festgelegten Lärmpegel für Arbeits- und Wohnbereiche sollten den Leitlinien der Internationalen Arbeitsorganisation für die Exposition gegenüber Umgebungsfaktoren in der Arbeitsstätte und gegebenenfalls den von der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation empfohlenen spezifischen Schutzmaßnahmen zusammen mit allen späteren Änderungs- und Ergänzungsinstrumenten für akzeptable Lärmpegel an Bord von Schiffen entsprechen.

23. Die zuständige Stelle sollte gemeinsam mit den zuständigen internationalen Gremien und mit Vertretern von Verbänden der Fischereifahrzeugeigner und Fischer und gegebenenfalls unter Berücksichtigung einschlägiger internationaler Normen das Problem der Vibrationen an Bord von Fischereifahrzeugen ständig überprüfen, um den Schutz der Fischer, soweit möglich, vor den nachteiligen Auswirkungen der Vibrationen zu verbessern.

(1) Eine solche Überprüfung sollte sich mit den Auswirkungen der Exposition gegenüber exzessiver Vibrationen auf die Gesundheit und das Wohlbefinden der Fischer und den Maßnahmen befassen, die vorzuschreiben oder zu empfehlen sind, um zum Schutz der Fischer Vibrationen auf Fischereifahrzeugen zu verringern.

(2) Die zur Verringerung von Vibrationen oder ihrer Auswirkungen zu erwägenden Maßnahmen sollten Folgendes umfassen:

- a) Unterweisung der Fischer in den gesundheitlichen Gefahren einer längeren Exposition gegenüber Vibrationen;

- b) Bereitstellung vorschriftsmäßiger persönlicher Schutzausrüstung, wo dies erforderlich ist; und
- c) eine Risikobeurteilung und eine Verringerung der Exposition in Schlafräumen, Messräumen, der Erholung dienenden Unterkünften und Verpflegungseinrichtungen und anderen Fischerunterkünften, indem im Einklang mit den Vorgaben der Sammlung praktischer Richtlinien (der IAO) über *Umweltfaktoren am Arbeitsplatz* und folgenden Neufassungen unter Berücksichtigung der Unterschiede einer Exposition am Arbeitsplatz und im Lebensraum Maßnahmen ergriffen werden.

Heizung

24. Die Heizanlage sollte instande sein, die Temperatur in den Unterkunftsräumen der Besatzung unter den gewöhnlich herrschenden Wetter- und Klimabedingungen, denen das Fahrzeug auf der Fahrt wahrscheinlich ausgesetzt ist, auf einem befriedigenden Stand zu halten, wie von der zuständigen Stelle festgelegt, und sollte so ausgelegt sein, dass die Gesundheit oder Sicherheit der Fischer oder die Sicherheit des Fahrzeugs nicht gefährdet werden.

Beleuchtung

25. Die Beleuchtungsmethoden dürfen die Gesundheit und Sicherheit der Fischer oder die Sicherheit des Schiffs nicht gefährden.

Schlafräume

26. Jede Kojе sollte mit einer bequemen Matratze mit einem gepolsterten Unterteil oder einer kombinierten Matratze, einschließlich eines gefederten Unterteils, oder einer Federkernmatratze ausgestattet sein. Kojen sollten nicht so nebeneinander aufgestellt sein, dass eine Kojе überstiegen werden muss, um zur Nachbarkojе zu gelangen. Die untere von zwei übereinander liegenden Kojen sollte mindestens 0,3 m über dem Boden angebracht werden, und die obere Kojе sollte mit einem staubdichten Boden versehen und annähernd in der Mitte zwischen dem Boden der unteren Kojе und der Unterseite der Deckbalken angebracht werden. Übereinander sollten nicht mehr als zwei Kojen aufgestellt sein. Wo sich über einer Kojе eine Luke befindet, sollten Kojen der Schiffswand entlang nicht übereinander aufgestellt sein.

27. Die Schlafräume sollten mit Vorhängen für die Luken sowie mit einem Spiegel, kleinen Spinden für Toilettenbedarf, einem Bücherbrett und einer ausreichenden Zahl von Kleiderhaken ausgestattet werden.

