

PTMC/04/2

**Konsolidiertes
Seearbeitsübereinkommen**

Kommentar zu dem empfohlenen Entwurf

Vorbereitende technische Seeschiffahrtskonferenz

Genf, 13.-24. September 2004

ISBN 92-2-715812-X

Erste Auflage 2004

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>Page</i>
Kommentar.....	1
Allgemeine Bemerkungen.....	1
Bemerkungen zur Präambel und zu den Artikeln.....	7
Bemerkung 1 (zur Präambel).....	7
Bemerkung 2 (zu Artikel I).....	7
Bemerkung 3 (zu Artikel II).....	7
Bemerkung 4 (zu den Artikel III und IV).....	11
Bemerkung 5 (zu Artikel V).....	12
Bemerkung 6 (zu Artikel VI).....	13
Bemerkung 7 (zu Artikel VII).....	14
Bemerkung 8 (zu Artikel VIII).....	15
Bemerkung 9 (zu Artikel IX).....	15
Bemerkung 10 (zu Artikel X).....	15
Bemerkung 11 (zu Artikel XIII).....	18
Bemerkung 12 (zu Artikel XIV).....	19
Bemerkung 13 (zu Artikel XV).....	20
Bemerkungen zu den Regeln und dem Code.....	22
Bemerkung 14 (Erläuternde Anmerkungen).....	22
Bemerkung 15 (zu Titel 1, Regel 1.1).....	22
Bemerkung 16 (zu Regel 1.2).....	23
Bemerkung 17 (zu Regel 1.3).....	23
Bemerkung 18 (zu Regel 1.4).....	24
Bemerkung 19 (zu Regel 1.5).....	25
Bemerkung 20 (zu Titel 2, Regel 2.1).....	25
Bemerkung 21 (zu Regel 2.2).....	26
Bemerkung 22 (zu Regel 2.3).....	27
Bemerkung 23 (zu Regel 2.4).....	27
Bemerkung 24 (zu Regel 2.5).....	27
Bemerkung 25 (zu Regel 2.6).....	28
Bemerkung 26 (zu Regel 2.7).....	28
Bemerkung 27 (zu Regel 2.8).....	29
Bemerkung 28 (zu Titel 3, Regel 3.1).....	29
Bemerkung 29 (zu Regel 3.2).....	31
Bemerkung 30 (zu Titel 4, Regel 4.1).....	32

Bemerkung 31 (zu Regel 4.2)	33
Bemerkung 32 (zu Regel 4.3)	33
Bemerkung 33 (zu Regel 4.4)	35
Bemerkung 34 (zu Regel 4.5)	35
Bemerkung 35 (zu Titel 5)	36
Bemerkung 36 (zu Regel 5.1)	38
Bemerkung 37 (zu Regel 5.2)	42
Bemerkung 38 (zu Regel 5.3)	45
Bemerkung 39 (zu den Anhängen).....	46
I. Verzeichnis der Ratifikationen der Seearbeitsübereinkommen	49
II. Vereinfachtes Änderungsverfahren nach Artikel XV	57
Zusatz zum Kommentar zu dem empfohlenen Entwurf des Seearbeitsübereinkommens betreffend die Regel 4.5: Soziale Sicherheit	58

Kommentar

Allgemeine Bemerkungen

1. Der empfohlene Entwurf für ein Übereinkommen über Seearbeitsnormen, auf den dieser Kommentar sich bezieht, ist seit dem Jahr 2001 in Arbeit. Man kann sagen, daß seine Anfänge auf die EntschlieÙung über die Überprüfung der einschlägigen Seeschiffahrtsurkunden der IAO zurückgehen. Diese EntschlieÙung wurde im Januar 2001 vom Paritätischen Seeschiffahrtsausschuß (JMC) einstimmig angenommen¹ und im März desselben Jahres dem Verwaltungsrat des Internationalen Arbeitsamtes auf seiner 280. Tagung vorgelegt. Die EntschlieÙung ist bekannt als das „Genfer Abkommen“ zwischen den Vertretern der Reeder und der Seeleute, aus denen sich der JMC unter einem regierungsseitigen Vorsitzenden und unter Beteiligung eines Arbeitgeber- und eines Arbeitnehmervertreters aus dem Verwaltungsrat zusammensetzt. Darin wurde festgestellt, daß die Schifffahrtsindustrie als „der erste wirklich globale Industriezweig der Welt“ bezeichnet worden sei, der „eine geeignete internationale regulatorische Antwort – für den ganzen Industriezweig geltende globale Normen erfordert“, und vorrangig „die Entwicklung einer Urkunde, die möglichst viele der vorhandenen Urkunden der IAO in einen konsolidierten Text einbringt“ gefordert wurde, „um die Relevanz dieser Normen für die Bedürfnisse aller Beteiligten des Seeschiffahrtssektors zu verbessern“. Diese Urkunde sollte „eine Reihe von Teilen betreffend wesentlichen Grundsätze dieser noch zu bestimmenden Arbeitsnormen umfassen, zusammen mit Anhängen, die detaillierte Anforderungen für jeden der Teile enthalten. Die Urkunde sollte auch ein Änderungsverfahren vorsehen, mit dem sichergestellt würde, daß die Anhänge im Wege eines beschleunigten Änderungsverfahrens abgeändert werden könnten“. Es wurde empfohlen, daß der Verwaltungsrat eine „hochrangige dreigliedrige Arbeitsgruppe für Seearbeitsnormen“ mit einer Untergruppe einsetzt, um bei der Ausarbeitung dieser Urkunde zu helfen. Der Verwaltungsrat wurde dringend aufgefordert, im Jahr 2004 eine vorbereitende Tagung im Hinblick auf eine erste Aussprache über die vorgeschlagene Urkunde und im Jahr 2005 eine Seeschiffahrtstagung der Internationalen Arbeitskonferenz zur Annahme der Urkunde einzuberufen.
2. Auf seiner Tagung im März 2001 setzte der Verwaltungsrat in Befolgung der JMC-EntschlieÙung die Hochrangige dreigliedrige Arbeitsgruppe für Seearbeitsnormen ein, die ihre erste Tagung im Dezember 2001 abhielt. Auf dieser Tagung äußerten die Regierungsvertreter volle Unterstützung² für die acht „bevorzugten Lösungen“³, die von den Reeder- und den Seeleutevertretern im JMC vorgeschlagen worden waren. Es sei angemerkt, daß letztere den rechtlichen Status bzw. den materiellen Inhalt der bestehenden Urkunden über die Arbeit auf See nicht in Frage stellten, sondern größere Einheitlichkeit und Klarheit, eine raschere Anpassungsfähigkeit und eine allgemeine Anwendbarkeit verlangten. Den Reedern und den Seeleuten ging es im wesentlichen darum, das in den bestehenden Normen enthaltene Schutzsystem näher an die betreffenden Arbeitnehmer heranzutragen in einer Form, die mit diesem sich rasch entwickelnden, globalisierten Sektor im Einklang stünde, und die Anwendbarkeit des Systems zu verbessern, damit die Reeder und die

¹ JMC/29/2001/14, Anh. 2.

² Siehe Abs. 48 des Berichts der ersten Tagung in Dok. TWGMLS/2001/10.

³ In Abs. 3.23 des Dok. TWGMLS/2001/1 enthalten.

Regierungen, denen daran gelegen sei, für menschenwürdige Arbeitsbedingungen zu sorgen, bei der Sicherstellung eines solchen Schutzes keine ungleiche Last tragen müßten⁴.

3. Der empfohlene Entwurf für ein Übereinkommen über Seearbeitsnormen ist den im Jahr 2001 festgelegten Grundsätzen in jeder Beziehung treu geblieben: materieller Inhalt, Aufbau und Ansatz.
- a) Was den *materiellen Inhalt* angeht, so bringt der Entwurf tatsächlich so viele der vorhandenen Urkunden der IAO in einen konsolidierten Text ein, wie bisher möglich gewesen ist. Zwar sind die die Seearbeitsübereinkommen betreffenden Schlußfolgerungen einer Arbeitsgruppe des Verwaltungsrats für die Politik zur Neufassung von Normen in vollem Umfang berücksichtigt worden, doch sind die Änderungen der bestehenden Normen im wesentlichen auf eine Aktualisierung von Einzelheiten, die als unstrittig galten, oder auf die Beseitigung von Inkonsistenzen zwischen den betreffenden Übereinkommen beschränkt worden. In dem empfohlenen Entwurf erscheint die Quelle jeder Bestimmung, die auf einem bestehenden Übereinkommen oder einer bestehenden Empfehlung beruht, im Text in (runden) Klammern. Diese Hinweise dienen in diesem Stadium nur Informationszwecken: im endgültigen Text des Übereinkommens werden sie nicht erscheinen.
 - b) Der *Aufbau* ist so geblieben, wie er ursprünglich vorgesehen war, abgesehen von terminologischen Änderungen in bezug auf „Regeln“ und „Teil A“ und „Teil B“ des „Codes“, und in den Artikeln des Übereinkommensentwurfs wird ein vereinfachtes Änderungsverfahren, das für die Bestimmungen des Codes gilt, festgelegt.
 - c) Was den allgemeinen *Ansatz* angeht, so ist, wie weiter unten ersichtlich, große Sorgfalt darauf verwendet worden, die Relevanz der bestehenden Seearbeitsnormen im Hinblick auf ihre allgemeine Anwendbarkeit zu verbessern, was zwei Ziele voraussetzt: erstens daß das konsolidierte Übereinkommen von den Seeschiffahrt treibenden Mitgliedern der IAO umfassend ratifiziert werden kann, und zweitens, daß seine Bestimmungen ordnungsgemäß durchgesetzt werden. Zu diesem Zweck sollte die Urkunde, wie der Vorsitzende der Hochrangigen Gruppe auf ihrer ersten Tagung zusammenfassend erklärte, *unbeugsam in bezug auf die Rechte* und *flexibel in bezug auf die Durchführung* sein, und das Hauptaugenmerk sollte der *Erreichung und Aufrechterhaltung gleicher Startbedingungen* gelten⁵.
4. Um die am Anfang festgelegten Ziele zu erreichen, mußten in dem empfohlenen Entwurf für ein Übereinkommen über Seearbeitsnormen eine Reihe innovativer Lösungen vorgesehen werden, die von Zeit zu Zeit Anlaß zu Fragen von Regierungsvertretern gaben, die mit den traditionellen Übereinkommen der IAO vertraut sind. Viele dieser für die IAO neuen Merkmale beruhen auf anerkannten und akzeptierten Ansätzen in anderen Übereinkommen des Seeschiffahrtssektors – nämlich denjenigen der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO). Dies gilt für den allgemeinen Aufbau des Übereinkommens, sein vereinfachtes Änderungsverfahren und das System für die Zertifizierung von Schiffen im Hinblick auf die Erfüllung der Anforderungen des Übereinkommens. Die Lösungen der IMO sind jedoch in Anbetracht der sehr unterschiedlichen verfassungsmäßigen Anforderungen, Verfahren und Grundsätze der IAO (insbesondere derjenigen, die mit der Dreigliedrigkeit verbunden sind) nicht en bloc übernommen worden. Um den Grund zu verstehen, weshalb eine bestimmte Neuerung als erforderlich angesehen worden ist, ist es oft nützlich, sie im Zusammenhang des Problems zu sehen, das sie lösen soll. Dies gilt insbesondere für die Beziehung zwischen dem verbindlichen Teil A und dem nichtver-

⁴ Siehe Abs. 3.1 des Dok. TWGMLS/2001/1. Die spezifischen Anliegen sind in den Abs. 3.3 bis 3.22 dieses Dokuments dargelegt.

⁵ Siehe Abschnitt I des Anhangs zum Bericht der ersten Tagung (a.a.O., in Fußnote 2 oben).

bindlichen Teil B des Codes, die weiter unten in diesem Kommentar erläutert wird (siehe Bemerkung 6). Eine Frage, die diesbezüglich gestellt wird, lautet: Warum kann das neue Übereinkommen nicht dem Ansatz folgen, der in den IAO-Urkunden gewöhnlich (aber nicht immer)⁶ angewendet wird, daß nämlich die verbindlichen Bestimmungen in ein internationales Arbeitsübereinkommen und die nichtverbindlichen Bestimmungen in eine internationale Arbeitsempfehlung zur Ergänzung des Übereinkommens aufgenommen werden? Die Antwort hängt mit der grundlegenden Herausforderung zusammen, das neue Übereinkommen allgemein ratifizierbar zu machen. Zur Zeit sind mehr als 60 Seearbeitsübereinkommen und -empfehlungen in Kraft, die bis auf das Jahr 1920 zurückgehen und internationale Normen für nahezu jeden Aspekt der Beschäftigung auf Schiffen vorsehen. Dieses Normenwerk stellt eine beträchtliche Errungenschaft für den Schutz der betreffenden Arbeitnehmer und für den Industriezweig als Ganzes dar. Doch trotz des anscheinend großen Interesses der Mitglieder an diesen Fragen, wie die große Anzahl der Urkunden zeigt, weisen viele der Übereinkommen einen sehr niedrigen Ratifikationsstand auf⁷. Einer der Gründe, die für den mangelnden Erfolg bestimmter Übereinkommen in dieser Hinsicht ermittelt worden sind, ist die in ein oder zwei verbindlichen Bestimmungen enthaltene Detailfülle, die für bestimmte Länder ein Ratifikationshindernis darstellt, obgleich das Schutzsystem in den erfaßten Bereichen in den betreffenden Ländern möglicherweise mindestens so stark ist wie das, das aufgrund des Übereinkommens verlangt wird. Die Beziehung zwischen Teil A und Teil B des Codes und die Sonderbehandlung des Teils B stellt eine ausgiebig diskutierte und sorgfältig ausgewogene Anwendung der vorerwähnten Maxime Flexibilität in bezug auf die Durchführung und Unbeugsamkeit in bezug auf die Rechte dar, was dazu beiträgt, eine Lösung für ein sonst unlösbar erscheinendes Problem zu finden.

5. Der empfohlene Entwurf ist das Ergebnis eines sehr intensiven und umfassenden Konsultationsprozesses im Vorfeld dieser vorbereitenden technischen Konferenz. Seit 2001 haben vier einwöchige Tagungen der Hochrangigen Gruppe zur Prüfung früherer Entwürfe dieses Textes stattgefunden⁸. Diese Tagungen sind seitens der Mitglieder auf erhebliches Interesse gestoßen, und die vierte Tagung im Januar 2004 verzeichnete 126 Teilnehmer, darunter 45 Regierungsdelegationen. Außerdem fanden zwei einwöchige Tagungen einer fast ebenso großen Untergruppe der Hochrangigen Gruppe während dieses Zeitraums statt, um den Text und Vorschläge zu erörtern. Dieser Konsultationsprozeß wurde durch konkrete, den Regierungen und den Reeder- und Seeleutevertretern gebotene Gelegenheiten ergänzt, schriftliche Stellungnahmen zu den verschiedenen Entwürfen einzureichen, die vom Amt geprüft wurden, unter Anleitung des Vorstands der Hochrangigen Gruppe. Der vorliegende empfohlene Übereinkommensentwurf spiegelt die Schlußfolgerungen wider, die im Zuge dieses Konsultationsprozesses erzielt worden sind, wobei dem Auftrag zur Konsolidierung der bestehenden Übereinkommen und den bei der Entwicklung einer neuen Seearbeitsurkunde zu erreichenden Zielen Rechnung getragen wurde.
6. Angesichts des umfassenden Konsultationsprozesses, der mit der Ausarbeitung des derzeitigen Textes einherging, empfahl die Hochrangige dreigliedrige Arbeitsgruppe auf ihrer

⁶ Das vor kurzem angenommene Übereinkommen (Nr. 185) über Ausweise für Seeleute (Neufassung), 2003, ist das bemerkenswerteste Beispiel für die Aufnahme (in Anhang III) von nichtverbindlichen „empfohlenen Verfahren und Praktiken“.

⁷ Ein Verzeichnis der vorgeschlagenen neugefaßten Übereinkommen und die entsprechenden Ratifikationszahlen finden sich in Anhang I zu diesem Kommentar.

⁸ Erste Tagung: *Final report*, Hochrangige dreigliedrige Arbeitsgruppe für Seearbeitsnormen, TWGMLS/2001/10 (Genf, 2001); zweite Tagung: *Final report*, Hochrangige dreigliedrige Arbeitsgruppe für Seearbeitsnormen, TWGMLS/2002/13 (Genf, 2002); dritte Tagung: *Final report*, Hochrangige dreigliedrige Arbeitsgruppe für Seearbeitsnormen, TWGMLS/2003/10 (Genf, 2003); vierte Tagung: *Final report*, Hochrangige dreigliedrige Arbeitsgruppe für Seearbeitsnormen, TWGMLS/2004/19 (Nantes, 2004).

vierten Tagung im Januar 2004, daß die Vorbereitende technische Seeschiffahrtskonferenz ihr Augenmerk zunächst auf Fragen richten sollte, die bisher noch nicht gelöst sind, da sie weiterer Diskussionen bedürfen oder umstritten sind, statt erneut Punkte zu behandeln, die Gegenstand einer umfangreichen dreigliedrigen Diskussion und Übereinstimmung gewesen sind⁹. Die Angelegenheiten, die einer weiteren Erörterung durch diese Konferenz bedürfen, sind durch Klammern und Unterstreichungen gekennzeichnet. Um die Überprüfung und die Diskussion zu erleichtern, empfahl der Vorstand der Hochrangigen Gruppe, daß zwei Arten von Klammern und damit zusammenhängenden Kennzeichnungen verwendet werden sollten, um zwischen Punkten, die als umstritten gelten, und Angelegenheiten, die lediglich erörterungs- und entscheidungsbedürftig sind, zu unterscheiden. Eckige Klammern und durchgehende Unterstreichungen, d.h. [xxxx], in dem empfohlenen Entwurf dienen zur Kennzeichnung umstrittener Fragen. Geschweifte Klammern mit punktierten Unterstreichungen, d.h. {xxxx}, dienen zur Kennzeichnung von Vorschlägen, die noch nicht erörtert worden sind (die umstritten sein können oder auch nicht).

7. Den Regierungsvertretern wird dringend nahegelegt dafür zu sorgen, daß sie auf der Vorbereitenden Konferenz in der Lage sind, die in Klammern stehenden Fragen zu erörtern und auf die Bereiche hinzuweisen, in denen ihres Erachtens erhebliche Schwierigkeiten bei der Erreichung eines bisher beispiellosen Ziels der IAO auftreten können, nämlich die umfassende Ratifizierung eines Seearbeitsübereinkommens, das soweit wie möglich den wesentlichen Inhalt aller aktuellen internationalen Arbeitsübereinkommen enthält, die einzeln in unterschiedlichem Ausmaß und oft nur von relativ wenigen Ländern ratifiziert worden sind.
8. Insbesondere hofft das Amt, daß die Vertreter in der Lage sein werden, nicht nur auf die Bereiche hinzuweisen, in denen einzelne Bestimmungen ihren Regierungen möglicherweise erhebliche Schwierigkeiten bereiten, sondern auch anzugeben, wie weit ihre Regierungen im Interesse einer Beteiligung an einer gemeinsamen Vereinbarung zu gehen bereit wären, und Wege vorzuschlagen, wie die betreffenden Bestimmungen für ihre Regierungen annehmbar gestaltet werden könnten. Diesbezüglich ist die Feststellung wichtig, daß die Regierungen auf der vierten Tagung der Hochrangigen Gruppe zu erkennen gaben, sie akzeptierten die Tatsache, daß ein neues Übereinkommen Anpassungen der bestehenden Gesetzgebung erforderlich machen könnte: zu verlangen, daß der Status quo auf der innerstaatlichen Ebene in jedem Land beibehalten wird, würde nämlich dem Zweck des neuen Übereinkommens zuwiderlaufen.
9. Wie bereits erwähnt, betrifft eine der innovativen Lösungen, die zur Erreichung der Ziele dieser Urkunde erforderlich sind, den Aufbau des Übereinkommens. In Übereinstimmung mit der dem Amt gegebenen Anleitung besteht der empfohlene Übereinkommensentwurf aus verschiedenen Teilen, die zusammen das Übereinkommen bilden würden. Das vorgeschlagene Übereinkommen würde drei unterschiedliche, aber zusammenhängende Teile umfassen, die Artikel, die Regeln und den Code.
 - Die Artikel und Regeln legen die grundlegenden Rechte und Prinzipien und die grundlegenden Verpflichtungen der Mitglieder fest, die das Übereinkommen ratifizieren. Die Artikel und Regeln können von der Allgemeinen Konferenz nur im Rahmen von Artikel 19 der Verfassung der Internationalen Arbeitsorganisation geändert werden (siehe Artikel XIV des Übereinkommens).
 - Der Code enthält die Einzelheiten zur Durchführung der Regeln. Er umfaßt den Teil A (verbindliche Normen) und den Teil B (nichtverbindliche Leitlinien). Der Code kann durch das in Artikel XV des Übereinkommens dargelegte vereinfachte Verfahren

⁹ Siehe die auf der vierten Tagung angenommene EntschlieÙung, die dem Bericht beigelegt ist, a.a.O., Fußnote 8 oben.

geändert werden, vorbehaltlich einer Ausnahme (siehe Absatz 3 von Titel 5 des Übereinkommens). Da der Code die Einzelheiten der Durchführung betrifft, müssen seine Änderungen im allgemeinen Geltungsbereich der Artikeln und Regeln bleiben.

10. Die Regeln und der Code gliedern sich in allgemeine Bereiche unter fünf Titeln:

Titel 1: Mindestanforderungen an Seeleute für die Arbeit auf einem Schiff

Titel 2: Beschäftigungsbedingungen

Titel 3: Unterkunftsräume, Erholungseinrichtungen, Nahrungsmittel und Verpflegung

Titel 4: Gesundheitsschutz, medizinische Betreuung, soziale Betreuung und Soziale Sicherheit

Titel 5: Erfüllung und Durchsetzung der Anforderungen

11. Diese Titel werden im Interesse einer leichteren Erörterung und Prüfung in einem „vertikalen“ Format dargestellt, wie man es nennen könnte. Jeder Titel enthält Gruppen von Bestimmungen, die sich auf ein bestimmtes Prinzip oder Recht (oder eine bestimmte Durchsetzungsmaßnahme in Artikel 5) beziehen, mit zusammenhängender Numerierung. Die erste Gruppe in Titel 1 beispielsweise besteht aus der Regel 1.1, gefolgt von der Norm A1.1 (dem Teil A des Codes entnommen) und dann von der Leitlinie B1.1 (dem Teil B des Codes entnommen). So ist der Gesamtgeltungsbereich der jeweiligen Regel und Verpflichtung sofort ersichtlich. Die Mitgliedsgruppen werden gebeten zu erwägen, ob dieser vertikale Ansatz oder der traditionellere „horizontale“ Ansatz, (d.h. zuerst werden alle Regeln aufgeführt, gefolgt von allen Bestimmungen des Teils A und dann allen Bestimmungen des Teils B des Codes) für den Entwurf des der Internationalen Arbeitskonferenz vorzulegenden Übereinkommens verwendet werden sollte.

12. Mit dem Aufbau des Übereinkommens sollen drei Zwecke erreicht werden:

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

13. Es gibt zwei Hauptbereiche für Flexibilität bei der Durchführung: Bei dem ersten handelt es sich um die Möglichkeit eines Mitglieds – soweit erforderlich (siehe Artikel VI Absatz 3) –, die detaillierten Anforderungen von Teil A des Codes durch im wesentlichen gleichwertige Regelungen (im Sinne von Artikel VI Absatz 4) umzusetzen.

14. Der zweite Bereich für Flexibilität der Durchführung ergibt sich dadurch, daß die verbindlichen Anforderungen vieler Bestimmungen in Teil A allgemeiner formuliert worden sind, so daß sich hinsichtlich der genauen Maßnahmen, die auf der innerstaatlichen Ebene vorzusehen sind, ein breiterer Ermessensspielraum ergibt. In solchen Fällen werden in dem nichtverbindlichen Teil B des Codes Anleitungen zur Durchführung gegeben. Auf diese Weise könnten sich die ratifizierenden Mitglieder ein Bild von der Art von Maßnahmen machen, die von ihnen gemäß der entsprechenden allgemeinen Verpflichtung in Teil A erwartet werden könnten (sowie von den Maßnahmen, die nicht unbedingt erforderlich wären).

15. Obwohl die ratifizierenden Mitglieder nicht an die in Teil B gegebenen Anleitungen gebunden wären, müßten sie – gemäß Absatz 2 von Artikel VI – die Erfüllung ihrer Verantwortlichkeiten nach Teil A des Codes in der in Teil B vorgesehenen Weise gebührend in Erwägung ziehen. Falls sie sich nach ordnungsgemäßer Prüfung der einschlägigen Leitlinien dazu entschließen, andere Regelungen zur Einhaltung der Norm vorzusehen, die mindestens die gleiche Art von Schutz wie die in den Leitlinien angeregten Maßnahmen bieten, so steht es ihnen frei, dies zu tun. Bei Befolgung der Anleitungen kann ein Mitglied jedoch ohne weitere Prüfung sicher sein, daß die Regelungen, die es vorgesehen hat, zur Erfüllung der betreffenden Verantwortlichkeiten gemäß Teil A ausreichend sind. Das gleiche gilt für die Gremien, die für die Überprüfung der Durchführung der internationalen Arbeitsübereinkommen verantwortlich sind, insbesondere diejenigen, die für die Bearbeitung der von den ratifizierenden Mitgliedern nach Artikel 22 der Verfassung der IAO vorgelegten Berichte verantwortlich sind.

16. Rechtlich gesehen besteht somit eine bindende Verpflichtung, die in Teil B des Codes enthaltenen nichtverbindlichen Anleitungen „gebührend in Erwägung zu ziehen“. Die Verpflichtung ist in Artikel VI des Übereinkommens vorgesehen, auf den die Bemerkung 6 unten näher eingeht. Welche genauen Auswirkungen ergeben sich jedoch für Mitglieder, die das Übereinkommen ratifizieren, hinsichtlich der Behandlung des Teils B des Codes? Diese Frage ist von einigen Mitgliedsgruppen aufgeworfen worden und wurde in den folgenden Vereinbarungen geregelt, die von der Hochrangigen Gruppe auf ihrer Tagung in Nantes in diesem Jahr formell angenommen wurden:

Frage: Ist Teil B verbindlich?

Antwort: Nein.

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

Antwort: Nein.

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

Antwort: Nein.

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

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

Diese Vereinbarungen müßten im Übereinkommen selbst oder in der zugehörigen Dokumentation eindeutig zum Ausdruck kommen.

17. In dem empfohlenen Entwurf kommen die vorstehenden Vereinbarungen teils in den Erläuternden Anmerkungen zu dem Übereinkommen (siehe Bemerkung 14 unten) und teils im Hauptteil des Übereinkommens zum Ausdruck (siehe Regel 5.2.1 Absatz 3). Sie könnten auch eigens der Internationalen Arbeitskonferenz im Hinblick auf ihre Billigung als Teil der *travaux préparatoires* zur Kenntnis gebracht werden.

Bemerkungen zur Präambel und zu den Artikeln

Bemerkung 1 (zur Präambel)

Die Präambeln zu den Übereinkommen sind für die Parteien nicht verbindlich, sie sind aber ein maßgebender Ausdruck der Absichten der Parteien. So läßt die vorgeschlagene Präambel eine klare Absicht erkennen, daß das neue konsolidierte Übereinkommen u.a. die grundlegenden Prinzipien enthalten sollte, die sich insbesondere in den „grundlegenden Übereinkommen“ der IAO finden (zweiter Präambelabsatz), und zwar innerhalb des allgemeinen rechtlichen Rahmens des grundlegenden universellen Übereinkommens im Seeschifffahrtssektor: des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen (UNCLOS), 1982 (siebter Absatz). Es wird insbesondere Bezug genommen (achter Absatz) auf Artikel 94 dieses Übereinkommens, der zu Beginn folgendes festlegt:

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

Die Klausel am Ende des achten Präambelabsatzes, „und daß Artikel 217 die Durchsetzungsverpflichtungen festlegt“, ist zwecks Erörterung in {} Klammern gesetzt worden, da die Relevanz des Artikels 217 des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen in Frage gestellt worden ist, weil er sich auf die Verpflichtungen der Flaggenstaaten zur Verhütung, Verringerung und Überwachung der Verschmutzung der Meeresumwelt durch Schiffe und nicht auf soziale Angelegenheit bezieht.

Bemerkung 2 (zu Artikel I)

1. Der erste Artikel, der die allgemeinen Verpflichtungen betrifft, beginnt wie folgt (*Absatz 1*): „Jedes Mitglied, das dieses Übereinkommen ratifiziert,“. Wie bei der Abfassung internationaler Arbeitsübereinkommen üblich, wären nachfolgende Verweise im Übereinkommen auf „jedes Mitglied“ oder „ein Mitglied“ beispielsweise als Verweise auf Mitglieder zu verstehen, die das Übereinkommen ratifiziert haben, es sei denn, daß der Zusammenhang etwas anderes bestimmt.
2. *Absatz 2* bezieht sich auf die „wirksame Durchführung und Durchsetzung“ des Übereinkommens. Ein Regierungsvertreter hat Bedenken wegen der Aufnahme der Worte „und Durchsetzung“ geäußert, da diese in der Formulierung „wirksame Durchführung“ mit enthalten seien.

Bemerkung 3 (zu Artikel II)

1. Artikel II enthält allgemeine Definitionen (*Absatz 1*) von Begriffen, die in verschiedenen Teilen des Übereinkommens erscheinen, sowie (*Absätze 2 bis 6*) des allgemeinen Geltungsbereichs des Übereinkommens. Die Worte „soweit nichts anderes bestimmt wird“ in *Absatz 1* gestatten spezifische Abweichungen von den allgemeinen Begriffsbestimmungen für die Zwecke einzelner Bestimmungen der Regeln und des Codes. Was jedoch den Ausdruck „Seeleute“ betrifft, so könnte die allgemeine Begriffsbestimmung in *Unterabsatz f*) im gesamten Übereinkommen beibehalten werden, wobei sie erforderlichenfalls auf bestimmte Gruppen von Seeleuten zugeschnitten werden könnte (siehe den letzten Satz

von Punkt 3 unten), indem der Geltungsbereich der jeweiligen Bestimmungen eingeschränkt würde. Dies ist durch *Absatz 2* von Artikel II gestattet.

2. *Unterabsatz e*) von Absatz 1 schlägt eine neue Definition (gegenüber früheren Entwürfen des Übereinkommens) der „Anforderungen dieses Übereinkommens“ vor. In den früheren Entwürfen des Übereinkommens war häufig auf die „Normen dieses Übereinkommens“ Bezug genommen worden, und in der Hochrangigen Gruppe waren Fragen hinsichtlich der genauen Bedeutung dieser Formulierung aufgeworfen worden. In diesem empfohlenen Entwurf ist der Ausdruck „Normen“ durchweg durch „Anforderungen“ ersetzt worden, um eine Verwechslung mit den „Normen“ im Teil A des Codes zu vermeiden. Die hier aufgenommene Definition stellt auch klar, daß sich dieser Ausdruck nur auf die verbindlichen Bestimmungen des Übereinkommens bezieht – nämlich diejenigen in den Artikeln, Regeln und Teil A des Codes –, die jedoch auch Artikel VI einschließen, der die Mitglieder dazu verpflichtet, eine Erfüllung ihrer Verantwortlichkeiten in der in Teil B des Codes vorgesehenen Weise „gebührend in Erwägung zu ziehen“ (siehe Punkt 15 der allgemeinen Bemerkungen).
3. Die Definition des Ausdrucks „Seeleute“ (in *Unterabsatz f*) war während der Erarbeitung des Entwurf des Übereinkommenstexts durchweg Gegenstand ausgiebiger Diskussionen. Obgleich die derzeitige Definition oder Abwandlungen dieser Definition sich in vielen internationalen Arbeitsübereinkommen¹⁰ wie in den Übereinkommen Nr. 164, 166, 178 und 179¹¹ und zuletzt Nr. 185 finden, besteht jetzt ein größeres Bewußtsein für die große Vielfalt von Menschen, die auf See beschäftigt sind und Tätigkeiten verrichten, die traditionell nicht dem Seemannsberuf zugerechnet werden oder als nicht unter die Seearbeitsübereinkommen fallend erachtet werden. Der Inhalt vieler Seearbeitsübereinkommen stellt in erster Linie auf die Beschäftigungssituation des in irgendeiner Weise am Betrieb des Schiffes beteiligten Personals ab – der „Besatzung“. In den meisten Fällen werden die Besatzungsmitglieder mittelbar oder unmittelbar vom Reeder (im weiteren Sinne) angeheuert. Auf Schiffen, insbesondere Passagierschiffen, arbeiten etliche Personen, die sich unter Umständen nicht in diese Kategorie einordnen lassen (beispielsweise Kosmetikerinnen, Sportinstruktoren und Unterhalter). Die Beschäftigungssituation und der diesen Arbeitnehmern der Seeschifffahrt zur Verfügung stehende Schutz sind weniger klar. Überläßt man die Bestimmung der Arbeitnehmer, die durch das Übereinkommen geschützt werden sollen, ausschließlich dem innerstaatlichen Recht, dann kann dies dazu führen, daß die Ungleichbehandlung in der Arbeitnehmerschaft der Seeschifffahrt in bezug auf die Anwendung internationaler Normen perpetuiert wird. Es ist zu hoffen, daß dem Bemühen um die Sicherstellung menschenwürdiger Arbeit für alle Arbeitnehmer an Bord von Schiffen durch Absatz 1 f) Rechnung getragen werden kann, zusammen mit Absatz 3 (siehe unten), der ein gewisses Maß an innerstaatlicher Flexibilität gestattet, und in Verbindung mit spezifischen, auf besondere Fragen in dem mehr technischen Teil des Übereinkommens zugeschnittenen Verweisen, soweit der Zusammenhang es verlangt.

¹⁰ Das Übereinkommen Nr. 147 behandelt diese Frage nicht. Siehe auch das vom Amt ausgearbeitete Papier für die zweite Tagung der Hochrangigen dreigliedrigen Arbeitsgruppe für Seearbeitsnormen, *Definitions and scope of application provisions in existing ILO maritime instruments and related texts*, Dok. TWGMLS/2002/4 (Genf, 2002).

¹¹ In einigen Übereinkommen werden Seeleute als alle Personen definiert, die in irgendeiner Eigenschaft an Bord eines Schiffes arbeiten oder beschäftigt sind. Andere überlassen die Definition der innerstaatlichen Gesetzgebung (d.h. „Seeleute“ können alle durch die innerstaatliche Gesetzgebung oder durch Gesamtarbeitsverträge „als solche bestimmten Personen“ sein – Art. 2 d) des Übereinkommens Nr. 180). Das Übereinkommen Nr. 178 sieht auch die Anhörung der Sozialpartner vor, wenn Zweifel bestehen, ob bestimmte Personen als Seeleute anzusehen sind (siehe den vorgeschlagenen Absatz 3 dieses Artikels in dem empfohlenen Entwurf).

-
4. Die Definition des Ausdrucks „Reeder“ in *Unterabsatz j)* von Absatz 1 beruht auf der Definition im Übereinkommen (Nr. 179) über die Anwerbung und Arbeitsvermittlung von Seeleuten, 1996. Sie entspricht weitgehend der Definition eines „Unternehmens“, die von der Internationalen Seeschiffsorganisation in den Bestimmungen über das internationale Sicherheitsmanagement (ISM) des Internationalen Übereinkommens über die Sicherheit des menschlichen Lebens auf See, 1974 (SOLAS), in der geänderten Fassung angenommen worden ist. Die Definition spiegelt den Grundsatz wider, daß die Reeder gemäß dem Übereinkommen die verantwortlichen Arbeitgeber in bezug auf alle Seeleute an Bord ihrer Schiffe sind, unbeschadet des Rechts des Reeders, sich die Kosten von anderen erstatten zu lassen, die ebenfalls Verantwortung für die Beschäftigung bestimmter Seeleute haben können. Dies wird in der Norm A2.5 (Absatz 4) über die Heimschaffung eindeutig zum Ausdruck gebracht.
 5. Hinsichtlich des Geltungsbereichs des Übereinkommens, wie oben im Zusammenhang mit der einschließenden Definition der Seeleute angemerkt, würde *Absatz 3* den Regierungen die Möglichkeit einräumen, gewisse Personengruppen, deren Aufnahme als „Seeleute“ unter Umständen völlig unangebracht wäre, aus dem Übereinkommen auszuschließen. Eine solche Bestimmung müßte Gegenstand dreigliedriger Beratungen über die jeweilige auszuschließende Gruppe sein.
 6. *Absatz 4 a)* von Artikel II steht in [] Klammern, da er möglicherweise besonderer Aufmerksamkeit bedarf: Die Bestimmung einer Tonnagegrenze für die Anwendung des Übereinkommens, falls eine solche beschlossene wird, ist eine wichtige Frage. Es sei darauf hingewiesen, daß bei jeder Entscheidung hierüber der Umstand berücksichtigt werden muß, daß Vorschläge für die Begrenzung der Anwendung des Übereinkommens auf bestimmte Gruppen von Schiffen auch in Titel 3 enthalten sind, der die Anforderungen für die Unterkunftsräume der Seeleute an Bord vorsieht. Viele dieser Anforderungen haben Auswirkungen auf die Konstruktion der Schiffshülle und andere bauliche Merkmale vorhandener Schiffe. In Titel 3 ist zur Zeit auch noch nicht entschieden worden, ob die Begrenzung auf der Tonnage beruhen sollte, wobei zur Zeit „[Schiffe mit einem Bruttoreumgehalt von weniger als 3.000 Tonnen]“ oder „[kleinere Schiffe]“ vorgeschlagen wird, es besteht jedoch Einvernehmen darüber, daß nicht alle Anforderungen des Titels 3 für jedes Schiff gelten sollten. Titel 3 schlägt auch weitere geltungsbereichsbezogene Bestimmungen (Regel 3.1, Absätze 3 und 4) hinsichtlich der Anwendung der Anforderungen auf vorhandene Schiffe vor, wenn das Übereinkommen für das Mitglied in Kraft tritt. Darüber hinaus wird vorgeschlagen, daß einige Anforderungen nicht für eine bestimmte Gruppe von Schiffen (Passagierschiffe) gelten sollten. Infolgedessen sollte bei einem Beschluß über diese Frage das gesamte Spektrum der Anforderungen gemäß dem Übereinkommensentwurf in Betracht gezogen werden. Es wird angemerkt, daß viele Übereinkommen wie das Übereinkommen (Nr. 147) über die Handelsschifffahrt (Mindestnormen), 1976, und das Übereinkommen (Nr. 180) über die Arbeitszeit der Seeleute und die Besatzungsstärke der Schiffe, 1996, keine Tonnagebeschränkungen enthalten; andere Übereinkommen, wie die Übereinkommen Nr. 92, 71 und 133, enthalten dagegen Beschränkungen auf der Grundlage der Tonnage. Eine Arbeitsgruppe auf der dritten Tagung der Hochrangigen Gruppe empfahl im Einklang mit der derzeitigen Praxis in anderen Seeschiffsübereinkommen, daß der Ausdruck „Bruttoreumgehalt“ verwendet werden und daß das Übereinkommen nur auf Raumgehalt im Sinne von Artikel II Absatz 1 c) Bezug nehmen sollte¹².
 7. *Absatz 4 b)* schließt Fischereifahrzeuge (und Fischer) aus diesem Übereinkommen aus. Dieser Ausschluß spiegelt die Auffassung des Verwaltungsrats des Internationalen Arbeits-

¹² a.a.O., Fußnote 8, Anhang zum *Final report*.

amtes wider¹³, daß das neue Seearbeitsübereinkommen nicht versuchen sollte, auch auf die unterschiedlichen Bedürfnisse und Belange des Fischereisektors einzugehen, wenngleich viele der bestehenden Seearbeitsübereinkommen die Mitglieder ausdrücklich dazu ermutigen, sie auf die in der gewerblichen Fischerei tätigen Fischereifahrzeuge und Personen anzuwenden. Die Internationale Arbeitskonferenz wird sich mit einem neuen Übereinkommen und einer neuen Empfehlung befassen, die die bestehenden internationalen Arbeitsnormen über die Fischerei konsolidieren und einen Schutz bieten würden, der eigens auf die Bedürfnisse des Fischereisektors zugeschnitten ist. Dies würde die Mitglieder jedoch nicht daran hindern, ihren Fischern einen etwaigen zusätzlichen Schutz zukommen zu lassen.

8. Die Hochrangige Gruppe konnte keine Einigung darüber erzielen, ob schwimmende Bohr- und Förderinseln aus dem Übereinkommen entweder ganz oder nur dann ausgeschlossen werden sollte, wenn die Bohr- oder Förderinsel nicht in Fahrt ist. Beide Optionen erscheinen in Artikel II, *Absatz 4 d*) in eckigen [] Klammern.
9. Eine weitere wichtige Frage betrifft die Inland-, Küsten- und küstennahen Dienste. Die Reedervertreter in der Hochrangigen Gruppe waren der Auffassung, daß diese Dienste aus dem Geltungsbereich des Übereinkommens ausgeschlossen werden sollten. Die Seeleutevertreter konnten einen solchen Ausschluß nicht akzeptieren, räumten jedoch ein, daß bestimmte Fälle fallweise erörtert werden könnten. Die Regierungsvertreter waren im allgemeinen der Auffassung, daß alle Seeleute erfaßt werden sollten, daß es jedoch jedem Mitglied freigestellt werden könnte, Schiffe in der Küstenfahrt auszuschließen, vorbehaltlich dreigliedriger Beratungen. *Absatz 6* von Artikel II zielt auf eine Zwischenlösung ab, die sicherstellt, daß die grundlegenden Rechte eingehalten werden, bietet jedoch ein gewisses Maß an Flexibilität bei der strengen Anwendung der Normen und des Zertifizierungssystems zur Umsetzung dieser Rechte. Der Text von *Absatz 6* steht in eckigen [] Klammern, um diesen unterschiedlichen Auffassungen Rechnung zu tragen.
10. Im Text von *Absatz 6* stehen auch Bestimmungen im Zusammenhang mit der Beratung in eckigen [] Klammern. Dies geht auf Vorschläge der Seeleute auf der dritten Tagung der Hochrangigen Gruppe zurück. Der Rechtsberater legte dieser Tagung ein Gutachten zu den Bedeutungsunterschieden zwischen den Begriffen „in Beratung mit“ und „nach Beratung mit“ vor¹⁴.
11. Bedenken wurden auch wegen der Aufnahme eines Verweises auf Artikel IV in Artikel II *Absatz 6* geäußert, da damit anscheinend das ganze Übereinkommen anwendbar wäre; die Bezugnahme in Artikel II bezieht sich jedoch nicht auf Artikel IV als solchen, sondern auf die in diesem Artikel erwähnten Beschäftigungs- und Sozialrechte der Seeleute; diese werden nur durch die Absätze 1 bis 4 von Artikel IV erfaßt; nunmehr ist eine entsprechende Klarstellung eingefügt worden. Ein Mitglied, das solche Ausnahmen vornimmt, müßte im Rahmen seiner innerstaatlichen Gesetzgebung einen Schutz für die in den ersten vier Absätzen erwähnten grundlegenden Rechte vorsehen, müßte aber nicht die detaillierten „Anforderungen dieses Übereinkommens“, die Artikel IV *Absatz 5* genannt sind, auf die betreffenden Seeleute anwenden.
12. *Absatz 7* ist eine Standardbestimmung in internationalen Arbeitsübereinkommen.

¹³ Auf seiner 283. Tagung (März 2002) beschloß der Verwaltungsrat, in die Tagesordnung der 92. Tagung (Juni 2004) der Internationalen Arbeitskonferenz einen Punkt betreffend eine umfassende Norm (ein Übereinkommen und eine ergänzende Empfehlung) über die Arbeit im Fischereisektor aufzunehmen.

¹⁴ Siehe TWGMLS/2003/10, Abs. 311.

Bemerkung 4 (zu den Artikeln III und IV)

1. Diese beiden Artikel legen die grundlegenden Rechte und Prinzipien und die Beschäftigungs- und Sozialrechte der Seeleute gemäß der Agenda für menschenwürdige Arbeit dar. Für Artikel III sind zwei Alternativfassungen (die in eckigen [] Klammern stehen) vorgesehen worden. Die erste Alternative entspricht der Fassung, die ursprünglich in früheren Entwürfen des Übereinkommens enthalten war. Hinsichtlich dieser Fassung waren etliche Teilnehmer der Hochrangigen Gruppe der Auffassung, daß sie in die Präambel und nicht in den Hauptteil des Übereinkommens gehört. Zwei dieser grundlegenden Rechte (die unter Buchstabe a) und c) von Artikel III erwähnt werden) werden jedoch ausdrücklich im Hauptteil des wichtigsten der bestehenden IAO-Übereinkommen genannt, des Übereinkommens (Nr. 147) über die Handelsschifffahrt (Mindestnormen), 1976: Neben der Aufführung bestimmter grundlegender Beschäftigungs- und Sozialrechte (die in dem vorgeschlagenen Artikel IV zum Ausdruck kommen) verweisen das Übereinkommen Nr. 147 und sein Protokoll von 1996 auf drei der grundlegenden internationalen Arbeitsübereinkommen (Nr. 87, 98 und 138) in ihren Anhängen sowie auf andere Seearbeitsübereinkommen und verpflichten jedes ratifizierende Mitglied dazu, „sich zu vergewissern, daß die Bestimmungen [seiner einschlägigen] Gesetzgebung den ... Übereinkommen oder Artikeln von Übereinkommen im wesentlichen gleichwertig sind, sofern das Mitglied nicht anderweitig zur Durchführung der betreffenden Übereinkommen verpflichtet ist“. Mit beiden Fassungen des Artikels III wird bezweckt, eine ähnliche sehr allgemeine Verpflichtung zum Ausdruck zu bringen, die die grundlegenden Rechte selbst abdeckt und nicht die Bestimmungen der Übereinkommen, in denen sie sich finden. Der Hinweis auf die Erklärung der IAO über grundlegende Prinzipien und Rechte bei der Arbeit wurde in die ursprüngliche Fassung dieses Artikels aufgenommen, da die Erklärung von der Internationalen Arbeitskonferenz im Jahr 1998 ohne Gegenstimme beschlossen wurde. Bei der zweiten Fassung des Artikels III würde die Bezugnahme in die Präambel übertragen, da viele der Auffassung sind, daß auf die Erklärung angesichts ihres Förderungscharakters in verbindlichen Rechtsvorschriften nicht Bezug genommen werden sollte.
2. Die zweite Alternativfassung ist das Ergebnis der Konsultationen, die das Amt auf Anregung der Hochrangigen Gruppe in Nantes mit Regierungen, die ein besonderes Interesse an Artikel III haben, sowie mit den Seeleute- und den Reedervertretern abgehalten hat. Da diese Fassung darauf abzielt, den sehr unterschiedlichen Auffassungen der verschiedenen konsultierten Parteien Rechnung zu tragen, ist das Endresultat von keiner der Parteien gebilligt worden, und es ist nicht bekannt, inwieweit die einzelnen Elemente dieser Version für sie als Kompromiß akzeptabel sind. Alle beteiligten Parteien gaben jedoch an (mit einem von einer Regierung zu Absatz 2 geäußerten Vorbehalt), daß die zweite Alternativfassung des Artikels III eine gute Grundlage für die Diskussionen auf der Vorbereitenden technischen Seeschifffahrtskonferenz bieten würde, um einen allgemein annehmbaren Kompromiß zu erzielen. Auf dieser Konferenz werden die Teilnehmer gebeten werden zu entscheiden, welche der beiden Alternativen als Diskussionsgrundlage gewählt werden sollte.
3. Der Zweck von *Absatz 1* der zweiten Alternativfassung von Artikel III würde darin bestehen, die Anerkennung der grundsätzlichen Bedeutung der grundlegenden Rechte zu erreichen und gleichzeitig klarzustellen, daß sie nicht Bestandteil der eigentlichen „Verpflichtungen“ sein würden; ihre Nichteinhaltung im Rahmen dieser Anforderungen würde als der Durchführung des Übereinkommens zuwiderlaufend erachtet werden und könnte Gegenstand von Bemerkungen im Rahmen beispielsweise der Aufsichtsverfahren der IAO sein.
4. *Absatz 2* der zweiten Alternativfassung folgt in gewisser Weise dem Ansatz von Artikel 2 a) des Übereinkommens Nr. 147, auf den in Punkt 1 Bezug genommen wird, indem er die Mitglieder, die die grundlegenden Übereinkommen nicht ratifiziert haben,

dazu verpflichtet sicherzustellen, daß die Bestimmungen ihrer Gesetzgebung denen des Übereinkommens „im wesentlichen gleichwertig“ sind. Absatz 2 würde jedoch für alle acht der grundlegenden Übereinkommen (die am Anfang der Präambel zu dem empfohlenen Entwurf aufgeführt sind) gelten und nicht nur für die drei im Übereinkommen Nr. 147 erwähnten. Außerdem wurde die Einführung (durch im wesentlichen gleichwertige Regelungen) von Bestimmungen anderer Übereinkommen – wenn auch insofern verständlich, als die Achtung der grundlegenden Prinzipien und Rechte, die Gegenstand dieser grundlegenden Übereinkommen sind, als eine wesentliche Voraussetzung für die effektive Wahrnehmung der Arbeitsrechte allgemein anerkannt worden ist – von einer konsultierten Regierung stark kritisiert, da sie befürchtete, daß dies den Charakter des konsolidierten Übereinkommens zum Teil verändern würde.