28. Soweit möglich, sollten die Besatzungsmitglieder so auf die Schlafräume aufgeteilt werden, dass die Wachen getrennt werden und dass eine im Tagesdienst tätige Person nicht einen Schlafraum mit einem Wache gehenden Besatzungsmitglied teilt.

29. Auf Fahrzeugen mit einer Länge von 24 Metern und mehr sind separate Schlafräume für Männer und Frauen vorzusehen.

Sanitäre Einrichtungen

30. Die sanitären Einrichtungen sollten:

- a) Böden aus einem zugelassenen dauerhaften Material haben, die leicht zu reinigen, feuchtigkeitsfest und mit einem angemessenen Abfluss versehen sind;

- b) mit Schotten aus Stahl oder einem anderen zugelassenen Material versehen sein, die bis zur Höhe von mindestens 0,23 m über dem Deckboden wasserdicht sein sollten;
- c) ausreichend beleuchtet, geheizt und belüftet sein; und
- d) mit ausreichend dimensionierten Abfluss- und Auslassrohren versehen sein, die so ausgeführt sind, dass die Verstopfungsgefahr möglichst gering ist und sie leicht gereinigt werden können; diese Rohre sollten nicht durch Süßwasser- oder Trinkwasserbehälter und möglichst nicht entlang der Decke von Mess- oder Schlafräumen verlaufen.

31. Die Toiletten sollten einem zugelassenen Typ entsprechen und mit einer starken und jederzeit verwendungsbereiten Einzelwasserspülung versehen werden. Sie sollten in bequemer Nähe von Schlaf- oder Waschräumen, aber getrennt von ihnen angebracht werden. Sind mehrere Toiletten im gleichen Raum untergebracht, sollten sie zum Schutz der Privatsphäre durch Wände ausreichend abgeschirmt sein.

32. Für weibliche Fischer sind separate sanitäre Einrichtungen vorzusehen.

Erholungseinrichtungen

33. Falls Erholungseinrichtungen vorgeschrieben sind, sollte die Ausstattung mindestens einen Bücherschrank und Möglichkeiten zum Lesen und Schreiben und, soweit möglich, für Spiele umfassen. Die der Erholung dienenden Einrichtungen und Dienste sollten häufig überprüft werden, um sicherzustellen, dass sie unter Berücksichtigung technischer, betrieblicher und sonstiger Entwicklungen den sich wandelnden Bedürfnissen der Fischer entsprechen. Es sollte auch erwogen werden, die folgenden Einrichtungen, wo es möglich ist, kostenlos für Fischer bereitzustellen:

- a) ein Raucherzimmer;
- b) Fernsehen und Empfang von Radiosendungen;
- c) Projektion von Filmen oder Videofilmen, deren Anzahl für die Dauer der Reise ausreichend ist und die gegebenenfalls in angemessenen Abständen auszutauschen sind;
- d) Sportausrüstung, einschließlich Fitnessgeräten, Tisch- und Kartenspielen;
- e) eine Bücherei, die berufsbildende Bücher und andere Bücher enthält, deren Anzahl für die Dauer der Reise ausreichend ist und die in angemessenen Abständen auszutauschen sind;
- f) Einrichtungen für Bastelarbeiten;
- g) elektronische Geräte wie Radio, Fernsehen, Videorekorder, DVD-CD-Spieler, PC und Software, Kassettenrekorder und -spieler.

Verpflegung

34. Fischer, die als Köche beschäftigt werden, sollten für ihre Tätigkeit an Bord ausgebildet und qualifiziert sein.

TEIL IV. MEDIZINISCHE BETREUUNG, GESUNDHEITSSCHUTZ UND SOZIALE SICHERHEIT

Medizinische Betreuung an Bord

35. Die zuständige Stelle sollte ein Verzeichnis des medizinischen Bedarfs und der medizinischen Ausrüstung aufstellen, die entsprechend den betreffenden Risiken von Fischereifahrzeugen mitzuführen sind; ein solches Verzeichnis sollte Hygieneartikel für Frauen und diskrete, umweltfreundliche Entsorgungsmittel umfassen.