5. *Artikel IV* verpflichtet jedes ratifizierende Mitglied dazu, menschenwürdige Arbeitsbedingungen sicherzustellen. *Absatz 5* stellt klar, daß die in den *Absätzen 1 bis 4* dargelegten „Beschäftigungs- und Sozialrechte der Seeleute“ in vollem Umfang verwirklicht werden müssen, nicht abstrakt, sondern „in Übereinstimmung mit den Anforderungen dieses Übereinkommens“ – d.h. in Übereinstimmung mit den einschlägigen Bestimmungen der Artikel, Regeln und des Teils A des Codes (siehe oben, Bemerkung 3, Punkt 2).

Bemerkung 5 (zu Artikel V)

1. Artikel V schafft die Rechtsgrundlage für die Bestimmungen über die Erfüllung und Durchsetzung der Anforderungen in Titel 5 des Übereinkommens. Die Verpflichtungen sind in Urkunden wie dem Übereinkommen Nr. 147 und dem Übereinkommen (Nr. 178) über die Arbeitsaufsicht (Seeleute), 1996, implizit enthalten.
2. Mit den *Absätzen 2 und 6* sollen die Mitglieder dazu ermutigt werden, eine wirksame Ausübung ihrer Hoheitsgewalt durch die Annahme eines systematischen Ansatzes bei der Erfüllung und Durchsetzung der Rechtsnormen zu entwickeln.
3. *Absatz 4* schafft eine Grundlage für Überprüfungen durch den Hafenstaat, um dazu beizutragen, die Erfüllung der Anforderungen des Übereinkommens an die Arbeits- und Lebensbedingungen an Bord sicherzustellen.
4. *Absatz 5* bezieht sich im wesentlichen auf die zusätzlichen Verantwortlichkeiten von Mitgliedern, aus denen der weltweite Bedarf an Seeleuten gedeckt wird. Er verpflichtet die Mitglieder dazu, „eine wirksame Hoheitsgewalt und Kontrolle“ über die Anwerbungs- und Arbeitsvermittlungsdienste für Seeleute auszuüben, falls solche in ihrem Gebiet bestehen. Damit wird der Grundstein für die Bewilligung und, falls beschlossen, ein Zulassungssystem für private Anwerbungs- und Arbeitsvermittlungsdienste gelegt, das in Titel 1 des Übereinkommens vorgeschlagen wird (siehe Bemerkung 18 unten).
5. *Absatz 6* legt lediglich eine Anforderung fest, daß von dem Mitglied erwartet wird, daß es seine Gesetze mit ausreichenden Straf- oder sonstigen Maßnahmen durchsetzt, um von Verstößen abzuhalten, selbst wenn die Verstöße außerhalb seines Gebiets stattfinden, wie dies in der internationalen Schifffahrt oft der Fall wäre. Verstößt beispielsweise ein Schiff unter der Flagge eines Mitglieds gegen eine Anforderung und findet der Verstoß außerhalb des Gebiets des Mitglieds statt, würde von dem Mitglied trotzdem erwartet, daß es Maßnahmen in bezug auf das Schiff und/oder den Reeder ergreift. Dieser Gedanke ist in eckige [] Klammern gesetzt worden, da unter den Regierungsvertretern Unklarheit hinsichtlich der Art dieser Verantwortung herrschte. Umfang und Art der gegen Verstöße zu treffenden Straf- oder sonstigen Maßnahmen werden nicht vorgeschrieben, sondern es wird nur vorgesehen, daß sie entwickelt werden und ausreichend sein müssen, um von Verstößen gegen die Normen abzuhalten. Zum Teil wurde die Auffassung vertreten, daß dieser Absatz auf die Verantwortung der Flaggenstaaten beschränkt werden sollte. Es kann

jedoch Fälle geben, in denen beispielweise ein Anwerbungs- und Arbeitsvermittlungsdienst für Seeleute einen Rechtsverstoß außerhalb des Gebiets des Mitglieds begeht, in dem der Dienst ansässig ist. Das Prinzip der Territorialität, das in manchen Ländern für die Anwendung der innerstaatlichen Gesetze gilt, kann zur Folge haben, daß Verstöße nicht geahndet werden.

6. *Absatz 7* legt den von der Hochrangigen Gruppe gebilligten Grundsatz der „nicht günstigeren Behandlung“ fest. Dieser Grundsatz kann einen Anreiz zur Ratifizierung des Übereinkommens darstellen und dazu beitragen, gleiche Startbedingungen in bezug auf die Beschäftigungsrechte sicherzustellen.

Bemerkung 6 (zu Artikel VI)

1. Artikel VI führt zwei wichtige Neuerungen ein, was die internationalen Arbeitsübereinkommen angeht. Eine betrifft den Aufbau des neuen Übereinkommens, der in den allgemeinen Bemerkungen am Anfang dieses Kommentars in den Punkte 9 bis 17 erörtert worden ist. Die *Absätze 1* und *2* dieses Artikels legen die rechtliche Beziehung zwischen den Teilen oder Ebenen des neuen Übereinkommens dar, wie sie in der Hochrangigen Gruppe vereinbart worden sind. Die Artikel stellen die erste Ebene des Übereinkommens dar, während die Rechte und Verpflichtungen in den bindenden Regeln (Titel 1 bis 5; zweite Ebene) weiter ausgeführt werden. Jede Regel wird dann durch eine Verbindung von verbindlichen Normen (Code, Teil A, dritte Ebene) und Leitlinien umgesetzt (Code, Teil B, vierte Ebene). Die andere Neuerung in Artikel VI betrifft „Flexibilität bei der Durchführung“, um das Ziel der umfassenden Ratifizierung ohne Verwässerung der Normen des Übereinkommens erreichen zu können, auf das am Ende von Punkt 3 c) der allgemeinen Bemerkungen hingewiesen worden ist.
2. *Absatz 2* sieht eine Wechselbeziehung innerhalb des Codes des Übereinkommens vor, wonach die Mitglieder die Erfüllung ihrer Verantwortlichkeiten gemäß Teil A des Codes „in der in Teil B des Codes vorgesehenen Weise“ „gebührend in Erwägung“ ziehen müssen. Diese Bestimmung ebnete den Weg für die Verlagerung vieler detaillierter Anforderungen in bestehenden Übereinkommen aus den Normen in Teil A in die Leitlinien in Teil B des Codes. Um den Mitgliedern behilflich zu sein, sind nach den Artikeln „Erläuternde Anmerkungen“ in den Text des Übereinkommens aufgenommen worden (siehe Bemerkung 14 unten). Diese Anmerkungen (in den Absätzen 9 und 10) geben das einschlägige Gutachten wider, das der Rechtsberater des IAA der Hochrangigen Gruppe auf ihrer dritten Tagung vorgelegt hat¹⁵, weisen auf den allgemeinen Kontext von Teil B hin und führen ein Beispiel für die Wechselwirkung zwischen Teil B und Teil A an. Eine Erläuterung statt eines Rechtstextes dürfte in der Tat der beste Ansatz sein.
3. In den Absätzen 3 und 4 wird das andere Hauptelement der Flexibilität dargelegt, das in dem Übereinkommen eingeführt werden könnte. Hinsichtlich der innerstaatlichen Umsetzung der Anforderungen des Übereinkommens bezieht sich *Absatz 3* auf das Konzept der „Gleichwertigkeit im wesentlichen“, eine Möglichkeit, die schon in dem Übereinkommen (Nr. 147) über die Handelsschifffahrt (Mindestnormen), 1976, vorgesehen worden ist. Es erschien aber erforderlich, irgendein objektives Mittel vorzusehen, um andere zu versichern, daß die Maßnahmen (wie auch immer geartet – Gesetz, Regelung, Gesamtarbeitsvertrag, Richtlinienensammlung oder sonstige Maßnahmen) angemessen durchgeführt werden, und auch eine Anleitung für die Bediensteten des Hafenstaats zu geben. *Absatz 4* wird in Form von zwei Alternativen in [] vorgelegt. Er schlägt eine allgemeine Definition der Gleichwertigkeit im wesentlichen vor, die in der ersten Alternativfassung auf der Analyse des Sachverständigenausschusses für die Durchführung der Übereinkommen und

¹⁵ Das Gutachten ist dem Bericht der dritten Tagung beigelegt, a.a.O., Fußnote 8 oben.

Empfehlungen in seiner Allgemeinen Erhebung von 1990 über das Übereinkommen Nr. 147 beruht¹⁶, auf die mit Billigung der Hochrangigen Gruppe Bezug genommen wurde. Der Sachverständigenausschuß stellte klar, daß die genaue Anwendung des Konzepts oft von der jeweiligen spezifischen Bestimmung abhängen könnte; Absatz 4 sieht daher die Möglichkeit vor, daß in dem Code (entweder in dem verbindlichen Teil A oder als Anleitung in Teil B) hinsichtlich einzelner Bestimmungen des Übereinkommens weitere Orientierungen gegeben werden. Es wird vorgeschlagen, daß das Konzept der Gleichwertigkeit im wesentlichen nicht für Titel 5 gelten sollte (siehe unten, Punkt 6 von Bemerkung 35).

4. Die zweite Alternativfassung des Absatzes 4 von Artikel VI ergab sich aus den unter Bemerkung 4 erwähnten Konsultationen und wurde von den interessierten konsultierten Parteien als eine bessere Diskussionsgrundlage angesehen. Sie unterscheidet sich von der ersten Alternativfassung in zwei wesentlichen Punkten: Erstens hat sich jedes ratifizierende Mitglied „zu vergewissern“, daß seine Gesetzgebung oder sonstige Durchführungsmaßnahme den Anforderungen des Teils A des Codes im wesentlichen gleichwertig ist. Dieser Wortlaut ist von einer konsultierten Regierung dahingehend kritisiert worden, daß damit ein Element der Subjektivität eingeführt würde, das die „gleichen Startbedingungen“ beeinträchtigen und Probleme für die Hafenstaatkontrolle schaffen könnte, da es eindeutiger Verpflichtungen oder eines internationalen Systems bedürfte, das klare Normen setzen kann. Die Formulierung „sich vergewissern“ wird im Übereinkommen Nr. 147 verwendet; sie räumt den Gesetzgebern des Flaggenstaats zwar einen gewissen Ermessensspielraum ein, die Grundregel des guten Glaubens nach dem Recht der Verträge würde jedoch erfordern, daß von diesem Ermessen angemessener Gebrauch gemacht wird. Der andere wesentliche Unterschied gegenüber der ersten Alternativfassung besteht darin, daß die Definition der „Gleichwertigkeit im wesentlichen“ in den Unterabsätzen a) und b) nicht ganz so streng ist wie die, die auf der Analyse der einschlägigen Bestimmungen des Übereinkommens Nr. 147 durch den Sachverständigenausschuß beruht (siehe Punkt 3 oben). Gleichzeitig ist sie etwas komplexer als die Erläuterung, die der Rechtsberater des IAA zum Zeitpunkt der Annahme des Übereinkommens Nr. 147 gegeben hat, die im wesentlichen auf die Erreichung des allgemeinen Ziels oder Zwecks der betreffenden Übereinkommen Bezug nahm. Der wesentliche Inhalt des Gutachtens des Rechtsberaters wurde in einer Erklärung zum Ausdruck gebracht, die in der Ratifikationsurkunde eines Mitglieds für dieses Übereinkommens enthalten war.
5. Wie ersichtlich, würde die Definition in Absatz 4 von Artikel VI nur „für die Zwecke von Absatz 3“ (d.h. nur soweit die Bestimmungen von Teil A des Codes betroffen sind) und nur im „Kontext dieses Übereinkommens“ Anwendung finden; sie soll daher nicht die Bedeutung berühren, die dem Ausdruck „im wesentlichen gleichwertig“ in anderen Übereinkommen der IAO (Nr. 147 und 185) gegeben werden könnte. Eine konsultierte Regierung war der Auffassung, daß dies in dem Absatz ausdrücklich festgestellt werden sollte.

Bemerkung 7 (zu Artikel VII)

Hierbei handelt es sich um einen Vorschlag der Seeleutevertreter auf der dritten Tagung der Hochrangigen Gruppe, um dem Fall Rechnung zu tragen, daß es in einem Hoheitsgebiet keinen repräsentativen Reeder- oder Seeleuteverband zwecks Durchführung von Beratungen gibt (wie dies von etlichen Bestimmungen verlangt wird). Der Vorschlag war ursprünglich in Verbindung mit der Erörterung der Ausnahmen gemäß Artikel II für die Küstenfahrt vorgelegt worden (siehe Bemerkung 3, Punkt 9); die Bestimmung schien jedoch die allgemeinere Verpflichtung zur Durchführung dreigliedriger Beratungen zu

¹⁶ IAA: *Labour standards on merchant ships*, Internationale Arbeitskonferenz, 77. Tagung, Genf, 1990, Abs. 65-79.

beinhalten, die sich im gesamten Übereinkommen findet, und ist daher als gesonderter Artikel berücksichtigt worden. Die eckigen [] Klammern um den Artikel zeigen, daß hinsichtlich der Aufnahme dieser Bestimmung in das Übereinkommen kein Einvernehmen erzielt wurde.

Bemerkung 8 (zu Artikel VIII)

1. Die „Schlußbestimmungen“ in den Artikeln VIII bis XII und Artikel XVI beruhen auf den Standardbestimmungen der internationalen Arbeitsübereinkommen unter besonderer Berücksichtigung des Übereinkommens Nr. 147. Im Gegensatz zum Übereinkommen Nr. 147, Artikel 5, sind keine Vorbedingungen für Mitglieder vorgesehen, die das neue Übereinkommen ratifizieren möchten.
2. Zahl und Gewicht der für das Inkrafttreten erforderlichen Ratifikationen gemäß *Absatz 3* von Artikel VIII müssen noch erörtert werden. Zwei Anregungen, die in {} Klammern stehen, werden im derzeitigen Übereinkommensentwurf nur für Diskussionszwecke gemacht. Die Formel der zehn Mitglieder, die zusammen über einen Bruttoschiffsraum von 25 Prozent der Welthandelsflotte verfügen müssen, wurde im Übereinkommen Nr. 147 verwendet. Die Formel 25 Mitglieder/50 Prozent des Bruttoreumgehalts findet sich in dem Internationalen Übereinkommen über die Sicherheit des menschlichen Lebens auf See (SOLAS), 1974. Weitere Optionen sind das SOLAS-Protokoll von 1988 (15/50 Prozent) und das IAO-Übereinkommen Nr. 180 (1996) (das die Ratifikationen von „fünf Mitgliedern, von denen drei jeweils eine Handelsflotte mit einem Bruttoreumgehalt von mindestens 1 Million Tonnen besitzen“ erfordert). Ein Regierungsvertreter in der Untergruppe wies darauf hin, daß die SOLAS-Formel von 1974 wegen der vorgeschlagenen Aufnahme der Klausel „der nicht günstigeren Behandlung“ (siehe Absatz 7 von Artikel V) die richtige sei; seines Erachtens wäre eine solche Klausel nur dann gerechtfertigt, wenn ihr Mitglieder zustimmten, auf die insgesamt mindestens die Hälfte des Raumgehalts der Welthandelsflotte entfallen.
3. Ferner ist angeregt worden, in die Anforderung für das Inkrafttreten ein Element aufzunehmen, das die Anzahl der Seeleute aus den ratifizierenden Mitgliedern betrifft. Wichtig ist auch der Hinweis, daß der derzeitige Text eine Zwölfmonatsfrist vorschlägt, bevor die Ratifikation für ein Mitglied, das das Übereinkommen nach seinem Inkrafttreten ratifiziert, wirksam wird. Dies kann für die Frage der Anpassungen innerhalb der inländischen Systeme und für den Schiffbau relevant sein. Die Mitglieder sollten sich auch dessen bewußt sein, daß bei jedem Beschluß über die Frage der Anzahl der Ratifikationen die in der Bemerkung 10 betreffend den Artikel X dargelegten Erwägungen berücksichtigt werden müssen.

Bemerkung 9 (zu Artikel IX)

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

Bemerkung 10 (zu Artikel X)

1. *Artikel X*, in {} Klammern, führt die Übereinkommen auf, die durch das neue Übereinkommen neugefaßt werden. Der derzeitige Ratifikationsstand der in Artikel X aufgeführten Übereinkommen wird in Anhang I zu diesem Kommentar angegeben. Eine ausgiebige

Erörterung des Verfahrens der Neufassung von Übereinkommen nach dem Inkrafttreten dieses Übereinkommens war der Gegenstand eines Papiers mit dem Titel *Considerations concerning Article IX of the first draft for a consolidated Convention*¹⁷, das der Hochrangigen Gruppe auf ihrer vierten Tagung vorgelegt wurde. Dort wurde darauf hingewiesen, daß, so lange das konsolidierte Übereinkommen nicht von allen Staaten ratifiziert worden ist, die die bestehenden Seearbeitsübereinkommen ratifiziert haben, seine Verpflichtungen und die Verpflichtungen aus den derzeitigen internationalen Seearbeitsübereinkommen zwangsläufig in unterschiedlichem Ausmaß (je nach ihrem Ratifikationsstand) nebeneinander bestehen müssen.

2. Damit ergeben sich für die Mitglieder einige Fragen und Optionen, die in Erwägung gezogen werden müssen. Eine Frage betrifft die Verpflichtungen einzelner Mitglieder aus den bestehenden Seearbeitsübereinkommen, wenn sie das neue Übereinkommen ratifizieren: Sollte die Ratifizierung des neuen Übereinkommens automatisch die Kündigung der durch das neue Übereinkommen neugefaßten Übereinkommen nach sich ziehen? Zweitens stellt sich die grundsätzliche Frage, ob alle Übereinkommen, die durch das neue Übereinkommen neugefaßt werden, nach der Annahme des neuen Übereinkommens nicht mehr ratifiziert werden können sollten. In diesem Fall wären die Mitglieder, die zur Zeit Vertragspartei eines durch das neue Übereinkommen neugefaßten Übereinkommens sind, so lange weiterhin gebunden, bis sie das neue Übereinkommen ratifiziert oder das vorliegende Übereinkommen gekündigt haben, aber keine anderen Mitglieder könnten die neugefaßten Übereinkommen ratifizieren. Sie müßten sich entscheiden, entweder dem neuen Übereinkommen beizutreten oder außerhalb der derzeitigen Schutzsysteme zu bleiben.
3. Nach dem internationalen Vertragsrecht ist es nicht leicht, bestehende multilaterale Übereinkommen abzuschaffen¹⁸ oder sie durch ein neues zu ersetzen, sofern diese Übereinkommen selbst nicht ein Mittel hierfür bieten. Die seit 1930 angenommenen internationalen Arbeitsübereinkommen¹⁹ enthalten in der Tat einen Artikel, wonach ein künftiges „neugefaßtes Übereinkommen“ die meisten der Wirkungen der Übereinkommen, die es neufasst (aber nicht die Übereinkommen selbst), aufheben kann. Dieser Artikel lautet in der Regel wie folgt:²⁰

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

- a) *die Ratifikation des neugefaßten Übereinkommens durch ein Mitglied hat ungeachtet [des Artikels, der eine Kündigung nach Ablauf bestimmter Zeiträume gestattet] ohne*

¹⁷ *Effect on revised Conventions*, Dok. TWGMLS/2004/3. Der in diesem Papier genannte Artikel IX ist nunmehr Artikel X dieses Entwurfs.

¹⁸ Wenn eine Änderung der Verfassung der IAO, die 1996 angenommen wurde, in Kraft tritt, dann wird die Internationale Arbeitskonferenz die Befugnis haben, veraltete internationale Arbeitsübereinkommen unter bestimmten Umständen aufzuheben.

¹⁹ Die ersten nach 1930 angenommenen Seearbeitsübereinkommen waren das Übereinkommen (Nr. 53) über die Befähigungsausweise der Schiffsoffiziere, 1936, das Übereinkommen (Nr. 55) über die Verpflichtungen des Reeders bei Krankheit oder Unfall der Schiffleute, 1936, und das Abgeänderte Übereinkommen (Nr. 58) über das Mindestalter (Arbeit auf See), 1936, die alle 1939 in Kraft getreten sind. Die hier diskutierten Vorschläge helfen natürlich nicht bei der Aufhebung der vor 1930 angenommenen Seearbeitsübereinkommen. Diese müßten von den Mitgliedern, die noch Vertragspartei sind, in Übereinstimmung mit ihren jeweiligen Kündigungsvorschriften ausdrücklich gekündigt werden. In Anbetracht der Grundsätze über die Anwendung aufeinanderfolgender Verträge über denselben Gegenstand, die in Artikel 30 des Wiener Übereinkommens über das Recht der Verträge, 1969, enthalten sind, würden jedoch die meisten wenn nicht alle Bestimmungen dieser Übereinkommen veralten.

²⁰ Übereinkommen Nr. 180, Art. 23.

weiteres die Wirkung einer sofortigen Kündigung des vorliegenden Übereinkommens, sofern das neugefaßte Übereinkommen in Kraft getreten ist.

b) Vom Zeitpunkt des Inkrafttretens des neugefaßten Übereinkommens an kann das vorliegende Übereinkommen von den Mitgliedern nicht mehr ratifiziert werden.

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

4. Die Unterabsätze a) und b) von Absatz 1 dieses Artikels bieten somit zwei Möglichkeiten für die Lösung der vorerwähnten Koexistenzprobleme, die Anwendung finden, sofern „das neue Übereinkommen nichts anderes vorsieht“. Unterabsatz a) vermeidet das Problem, daß ein ratifizierendes Mitglied an vergleichbare Verpflichtungen aus unterschiedlichen Übereinkommen gebunden ist: sobald die neuen Verpflichtungen in Kraft getreten sind, haben die alten Verpflichtungen keine Geltung mehr. Unterabsatz d) schließt das alte Übereinkommen für weitere Ratifikationen: sobald das neue Übereinkommen in Kraft getreten ist, beschränkt sich das alte Übereinkommen auf die Mitglieder, die es bereits ratifiziert haben (bis sie es kündigen).
5. Falls das neue konsolidierte Übereinkommen in bezug auf den obigen Unterabsatz a) „nichts anderes bestimmt“, wird nach seinem Inkrafttreten davon ausgegangen, daß jedes Mitglied, das es bereits ratifiziert hat oder später ratifiziert, alle nach 1930 angenommenen Übereinkommen, die es ratifiziert hat und die in dem neuen Übereinkommen in Artikel X als neugefaßt bezeichnet werden, gekündigt hat. Das Amt kann hier nur einen Nachteil erkennen, der aber durch den Vorteil, daß sich überschneidende (und manchmal möglicherweise widersprüchliche) Verpflichtungen für die ratifizierenden Mitglieder vermieden werden, mehr als wettgemacht werden dürfte. Der Nachteil ist, daß das ratifizierende Mitglied nicht mehr Vertragspartei der alten Übereinkommen wäre: ihm kämen daher nicht die Bestimmungen jener Übereinkommen zugute, die Verpflichtungen zugunsten von Mitgliedern schaffen, die das gleiche Übereinkommen ratifiziert haben. Es scheint jedoch nur zwei Übereinkommen zu geben, die Verpflichtungen zugunsten anderer ratifizierender Mitglieder begründen: nämlich die Übereinkommen Nr. 108 und 185 über Ausweise für Seeleute, und diese dürften außerhalb des Neufassungsprozesses bleiben. Ein Mitglied, das nicht mehr Vertragspartei eines neugefaßten Übereinkommens ist, wäre außerdem nicht in der Lage, eine Beschwerde nach Artikel 26 der Verfassung der IAO wegen der Nichteinhaltung dieses Übereinkommens durch eine andere Vertragspartei einzureichen. Das Mitglied hätte aber immer noch die Möglichkeit, das Verfahren nach Artikel 26 über den Verwaltungsrat des IAA in die Wege zu leiten²¹.
6. Die Antwort auf die zweite Frage, ob die bestehenden Übereinkommen nicht mehr ratifiziert werden können sollten, kann von der Entscheidung in bezug auf Artikel VIII über die Anzahl der Ratifikationen und sonstigen Anforderungen als Voraussetzung für das Inkrafttreten des neuen Übereinkommens abhängen. Hierbei muß man das Gesamtziel, nämlich universelle Erfassung und Geschlossenheit im System der Seearbeitsnormen, um das Recht der Seeleute auf menschenwürdige Arbeit zu gewährleisten, im Auge behalten. Falls das Inkrafttreten des neuen Übereinkommens die Ratifikation einer erheblichen Anzahl von Seeschiffahrtsnationen erfordert, dann wäre die sofortige Schließung der bestehenden Übereinkommen (gemäß Unterabsatz b) in dem Beispiel oben) leicht zu rechtfertigen. Dies könnte die verbleibenden Seeschiffahrtsländer in der IAO zur Ratifizierung des neuen Übereinkommens veranlassen, indem eine spätere Ratifikation der neugefaßten Übereinkommen nach dem Inkrafttreten des neuen Übereinkommens verhindert wird. Wenn jedoch für das Inkrafttreten des neuen Übereinkommens eine relativ geringe Zahl von Ratifikationen vorgeschrieben wird, dann kann die Gefahr bestehen, daß ein Mitglied, das

²¹ Nach Abs. 4 von Art. 26.

nicht imstande ist, sämtliche Verpflichtungen aus dem neuen Übereinkommen zu übernehmen, auch daran gehindert würde, irgendwelche internationalen Verpflichtungen in den durch das neue Übereinkommen neugefaßten Bereichen zu übernehmen. In dem obenerwähnten Papier hat das Amt Vorschläge für einen „etappenweisen“ oder abgestuften Ansatz gemacht, wonach einige neugefaßte Übereinkommen sofort geschlossen würden, während die Schließung anderer, beispielsweise des Übereinkommens Nr. 147, verschoben werden würde. Für Diskussionszwecke sieht der vorgeschlagene Artikel X jedoch keine Ausnahme von der normalen Wirkung des Inkrafttretens vor. Wie bereits erwähnt, wird, falls nichts Gegenteiliges angegeben wird, die Ratifikation des neuen Übereinkommens, wenn es für das betreffende Mitglied in Kraft tritt, automatisch die Kündigung der in diesem Artikel aufgeführten Übereinkommen durch das Mitglied zur Folge haben, die nach 1930 angenommen wurden und von dem Mitglied ratifiziert worden sind. Überdies würden, sobald das neue Übereinkommen erstmals in Kraft tritt, alle in Artikel X aufgeführten Übereinkommen für weitere Ratifikationen geschlossen werden, um so rasch wie möglich einen Übergang zu einem einzigen universell akzeptierten Katalog von internationalen Normen und Verpflichtungen sicherzustellen, mit einer verbesserten „Relevanz ... für die Bedürfnisse aller Beteiligten des Seeschiffahrtsektors“ (siehe Punkt 1 der allgemeinen Bemerkungen oben).

7. Auf bestehende Seearbeitsempfehlungen braucht Artikel X nicht einzugehen. Diese können von der Internationalen Arbeitskonferenz (ebenso wie die aufgeführten Übereinkommen, die noch nicht in Kraft getreten sind) gemäß der Geschäftsordnung der Konferenz und ohne Änderung der Verfassung der IAO zurückgezogen werden. Das Verfahren der Zurückziehung veralteter Empfehlungen (das von der Arbeitsgruppe des Verwaltungsrats, die in Punkt 3 a) der allgemeinen Bemerkungen erwähnt wurde, bestimmt worden ist) ist im Gang.

Bemerkung 11 (zu Artikel XIII)

1. Artikel XIII würde den Verwaltungsrat des IAA zur Einrichtung eines besonderen dreigliedrigen Ausschusses auffordern. Dieser Ausschuß würde allgemein mit der Überprüfung der Arbeitsweise des neuen Übereinkommens beauftragt werden und würde spezifische Aufgaben in bezug auf das vorgeschlagene vereinfachte Änderungsverfahren²² für den Code erhalten (siehe Bemerkung 13). Er würde sich aus Vertretern der Regierungen, die das neue Übereinkommen ratifiziert haben, und aus vom Verwaltungsrat ausgewählten Reeder- und Seeleutevertretern zusammensetzen (die in der Praxis dieselben sein könnten wie die Mitglieder des Paritätischen Seeschiffahrtsausschusses). Es würde somit keine nationalen dreigliedrigen Delegationen geben, wie auf der Internationalen Arbeitskonferenz. Der soziale Dialog würde in diesem Fall auf globaler Grundlage stattfinden, nach dem Muster des Verwaltungsrats. Dies ist in Anbetracht des im wesentlichen globalen Charakters des Seeschiffahrtsektors gerechtfertigt.
2. Die Regierungsvertreter von nichtratifizierenden Mitgliedern könnten in dem Ausschuß mitarbeiten, hätten aber kein Stimmrecht. Während der Erörterungen auf der zweiten Tagung der Hocharangigen Gruppe äußerten etliche Regierungsvertreter die Auffassung, daß jene nichtratifizierenden Mitgliedern ebenfalls das Stimmrecht haben sollten. Nach dem derzeitigen Entwurf könnten diese Mitglieder nicht über vom Ausschuß anzunehmende Änderungen abstimmen. Sie hätten das Recht, Änderungen vorzuschlagen, und würden an dem Verfahren für die Genehmigung solcher Änderungen auf der Internationalen Arbeitskonferenz auf der gleichen Grundlage teilnehmen wie die Mitglieder, die das

²² IAA: *Simplified amendment procedure for the proposed new maritime labour Convention*, Hocharangige dreigliedrige Arbeitsgruppe für Seearbeitsnormen (zweite Tagung), Genf, 2002, Dok. TWGMLS/2002/2, Abs. 18.

Übereinkommen ratifiziert haben. *Absatz 4* sieht vor, daß die Regierungsvertreter im Ausschuß doppelt so viele Stimmen haben sollten wie die Reeder- und Seeleutevertreter im Ausschuß. Diese Konfiguration nach dem Muster 2-1-1 würde bedeuten, daß für den (eher unwahrscheinlichen) Fall, daß eine formelle Abstimmung im Ausschuß erforderlich wäre, die Regierungen 50 Prozent der Stimmen und die Reeder und die Seeleute je 25 Prozent hätten. Dies würde der von einigen Regierungsvertretern geäußerten Sorge Rechnung tragen, daß sie überstimmt werden könnten, insbesondere bei der Annahme von Änderungen (siehe unten), die eine Zweidrittelmehrheit (66,67 Prozent) erfordern würde. Außerdem wird für die Annahme von Änderungen eine weitere Bestimmung vorgeschlagen (Artikel XV Absatz 4 c)), um jede der drei dreigliedrigen Gruppen gegen ein Überstimmtwerden zu schützen: eine Abstimmung wäre nicht gültig, wenn sie nicht die Unterstützung von mindestens der Hälfte des Stimmgewichts jeder der drei Gruppen hat. Die Anwendung dieser Anforderung könnte durch das folgende Beispiel eines Ausschusses veranschaulicht werden, der aus 100 Mitgliedern besteht, nämlich 50 Regierungs-, 25 Reeder- und 25 Seeleutevertretern: falls alle Seeleute- und Reedervertreter für einen Änderungsvorschlag stimmten und dieser auch von 17 Regierungen unterstützt würde, würde dieser Vorschlag nicht angenommen, obgleich mit 67 (25+25+17) von 100 Stimmen die erforderliche Zweidrittelmehrheit (gemäß Artikel XV Absatz 4 b)) erreichen würde, da weniger als die Hälfte der 50 Regierungen dafür gestimmt hätten.

Bemerkung 12 (zu Artikel XIV)

1. Die Artikel XIV und XV gehen auf die Verfahren für die Änderung des neuen Übereinkommens ein, die in einem für die zweite Tagung der Hochrangigen Gruppe ausgearbeiteten Bericht behandelt wurden²³. Artikel XIV sieht vor, daß das Übereinkommen von der Allgemeinen Konferenz im Rahmen von Artikel 19 der Verfassung der IAO abgeändert werden kann. Außerdem könnte der Code durch ein vereinfachtes Verfahren abgeändert werden, das entwickelt worden ist, um der Notwendigkeit einer rascheren Aktualisierung des technischen Teils des Übereinkommens Rechnung zu tragen, ohne daß das gesamte Übereinkommen neugefaßt werden muß.
2. Der Artikel legt die Verfahren im Rahmen von Artikel 19 der Verfassung für eine Änderung des Übereinkommens als Ganzes dar, wobei ein ausdrückliches Ratifikationsverfahren vorgesehen ist. Das ins Auge gefaßte Verfahren wäre für die IAO neu, doch wären die rechtlichen Wirkungen dieses Änderungsverfahrens die gleichen wie bei den von der IAO verwendeten Verfahren für die Neufassung oder Änderung von Urkunden, mit einer bedeutenden Ausnahme: Es würde kein getrenntes neugefaßtes Übereinkommen oder Protokoll geben; es würde ein einziges geändertes Übereinkommen geben. Mitglieder, die das Übereinkommen später ratifizieren, wären an alle bis zu dem Zeitpunkt angenommenen Änderungen gebunden, sofern in einer Änderung nichts anderes bestimmt wird (*Absatz 9*). Die rechtliche Wirkung wäre somit die gleiche wie die Schließung eines neugefaßten Übereinkommens für weitere Ratifikationen. Dies ist auch der Grund, weshalb in diesem Artikel ein Unterschied hinsichtlich des Gegenstands der Ratifikation gemacht wird: Da Mitglieder, die das Übereinkommen noch nicht ratifiziert hatten, nur an dessen neueste Fassung gebunden sein könnten, würden sie zwecks Prüfung im Hinblick auf eine Ratifizierung ein Exemplar des gesamten Übereinkommens mit den bis zu dem Zeitpunkt vorgenommenen Änderungen erhalten (*Absatz 4*). Mitglieder, die das Übereinkommen bereits ratifiziert hatten, würden nur die jeweilige Änderung zur Prüfung erhalten (*Absatz 3*). Die Änderung würde nur dann in Kraft treten, wenn die Ratifikationen der Änderung zusammen mit den Ratifikationen des Übereinkommens in der geänderten Fassung die in *Absatz 5* dargelegten Anforderungen erfüllten. Diese Anforderungen könnten die gleichen sein, die für das erstmalige Inkrafttreten des Übereinkommens selbst

²³ Ebd.

festgelegt sind (nach Artikel VIII), oder sie könnten auf ein geringeres Niveau festgesetzt werden (dies ist der Fall bei den Anforderungen für das Inkrafttreten des Protokolls zum Übereinkommen Nr. 147 beispielsweise gegenüber den Anforderungen für das Inkrafttreten dieses Übereinkommens selbst). Das Amt hat vorgeschlagene Zahlen nur für Diskussionszwecke in {} eingefügt.

Bemerkung 13 (zu Artikel XV)

1. Artikel XV führt die bedeutendste Neuerung des neuen Übereinkommens ein: Die Änderung einzelner Bestimmungen (des Codes) durch ein stillschweigendes Annahmeverfahren statt einer ausdrücklichen Ratifikation. Dieser Gegenstand wurde in dem obenerwähnten Bericht an die Hochrangige Gruppe ausgiebig behandelt und auf der zweiten Tagung in allen Einzelheiten erörtert. In der Hochrangigen Gruppe bestand allgemein Einvernehmen über das Konzept selbst und über die Hauptelemente des vorgeschlagenen Änderungsverfahrens. Ein ähnlicher Ansatz zu einer rascheren Änderung der technischen Teile eines Übereinkommens ist vor kurzem von der Internationalen Arbeitskonferenz für das Übereinkommen (Nr. 185) über Ausweise für Seeleute (Neufassung), 2003 (Artikel 8), angenommen worden.
2. Dieses vereinfachte Änderungsverfahren ist dem vergleichbar, das in den im Rahmen der Internationalen Seeschiffsorganisation (IMO) angenommenen Übereinkommen vorgesehen ist, wie dem Internationalen Übereinkommen über den Schutz des menschlichen Lebens auf See, 1974, in der geänderten Fassung (SOLAS). Das Verfahren ist jedoch an die Besonderheiten der Internationalen Arbeitsorganisation angepaßt worden, insbesondere ihre dreigliedrige Struktur und die herausragende Rolle, die die Verfassung ihr als Ganzes über die Internationale Arbeitskonferenz in bezug auf die Annahme und Änderung von Übereinkommen verleiht; so ist insbesondere die Neufassung eines Übereinkommens eine Angelegenheit, die die Organisation als Ganzes und nicht nur die Mitglieder, die es ratifiziert haben, betrifft.
3. *Absatz 1* von Artikel XV wahrt das verfassungsmäßige Recht des Verwaltungsrats, in die Tagesordnung der Konferenz einen Gegenstand zur Änderung der Bestimmungen des Codes nach den traditionellen, in Artikel XIV vorgesehenen Verfahren aufzunehmen. Er trägt auch der Tatsache Rechnung, daß das Übereinkommen ausdrücklich vorsehen kann, daß einzelne Bestimmungen des Codes nur durch das Verfahren nach Artikel XIV geändert werden können. Ein entsprechender Vorschlag ist hinsichtlich des Teils A des Codes in Titel 5 gemacht worden (siehe unter Punkt 7 von Bemerkung 35).
4. Ein Ablaufdiagramm, das die sechs Hauptschritte des vereinfachten Änderungsverfahrens veranschaulicht, wie in den Punkten 5 bis 10 unten dargelegt, ist in Anhang II zu diesem Kommentar enthalten.
5. *Schritt 1:* Dem Generaldirektor des Internationalen Arbeitsamtes wird ein Änderungsvorschlag unterbreitet (*Absatz 2*); er kann von der Reeder- oder der Seeleutegruppe im dreigliedrigen Sonderausschuß (siehe Bemerkung 11 oben) oder von jedem Mitglied der Organisation eingebracht werden; in diesem Fall muß er die Unterstützung einer der Gruppen haben oder unter den Regierungen, die den Vorschlag einbringen oder unterstützen, müssen sich eine bestimmte Anzahl (in {} Klammern eingefügt) der Regierungen befinden, die das Übereinkommen ratifiziert haben.
6. *Schritt 2:* Der Generaldirektor des Internationalen Arbeitsamtes vergewissert sich dann, daß der Vorschlag ordnungsgemäß eingebracht worden ist, und leitet ihn an alle Mitglieder der IAO mit allen als erforderlich erachteten Bemerkungen oder Anregungen weiter (*Absatz 3*), wobei er die Mitglieder bittet, ihre eigenen Bemerkungen oder Anregungen zu übermitteln.

-
7. *Schritt 3:* Nach einem Zeitraum von normalerweise sechs Monaten werden der Vorschlag und eine Zusammenfassung der eingegangenen Bemerkungen oder Anregungen gemäß *Absatz 4* an den dreigliedrigen Sonderausschuß zur Prüfung im Hinblick auf die Annahme weitergeleitet (vorbehaltlich der Zustimmung der Internationalen Arbeitskonferenz). Für die Annahme einer Änderung sind die Anwesenheit von mindestens der Hälfte der ratifizierenden Mitglieder (*Unterabsatz a)*) und eine Zweidrittelmehrheit (*Unterabsatz b)*) erforderlich. Wie bereits erwähnt (siehe Bemerkung 11, Punkt 2), können sich alle Mitglieder der Organisation an den Diskussionen beteiligen, aber nur die Ausschußmitglieder (d.h. die ratifizierenden Mitglieder im Fall der Regierungen) können abstimmen, und die Abstimmungsregeln sorgen dafür, daß keine der dreigliedrigen Gruppen überstimmt werden kann (*Unterabsatz c)*).
 8. *Schritt 4:* Der Hauptunterschied gegenüber den IMO-Verfahren ist aus dem nächsten Schritt ersichtlich, der nach *Absatz 5* verlangt wird, nämlich die Vorlage einer angenommenen Änderung an die Internationale Arbeitskonferenz zur Zustimmung, so daß die Organisation als Ganzes die Rechtmäßigkeit der Änderung und ihre Übereinstimmung mit der allgemeinen Politik der Organisation überprüfen kann. Dieses Verfahren sollte sehr kurz sein, da die Konferenz nur die Aufgabe hätte, der Änderung (mit einer Zweidrittelmehrheit) zuzustimmen oder nicht. Sie könnte die Änderung nicht umformulieren. Falls die Zustimmung nicht erlangt wird, wird die Änderung an den dreigliedrigen Sonderausschuß zurückverwiesen.
 9. *Schritt 5:* Der Rest des Verfahrens – Vorlage der genehmigten Änderungen zur Prüfung – ist den IMO-Verfahren sehr ähnlich. Die Änderungen werden nur den Mitgliedern notifiziert, die das Übereinkommen ratifiziert haben, denen eine Frist für Stellungnahmen eingeräumt wird (normalerweise zwei Jahre); andere IAO-Mitglieder erhalten eine Kopie (*Absatz 6*). Die Änderung gilt als angenommen, sofern nicht eine bestimmte Anzahl von Mitgliedern, die einen bestimmten Prozentsatz des Bruttoreumgehalts der Welthandelsflotte ausmachen (die beiden Zahlen sind in {} Klammern gesetzt worden), vor Ablauf der oben erwähnten Frist ihr Nichteinverständnis zum Ausdruck bringen (*Absatz 7*).
 10. *Schritt 6:* Eine Änderung tritt sechs Monate nach dem Tag, an dem sie als angenommen gilt, für alle Mitglieder in Kraft mit Ausnahme derjenigen, die innerhalb der vorgeschriebenen Frist ihr Nichteinverständnis zum Ausdruck gebracht (*Absatz 8*) oder mitgeteilt haben, daß sie nur durch ihre ausdrückliche Annahme gebunden sein werden (*Absatz 8 a)*). Ein Mitglied kann auch vor dem Inkrafttreten der Änderung ihr Wirksamwerden für es um einen Zeitraum hinauszögern, der normalerweise ein Jahr nicht überschreiten darf (*Absatz 8 b)* und *10*).
 11. Das konsolidierte Übereinkommen würde den Grundsatz achten (der jetzt in der IAO im Hinblick auf Neufassungen und auch in der IMO befolgt wird), daß ein Mitglied, nachdem es den Text eines Übereinkommens durch Ratifikation angenommen hat, gegen seinen Willen nicht an Änderungen dieses Textes gebunden sein darf. Neue ratifizierende Mitglieder sind natürlich in einer anderen Lage, da sie sich nicht verpflichtet hatten, an den ursprünglichen Text gebunden zu sein. Falls sie sich zur Ratifizierung des Übereinkommens entschließen, müssen sie den Text in der geänderten Fassung annehmen (*Absatz 12*).
 12. Es stellt sich die Frage, was passiert, wenn ein ratifizierendes Mitglied beschließt, eine Änderung nicht anzunehmen und seine Schiffe in einen Hafen eines Mitglieds einlaufen, das an die Änderung gebunden ist. *Absatz 13* schlägt die SOLAS-Lösung vor, wonach das letztgenannte Mitglied das Recht hätte, die einschlägige Bestimmung in seiner geänderten Form anzuwenden (außer während eines in *Absatz 8 b)* genannten Befreiungszeitraums).

Bemerkungen zu den Regeln und dem Code

Bemerkung 14 (Erläuternde Anmerkungen)

1. Die Regeln und der Code beginnen mit den in den allgemeinen Bemerkungen am Anfang dieses Kommentars erwähnten „Erläuternden Anmerkungen“. Diese Anmerkungen sollen die von der Hochrangigen dreigliedrigen Arbeitsgruppe erzielten Vereinbarungen über den Ansatz und den Aufbau des neuen Übereinkommens und die Wechselwirkung zwischen den Artikeln, Regeln und dem Code und zwischen Teil A und Teil B des Codes destillieren. Die Anmerkungen würden in das anzunehmende Übereinkommen einbezogen, würden (in ihrem *Absatz 1*) aber darauf hinweisen, daß sie nicht als Bestandteil des Übereinkommens angesehen werden sollten. Ihr Status würde dem der Präambel entsprechen, denn sie wären bei der Auslegung hilfreich. Sie sollten auch nützlich sein für die Klärung einer Reihe von Fragen (beispielsweise wie Teil B des Codes zu behandeln ist) für nationale Parlamente, die die Ratifikation des Übereinkommens erwägen.
2. *Absatz 4* der Anmerkungen enthält Text in eckigen [] Klammern. Dies ist lediglich ein Folgeindikator: entweder werden die eckigen Klammern entfernt oder der Text wird entfernt je nach den Beschlüssen, die bezüglich des dritten Einleitungsabsatzes von Titel 5 gefaßt werden.

Bemerkung 15 (zu Titel 1, Regel 1.1)

1. *Titel 1* legt die Mindestnormen dar, die eingehalten werden müssen, bevor Seeleute auf einem Schiff arbeiten dürfen: sie müssen ein Mindestalter haben, im Besitz eines ärztlichen Zeugnisses sein, das ihre Tauglichkeit für die von ihnen auszuführenden Aufgaben bescheinigt, über eine Ausbildung und Befähigungen für die von ihnen an Bord auszuführenden Aufgaben verfügen und im Besitz eines Ausweises für Seeleute sein. Darüber hinaus haben Seeleute Anspruch auf den Zugang zu einer Beschäftigung auf See über eine geregelte Anwerbungs- und Arbeitsvermittlungsagentur.
2. *Regel 1.1* setzt das Mindestalter für jede Art von Arbeit auf See in Übereinstimmung mit den bestehenden Seearbeitsnormen auf 16 Jahre fest. Es wird vorgeschlagen, das Alter von 16 Jahren als das Mindestalter beizubehalten, obwohl einige Regierungen ein niedrigeres Mindestalter vorgeschlagen hatten und die Seeleutevertreter im Gegenteil die Frage stellten, ob 16 Jahre immer noch angemessen sei in Anbetracht der Bestimmungen des Übereinkommens Nr. 182 (und der Empfehlung Nr. 190) über die schlimmsten Formen der Kinderarbeit, 1999, das das Mindestalter für solche Formen der Arbeit auf 18 Jahre festsetzt. Falls die Beschäftigung als Seeleute zwangsläufig mit gefährlicher Arbeit verbunden ist, könnte sie durchaus in die Kategorie der schlimmsten Formen der Kinderarbeit eingeordnet werden. Ob dies der Fall ist oder nicht, ist eine strittige Frage, die aber nicht erst seit dem Übereinkommen Nr. 182 aufgetaucht ist. Schon 1973 hatte das Übereinkommen (Nr. 138) über das Mindestalter in seinem Artikel 3 das Mindestalter für gefährliche Arbeiten auf 18 Jahre festgesetzt. Dessen ungeachtet setzt das Übereinkommen (Nr. 180) über die Arbeitszeit der Seeleute und die Besatzungsstärke der Schiffe, 1996, in seinem Teil III über die Besatzungsstärke der Schiffe das Mindestalter für die Arbeit auf Schiffen auf 16 Jahre fest. Aus diesen Gründen setzt Regel 1.1 des vorgeschlagenen Übereinkommens das Mindestalter zunächst auf 16 Jahre fest, das später in Teil A des Codes geändert werden könnte, um ein höheres Alter vorzusehen. Ein solches Detail sollte normalerweise nicht in die Regeln aufgenommen werden. Die Einbeziehung in die Regel 1.1 ist wegen der Bedeutung, die die nationalen Parlamente bei der Beratung der Ratifikation des Übereinkommens diesem Detail beimessen könnten, ausnahmsweise vorgeschlagen worden.

Bemerkung 16 (zu Regel 1.2)

1. Die *Regel 1.2* behandelt ärztliche Untersuchungen und Zeugnisse.
2. Die *Norm A1.2* anerkennt ausdrücklich die Anforderungen an das ärztliche Zeugnis nach dem Internationalen Übereinkommen über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten, 1978 („STCW-Übereinkommen“). *Absatz 6* steht in {} Klammern, um seine Aufnahme in Teil A statt Teil B des Codes zu erörtern. *Absatz 6 b*), der ebenfalls in {} Klammern steht, schlägt die Verwendung des Begriffs „Krankheitszustand“ vor, um ein breiteres Spektrum von Zuständen, wie Fettleibigkeit, zu erfassen, die mittlerweile als Angelegenheiten angesehen werden, die in den Bereich der Gesundheits- und Sicherheitsbelange fallen. Das Wort „Krankheit“ wurde in dem Übereinkommen (Nr. 73) über die ärztliche Untersuchung der Schiffsleute, 1946, verwendet, das 1946 angenommen wurde. In den IAA/WHO-Leitlinien von 1997²⁴, die internationale Anleitungen (unter Berücksichtigung von IAA-, IMO- und WHO-Normen) für Ärzte, die Untersuchungen durchführen, liefern, wird der allgemeinere Ausdruck „Krankheitszustand“ verwendet (Anhang C).
3. In *Absatz 7* tragen die {} Klammern in den Unterabsätzen a) und b) der Tatsache Rechnung, daß über die Gültigkeitsdauer des ärztlichen Zeugnisses und des die Farbentüchtigkeit betreffenden Zeugnisses kein endgültiger Beschluß gefaßt werden konnte. Es wird vorgeschlagen, daß die Gültigkeitsdauer für Personen über 18 Jahre zwei Jahre und für junge Seeleute ein Jahr betragen sollte, wie derzeit im Übereinkommen Nr. 73 und im Übereinkommen (Nr. 16) über die ärztliche Untersuchung der Jugendlichen (Seeschiffahrt), 1921, vorgesehen. Da sich die Farbentüchtigkeit nicht ändert, ist angeregt worden, daß es vielleicht nicht erforderlich ist, alle sechs Jahre Untersuchungen vorzuschreiben. Da die Farbentüchtigkeit aber offenbar durch das Alter und Augenkrankheiten beeinträchtigt werden kann, dürften Nachuntersuchungen jedoch zweckmäßig sein. Das Übereinkommen Nr. 73 sieht sechs Jahre vor.
4. *Absatz 8* steht in eckigen [] Klammern, um den unterschiedlichen Auffassungen darüber Rechnung zu tragen, ob es annehmbar ist, daß Seeleute auf einem Schiff arbeiten, ohne sich einer ärztlichen Untersuchung unterzogen zu haben und ohne im Besitz eines ärztlichen Zeugnisses zu sein. Die Frage der Zeugnisse, deren Gültigkeit abläuft, während die Seeleute auf See sind, wird gesondert in *Absatz 9* behandelt.