36. Ein ausgebildeter Arzt sollte an Bord von Fischereifahrzeugen sein, auf denen sich 100 oder mehr Fischer befinden.

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

38. Ein einheitliches ärztliches Berichtsformular sollte so gestaltet sein, dass der vertrauliche Austausch von medizinischen und verwandten Angaben über einzelne Fischer zwischen Fischereifahrzeug und Land bei Erkrankungen oder Unfällen erleichtert wird.

39. Für Fahrzeuge mit einer Länge von 24 Metern und mehr sollte neben den Bestimmungen des Artikels 32 des Übereinkommens Folgendes zusätzlich berücksichtigt werden:

- a) bei der Festlegung der medizinischen Ausrüstung und des medizinischen Bedarfs, die mitzuführen sind, sollte die zuständige Stelle die einschlägigen internationalen Empfehlungen wie diejenigen berücksichtigen, die in der neuesten Ausgabe des *Internationalen ärztlichen Leitfadens für Schiffe* (der IAO/IMO/WHO) und in dem (WHO-) *Musterverzeichnis wesentlicher Arzneimittel* enthalten sind, sowie die Fortschritte in den medizinischen Kenntnissen und in den anerkannten Behandlungsmethoden;
- b) Überprüfungen der medizinischen Ausrüstung und des medizinischen Bedarfs sollten in Zeitabständen stattfinden, die zwölf Monate nicht unterschreiten dürfen. Der Inspektor sollte sicherstellen, dass die Verfalldaten und die Aufbewahrungsbedingungen aller Arzneimittel kontrolliert werden, der Inhalt der Schiffsapotheke in einem Verzeichnis erfasst wird und dem auf innerstaatlicher Ebene verwendeten ärztlichen Leitfaden entspricht, und der medizinische Bedarf mit Etiketten versehen wird, auf denen zusätzlich zu den Markennamen die Gattungsbezeichnungen, die Verfalldaten und die Aufbewahrungsbedingungen anzugeben sind;
- c) der ärztliche Leitfaden sollte die Verwendung der medizinischen Ausrüstung und des medizinischen Bedarfs erläutern und so gestaltet sein, dass auch Personen, die keine Ärzte sind, in die Lage versetzt werden, Kranke oder Verletzte an Bord mit oder ohne funk- oder satellitenfunkärztliche Beratung zu betreuen. Bei der Ausarbeitung des Leitfadens sollten die einschlägigen internationalen Empfehlungen berücksichtigt werden, einschließlich derjenigen, die in der neuesten Ausgabe des *Internationalen ärztlichen Leitfadens für Schiffe* (der IAO/IMO/WHO) und den (IMO-) *Richtlinien für medizinische erste Hilfe bei Unfällen durch gefährliche Güter* enthalten sind;
- d) die funk- oder satellitenfunkärztliche Beratung sollte allen Fahrzeugen ungeachtet der Flagge, die sie führen, unentgeltlich zur Verfügung stehen.

Arbeitsschutz

Forschung, Informationsverbreitung und Konsultationen

40. Um zu einer anhaltenden Verbesserung der Sicherheit und Gesundheit der Fischer beizutragen, sollten die Mitgliedstaaten über Politiken und Programme für die Verhütung von Unfällen an Bord von Fischereifahrzeugen verfügen, die die Sammlung und Verbreitung von Arbeitsschutzmaterial, -forschungen und -analysen vorsehen sollten, wobei die technologischen Fortschritte und die Kenntnisse im Bereich des Arbeitsschutzes sowie die einschlägigen internationalen Instrumente berücksichtigt werden sollten.

41. Die zuständige Stelle sollte Maßnahmen treffen, um für regelmäßige Konsultationen über Sicherheits- und Gesundheitsfragen zu sorgen mit dem Ziel sicherzustellen, dass alle Beteiligten über nationale, internationale oder sonstige einschlägige Entwicklungen und deren mögliche Anwendung auf Fischereifahrzeuge, die die Flagge des Mitglieds führen, auf dem laufenden gehalten werden.