Bemerkung 17 (zu Regel 1.3)

1. Die *Regel 1.3* behandelt die Ausbildung und Befähigungen von Seeleuten. Die Regel würde in ihrer gegenwärtigen Fassung ausdrücklich andere geltende Ausbildungsanforderungen wie diejenigen nach dem STCW-Übereinkommen in der geänderten Fassung anerkennen (siehe *Absatz 3*).
2. Seeleute, die Positionen an Bord eines Schiffes innehaben, die eine Ausbildung oder Befähigungen erfordern, die durch das STCW-Übereinkommen nicht erfaßt sind, müßten gemäß den innerstaatlichen Anforderungen, soweit vorhanden, für die Position ausgebildet oder befähigt werden. Beispielsweise würde von einer Person, die als Krankenschwester oder Krankenpfleger oder als Arzt auf einem Schiff eingestellt wird, erwartet, daß sie den innerstaatlichen Anforderungen für diese Positionen genügt. Die zuständige Stelle eines Mitglieds wäre jedoch nicht für die Ausbildung oder die Beurteilung der Eignung der Person für diese Position verantwortlich, sondern lediglich dafür, die Reeder zu verpflichten

²⁴ IAA/WHO: *Guidelines for Conducting Pre-sea and Periodic Medical Fitness Examinations for Seafarers*, 1997. Siehe auch IAO/WHO/D.2/1997.

ten sicherzustellen, daß das Personal den einschlägigen innerstaatlichen Anforderungen entspricht. Dieses Konzept, das in Absatz 2 der Regel dargelegt ist, steht in eckigen [] Klammern, um den Bedenken einiger Regierungen hinsichtlich der Zweckmäßigkeit dieser Anforderung Rechnung zu tragen.

3. Die *Norm A1.3* schlägt eine Anforderung vor (in *Absatz 1*), die beispielsweise sicherstellen würde, daß alle Seeleute über eine grundlegende persönliche Sicherheitsausbildung für die Arbeit auf Schiffen absolviert haben. Dies ist bereits eine Anforderung nach dem STCW-Übereinkommen. Im Verlauf der Konsultationen wurde empfohlen, die im Rahmen des STCW-Übereinkommens und -Codes bereits entwickelte Terminologie entweder zu übernehmen oder Bezug darauf zu nehmen. Der empfohlene Entwurf trägt dem Rat der IMO hinsichtlich des zweckmäßigen Wortlauts Rechnung, um sicherzustellen, daß seine Bestimmungen nicht im Widerspruch zu denen des STCW stehen.
4. Die *Absätze 4 bis 8* der Norm stehen in {} Klammern wegen der anhaltenden Diskussionen innerhalb der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) im Zusammenhang mit dem STCW-Übereinkommen und der möglichen Übertragung der Ausbildungsanforderungen für Vollmatrosen in den IMO-Rahmen. Ursprünglich war vorgesehen worden, eine Regel über die Berufsausbildung vorzusehen. Der derzeitige Entwurf hat eine solche Bestimmung nicht vorgeschlagen, weil Bedenken bestanden wegen der Notwendigkeit einer umfassenden Überarbeitung, um eine Überschneidung mit den einschlägigen Bestimmungen des STCW-Übereinkommens zu vermeiden. Das Konzept ist jedoch in den *Absätzen 8 und 9* der Norm und in der *Leitlinie B1.3* beibehalten worden. Die beiden Absätze stehen in eckigen [] Klammern, weil unterschiedliche Meinungen über die Notwendigkeit bestanden, diese Bestimmungen in das Übereinkommen zu übernehmen, und weil Bedenken im Zusammenhang mit der Frage geäußert wurden, wer die Verantwortung für die Sicherstellung der Berufsausbildung und der Ausbildung an Bord haben sollte.
5. Während des Konsultationsprozesses erhielt das Amt auch Stellungnahmen von den Reeder- und Seeleutevertretern, in denen empfohlen wurde, daß einige der detaillierteren Bestimmungen in Übereinkommen oder Empfehlungen hinsichtlich des technischen Inhalts auf ihre Zweckmäßigkeit überprüft und modernisiert werden sollten. Es wurde angeregt, daß diese Überprüfung am besten durch den Paritätischen Seeschiffahrtsausschuß oder ein anderes Gremium durchgeführt werden könnte. Ein Beispiel für eine solche Empfehlung könnte die Empfehlung (Nr. 137) betreffend die berufliche Ausbildung (Seeleute) sein. Ein solcher Text könnte dem Übereinkommen vielleicht in Zukunft als Anhang oder als Broschüre beigefügt werden. Die *Leitlinie B1.3* würde dann geändert werden, um auf den neuen Text Bezug zu nehmen.

Bemerkung 18 (zu Regel 1.4)

1. Die *Regel 1.4* behandelt die Anwerbungs- und Arbeitsvermittlungsdienste und verpflichtet die ratifizierenden Mitglieder zur Regelung solcher Dienste (falls sie in ihrem Hoheitsgebiet tätig sind). Die Einzelheiten, die in der *Norm A1.4* vorgeschrieben bzw. in der *Leitlinie B1.4* empfohlen werden, sind weitgehend dem Übereinkommen (Nr. 179) über die Anwerbung und Arbeitsvermittlung von Seeleuten, 1996, und der dazugehörigen Empfehlung entnommen. Der empfohlene Entwurf ist so abgefaßt worden, daß den Anliegen einiger Regierungen Rechnung getragen wird, die unbedingt sicherstellen wollten, daß eine Unterscheidung zwischen öffentlichen und privaten Diensten getroffen wird. Eckige [] Klammern finden sich in dieser Regel und im gesamten Code im Zusammenhang mit dem Wort „Zeugnis“ und den dazugehörigen Bestimmungen. Die Seeleutevertreter hatten vorgeschlagen, daß neben der Bewilligung oder sonstigen Regulierung ein Zulassungssystem für private Anwerbungs- und Arbeitsvermittlungsstellen entwickelt werden sollte, und daß diese Zeugnisse der Überprüfung und Zertifizierung durch den

Flaggenstaat und der Überprüfung durch den Hafenstaat unterliegen sollten. Die Entwicklung eines Zulassungssystems ist eine Angelegenheit, über die in der Hochrangigen Gruppe kein Einvernehmen erzielt wurde. Falls beschlossen wird, daß ein Zulassungssystem eingeführt werden sollte, so finden sich Bestimmungen zur Unterstützung einer solche Anforderung in eckigen [] Klammern im Empfehlungsentwurf und in den Verzeichnissen der zu überprüfenden Angelegenheiten in den Anhängen A5-I und A5-III. Falls ein solches System angenommen wird, wird es auch erforderlich sein, Überlegungen über die Art der damit verbundenen Dokumentation anzustellen und darüber, inwieweit detaillierte Informationen über den Anwerbungs- und Arbeitsvermittlungsdienst und seine Zulassung in das in Titel 5 beschriebene Dokumentationssystem des Seearbeitsübereinkommens aufgenommen werden sollten (siehe unten, Bemerkung 36 und Bemerkung 39).

2. In *Absatz 4* der *Norm A1.4* stehen auch die Worte „persönlichen Reiseausweises“ in eckigen [] Klammern. Dies geht auf die unterschiedlichen Ansichten darüber zurück, ob ein Ausweis für Seeleute ein Dokument ist, für das der Seemann zahlen sollte.

Bemerkung 19 (zu Regel 1.5)

Die *Regel 1.5*, die die Ausweise für Seeleute behandelt, spiegelt die Auffassungen der Hochrangigen Gruppe wider. Es zeigte sich, daß die meisten Mitgliedsgruppen die Beibehaltung irgendeines Hinweises auf das Übereinkommen (Nr. 185) über Ausweise für Seeleute (Neufassung), 2003, befürworteten, ohne jedoch den wesentlichen Inhalt dieser Urkunde in das konsolidierte Übereinkommen einzubeziehen. Es wurde jedoch keine klare Entscheidung in dieser Angelegenheit getroffen, und der Text bleibt für Diskussionszwecke in {} Klammern. Diese Haltung kommt auch in den in {} Klammern stehenden Bestimmungen über die Ausweise für Seeleute zum Ausdruck, die sich in den Verzeichnissen der Angelegenheiten in den Anhängen A5-I und A5-III finden, die vom Flaggenstaat zwecks Zertifizierung überprüft werden müssen und die der Hafenstaatkontrolle unterliegen.

Bemerkung 20 (zu Titel 2, Regel 2.1)

1. Der *Titel 2* befaßt sich mit den Beschäftigungsbedingungen, darunter Angelegenheiten wie: die Bedingungen für die Unterzeichnung des Beschäftigungsvertrags; die Mindestbeschäftigungsbedingungen wie Heuern, Jahresurlaub, Heimschaffung und die Anforderung, daß auf Schiffen ausreichendes und befähigtes Personal vorhanden ist, um eine sichere und gefahrlose Arbeitsumwelt sicherzustellen.
2. Die *Regel 2.1* behandelt die Bedingungen, unter denen Seeleute einen Beschäftigungsvertrag für Seeleute unterzeichnen. Damit soll soweit wie möglich sichergestellt werden, daß sie unter Bedingungen unterzeichnet werden, die es den Beschäftigten gestatten, ihren Beschäftigungsbedingungen in voller Kenntnis der Sachlage zuzustimmen. Das Ausmaß, in dem ein Mitglied jede Situation überwachen kann, ist natürlich begrenzt. Dies ist ein Problem, das allen Bereichen regulatorischer Tätigkeit gemeinsam ist.
3. Ein erster wichtiger Schritt besteht jedoch darin, innerstaatliche Normen anzunehmen, die Übereinstimmung mit den Mindestnormen des Übereinkommens erfordern, und bei Verstößen zu reagieren. So verpflichtet die *Norm A2.1* in *Absatz 1* die Mitglieder, verschiedene Aspekte der Beschäftigungsverträge für Seeleute auf Schiffen unter ihrer Flagge zu regeln. Der Lage selbständig erwerbstätiger Personen wird auch Rechnung getragen (*Absatz 1 a*). Diese Angelegenheit wurde ursprünglich von einigen Regierungen aufgeworfen, die es für wichtig hielten, eine lückenlose Erfassung sicherzustellen und keine Anreize dafür zu schaffen, sich den Anforderungen des Übereinkommens zu entziehen. Ein Regierungsvertreter äußerte jedoch Bedenken wegen Problemen im Zusammenhang mit der Regelung der Lage von selbständig erwerbstätigen Personen.

-
4. Da der Beschäftigungsvertrag einer Überprüfung im Hafen unterliegen kann, wäre eine englische Übersetzung erforderlich (siehe *Absatz 2*), mit Ausnahme von Schiffen, die nur in der Inlandfahrt eingesetzt werden.
 5. *Absatz 4* der Norm verpflichtet die Mitglieder zur Annahme einer Gesetzgebung, die einige grundlegende Angelegenheiten vorsieht, die in den Beschäftigungsverträgen für Seeleute, die ihrem innerstaatlichen Recht unterliegen, behandelt werden müssen.
 6. Eine wichtige Angelegenheit ist natürlich die Frage der Kündigung: *Absatz 4 g*) umfaßt die Bestimmungen des Übereinkommens (Nr. 22) über den Heuervertrag der Schiffsleute, 1926, hinsichtlich der für die Kündigung der Beschäftigungsverträge für Seeleute maßgeblichen Grundsätze. Diese Bestimmung ist zusammen mit den *Absätzen 5* und *6* der Norm zu lesen, deren Wortlaut noch diskutiert wird und in {} Klammern steht. Diese Absätze würden die Mitglieder dazu verpflichten, eine Mindestkündigungsfrist sowohl für die Seeleute als auch für die Reeder für die Beendigung ihrer Beschäftigungsverträge anzunehmen. Die genaue nach *Absatz 6* vorzusehende Frist ist umstritten und steht in eckigen [] Klammern. Sie müßte aber ungeachtet der gewählten Frist mit dem in *Absatz 5* umrissenen Ansatz im Einklang stehen. Es handelt sich um eine Mindestfrist. Die Parteien können selbstverständlich eine längere Kündigungsfrist vorsehen, wenn sie dies wünschen. *Absatz 6* würde jedoch auch die Höchstdauer der Kündigungsfrist für eine Kündigung durch die Seeleute festlegen. Nach diesem *Absatz* werden auch Umstände anerkannt, die eine sofortige Kündigung oder Entlassung gemäß der innerstaatlichen Gesetzgebung oder einem Gesamtarbeitsvertrag ohne Einhaltung der vorgeschriebenen Kündigungsfrist rechtfertigen.
 7. *Absatz 4 h*) der Norm schreibt vor, daß die Ansprüche der Seeleute im Bereich der Sozialen Sicherheit in bezug auf die Leistungen aufzuführen sind, für die der Reeder verantwortlich ist, und daß auch das in Frage kommende innerstaatliche System der Sozialen Sicherheit anzugeben ist, das anwendbar ist und das Teil der Gesamtbeschäftigungsansprüche der Seeleute sein kann (beispielsweise durch auf Beiträgen beruhende Systeme). Die letztgenannte Anforderung steht in eckigen [] Klammern in Erwartung des Ergebnisses der Erörterungen der Regel 4.5 über die Soziale Sicherheit und der Auswirkungen, die sie auf die Frage haben werden, ob in den Beschäftigungsverträgen für Seeleute mindestens das einschlägige System für einen längerfristigen Schutz der einzelnen Seeleute angegeben werden sollte.
 8. *Absatz 4 j*) (der auf *Absatz 3* der Regel 2.1 beruht) stellt klar, daß in den Beschäftigungsvertrag für Seeleute die Bestimmungen einschlägiger Gesamtarbeitsverträge über Angelegenheiten, die in dem Übereinkommen behandelt werden, durch einen entsprechenden Hinweis einbezogen werden könnten. Dies würde nicht erfordern, daß jeder Beschäftigungsvertrag den einschlägigen Gesamtarbeitsvertrag in vollem Wortlaut wiedergibt, sondern daß der Vertrag der Seeleute lediglich einen Hinweis enthält, der den einschlägigen Gesamtarbeitsvertrag, der für die Bedingungen des Arbeitsverhältnisses maßgeblich ist, bezeichnet.

Bemerkung 21 (zu Regel 2.2)

1. Die *Regel 2.2* behandelt die Heuern. Die *Norm A2.2* enthält mehrere verbindliche Anforderungen in bezug auf die Zahlungsmethoden, die nicht auf irgendwelchen aktuellen internationalen Arbeitsübereinkommen beruhen, die aber als unstrittig angesehen werden.
2. *Absatz 6*, der in {} Klammern steht, da es sich um eine neue Bestimmung in der Norm handelt, stellt fest, daß manche Länder die Heuern der Seeleute in der innerstaatlichen Gesetzgebung regeln, andere dagegen nicht. Damit soll klargestellt werden, daß die *Leitlinie 2.2* in Teil B des Codes sich nur an Länder wendet, die die Heuern der Seeleute

gesetzlich regeln, da die Norm in Teil A keine Anforderung zur Regelung der Heuern enthält. Die Leitlinie behandelt die Methoden für die Berechnung der Heuern und der Überstunden und andere Angelegenheiten. Ihr Text ist einer internationalen Arbeitsempfehlung entnommen (Nr. 187 betreffend die Heuern und die Arbeitszeit der Seeleute und die Besatzungsstärke der Schiffe, 1996).

Bemerkung 22 (zu Regel 2.3)

1. Die *Regel 2.3* betrifft die Arbeits- oder Ruhezeiten. Die *Absätze 10* und *11* der *Norm A2.3* sehen die Möglichkeit vor, auf spezifische Situationen auf innerstaatlicher Ebene und auf Notfälle zu reagieren. Einige Regierungen sind jedoch der Auffassung, daß sie Kapitäne und/oder Erste Ingenieure von den Anforderungen für die Arbeits- und Ruhezeiten ausdrücklich ausnehmen müssen. Andere sind der Ansicht, daß die Frage in dem derzeitigen Text bereits ausreichend geregelt ist und daß Ausnahmen nicht angebracht sind, insbesondere in Anbetracht der zunehmenden Sorge über die Auswirkungen von Ermüdung auf die Sicherheit. Die Seeleutevertreter haben sich sehr besorgt über den Gedanken geäußert, irgendetwas Seeleute von den Bestimmungen über die Arbeits- und Ruhezeiten auszunehmen, und sind der Auffassung, daß dies den in bezug auf das Übereinkommen (Nr. 180) über die Arbeitszeit der Seeleute und die Besatzungsstärke der Schiffe, 1996, erzielten Vereinbarungen zuwiderläuft. Die Reedervertreter haben Unterstützung für die Anliegen der Regierungen geäußert, die eine solche Ausnahme vorsehen möchten. Die Hochrangige Gruppe hat wiederholt betont, daß das neue Übereinkommen sich eng an die Bestimmungen des Übereinkommens Nr. 180 anlehnen sollte, dessen Annahme Gegenstand ausgedehnter Debatten und heikler Kompromisse gewesen ist.
2. Der empfohlene Entwurf enthält – in eckigen [] Klammern – die beiden Alternativvorschläge für Ausnahmen von der Regel, die von Regierungsvertretern auf der letzten Tagung der Hochrangigen Gruppe vorgelegt wurden. Der eine ist in *Absatz 3* der *Regel 2.3*, der andere in *Absatz 12* der *Norm A2.3* enthalten.

Bemerkung 23 (zu Regel 2.4)

1. Die *Regel 2.4* behandelt die Jahresurlaubsansprüche und schlägt auch vor (*Absatz 2*), daß auch der Landgang als wichtige Voraussetzung für die Gesundheit und das Wohlbefinden der Seeleute aufgenommen werden sollte.
2. Um den Schwierigkeiten Rechnung zu tragen, die einige Regierungen mit den 30 Kalendertagen pro Jahr hatten, die in Artikel 3 Absatz 3 des Übereinkommens (Nr. 146) über den bezahlten Jahresurlaub der Seeleute, 1976, vorgesehen sind, geht der empfohlene Entwurf des Übereinkommens von der monatlichen Entsprechung der 30 Tage jährlich als Grundlage aus. Somit sieht *Absatz 2* der *Norm A2.4* die Berechnung auf der Grundlage eines Minimums von 2,5 Kalendertagen je Dienstmonat vor. Dies ist offenbar eine tragfähige Lösung für diejenigen Regierungen, denen die 30 Tage Schwierigkeiten bereitet hatten.

Bemerkung 24 (zu Regel 2.5)

1. Die *Regel 2.5* behandelt die Heimschaffung. Die Härten, die verursacht werden, wenn Reeder oder Flaggenstaaten ihren Verpflichtungen aufgrund der bestehenden Arbeitsnormen nicht nachkommen, werden als ein großes Problem anerkannt, das gelöst werden muß. Um der Besorgnis Rechnung zu tragen, daß die Fülle der präskriptiven Einzelheiten in dem bestehenden Übereinkommen (Nr. 166) über die Heimschaffung der Seeleute (Neufassung), 1987, den Regierungen Schwierigkeiten bereitete, sind viele der Einzelheiten

betreffend die Heimschaffung in den Teil B des Codes eingefügt worden (Leitlinie B2.5), um Anleitungen zur Umsetzung auf innerstaatlicher Ebene zu liefern. Einige Regierungen äußerten die Besorgnis, daß im Zusammenhang mit den Heimschaffungsansprüchen Unklarheiten in bezug auf den Einwanderungsstatus entstehen könnten. Es wird davon ausgegangen, daß die Wahl des Heimschaffungsorts den Seeleuten keine neuen oder zusätzlichen Rechte in bezug auf den Einwanderungsstatus verleiht. Dies sind Angelegenheiten, die durch die Einwanderungs- und sonstige innerstaatlichen Gesetze geregelt werden und nicht unter das konsolidierte Übereinkommen fallen²⁵.

2. Die Stellung einer finanziellen Sicherheit in irgendeiner Form wird in *Absatz 2* der Regel vorgeschlagen. Diese Bestimmung steht jedoch in {} Klammern, da die Erörterungen im Rahmen der Gemeinsamen IMO/IAA-Ad-hoc-Sachverständigen-Arbeitsgruppe für Fragen der Haftung und Entschädigung im Zusammenhang mit Ansprüchen bei Tod, Personenschaden und Zurücklassung von Seeleuten noch im Gang sind²⁶.
3. Die *Absätze 3* und *5 c)* der *Norm A2.5* stellen klar, daß außer den in Absatz 3 beschriebenen begrenzten Umständen die Seeleute nicht für die Kosten der Heimschaffung aufzukommen haben.
4. Obgleich die Reeder für die Heimschaffungskosten für alle Seeleute auf ihren Schiffen aufzukommen haben, wird nach *Absatz 4* der Norm ihr Recht anerkannt, sich die Kosten von anderen, die ihnen gegenüber eine vertragliche Verantwortung für diese Kosten haben können, erstatten zu lassen.
5. In den *Absätzen 5* und *6* ist vorgesehen, daß sich Mitglieder, die schließlich die Seeleute heimschaffen, die Kosten erstatten lassen können: Die Erstattung kann beim betreffenden Reeder oder bei dem jeweiligen Flaggenstaat beantragt werden.

Bemerkung 25 (zu Regel 2.6)

1. Die *Regel 2.6* sieht eine Entschädigung von Seeleuten bei Schiffsverlust oder Schiffbruch vor. Die *Norm A2.6* trägt den Anforderungen für eine Entschädigung für die infolge des Verlusts des Schiffes oder des Schiffbruchs entstehende Arbeitslosigkeit Rechnung, die in dem Übereinkommen (Nr. 8) über die Arbeitslosenentschädigung (Schiffbruch), 1920, enthalten sind.
2. *Absatz 2*, der in {} Klammern steht, wird vorgeschlagen, um klarzustellen, daß die Entschädigung bei Arbeitslosigkeit nicht das einzige Mittel ist, auf die Seeleute gemäß der innerstaatlichen Gesetzgebung wegen Schäden oder Verletzungen durch Schiffbruch Anspruch haben können.

Bemerkung 26 (zu Regel 2.7)

Die *Regel 2.7* und die damit zusammenhängenden Bestimmungen des Codes über die Besatzungsstärke tragen den Anliegen einiger Mitgliedsgruppen Rechnung, daß der

²⁵ In der Leitlinie B2.5.2, Abs. 2 a) iii), wird darauf hingewiesen, daß bei einer geplanten Heimschaffung nach einem anderen Hafen als dem des Heimatlandes der Seeleute oder des Anheuerungslandes sichergestellt werden muß, daß die Seeleute die erforderliche Erlaubnis der zuständigen Stelle haben.

²⁶ *Report of the Fifth Session of the Joint IMO/ILO Ad Hoc Expert Working Group on Liability and Compensation regarding Claims for Death, Personal Injury and Abandonment of Seafarers* (London, 12.-14. Jan. 2004), Dok. GB.289/STM/8/2. Die Diskussionen, Konsultationen und Untersuchungen im Rahmen dieser gemeinsamen Arbeitsgruppe sind noch nicht abgeschlossen.

Begriff der Besatzungsstärke mehr als die navigatorische Sicherheit umfassen sollte: Er sollte auch aktuellen Anliegen in bezug auf die Ermüdung der Seeleute und in bezug auf die Sicherheit an Bord Rechnung tragen. Der Text steht in {} Klammern, damit erörtert werden kann, ob der vorgeschlagene Wortlaut diesen Anliegen ausreichend gerecht wird.

Bemerkung 27 (zu Regel 2.8)

Die *Regel 2.8* über die Kontinuität der Beschäftigung ist in eckige [] Klammern gesetzt worden, weil viele wenn nicht die meisten Regierungen und die Seeleutevertreter die Auffassung geäußert haben, daß es nicht mehr angebracht ist, eine solche Politik in bezug auf eine Arbeitnehmergruppe vorzuschreiben. Außerdem verfügen viele Regierungen nicht mehr über ein innerstaatliches Seeleuteregister. Die Seeleutevertreter sind jedoch der Ansicht, daß das Übereinkommen unbedingt eine Bestimmung über diese Frage enthalten sollte. In Anbetracht der auf den Tagungen der Hochrangigen Gruppe gemachten Vorschläge werden mehrere Optionen angeregt. Diese können Bedenken wegen der Annahme einer solchen Politik nur für einen Sektor Rechnung tragen und können dazu dienen, die Einbeziehung der Seeleute in eine allgemeinere Vollbeschäftigungspolitik zu fördern, indem sie auf die Regelmäßigkeit der Beschäftigung und die Laufbahntwicklung für Seeleute abstellen.