42. Bei der Sicherstellung, dass die Fischereifahrzeugeigner, Schiffsführer und Fischer und andere in Frage kommende Personen ausreichende und geeignete Anleitungen, Ausbildungsmaterialien oder sonstige geeignete Informationen erhalten, sollte die zuständige Stelle die einschlägigen vorhandenen internationalen Normen, Codes, Richtlinien und sonstigen Informationen berücksichtigen und sich über die internationalen Forschungen und Anleitungen betreffend Sicherheit und Gesundheit im Fischereisektor auf dem laufenden halten und diese verwenden, einschließlich der einschlägigen Forschung im Bereich des Arbeitsschutzes allgemein, die auf die Arbeit an Bord von Fischereifahrzeugen anwendbar sein kann.

43. Informationen über besondere Gefahren sollten allen Fischern und anderen Personen an Bord durch amtliche Bekanntmachungen oder andere geeignete Mittel zur Kenntnis gebracht werden, die Weisungen oder Anleitungen enthalten.

44. Es sollten gemeinsame Arbeitsschutzausschüsse eingerichtet werden:

- a) an Land; oder
- b) auf Fischereifahrzeugen, falls die zuständige Stelle sich nach Beratung vergewissert hat, dass dies in Anbetracht der Zahl der Fischer an Bord des Fahrzeugs möglich ist.

Arbeitsschutzmanagementsysteme

45. Bei der Festlegung von Methoden und Programmen für die Sicherheit und Gesundheit im Fischereisektor sollte die zuständige Stelle alle einschlägigen internationalen Vorgaben für Arbeitsschutzmanagementsysteme berücksichtigen, einschließlich der *Leitlinien für Arbeitsschutzmanagementsysteme*, ILO-OSH 2001.

Risikobeurteilung

46. (1) Risikobeurteilungen im Zusammenhang mit der Fischerei sollten gegebenenfalls unter Beteiligung der Fischer oder ihrer Vertreter durchgeführt werden und sollten umfassen:

- a) Risikobewertung und -management;
- b) Ausbildung, unter Berücksichtigung der einschlägigen Bestimmungen von Kapitel III des von der IMO angenommenen Internationalen Übereinkommens über Normen für

die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Personal auf Fischereifahrzeugen, 1995 (STCW-F-Übereinkommen);

c) Unterweisung der Fischer an Bord.

(2) Zur Durchführung von Unterabsatz 1 a) sollten die Mitglieder nach Beratung eine Gesetzgebung oder sonstige Maßnahmen annehmen, die Folgendes vorschreiben:

- a) die regelmäßige und aktive Mitwirkung aller Fischer an der Verbesserung der Sicherheit und Gesundheit, indem sie fortlaufend Gefahren ermitteln, Risiken bewerten und durch das Sicherheitsmanagement Maßnahmen gegen die Risiken ergreifen;
- b) ein Arbeitsschutzmanagementsystem, das eine Arbeitsschutzpolitik, Bestimmungen für die Beteiligung der Fischer und Bestimmungen für die Organisation, Planung, Verwirklichung und Evaluierung des Systems und Maßnahmen zur Verbesserung des Systems umfassen kann;
- c) ein System für den Zweck, die Durchführung einer Arbeitsschutzpolitik und eines Arbeitsschutzprogramms zu unterstützen und den Fischern ein Forum für die Einflussnahme auf Sicherheits- und Gesundheitsfragen zu bieten. Präventionsverfahren an Bord sollten so konzipiert sein, dass sie die Fischer an der Bestimmung von Gefahren und potentiellen Gefahren und an der Umsetzung von Maßnahmen zur Verringerung oder Beseitigung solcher Gefahren beteiligen.

(3) Bei der Ausarbeitung der in Unterabsatz 1 a) genannten Bestimmungen sollten die Mitglieder die einschlägigen internationalen Instrumente über Risikobewertung und -management berücksichtigen.