Bemerkung 28 (zu Titel 3, Regel 3.1)

1. *Titel 3* trägt die Überschrift „Unterkunftsräume, Erholungseinrichtungen, Nahrungsmittel und Verpflegung“, um eine Verwechslung mit den Angelegenheit der Fürsorge und der sozialen Betreuung in *Titel 4* zu vermeiden. Diese Angelegenheiten werden ein bedeutender Aspekt der Fragen sein, die in dem Seearbeitszeugnis und der Erklärung über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften, die in *Titel 5* beschrieben werden, behandelt werden und Gegenstand der damit zusammenhängenden Überprüfungen und Überwachung sind (siehe unten, *Bemerkung 36* und *Bemerkung 39*).
2. Die Bestimmungen unter der *Regel 3.1*, die die Unterkunft und die Erholungseinrichtungen an Bord betreffen, gehören zu den detailliertesten und technischsten des Übereinkommens und enthalten zahlreiche Anforderungen, darunter in einigen Fälle spezifische Ansprüche im Zusammenhang mit den besonderen Aufgaben und Positionen der Seeleute. Sie sind hauptsächlich dem Übereinkommen (Nr. 92) über die Quartieräume der Schiffsbesatzungen (Neufassung), 1949, und dem Übereinkommen (Nr. 133) über die Quartieräume der Schiffsbesatzungen (zusätzliche Bestimmungen), 1970, sowie den dazugehörigen Empfehlungen Nr. 140 und 141 entnommen worden, sind aber modernisiert worden, um dem Rat der Reeder- und Seeleutevertreter in bezug auf aktuelle Normen und Bedürfnisse im Sektor Rechnung zu tragen. In einigen Fällen konnte noch kein Einvernehmen über spezifische Anforderungen erzielt werden, wie die Größe der Wohnräume, und diese Bestimmungen bleiben in eckigen [] Klammern. Nach der vierten Tagung der Hochrangigen Gruppe kamen Vertreter der Reeder und der Seeleute auf Anraten des Vorstands zusammen, um einige Unstimmigkeiten zu beseitigen und Empfehlungen vorzulegen, um den Text für die Konferenz voranzubringen. Der Vorsitzende der Arbeitsgruppe für *Titel 3* in Nantes war bei diesen Treffen anwesend, um bei der Kontinuität in Anbetracht der Diskussionen in Nantes behilflich zu sein. Die Empfehlungen, die sich aus dieser Tagung ergaben, sind, soweit es in Anbetracht der zeitlichen Zwänge möglich war, in den vorliegenden Entwurf einbezogen worden. Einige Angelegenheiten konnten jedoch nicht aufgenommen werden. Auf sie wird nachstehend bei den Punkten 8, 10, 11, 12 hingewiesen, und sie sind durch {} Klammern in dem empfohlenen Textentwurf gekennzeichnet worden.
3. Es ist auch vorgeschlagen worden, daß dieser Titel, der in erster Linie Auswirkungen auf die Schiffskonstruktion und den Schiffbau hat, Übergangsbestimmungen unterliegen sollte,

wie sie nunmehr in den *Absätzen 2 und 3* der Regel vorgeschlagen werden, um in einem nationalen Register eingetragene Schiffe zu berücksichtigen, die diese Anforderungen oder die im Rahmen künftiger Änderungen entwickelten Anforderungen unter Umständen nicht erfüllen. Diese Bestimmungen sind im Rahmen der Artikel zu verstehen, die die Bestimmung des Zeitpunkts behandeln, zu dem das Übereinkommen für ein Mitglied in Kraft treten wird. Die Absätze 3 und 4 von Artikel VIII sehen derzeit vor, daß das Übereinkommen für ratifizierende Mitglieder zwölf Monate nach dem Inkrafttreten und für Mitglieder, die das Übereinkommen nach seinem Inkrafttreten ratifizieren, zwölf Monate nach der Eintragung der Ratifikation des Mitglieds wirksam wird. Artikel XIV sieht eine entsprechende Zwölfmonatsfrist in Übereinstimmung mit der Änderung des Übereinkommens vor, die nach diesem Verfahren vorgenommen worden ist. Artikel XV sieht Zeiträume von sechs Monaten oder länger vor in den Fällen, die in Absatz 8 dieses Artikels genannt werden.

4. *Absatz 3* der Regel 3.1 steht für Diskussionszwecke in {} Klammern. Er legt den Geltungsbereich der Übergangsbestimmung fest: sie würde sich auf alle neuen Bestimmungen „über die Bereitstellung von Unterkunftsräumen für Seeleute“ erstrecken.
5. Außerdem ist in einigen Fällen vorgeschlagen worden, daß spezifische Anforderungen nicht auf manche Schiffe Anwendung finden würden, nämlich „Schiffe mit einer Bruttoreaumzahl von weniger als 3.000“. Zwar scheint Einvernehmen darüber zu bestehen, daß es möglich sein sollte, Ausnahmen von einigen Anforderungen (nach Beratung) vorzusehen, über die Größe des Schiffs ist jedoch noch keine Einigung erzielt worden, und der Text steht in {} Klammern, um die Erörterung dieser Frage zu erleichtern. Diese Bestimmungen und diese mögliche Beschränkung müssen im Licht eines etwaigen Beschlusses gesehen werden, der in bezug auf die Festlegung einer allgemeinen Tonnagegrenze für das Übereinkommen gemäß den Vorschriften über den Geltungsbereich in Artikel II Absatz 4 a) gefaßt wird (siehe Bemerkung 3, Punkt 6).
6. Die technischen Einzelheiten sind soweit wie möglich in Leitlinien in Teil B des Codes aufgenommen worden, um für Flexibilität zu sorgen. Ihre Aufnahme in den Code (ob in Teil A oder Teil B) wird auch eine raschere Aktualisierung ermöglichen, um Änderungen im Bereich der Technologie und der Schiffskonstruktion Rechnung zu tragen.
7. Über die Notwendigkeit von *Absatz 4* der *Norm A3.1*, der in eckigen [] Klammern steht, bestanden unterschiedliche Auffassungen. Er führt lediglich die Hauptpunkte auf, auf die geachtet werden soll. Einige waren der Ansicht, daß er für die Inspektoren nützlich wäre, da er alle Schwerpunkte aufführt, zu denen im nachfolgenden Text dann genauere Angaben gemacht werden. Andere hielten den Text für unnötig. Die in Absatz 4 aufgeführten Gegenstände sind an sich nicht umstritten; *Unterabsatz c*), der Lärm und Vibrationen behandelt, steht in {} Klammern zwecks Erörterung der Frage, ob Vibrationen (auf die derzeit in den vorliegenden Texten nicht im einzelnen eingegangen wird) aufgenommen und wo diese Bestimmungen eingefügt werden sollen. In früheren Entwürfen dieses Übereinkommens war die Frage des Lärms in Titel 3 eingefügt worden, da davon ausgegangen wurde, daß sie zu den Anforderungen an die Schiffskonstruktion und die Konstruktion der Schiffsausrüstung gehört. Die Vibrationsanliegen würden ähnliche Fragen aufwerfen. Die Aufnahme in Titel 3 würde auch die Anwendung der Übergangsbestimmungen (siehe Punkt 3 oben) gestatten, soweit sie sich auf die Verhütung von Lärm und Vibrationen durch die Konstruktion der Schiffshülle und der Schiffsausrüstung beziehen. Die Reeder- und die Seeleutevertreter sind jedoch übereinstimmend der Auffassung, daß die Frage besser als Aspekt der für den Gesundheitsschutz geltenden Normen angesehen und besser unter Titel 4, Regel 4.3, behandelt wird, die auch der Aktualisierung bedarf. Infolgedessen sind die Lärmvorschriften in die Regel 4.3 und (da die zugehörigen Bestimmungen des Codes verlagert worden. Einige Überprüfungsaufgaben und Querverweise sind jedoch ebenfalls in Titel 3 aufgenommen worden (siehe *Norm A3.1 Absatz 3 a*), *Absatz 4 c*) und *Absatz 5 t*)), in Erwartung einer Entscheidung über den besten Ort für diese

Frage und vorbehaltlich einer genaueren Prüfung des Inhalts des Arbeitsschutzes und des dabei verfolgten Ansatzes gemäß Regel 4.3 (siehe Bemerkung 32 unten). Es kann auf jeden Fall wichtig sein, in Titel 3 einen Hinweis auf Lärm und andere Umgebungsfaktoren beizubehalten, da sie sich auf die Wohn- und Arbeitsbereiche an Bord negativ auswirken können.

8. In bezug auf Absatz 5 der Norm A3.1 wurde empfohlen, daß der Hinweis in *Unterabsatz e)* auf „Frischluff“-Klimaanlagen (jetzt in eckigen [] Klammern) gestrichen und daß die Frage des Funkraums und des Raums, in dem sich der Maschinenleitstand befindet, nicht in Titel 3, sondern in Titel 4 behandelt werden sollte. Was *Unterabsatz h)* angeht, so wurde empfohlen, daß es möglich sein sollte, in einigen Fällen Schiffe von den Anforderungen auszunehmen. Für welche speziellen Gruppen Ausnahmen zulässig sein sollten, bedarf jedoch einer weiteren Erörterung, wobei einige vorgeschlagene Kategorien in {} Klammern aufgeführt werden. Darüber hinaus ist von den Reeder- und den Seeleutevertretern empfohlen worden, daß die Ausnahmekriterien möglicherweise gestärkt werden müssen und daß es neben Konsultationen unter Umständen fester Parameter bedarf. Strengere Anforderungen über Konsultationen hinaus könnten klauselweise vorgesehen oder in einer einzigen Klausel behandelt werden wie der Bestimmung, die vom Amt zur Zeit in Absatz 9 in {} Klammern vorgeschlagen wird. Der die Konsultationen betreffende Text steht ebenfalls in {} Klammern, um eine Erörterung dieser Frage zu ermöglichen.
9. In der Frage der getrennten Messen sind sich die Reeder und die Seeleute uneins. Dies kommt in den eckigen [] Klammern im letzten Satz von *Unterabsatz p)* des Absatzes 5 der Norm und in der dazugehörigen Leitlinie (*B3.1.7*) zum Ausdruck. Die Seeleute sind der Ansicht, daß grundsätzlich getrennte Messen vorhanden sein sollten, sofern die Parteien nichts Gegenteiliges vereinbart haben.
10. Hinsichtlich der Anforderungen an die Wohnräume wurde empfohlen, daß alle Bestimmungen in der einschlägigen Leitlinie – unter *B3.1.5* – aus Teil B des Codes in die Norm A3.1 in Teil A verlagert werden sollten: nämlich, *B3.1.5*, Absätze 4, 5, 8, 9 (mit Ausnahme des letzten Satzes), 17, 18 und 20. Diese stehen in {} Klammern, um die Erörterung dieser Verlagerung zu erleichtern.
11. Dementsprechend wurde unter *B3.1.7*, der die sanitären Einrichtungen betrifft, empfohlen, daß die Absätze 1 bis 4 und 6 aus Teil B des Codes in die Norm A3.1 in Teil A verlagert werden sollten. Diese stehen in {} Klammern, um die Erörterung dieser Verlagerung zu erleichtern.
12. In dem Abschnitt über die Erholungseinrichtungen – *B3.1.10* – wird empfohlen, daß die Absätze 5 bis 7 aus Titel 3 in Titel 4 übertragen werden sollten. Diese Bestimmungen stehen in {} Klammern, um die Erörterung dieser Frage und gegebenenfalls ihre Platzierung in Titel 4 zu erleichtern.

Bemerkung 29 (zu Regel 3.2)

Die *Regel 3.2* behandelt Nahrungsmittelqualität, Trinkwasser und Verpflegungsnormen. Die Bestimmungen über die Ausbildung der Schiffsköche stehen in eckigen [] Klammern in Erwartung eines Beschlusses über den Inhalt von Titel 1, unter Regel 1.3, über die Ausbildung und die Befähigungen und darüber, ob die Bestimmungen über die Befähigungen der Schiffsköche besser in dem die Nahrungsmittel und die Verpflegung betreffenden Abschnitt oder unter den Ausbildungsanforderungen für Vollmatrosen erscheinen sollten. Es ist auch darauf hingewiesen worden, daß die Befähigungen für Schiffsköche und Verpflegungspersonal, die auf Übereinkommen aus dem Jahr 1946 ((Nr. 69) über den Befähigungsausweis für Schiffsköche und (Nr. 68) über Verproviantierung und Verköstigung (Schiffsbesatzungen)) beruhen, wohl aktualisiert werden müßten.

Bemerkung 30 (zu Titel 4, Regel 4.1.)

1. Der *Titel 4* behandelt Angelegenheiten an Bord und an Land. Er betrifft den Zugang zu medizinischer Betreuung (im weiteren Sinne), Gesundheitsschutz, sozialen Betreuungseinrichtungen an Land und zur Sozialen Sicherheit sowie die finanzielle Verantwortung dafür.
2. Die *Regel 4.1* befaßt sich mit dem Anspruch der Seeleute auf eine angemessene medizinische Betreuung an Bord und an Land. Die Bestimmungen in der *Norm A4.1* führen diese Ansprüche weiter aus, einschließlich derjenigen, die sich auf Krankenzimmer an Bord, ärztliches Personal an Bord und den Inhalt der Schiffsapotheken und andere Angelegenheiten der medizinischen Betreuung beziehen.
3. Die Bemerkung einer Regierung deutete darauf hin, daß die Verpflichtung, eine notwendige Zahnbehandlung zu gewähren (die als unter den Begriff „medizinische Betreuung“ fallend erachtet wird – siehe *Absatz 1* der Norm), unter bestimmten Umständen zu Problemen führen könnte; die Verpflichtung, kostenlose medizinische Betreuung gemäß dem Übereinkommen (Nr. 164) über den Gesundheitsschutz und die medizinische Betreuung der Seeleute, 1987, zu gewähren, ist durch die Hinzufügung des Wortes „grundsätzlich“ in *Absatz 2* der *Regel 4.1* und die Verwendung der Formulierung „in dem Umfang, wie dies mit der innerstaatlichen Gesetzgebung und Praxis im Einklang steht“ in der Norm A4.1 (*Absatz 1 d*)) statt „gemäß der innerstaatlichen Gesetzgebung und Praxis“, die im Übereinkommen Nr. 164 (*Artikel 4 d*)) verwendet wird, etwas flexibler gestaltet worden.
4. Entsprechend einer in der Hochrangigen Gruppe vorgebrachten Bemerkung wird in *Absatz 3* der *Regel 4.1* klargestellt, daß die Verpflichtung der Küstenstaaten darauf beschränkt ist, Zugang zu den vorhandenen medizinischen Einrichtungen an Land zu gestatten (solche Staaten wären nicht zur Schaffung dieser Einrichtungen verpflichtet).
5. In der *Norm A4.1* enthalten die *Unterabsätze a*) und *c*) des *Absatzes 4* für Diskussionszwecke Passagen in {} Klammern. Dies bezieht sich zum Teil auf Angelegenheiten in Zusammenhang mit Titel 3 und der vorgeschlagenen Bereitstellung von individuellen Wohnräumen und der Auswirkung dieser Anforderungen auf die Notwendigkeit, auch getrennte Krankenzimmer vorzusehen. Ferner geht es um die Aktualisierung des Textes, um modernen Verhältnissen und aktuellen Besatzungsstärken Rechnung zu tragen. Einige Mitgliedsgruppen haben beispielsweise die Frage aufgeworfen, ob es angebracht ist, die Bereitstellung eines Krankenzimmers oder das Erfordernis eines Arztes von Parametern wie 15 und 100 Seeleuten abhängig zu machen, den Zahlen, die derzeit im Übereinkommen Nr. 164 (1987) festgelegt sind, *Artikel 8* und *11* (in Verbindung mit einem Bruttoreaumgehalt von 500 Tonnen (*Artikel 11*) und 1600 Tonnen (*Artikel 9* hinsichtlich einer medizinischen Ausbildung, die erforderlich ist, wenn weniger als 100 Seeleute an Bord sind und die Reisen weniger als drei Tage dauern)). Auf die Möglichkeit eines erweiterten Zugangs zu einem raschen Nottransport, um Kranke auf dem Luftweg an Land zu bringen, ist ebenfalls hingewiesen worden.
6. Der Text von *Absatz 4 d*) der Norm stellt eine Verbindung des Wortlauts des Übereinkommens Nr. 164, *Artikel 9*, über die Erfordernisse einer medizinischen Ausbildung mit den Bestimmungen des STCW-Codes des Internationalen Übereinkommens über Normen für die Ausbildung, die Ausstellung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten, 1978, in der geänderten Fassung über verschiedene Stufen der medizinischen Ausbildung für Seeleute dar.
7. Ein Regierungsvertreter hat große Besorgnis wegen der finanziellen Auswirkungen der Kosten für Funkverbindungen zwischen Schiff und Land gemäß *Absatz 4 e*) auf den Küstenstaat geäußert.

-
8. In den Leitlinien stehen die ersten vier Absätze unter *B4.1.1* in {} Klammern, damit erörtert werden kann, ob sie in die Normen in Teil A des Codes übertragen werden sollten und ferner, ob sie vielleicht in Titel 3 besser aufgehoben wären, da sie sich auch auf die Hüllenkonstruktion und die Gestaltung der Unterkunftsräume beziehen.
 9. *Absatz 5* steht in {} Klammern zwecks Erörterung darüber, ob die Bestimmungen besser in Teil A oder in Teil B des Codes aufgenommen werden sollten.
 10. *Absatz 9* enthält einen Hinweis auf die Regel 4.3. Dieser steht zwecks Diskussion in {} Klammern in Erwartung eines Beschlusses über das vorgeschlagene Arbeitsschutzmanagementsystem, auf das in der Regel 4.3 Bezug genommen wird (siehe Bemerkung 32).

Bemerkung 31 (zu Regel 4.2)

1. Die *Regel 4.2* beschäftigt sich mit „den Verpflichtungen der Reeder“ in bezug auf die wirtschaftlichen Folgen von Krankheiten und Verletzungen von Seeleuten während ihrer Beschäftigung. In diesen Bestimmungen geht es um einen kurzfristigen sozialen Schutz, wie er derzeit im Übereinkommen (Nr. 55) über die Verpflichtungen des Reeders bei Krankheit oder Unfall der Schiffsleute, 1936, und im Übereinkommen (Nr. 165) über die Soziale Sicherheit der Seeleute (Neufassung), 1987, vorgesehen ist. Sie würden den längerfristigen sozialen Schutz ergänzen, der im Prinzip in der Regel 4.5 behandelt würde. Da die betreffenden „Verpflichtungen“ (die sowohl die Kosten der Betreuung als auch die Zahlung der Heuern umfassen) nicht mit irgendeinem Verschulden des Reeders zusammenhängen, steht *Absatz 2* für Diskussionszwecke in {} Klammern. Damit würde klargestellt, daß die Bestimmungen die allgemeine zivil-/privatrechtliche Haftung wegen Fahrlässigkeit oder eines Verschuldens nicht berühren sollen.
2. In der *Norm A4.2, Absatz 1*, stehen die *Unterabsätze a)* und *b)* in eckigen [] Klammern in Erwartung des Ergebnisses der Diskussionen im Rahmen der gemeinsamen IMO/IAA-Ad-hoc-Sachverständigen-Arbeitsgruppe für Fragen der Haftung und Entschädigung im Zusammenhang mit Ansprüchen bei Tod, Personenschaden und Zurücklassung von Seeleuten²⁷.
3. In *Absatz 4*, der die Zahlung der Heuern betrifft, stehen Passagen in eckigen [] Klammern, um unterschiedlichen Auffassungen über den jeweiligen Mindestzeitraum des Schutzes Rechnung zu tragen. Das Übereinkommen Nr. 165 (Artikel 14 und 15) sieht einen Mindestzeitraum von zwölf Wochen für die Heuern vor, und das Übereinkommen Nr. 55 (Artikel 5) sieht ein Minimum von 16 Wochen vor. Vorgeschlagen, aber nicht beschlossen worden ist auch eine Bestimmung über die Frage, ob diese Zahlungen von einer Mindestbeschäftigungszeit abhängig gemacht werden können.

Bemerkung 32 (zu Regel 4.3)

1. Die *Regel 4.3* befaßt sich mit Arbeits- und Gesundheitsschutz und Unfallverhütung. Sie stützt sich auf den Wortlaut des Übereinkommens (Nr. 134) über die Unfallverhütung (Seeleute), 1970, und der dazugehörigen Empfehlung (Nr. 142), die darauf abzielen sicherzustellen, daß die Beschäftigten über die geeignete Ausrüstung und den geeigneten Schutz verfügen, um ihre Aufgaben sicher zu verrichten, und sie entsprechend ausgebildet werden. Sie enthält auch Anforderungen für die Meldung von Unfällen. Dies ist wiederum Teil eines Systems für die Überwachung der fortlaufenden Erfüllung der Anforderungen und der Bedingungen an Bord. Der Gedanke, die Risikoevaluierung und das Risikomanagement

²⁷ a.a.O., Fußnote 26.

gement verstärkt zu fördern und die Erhebung und Verwendung von statistischen Informationen anzuregen, scheint von den Seeleutevertretern und einigen Regierungen allgemein unterstützt zu werden. Ein Großteil des Wortlauts der Regel 4.3 und der dazugehörigen Bestimmungen des Codes steht zu Diskussionszwecken in {} Klammern. Dies spiegelt die Empfehlung des Vorstands wider, daß der Text jetzt modernisiert werden sollte, um menschliche Faktoren (wie Ermüdung, Drogen und Alkoholmißbrauch) und sonstige Belange wie die Exposition gegenüber Chemikalien und anderen Arbeitsplatzrisiken zu berücksichtigen. Es wurde auch empfohlen, daß die Lärm und Vibrationen betreffenden Bestimmungen in diese Regel einbezogen und als Angelegenheiten des Gesundheitsschutzes statt unter Titel 3 behandelt werden sollten. Zum Inhalt und zum Ansatz dieser Bestimmungen ist der Rat der zuständigen Arbeitsschutzexperten des IAA eingeholt worden, der in dem vorgeschlagenen Text berücksichtigt worden ist (in {} Klammern zu Diskussionszwecken). Es wurde angeregt, daß der Arbeitsschutz an Bord den allgemeinen Ansatz berücksichtigen und übernehmen sollte, der in den Leitlinien für Arbeitsschutzmanagementsysteme vorgeschlagen wird (IAA-OSH, 2001). Darüber hinaus wurde angeregt, daß der Wortlaut der Regel 4.3 und der Bestimmungen des Codes sich an den Konzepten und Normen orientieren sollte, auf die in anderen IAO-Instrumenten Bezug genommen wird, und an den anderen Normen, auf die sie sich beziehen²⁸. Der Textentwurf bemüht sich, diese Gedanken (beispielsweise die Anforderung, daß Schiffe über Arbeitsschutzmanagementsysteme verfügen sollten) in den Rahmen der bestehenden Seeschiffahrtsübereinkommen einzubeziehen, die sich mit dem Gesundheitsschutz und der Unfallverhütung befassen und die durch die Regel 4.3 neugefaßt würden.

2. Der detaillierte Text, der sich mit der Exposition gegenüber Lärm an Bord befaßt, und ein Vorschlag für einen Text über Vibrationen, der zuvor in Titel 3 enthalten war (siehe Bemerkung 28, Punkt 7), finden sich jetzt in der *Leitlinie B4.3* unter *B4.3.2. Absatz 4*, der sich mit Lärmpegeln beschäftigt, enthält ebenfalls Passagen, die in eckigen [] stehen. Die Klammern tragen Auffassungsunterschieden unter den Mitgliedsgruppen darüber Rechnung, ob das Übereinkommen die Tabelle der höchstzulässigen Lärmpegel enthalten sollte, die den einschlägigen Anleitungen der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) entnommen sind (Entschließung A 468 XII, 1981 angenommen), oder ob das Übereinkommen allgemeiner auf die IMO- (und andere einschlägige) Anleitungen Bezug nehmen sollte, um auf zu erwartende künftige Änderungen des IMO-Dokuments hinzuweisen, ohne daß auch dieser Text aktualisiert werden muß. Ein Text in {} Klammern – als *B4.3.3* – ist auch für Vibrationen an Bord von Schiffen vorgeschlagen worden, der sich auf die allgemeineren Bestimmungen über Vibrationen stützt, die in der IAA-Richtliniensammlung von 2001 über Umgebungsfaktoren in der Arbeitsstätte enthalten sind. Es wäre vielleicht nützlich zu erwägen, ob Lärm und Vibrationen im einzelnen in diesem Übereinkommen behandelt werden sollten (und nicht andere Umgebungsfaktoren) oder ob sie neben anderen in Frage kommenden Risikofaktoren des Seeschiffahrtssektors besser in einem neuen Anhang behandelt werden sollten, der auf in der IAO oder IMO oder anderen normensetzenden Organisationen entwickelte Normen und Praktiken verweisen und diese aktualisieren würde.

²⁸ Insbesondere die Empfehlung betreffend die Liste der Berufskrankheiten sowie die Aufzeichnung und Meldung von Arbeitsunfällen und Berufskrankheiten, 2002 (IAO, E.194); *Safety in the use of chemicals at work: An ILO code of practice*, 2003; Globally Harmonized System for the Classification and Labelling of Chemicals (GHS) (Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa, 2003); *Ambient factors in the workplace: An ILO code of practice*, 2001; Drug and Alcohol Abuse Prevention Programmes in the Maritime Industry (A Manual for Planners (Revised)) (IAA/UNDCP, 2001); *Management of alcohol and drug-related issues in the workplace: An ILO code of practice*, 1996; *Recording and notification of occupational accidents and diseases: An ILO code of practice*, 1996; *HIV/AIDS and the world of work: An ILO code of practice*, 2001; Schutz der personenbezogenen Arbeitnehmerdaten, 1997.

Bemerkung 33 (zu Regel 4.4)

1. Die *Regel 4.4* behandelt den Zugang der Seeleute zu Sozialeinrichtungen an Land. Es gehört zu den Pflichten der ratifizierenden Mitglieder, zusammenzuarbeiten und für die soziale Betreuung der Seeleute an Land zu sorgen, natürlich innerhalb der Grenzen der Anforderungen der Hafenstaaten für die Ausweise und die Sicherheit der Seeleute.
2. Vielen Regierungen ging es hauptsächlich darum sicherzustellen, daß der Wortlaut der Bestimmungen auf eine Verpflichtung zur Förderung der Entwicklung von Sozialeinrichtungen an Land Bezug nimmt, ohne irgendwelche finanziellen Verpflichtungen zur Bereitstellung oder Schaffung dieser Einrichtungen zum Ausdruck zu bringen. In der *Leitlinie B4.4* steht *Absatz 1* von *B4.4.4* in eckigen [] Klammern, um den unterschiedlichen Auffassung in dieser Frage Rechnung zu tragen.

Bemerkung 34 (zu Regel 4.5)

1. Die *Regel 4.5* und die dazugehörigen Bestimmungen des Codes über „Soziale Sicherheit“ behandeln die durch die innerstaatlichen Systeme der Sozialen Sicherheit gewährleistete Soziale Sicherheit und werden nur als Rubriken mit Angabe eines Zwecks präsentiert. Obgleich in der Hochrangigen Gruppe Einvernehmen darüber bestand, daß es wichtig sei, die Soziale Sicherheit (die derzeit u.a. in dem Übereinkommen (Nr. 165) über die Soziale Sicherheit der Seeleute (Neufassung), 1987, behandelt wird) in dieses neue Übereinkommen aufzunehmen, konnte über die genaue inhaltliche Ausgestaltung keine Einigung erzielt werden. Die Aufnahme dieser Frage steht im Einklang mit dem Übereinkommen (Nr. 147) über die Handelsschifffahrt (Mindestnormen), 1976, das auf „geeignete Maßnahmen der Sozialen Sicherheit“ (Artikel 2 a ii)) Bezug nimmt, wenngleich es die Festsetzung der Einzelheiten des Schutzes der innerstaatlichen Gesetzgebung des Flaggenstaats überläßt.
2. Im allgemeinen schien der Gedanke auf Zustimmung zu stoßen, daß diese Bestimmungen den kürzerfristigen sozialen Schutz, der im Rahmen der Verpflichtungen der Reeder geboten wird, hauptsächlich unter der Regel 4.2, ergänzen, sich damit aber nicht überschneiden sollen. Über den Inhalt der Regel 4.5 und der dazugehörigen Bestimmungen des Codes ist ausgiebig debattiert worden. Im Mittelpunkt der Debatte in der Hochrangigen Gruppe stand die Entwicklung eines annehmbaren Textes, um das sehr komplexe Problem der auf Schiffen unter fremder Flagge tätigen Seeleute anzugehen, die nach dem System der Sozialen Sicherheit des Flaggenstaats möglicherweise keinen Anspruch auf Schutz haben und deren Aufenthaltsland oder Land der Staatszugehörigkeit unter Umständen auch keinen sozialen Schutz gewährt. Insgesamt geht es vor allem darum zu vermeiden, daß Seeleute oder ihre Unterhaltsberechtigten deshalb keinerlei Schutz genießen, weil der durch die innerstaatliche Gesetzgebung gebotene Schutz nicht für Gebietsfremde oder Ausländer gilt oder weil es in dem Aufenthaltsland oder dem Land der Staatszugehörigkeit überhaupt kein System gibt. Diese Lücke im Schutz mancher Seeleute wirft Fragen im Zusammenhang mit der Gleichheit und menschenwürdiger Arbeit auf²⁹ und unterläuft auch eines der Ziele dieses Übereinkommens – nämlich sicherzustellen, daß die Beschäftigungsbedingungen der Seeleute soweit wie möglich „gleiche Startbedingungen“ aufweisen. Ein weiteres allgemeineres Problem in diesem Bereich betrifft den unterschiedlichen Schutzzumfang der innerstaatlichen Systeme der Sozialen Sicherheit, soweit solche bestehen. Dies sind Probleme, die das Übereinkommen Nr. 165 lösen sollte: es ist bisher aber erst von zwei Ländern ratifiziert worden. Im Verlauf der Diskussionen in der Hoch-

²⁹ Die Bedeutung der Sozialen Sicherheit als grundlegendes Menschenrecht wurde von der Internationalen Arbeitskonferenz auf ihrer 89. Tagung im Jahr 2001 bekräftigt: siehe *Social Security: A New consensus* (Genf, IAA, 2001).

rangigen Gruppe sind von den Mitgliedsgruppen etliche Optionen vorgeschlagen und erkundet worden. Die vorläufigen Bestimmungen, die unter der Regel 4.5 und der dazugehörigen Norm und Leitlinie erscheinen, sind vom Amt in einem späten Stadium nach weiteren Konsultationen ausgearbeitet worden – siehe den Zusatz am Ende dieses Kommentars.

Bemerkung 35 (zu Titel 5)

1. *Titel 5* behandelt die Erfüllung und Durchsetzung der Anforderungen und ist an die Verpflichtungen der ratifizierenden Mitglieder nach Artikel V gekoppelt. Der Titel ist in drei Hauptregeln unterteilt: die Regel 5.1 über die Verantwortlichkeiten des Flaggenstaats, die Regel 5.2 über die Verantwortlichkeiten des Hafenstaats und die Regel 5.3, die sich mit den Verantwortlichkeiten von Ländern beschäftigt, die Seeleute für die Arbeit auf Schiffen vermitteln.
2. Über die Grundzüge dieser Schlüsselkomponente des konsolidierten Übereinkommens³⁰ wurde in der Hochrangigen Gruppe im wesentlichen Einigung erzielt, noch bevor die materiellen Bestimmungen des Übereinkommens in den Titeln 1 bis 4 überhaupt diskutiert wurden. Nach Auffassung der Seeleutevertreter, die allgemein geteilt wurde, wäre es unsinnig gewesen, mit der Konsolidierung fortzufahren, ohne einen Konsens über die Frage der Erfüllung und Durchsetzung der Anforderungen (und auch über das vereinfachte Änderungsverfahren) erzielt zu haben.
3. Im Hinblick auf die traditionelle Praxis der Durchsetzung im Seeschifffahrtssektor durch Überprüfungen und Abhilfemaßnahmen der Flaggen- und Hafenstaaten stützen sich die Bestimmungen in Titel 5 auf den Wortlaut der bestehenden IAO-Normen im Bereich der Erfüllung und Durchsetzung von Anforderungen: das Übereinkommen (Nr. 147) über die Handelsschifffahrt (Mindestnormen), 1976, das Übereinkommen (Nr. 178) über die Arbeitsaufsicht (Seeleute), 1996, und die Empfehlung (Nr. 185) betreffend die Arbeitsaufsicht (Seeleute), 1996. Im Hinblick auf eine modernere Praxis, die auf die Sicherstellung einer fortlaufenden Erfüllung der Anforderungen zwischen den Überprüfungen abzielt, umfaßt das in Titel 5 vorgeschlagene System Aspekte des bewährten, auf Zeugnissen beruhenden Systems der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation, das in bedeutenden Seeschifffahrtsübereinkommen wie dem Internationalen Übereinkommen über den Schutz des menschlichen Lebens auf See, 1974 (SOLAS), in der geänderten Fassung und im Internationalen Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe, 73/78 (MARPOL 73/78), und seinen verschiedenen Anhängen entwickelt worden ist. Da das IMO-System weiterentwickelt und auf Angelegenheiten wie die fortlaufende Erfüllung der Anforderungen und Systemmanagement und Humanressourcenmanagement ausgedehnt worden ist, ist es in dem vorgeschlagenen Übereinkommen angepaßt worden, um den IAO-Gegebenheiten und den durch die internationalen Arbeitsnormen bedingten besonderen Anliegen Rechnung zu tragen. Das in Titel 5 für das konsolidierte Übereinkommen vorgeschlagene Zertifizierungssystem könnte und sollte mit den damit zusammenhängenden maritimen Zertifizierungen eng koordiniert werden, insbesondere mit den nach den IMO-Übereinkommen erforderlichen. Solch ein „integrierter“ Ansatz wurde von einigen Regierungsvertretern der Hochrangigen Gruppe als unbedingt erforderlich erachtet.
4. Die meisten der Neuerungen in Titel 5 sind Weiterentwicklungen von Maßnahmen, die in bestehenden internationalen Arbeitsübereinkommen bereits vorgesehen sind, insbesondere

³⁰ Diese Grundzüge, die in späteren Diskussionen erheblich verfeinert wurden, sind ersichtlich aus dem Papier des Amtes TWGMLS/2002/1: *Considerations for provisions on inspection and control in a consolidated maritime labour Convention*, das der Hochrangigen Gruppe auf ihrer zweiten Tagung vorgelegt wurde, und aus den diesbezüglichen Diskussionen auf der Tagung. Siehe den Bericht, a.a.O., Fußnote 8, Abs. 35 f.

die Erweiterung des Überprüfungssystems durch ein Zertifizierungssystem, eine Erweiterung der Gründe nach dem Übereinkommen Nr. 147, aus denen Schiffe im Rahmen der Hafenstaatkontrolle festgehalten werden können, und die Verfahren für die Behandlung von Beschwerden oder Streitigkeiten von Seeleuten. Die eigentliche Neuerung des Übereinkommens in diesem Bereich liegt in seinem Ansatz bei der Erfüllung und Durchsetzung der Anforderungen. Mehrere internationale Arbeitsübereinkommen über Angelegenheiten des materiellen Rechts enthalten Bestimmungen zur Durchsetzung des betreffenden Übereinkommens; diese Bestimmungen erscheinen jedoch als den vorgesehenen materiellen Rechten und Verpflichtungen untergeordnet. Titel 5 besteht aus einem detaillierten Katalog von Bestimmungen über Prinzipien und Rechte; er hat bedeutungsmäßig den gleichen Rang wie die anderen Titel betreffend materielle Rechte und ist im Einklang mit seiner Unerläßlichkeit untrennbar mit diesen Titeln verbunden.

5. Die größte Stärke der IAO im Rahmen der Durchführung der internationalen Arbeitsnormen ist zweifellos ihr Aufsichtssystem, das die erforderlichen institutionellen Garantien und die erforderliche Autorität mit sich bringt und eine wichtige dreigliedrige Komponente aufweist³¹. Im Fall des konsolidierten Übereinkommens würde es ein kontinuierliches „Erfüllungsbewußtsein“ in jedem Stadium von den nationalen Schutzsystemen bis hin zu dem internationalen System geben. Am Anfang stünden die einzelnen Seeleute, die – nach dem Übereinkommen – über ihre Rechte und die im Fall einer angeblichen Nichteinhaltung verfügbaren Rechtsmittel ordnungsgemäß informiert werden müßten; dann kämen die Reeder, die zur Entwicklung und Durchführung von Plänen verpflichtet wären, um sicherzustellen, daß die Rechtsvorschriften oder sonstigen Maßnahmen zur Durchführung des Übereinkommens tatsächlich befolgt werden. Die Kapitäne der betreffenden Schiffe wären dann nicht nur für die Durchführung der Pläne verantwortlich, sondern auch für die Führung ordnungsgemäßer Aufzeichnungen als Nachweis der Umsetzung der Anforderungen des Übereinkommens. Neben den traditionellen Aufgaben der Schiffsüberprüfung müßte der Flaggenstaat die Pläne der Reeder kontrollieren und sicherstellen, daß sie tatsächlich vorhanden sind und durchgeführt werden. Sie müßten auch periodische qualitative Bewertungen der Wirksamkeit ihrer nationalen Erfüllungssysteme vornehmen, und ihre Berichte an die IAO nach Artikel 22 der Verfassung müßten Informationen über ihre Überprüfungs- und Zertifizierungssysteme liefern, einschließlich ihrer Methoden der Qualitätsbeurteilung. Dieses allgemeine System im Flaggenstaat müßte durch Verfahren ergänzt werden, welche in Ländern zu befolgen sind, die ebenfalls eine Quelle oder sogar die Hauptquelle des Angebots an Seeleuten in der Welt sind und die auch nach Artikel 22 der Verfassung der IAO Bericht erstatten würden, und die Mechanismen der Hafenstaatkontrolle würden dazu beitragen, etwaige Versäumnisse der Flaggenstaaten zu reduzieren.
6. In den *einleitenden Absätzen* zu Titel 5 würde *Absatz 2* die Inanspruchnahme der Regelung der Gleichwertigkeit im wesentlichen (nach *Artikel VI Absätze 3 und 4*) für die Durchführung des Teils A des Codes unter Titel 5 ausschließen. Damit würde ein Teil der Flexibilität entfallen, die den ratifizierenden Mitgliedern bei ihrer Umsetzung der Titel über die materiellen Rechte eingeräumt wird. Die auf der vierten Tagung der Hochrangigen Gruppe eingesetzte Arbeitsgruppe zur Prüfung des Titels 5 äußerte die Auffassung,

³¹ Wie Delegierte, die mit den Verfahren der IAO vertraut sind, wissen, legen alle Mitglieder nach Artikel 22 der Verfassung der IAO dem Internationalen Arbeitsamt Berichte über die Maßnahmen vor, die sie zur Durchführung der von ihnen ratifizierten Übereinkommen getroffen haben. Diese Berichte werden zunächst an einen 1927 eingesetzten Ausschuß herausragender Sachverständiger weitergeleitet, der die Fortschritte des Mitglieds bei der Durchführung des betreffenden Übereinkommens anhand nicht nur der Berichte selbst, sondern auch aller einschlägiger Informationen, darunter Bemerkungen von Arbeitgeber- und Arbeitnehmerverbänden, sorgfältig prüft. Bei Problemen nimmt der Ausschuß häufig Kontakt mit der betreffenden Regierung auf. Der Bericht des Sachverständigenausschusses wird der jährlichen Tagung der Internationalen Arbeitskonferenz vorgelegt, wo er von einem besonderen dreigliedrigen Ausschuß für die Durchführung der Übereinkommen und Empfehlungen ausgiebig erörtert wird. Das Aufsichtssystem wird durch Ad-hoc-Beschwerde- oder Klageverfahren nach den Artikeln 24 und 26 der Verfassung und im Bereich der Vereinigungsfreiheit verstärkt.

daß unter den Mitgliedern im Bereich der Durchsetzung größere Einheitlichkeit herrschen sollte.

7. Ungeregt ist nach wie vor die Frage, ob Teil A des Codes für Titel 5 auf der gleichen Grundlage geändert werden könnte wie in den Titeln 1 bis 4 oder ob er nur in der gleichen Weise wie die Artikel und Regeln geändert werden könnte (ausdrückliche Ratifikation). Die entsprechende Bestimmung, *Absatz 3*, steht in eckigen [] Klammern.

Bemerkung 36 (zu Regel 5.1)

1. Die *Regel 5.1* behandelt die Verantwortlichkeiten eines ratifizierenden Mitglieds aufgrund dieses Übereinkommens in bezug auf Seeleute auf Schiffen unter seiner Flagge.
2. Die *Regel 5.1.1* artikuliert die allgemeinen Grundsätze, die für den Flaggenstaat relevant sind: er wäre die zentrale Stelle für die Tätigkeiten zur Erfüllung und Durchsetzung der schiffsbezogenen Anforderungen, wie dies durch Artikel 94 des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen von 1982 verlangt wird, der in der Präambel erwähnt wird (siehe Bemerkung 1 oben). Dies wird in *Absatz 1* klar zum Ausdruck gebracht, der klarstellt, daß die Verpflichtungen des Flaggenstaats in bezug auf Schiffe unter seiner Flagge sich nicht auf die „Arbeits- und Lebensbedingungen“ beschränken, sondern alle in dem Übereinkommen behandelten Angelegenheiten umfassen. Damit wird unterschieden zwischen den Gegenständen, die dem Zertifizierungssystem unterliegen, und dem breiteren Spektrum von Fragen, die durch das Übereinkommen erfaßt werden. Diese Formulierung der Verpflichtungen des Flaggenstaats ist ein Vorschlag des Amtes, der zu Diskussionszwecken in {} Klammern steht.
3. Die Verpflichtung zur Annahme eines wirksamen Überprüfungs- und Zertifizierungssystems ist auch in dieser Regel festgelegt und schließt die Verpflichtung ein, der IAO über das System und die Methoden zur Beurteilung seiner Wirksamkeit Bericht zu erstatten (*Absätze 2 und 4*).
4. *Absatz 3* steht zu Diskussionszwecken in {} Klammern. Er gibt die im Übereinkommen Nr. 178, Artikel 2 (3), enthaltenen Bestimmungen wider, die es den Regierungen gestatten, öffentliche Einrichtungen und sonstige Organisationen zur Durchführung von Prüfungen in ihrem Auftrag zu ermächtigen. Er führt dies weiter aus und verweist in {} Klammern auch auf die Delegation an andere ratifizierende Mitglieder. Diese Delegation der Aufgaben im Zusammenhang mit Schiffsüberprüfungen und möglicherweise der Ausstellung der erforderlichen Seezeugnisse an anerkannte Organisationen, wie Schiffsklassifizierungsgesellschaften, findet sich auch in IMO-Übereinkommen wie SOLAS und MARPOL. Neben den Bestimmungen in diesen Übereinkommen, die die Praxis anerkennen und verlangen, daß die Regierungen der IMO Mitteilung über solche Ermächtigungen machen zwecks Weiterleitung an andere Vertragsstaaten des einschlägigen Übereinkommens, hat die IMO auch ein Rahmenwerk entwickelt, das in den IMO-Entschlüssen A.739(18) und A.789(19) enthalten ist. Diese Entschlüsse legen die Mindestanforderungen für diese Organisationen, als „anerkannte Organisationen“ bezeichnet, und andere Angelegenheiten dar, die die Regierungen bei der Vornahme einer solche Befugnisübertragung berücksichtigen sollten. Absatz 3 stellt klar (entsprechend der angeführten Bestimmung des Übereinkommens Nr. 178), daß der Flaggenstaat die volle Verantwortung für die Überprüfung und Zertifizierung der Arbeits- und Lebensbedingungen auf Schiffen unter seiner Flagge behält.
5. Der in Absatz 3 enthaltene Grundsatz in bezug auf die Delegation an die soeben erwähnten anerkannten Organisationen wird in der *Regel 5.1.2* und den damit zusammenhängenden Bestimmungen des Codes in konkrete Anforderungen umgesetzt. Die Bestimmungen des empfohlenen Entwurfs, die sich auf die Verwendung anerkannter Organisationen oder die

Delegation an andere Mitglieder beziehen, wurden von einem Regierungssachverständigen auf der vierten Tagung der Hochrangigen Gruppe vorgeschlagen und sind bisher noch nicht ausdiskutiert worden. Aus diesem Grund sind sie in {} Klammern gesetzt worden. Die Frage der Delegation der Überprüfungs- und Zertifizierungsaufgaben des Flaggenstaats an andere ratifizierende Mitglieder ist noch nicht ausgiebig erörtert worden, und die entsprechenden Bestimmungen sind nicht in vollem Umfang entwickelt worden. Obgleich diese Möglichkeit nach den IMO-Übereinkommen anerkannt wird, ist der Fall des vorliegenden Übereinkommensentwurfs insofern anders gelagert, als die Zertifizierung aufgeführte innerstaatliche Normen (Teil III der Erklärung über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften, siehe Punkt 7 unten) zur Durchführung des Übereinkommens betrifft. Dies könnte für ein anderes Mitglied Schwierigkeiten mit sich bringen.

6. In *Absatz 1 a)* der *Norm A5.1.2* stehen die Worte „und Soziale Sicherheit“ in eckigen [] Klammern. Dies bezieht sich auf die Frage, in der die Meinungen geteilt sind, ob die Soziale Sicherheit Gegenstand der Flaggenstaat-Zertifizierung und der Hafenstaatkontrolle sein sollte.
7. Die *Regel 5.1.3* und die damit zusammenhängenden Bestimmungen des Codes legen die Einzelheiten des vorgeschlagenen Zertifizierungssystems für Seearbeitsnormen fest, die sich wie folgt zusammenfassen lassen:
 - a) Jedes Schiff müßte an Bord mitführen:
 - i) ein *Seearbeitszeugnis*, in dem bescheinigt wird, daß die Arbeits- und Lebensbedingungen auf dem Schiff überprüft worden sind und den Anforderungen der innerstaatlichen Gesetzgebung des Flaggenstaats zur Durchführung des Übereinkommens entsprechen und daß die vom Reeder getroffenen Maßnahmen zur Sicherstellung der fortlaufenden Erfüllung der Anforderungen zufriedenstellend sind; sowie
 - ii) eine *Erklärung über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften*, in der angegeben würde, welches diese Anforderungen sind und wie sie zu erfüllen sind (*Absätze 1 und 2* der *Regel*).

Die Überprüfung und Zertifizierung müssen sich auf die Anforderungen der innerstaatlichen Gesetzgebung beziehen, in der die verbindlichen detaillierten Normen zur Durchführung des Übereinkommens zwangsläufig zu finden sein werden. Zwecks Erzielung der erforderlichen Flexibilität für eine umfassende Ratifikation (siehe die Punkte 14 bis 16 der allgemeinen Bemerkungen am Anfang dieses Kommentars) erscheinen viele der Einzelheiten im Zusammenhang mit der Umsetzung der Normen des Übereinkommens in nichtverbindlichen Leitlinien in Teil B des Codes.

- b) Nach der Ausstellung oder Genehmigung würde eine Kopie der einschlägigen Dokumentation von der zuständigen Stelle gemäß *Absatz 4* der *Regel* aufbewahrt oder registriert werden. Die Worte „und registrieren“ stehen in eckigen [] Klammern, da manche Regierungen nach eigener Aussage die Unterlagen über Zeugnisse oder sonstige in ihrem Namen für andere Seeschiffsübereinkommen ausgestellte Dokumente nicht aufbewahren. Diese werden von den jeweiligen anerkannten Organisationen aufbewahrt.
- c) Das Seearbeitszeugnis und die Erklärung über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften sollen dem in Anhang A5-II (*Regel 5.1.3 Absatz 3* und *Norm A5.1.3 Absatz 9*) dargelegten Muster entsprechen. Während sich der Wortlaut der innerstaatlichen Zeugnisse jedes Mitglieds nach diesem Modell richten wird, wird dies bei den innerstaatlichen Erklärungen über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften nur in unterschiedlichem Maß der Fall sein, da der Wortlaut weitgehend von den innerstaat-

lichen Anforderungen jedes Mitglieds zur Durchführung des Übereinkommens abhängen wird. Diese Erklärungen sollen aus drei Teilen bestehen (*Norm A5.1.3 Absatz 10*): Teil I ist eine kurze „Checkliste“ – ein Blatt mit den verschiedenen Punkten, die zu überprüfen und zu kontrollieren sind. Teil II (die „innerstaatliche“ Komponente) würde die einschlägigen innerstaatlichen Anforderungen darlegen, denen ein Schiff genügen muß, um die Normen des Übereinkommens zu erfüllen, und würde auf die einschlägige Gesetzgebung Bezug nehmen, einschließlich etwaiger besonderer Anforderungen für Schiffe vorgeschriebener Kategorien, z.B. diejenigen, die gefährliche Güter befördern. Etwaige im wesentlichen gleichwertige Regelungen, die auf der Grundlage von Artikel VI des Übereinkommens (siehe Bemerkung 6, Punkt 3 oben) angenommen worden sind, würden in diesem Dokument vermerkt. Beide Teile würden von der zuständigen Stelle (im Sinne von Artikel II.1a)) verfaßt werden, eine Aufgabe, die nicht an eine anerkannte Organisation delegiert werden könnte. Teil III der Erklärung würde von jedem Reeder verfaßt werden und müßte von der zuständigen Stelle oder (in eckigen [] Klammern) einer anerkannten Organisation genehmigt werden. In diesem Teil würden die Maßnahmen beschrieben werden, die der Reeder getroffen hat, um die fortlaufende Erfüllung der Anforderungen an Bord des Schiffes zwischen den Überprüfungen und/oder Zertifizierungen sicherzustellen. Um den Regierungen behilflich zu sein, wird in Anhang B5-I als Anleitung ein Beispiel für die Arten von Bestimmungen gegeben, die in einer Erklärung enthalten sein könnten.