Technische Anforderungen

47. Die Mitglieder sollten Folgendes angehen, soweit dies praktisch möglich ist und den Bedingungen im Fischereisektor entspricht:

- a) Seetüchtigkeit und Stabilität von Fischereifahrzeugen;
- b) Funkverbindungen;
- c) Temperatur, Belüftung und Beleuchtung von Arbeitsbereichen;
- d) Rutschhemmung von Deckoberflächen;
- e) Maschinensicherheit, einschließlich Maschinenschutz;
- f) Vertrautmachung von Fischern oder Fischereibeobachtern, die neu auf dem Fahrzeug sind, mit dem Fahrzeug;
- g) persönliche Schutzausrüstung;
- h) Brandbekämpfung und Lebensrettung;
- i) Be- und Entladen des Fahrzeugs;
- j) Hebezeug;
- k) Verankerungs- und Festmachevorrichtungen;
- l) Sicherheit und Gesundheit in Aufenthaltsräumen;
- m) Lärm und Vibrationen in Arbeitsbereichen;
- n) Ergonomie, auch in Bezug auf die Gestaltung der Arbeitsplätze und das manuelle Heben und Handhaben;

- o) Ausrüstung und Verfahren für den Fang, die Handhabung, die Lagerung und die Verarbeitung von Fisch und anderen Meeresressourcen;
- p) Entwurf, Bau und bauliche Veränderung von Fahrzeugen, die für den Arbeitsschutz von Belang sind;
- q) Navigation und Fahrzeugführung;
- r) an Bord des Fahrzeugs verwendete gefährliche Materialien;
- s) sichere Zugangs- und Abgangsmittel für Fischereifahrzeuge im Hafen;
- t) spezielle Sicherheits- und Gesundheitsanforderungen für Jugendliche;
- u) Verhütung von Ermüdung;
- v) sonstige Fragen im Zusammenhang mit der Sicherheit und Gesundheit.

48. Bei der Entwicklung einer Gesetzgebung oder sonstiger Maßnahmen betreffend technische Normen für die Sicherheit und Gesundheit an Bord von Fischereifahrzeugen sollte die zuständige Stelle die neueste Ausgabe des (FAO/IAO/IMO-) *Sicherheitscodes für Fischer und Fischereifahrzeuge, Teil A*, Sicherheits- und Gesundheitspraktiken für Schiffsführer und Besatzungen, berücksichtigen.

Aufstellung einer Liste der Berufskrankheiten

49. Die Mitglieder sollten ein Verzeichnis der Krankheiten aufstellen, die nachweislich auf die Exposition gegenüber gefährlichen Stoffen oder Bedingungen im Fischereisektor zurückzuführen sind.

Soziale Sicherheit

50. Um den Schutz durch die Soziale Sicherheit schrittweise auf alle Fischer auszuweiten, sollten die Mitglieder auf dem neuesten Stand befindliche Informationen über Folgendes führen:

- a) den Prozentsatz der erfassten Fischer;
- b) die gedeckten Fälle;
- c) die Höhe der Leistungen.

51. Jeder gemäß Artikel 34 des Übereinkommens geschützten Person sollte das Recht eingeräumt werden, ein Rechtsmittel einzulegen, falls die Leistung abgelehnt oder ihre Art oder ihr Ausmaß in nachteiliger Weise festgesetzt wird.

52. Die in Artikel 38 und 39 des Übereinkommens erwähnten Leistungen sollten während der gesamten Dauer des gedeckten Falls gewährt werden.

TEIL V. SONSTIGE BESTIMMUNGEN

51. Ein Mitglied kann in seiner Eigenschaft als Küstenstaat bei der Gewährung von Lizenzen für das Fischen in seiner ausschließlichen Wirtschaftszone verlangen, dass die Fischereifahrzeuge den Normen des Übereinkommens entsprechen. Wenn solche Lizenzen von Küstenstaaten ausgegeben werden, haben diese Küstenstaaten Bescheinigungen oder andere gültige Dokumente zu berücksichtigen, in denen erklärt wird, dass das betreffende Fahrzeug von der zuständigen Stelle oder in ihrem Auftrag inspiziert worden ist und die

Einhaltung der Bestimmungen des Übereinkommens über die Arbeit im Fischereisektor nachweislich erfüllt.