- d) *Absatz 1* der *Norm A5.1.3* – durch Anhang A5-I – legt das Verzeichnis der Angelegenheiten dar, die für Zwecke der Zertifizierung durch den Flaggenstaat überprüft und kontrolliert werden müssen, und liefert somit die Parameter der Mindestarbeits- und Lebensbedingungen, die zu überprüfen und als befriedigend zu bescheinigen sind. Dieses Verzeichnis gehört zu den Elementen des Entwurfs, die sorgfältig überprüft werden müssen, da mehrere Punkte in dem derzeitigen Verzeichnis umstritten sind (das gleiche gilt für das Verzeichnis in Anhang A5-III für die Hafenstaatkontrolle – siehe unten, Bemerkung 37, Punkt 2 f)).
- e) *Absatz 1* setzt auch die Gültigkeitsdauer des Zeugnisses auf höchstens fünf Jahre fest, vorbehaltlich (*Absatz 2*) mindestens einer Zwischenüberprüfung im gleichen Umfang wie die Erstüberprüfung, um die fortlaufende Erfüllung der Anforderungen zu kontrollieren.
- f) Unter den in *Absatz 5* der *Norm A5.1.3* dargelegten begrenzten Umständen könnte ein vorläufiges Zeugnis mit einer Gültigkeitsdauer von einigen Monaten erteilt werden (*Absatz 6*). Die Erteilung würde einer begrenzten Überprüfung unterliegen, einschließlich einer Überprüfung der Erfüllung der Anforderungen für die Unterkunftsräume in Titel 3 des Übereinkommens (*Absatz 7*). Eine vollständige Überprüfung würde am Ende der Gültigkeitsdauer durchgeführt werden müssen, und es könnte kein weiteres vorläufiges Zeugnis erteilt werden (*Absatz 8*). Einige Aspekte der vorgeschlagenen Bestimmungen sind umstritten und daher durch eckige [] Klammern gekennzeichnet.
- g) Die Norm endet mit der Darlegung der Umstände, unter denen ein Zeugnis seine Gültigkeit verliert (*Absätze 15* und *16*), und mit der Bestimmung (*Absatz 17*), daß das Zeugnis zu entziehen ist, falls Beweise dafür vorliegen, daß Verstöße des Schiffes gegen die Anforderungen des Übereinkommens nicht behoben worden sind. Beweise für die Nichterfüllung der Anforderungen könnten sich aus einer der verschiedenen Überprüfungen ergeben, die der Flaggenstaat ungeachtet der Gültigkeitsdauer durchführen lassen muß (siehe Punkt 8 unten), oder aus einer Überprüfung durch einen Hafenstaat.

Die *Norm A5.1.3*, die das oben beschriebene System festlegt, ist zu Diskussionszwecken in {} Klammern gesetzt worden, da die meisten ihrer Bestimmungen von Regierungssachverständigen auf der vierten Tagung der Hochrangigen Gruppe vorgeschlagen wurden. Der Inhalt des Textes dürfte allgemein annehmbar sein (abgesehen von den in eckigen [] Klammern stehenden Aspekten), doch konnten die Bestimmungen auf der Tagung nicht ausführlich erörtert werden.

8. Die *Regel 5.1.4* verpflichtet die Flaggenstaaten zur Einrichtung eines wirksamen und koordinierten Systems regelmäßiger Überprüfungen. Es sei darauf hingewiesen, daß das Übereinkommen Überprüfungen auch unter bestimmten Umständen vorschreibt, die mit der Gültigkeit eines Zeugnisses nichts zu tun haben. Insbesondere verlangt die *Norm A3.1* über die Unterkunftsräume die Durchführung von Überprüfungen nach *Regel 5.1.4*, wenn ein Schiff eingetragen oder neu eingetragen wird oder wenn die Unterkünfte für die Seeleute auf einem Schiff wesentlich geändert worden sind, und *Absatz 5* der *Norm A5.1.4* schreibt eine Untersuchung im Fall einer Beschwerde oder bei Vorliegen von Beweisen für einen Mangel oder eine sonstige Nichterfüllung der Anforderungen des Übereinkommens vor.
9. *Absatz 7 c) der Norm A.5.1.4* steht in eckigen [] Klammern, um unterschiedlichen Auffassungen über die Überprüfung und die Abhilfemaßnahmen Rechnung zu tragen. Die Seeleutevertreter schlagen eine alternative Formulierung vor, um auch Fälle einer schwerwiegenden Verletzung der Rechte der Seeleute zu behandeln. Die Seeleutevertreter schlagen auch die Verwendung des Begriffs „Nichterfüllung der Anforderungen“ statt „Mangel“ vor, um Vorfälle zu beschreiben, die das Festhalten eines Schiffes im Hafen rechtfertigen. „Mangel“ ist ein Begriff, der in der Praxis der maritimen Überprüfungen anscheinend üblich ist.
10. *Absatz 14* der *Norm* beruht auf Artikel 6 Absatz 2 des Übereinkommens Nr. 178 im Zusammenhang mit Flaggenstaatüberprüfungen, und sein Inhalt findet sich auch in Übereinkommen der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation. Er ist in eckige [] Klammern gesetzt worden, um den von etlichen Regierungsvertretern auf der vierten Tagung der Hochrangigen Gruppe geäußerten Zweifeln Rechnung zu tragen, ob eine solche Bestimmung im Zusammenhang mit dem Flaggenstaat erforderlich sei. Die Reedervertreter hielten die Bestimmung dagegen für so wichtig, daß es gerechtfertigt wäre, sie aus Teil A des Codes in die Regel selbst zu verlagern.
11. *Absatz 15* verpflichtet die Mitglieder dazu, angemessene Strafen und sonstige Abhilfemaßnahmen u.a. für Verstöße gegen „die Anforderungen dieses Übereinkommens“ vorzusehen. Er beruht auf Artikel 7 Absatz 1 des Übereinkommens Nr. 178, der Zwangsmaßnahmen gegen Verletzungen „der Rechtsvorschriften, deren Einhaltung von den Inspektoren sicherzustellen ist“ verlangt. Ein Regierungsvertreter hat darauf hingewiesen, daß das konsolidierte Übereinkommen insofern einen geringeren Schutz als das Übereinkommen Nr. 178 bieten würde, als es den Mitgliedern keine Verpflichtung auferlegen würde, Zwangsmaßnahmen gegen die Verletzung etwaiger innerstaatlicher Gesetze vorzusehen, die einen größeren Schutz bieten, als er durch das Übereinkommen vorgeschrieben wird. Der eigentliche Zweck des Titels 5 besteht jedoch darin sicherzustellen, daß die Grundsätze und Rechte im Übereinkommen selbst verwirklicht werden (was beim Übereinkommen Nr. 178 nicht der Fall war), und für gleiche Startbedingungen unter den Mitgliedern zu sorgen. In diesem Sinne bietet das Übereinkommen Mindestnormen, jedoch vorbehaltlich des Artikels 19 Absatz 8 der Verfassung der IAO, der folgendes bestimmt: „in keinem Fall darf die Annahme eines Übereinkommens ... durch die Konferenz oder die Ratifikation eines Übereinkommens durch ein Mitglied so ausgelegt werden, als würde dadurch irgendein Gesetz, Rechtsspruch, Gewohnheitsrecht oder Vertrag berührt, die den beteiligten Arbeitnehmern günstigere Bedingungen gewährleisten, als sie in dem Übereinkommen ... vorgesehen sind“.

-
12. In der *Leitlinie B5.1.4* ist *Absatz 10* in {} Klammern gesetzt worden, aber nicht, weil sein Inhalt der Erörterung bedarf. Es wurde vielmehr die Frage aufgeworfen, ob sein Inhalt nicht wichtig genug sei, um die Übertragung dieser Bestimmung in die Norm in Teil A des Codes zu rechtfertigen.
 13. Die *Regel 5.1.5* führt eine Anforderung ein, wonach die Schiffe über Beschwerdeverfahren an Bord verfügen müssen und Beschwerden und die Antworten darauf zu dokumentieren sind. Dies soll dazu beitragen, die fortlaufende Erfüllung der Anforderungen an Bord der Schiffe sicherzustellen. Der Ansatz beruht im allgemeinen auf einer gemeinsamen Vorlage der Reeder- und Seeleutevertreter an die dritte Tagung der Hochrangigen Gruppe. Zweck wäre die Schaffung wirksamer Verfahren für die Beilegung von Beschwerden auf der Ebene des Schiffs oder des Reeders. Der Text in der Regel beginnt mit zwei Alternativen (in eckigen [] Klammern), um unterschiedlichen Konzepten und Formulierungen Rechnung zu tragen, über die bisher keine Einigung erzielt werden konnte. Die erste Alternative besteht nur aus *Absatz 1* betreffend die Beschwerden. Die zweite Alternative besteht aus *Absatz 1* betreffend die Beschwerden und *Absatz 2* betreffend die Beilegung von Streitigkeiten.
 14. *Absatz 2* oder *3* (im Fall der zweiten Alternative) verpflichtet die Mitglieder dazu sicherzustellen, daß Seeleute, die eine Beschwerde einreichen, nicht „schikaniert“ werden. Eine Definition des Begriffs „Schikaniierung“ wird in *Absatz 3* der *Norm A5.1.5* vorgeschlagen.
 15. Die *Regel 5.1.6* ist dem Übereinkommen Nr. 147 entnommen. Sie betrifft die Verantwortung des Flaggenstaats, eine Untersuchung aller schweren Seeunfälle durchzuführen, bei denen auf Schiffen unter seiner Flagge Menschen verletzt wurden oder ums Leben kamen. Es ist die Frage aufgeworfen worden, ob sich dies mit Anforderungen innerhalb der IMO überschneidet. In dieser Frage wird zur Zeit Rat angefordert, sofern es aber nicht zu einem Widerspruch mit irgendwelchen IMO-Bestimmungen kommt, wäre eine ergänzende Anforderung, die sich auf Belange der IAO konzentriert und die Offenlegung der Untersuchungsergebnisse vorschlägt, unproblematisch.

Bemerkung 37 (zu Regel 5.2)

1. Die *Regel 5.2* behandelt die Verantwortlichkeiten des Hafenstaats in bezug auf die Überprüfung von Schiffen im Hafen und die Entwicklung von Verfahren für die Behandlung von Beschwerden von Seeleuten an Land. Der Begriff „ermächtigte Bedienstete“ wurde gewählt, um der Tatsache Rechnung zu tragen, daß eine Reihe von Personen an einer Überprüfung beteiligt sein können, und um die Übereinstimmung mit anderen Seeschiffahrtsinstrumenten, die sich auf die Hafenstaatkontrolle beziehen, sicherzustellen. Die Bestimmungen in der *Regel 5.2* stammen teilweise aus Artikel 4 des Übereinkommens (Nr. 147) über die Handelsschiffahrt (Mindestnormen), den Bestimmungen über die Hafenstaatkontrolle und der Durchführungspraxis anderer Seeschiffahrtsübereinkommen.
2. Die *Regel 5.2.1* behandelt Überprüfungen im Hafen. Sie enthält die folgenden Merkmale:
 - a) Die Tätigkeit der Hafenstaatkontrolle ist nicht obligatorisch. Dies kommt sowohl in Artikel V Absatz 4 des Übereinkommens als auch in der Verwendung des Wortes „kann“ (... „kann Gegenstand einer Überprüfung sein“) in *Absatz 1* zum Ausdruck. Mitglieder, die Hafenstaatüberprüfungen durchführen, wären verpflichtet, über ein wirksames Überprüfungs- und Überwachungssystem zu verfügen (*Absatz 4*); sie wären aber, wie dies zur Zeit nach dem Übereinkommen Nr. 147 der Fall ist; in keiner Weise dazu verpflichtet, ein bestimmtes Schiff zu überprüfen.
 - b) *Absatz 2* der *Regel* verpflichtet Hafenstaaten dazu, ein gültiges Seearbeitszeugnis und eine gültige Erklärung über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften als

„Anscheinsbeweis“ der Erfüllung der Anforderungen des Übereinkommens anzuerkennen. Dieser Begriff, der auch in der Regel 5.1.1 Absatz 4 verwendet wird, ist ein juristischer Ausdruck, der definiert worden ist als „ein Beweis, der ausreicht, um einen Sachverhalt in Ermangelung eines gegenteiligen Beweises als erwiesen anzusehen, der aber nicht schlüssig ist“³². Im wesentlichen erfaßt dies die rechtliche Natur der Erstmaßnahmen im Rahmen der Hafenstaatkontrolle aufgrund anderer Seeschiffahrtsübereinkommen und ist ein zentrales Merkmal des Ausgleichs in dem Zertifizierungssystem zwischen unterschiedlichen Interessen, einschließlich des Vorrangs der Hoheitsgewalt des Flaggenstaats über Angelegenheiten auf Schiffen unter seiner Flagge. Die Folge davon wird in Absatz 2 erläutert: Die Überprüfung ist auf eine Kontrolle des Seearbeitszeugnisses und der Erklärung über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften zu beschränken, „außer in den im Code angegebenen Umständen“³³. Diese Umstände werden in den *Unterabsätzen a), b) und c)* des *Absatzes 1* der *Norm A5.2.1* angegeben. Einer der Umstände (*Unterabsatz b)*) ist gegeben, wenn eindeutige Gründe für die Annahme bestehen, daß die Arbeits- und Lebensbedingungen auf dem Schiff nicht den Anforderungen des Übereinkommens entsprechen. Solche Gründe können beispielsweise für den Bediensteten der Hafenstaatkontrolle aus der vorgelegten Dokumentation oder aus den sachkundigen Beobachtungen ersichtlich sein, die er beim Anbordgehen macht³⁴.

- c) Ein weiterer Umstand, der in der Norm A5.2.1 Absatz 1 angegeben ist, wäre das Fehlen der erforderlichen Dokumentation (*Unterabsatz a)*). In Übereinstimmung mit dem Grundsatz „der nicht günstigeren Behandlung“, der in Absatz 7 von Artikel V zum Ausdruck gebracht wird (siehe Bemerkung 5, Punkt 6 oben), würden die Bestimmungen über die Hafenstaatkontrolle für Schiffe unter der Flagge von Mitgliedern gelten, die das konsolidierte Übereinkommen nicht ratifiziert haben. Solche Schiffe wären nicht in der Lage, die nach dem Übereinkommen erforderliche Zertifizierung und Dokumentation vorzulegen. Sie würden daher stets einer Besichtigung unterliegen.
- d) Nach *Absatz 1* der Norm wäre eine detailliertere Überprüfung obligatorisch, falls der festgestellte Mangel eine eindeutige Gefahr für die Sicherheit oder Gesundheit oder (ein Vorschlag der Reeder- und der Seeleutevertreter, der in {} Klammern gesetzt worden ist) ein eindeutiges Hindernis für die Anwendung der in dem Übereinkommen vorgesehenen Grundsätze oder Rechte darstellen könnte.
- e) Im Einklang mit dem in der Hochrangigen Gruppe erzielten Einvernehmen hinsichtlich der Behandlung des Teils B des Codes (siehe die Absätze 15 und 16 der allgemeinen Bemerkungen am Anfang dieses Kommentars) würde sich die Hafenstaatüberprüfung auf die Artikel und Regeln und Teil A des Codes erstrecken (*Regel 5.2.1 Absatz 3*).
- f) Die detaillierte Überprüfung nach *Absatz 2* der *Norm A5.2.1* bezüglich Angelegenheiten nach den Absätzen 1 a) und b) würde sich „im Prinzip“ auf die in Anhang A5-III aufgeführten Bereiche erstrecken und würde auf der Erfüllung der Anforderungen

³² In *The Oxford Companion to Law*, von David M. Walker, Clarendon Press, Oxford, 1980.

³³ Dementsprechend sieht SOLAS, Kap. 1, Regel 19, Abs. 1, folgendes vor: „Jedes Schiff unterliegt im Hafen einer anderen Vertragspartei der Kontrolle durch ordnungsgemäß ermächtigte Bedienstete der betreffenden Regierung insoweit, als diese Kontrolle der Feststellung dient, daß die ... Zeugnisse gültig sind“. Abs. 2 bestimmt folgendes: „Diese Zeugnisse sind, wenn sie gültig sind, anzuerkennen, sofern nicht triftige Gründe für die Annahme bestehen ...“.

³⁴ Siehe auch: IMO-EntschlieÙung A.787(19), Verfahren für die Hafenstaatkontrolle, insbesondere die Abschnitte 2.2, 3.1.1 und 3.2.

dieses Übereinkommens basieren, einschließlich aller im wesentlichen gleichwertigen Regelungen, die von den ratifizierenden Mitgliedern in der Erklärung über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften angegeben werden (siehe Bemerkung 36, Punkt 7 c) oben). Ob den Schiffen nicht-ratifizierender Mitglieder der Vorteil der Flexibilität der Gleichwertigkeit im wesentlichen eingeräumt werden sollte, ist derzeit dem Ermessen der ratifizierenden Mitglieder überlassen.

- g) *Absatz 3* der Norm behandelt die aufgrund einer Beschwerde nach Absatz 1 c) vorgenommene Überprüfung. Er steht in eckigen [] Klammern, da der genaue Umfang einer Überprüfung aufgrund einer Beschwerde umstritten ist.
- h) Nach Artikel 4 Absatz 1 des Übereinkommens Nr. 147 kann der Hafenstaat, falls Mängel hinsichtlich der Einhaltung des Übereinkommens festgestellt werden, die Angelegenheit der Regierung des Flaggenstaats mit einer Abschrift der Notifizierung an den Generaldirektor des Internationalen Arbeitsamtes melden. Dieses Verfahren wird in dem Übereinkommensentwurf weiter ausgeführt (*Absatz 4* der *Norm A5.2.1*): Erstens wird ein Verfahren für die Meldung an den Flaggenstaat vorgesehen, wobei diesem eine angemessene Gelegenheit gegeben wird, seine Auffassung darzulegen und alle erforderlichen Maßnahmen zu treffen (zwei alternative Formulierungen dieses Punktes werden in *Absatz 4 b*) vorgelegt), und für die Übermittlung von Informationen an den nächsten Anlaufhafen und an die zuständigen Seeleute- und Reederverbände; zweitens werden in *Absatz 5* die Maßnahmen umrissen, die vom Generaldirektor des IAA erwartet würden, falls die Antwort des Flaggenstaats auf das Problem unzureichend ist: nämlich Maßnahmen, „um sicherzustellen, daß ein Nachweis dieser Informationen aufbewahrt wird und daß er den Parteien zur Kenntnis gebracht wird, die ein Interesse daran haben könnten, die einschlägigen Verfahren in Anspruch zu nehmen“ (wie Beschwerden oder Klagen nach Artikel 24 oder 26 der Verfassung der IAO). Es sind Bedenken wegen der Belastung geäußert worden, die sich für Hafenstaaten ergeben könnten, wenn sie jedes Mal, wenn ein Mangel festgestellt wird, solche Verfahren durchlaufen müßten. Diesbezüglich dürfte es im Interesse aller ratifizierenden Mitglieder liegen, daß Unterlagen über Schiffe mit schwerwiegenden oder anhaltenden Verstößen gegen die Anforderungen aufbewahrt werden. Es ist auch vorgeschlagen worden, daß Informationen über festgestellte Mängel und über Abhilfemaßnahmen den interessierten Personen zugänglich sein sollten.
- i) *Absatz 6* der Norm würde dem Hafenstaat eine Verpflichtung auferlegen, wenn während einer (freiwillig durchgeführten – siehe Punkt a) oben) Überprüfung der Inspektor bestimmte genau bezeichnete Arten von Mängeln feststellt: Das Schiff muß so lange am Auslaufen gehindert werden, bis die Mängel behoben sind. Zur Zeit kann der Hafenstaat nach Artikel 4 des Übereinkommens Nr. 147 ein Schiff so lange festhalten, wie dies zur Beseitigung aller Mängel an Bord erforderlich ist, die „eindeutig eine Gefahr für die Sicherheit oder Gesundheit darstellen“. Dies ist in *Unterabsatz a*) von Absatz 6 festgelegt: Die *Unterabsätze b*) und *c*) schlagen zwei weitere Umstände vor, die ein Festhalten rechtfertigen: materielle Not der Seeleute und wiederholte schwerwiegende Verstöße – Konzepte, die in der *Leitlinie B5.2.1 Absatz 2* näher erläutert werden. Absatz 6 ist in eckige [] Klammern gesetzt worden in Anbetracht der sowohl von den Seeleuten als auch von den Regierungen (aus unterschiedlichen Gründen) zum Ausdruck gebrachten Besorgnis über die in diesem Absatz vorgesehene erweiterte Basis für das Festhalten von Schiffen. Die Reeder- und die Seeleutevertreter schlagen die Streichung der Bestimmungen über die Ausbesserungswerft vor. Im letzten Teil von Absatz 6 wird von den Seeleutevertretern eine alternative Formulierung hinsichtlich der Freigabe des Schiffs vorgeschlagen.
- j) *Absatz 7* steht zu Diskussionszwecken in {} Klammern, zum Teil deshalb, weil Aspekte der Einzelheiten der in der *Leitlinie B5.2.1 Absatz 2* gegebenen Anleitung umstritten sind (oder dort umstrittene Bestimmungen erwähnt werden), wie die

eckigen [] Klammern in diesem Absatz zeigen. Es wäre vielleicht besser, diese Anleitung nicht in das Übereinkommen einzufügen. Es könnte als nützlicher angesehen werden, detailliertere Anleitungen für Hafen- und Flaggenstaatsinspektoren entsprechend anderen Anleitungen für Hafenstaatüberprüfungen zu entwickeln.

3. Die *Regel 5.2.2* behandelt Verfahren für die Behandlung von Beschwerden von Seeleuten an Land. Der gesamte Wortlaut der Regel und die dazugehörigen Bestimmungen des Codes stehen zu Diskussionszwecken in {} Klammern. Bei der ersten Frage, die zu untersuchen ist, geht es im wesentlichen um folgendes: Ist es angebracht, daß Seeleute externe Verfahren in Anspruch nehmen, ohne zuerst zu versuchen, die Angelegenheit an Bord des Schiffes beilegen zu lassen? In *Absatz 2 a)* der *Norm A5.2.2* wird die Antwort „Nein“ nahegelegt, und dieser Grundsatz (der mit der allgemeinen Rechtsnorm in Einklang steht, daß zuerst die lokalen Rechtsbehelfe ausgeschöpft werden müssen) dürfte allgemein akzeptabel sein.
4. Die zweite Frage, die geprüft werden muß, ist umstritten: Sollten die Seeleute andere externe Verfahren als diejenigen des Flaggenstaats in Anspruch nehmen können? Die in *Absatz 2 b)* der Norm enthaltene Antwort, die auf ein „Ja, aber“ hinausläuft, ist ebenso in eckige [] Klammern gesetzt worden wie die entsprechende Bestimmung in der *Leitlinie B5.2.2*, nämlich *Absatz 4*. Die Antwort „Nein“ ist am stärksten von einer Regierung befürwortet worden, die erklärt hat, daß ein Beschwerdeverfahren an Land nicht akzeptabel wäre: Nach ihrem innerstaatlichen Recht ist die Behandlung von Beschwerden durch ausländische Behörden ausdrücklich verboten. Das Übereinkommen müßte aber nicht nur Länder berücksichtigen, die über angemessene und effiziente Verfahren für die Behandlung von Streitigkeiten verfügen, sondern auch Länder, die möglicherweise nicht über angemessene Verfahren verfügen oder möglicherweise nicht in der Lage sind, einen Fall zügig zu behandeln. Entsprechend dem Grundsatz der „völkerrechtlichen Courtoisie“ lehnen juristische oder ähnliche Organe in der Regel die Verhandlung von Fällen ab, wenn ein geeigneteres Organ mit Zuständigkeit für die betreffende Streitigkeit vorhanden ist. In Anbetracht des Artikels 94 des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen, der in der Präambel des konsolidierten Übereinkommens angeführt wird (siehe Bemerkung 1 oben), wären die geeigneteren Justiz- oder Verwaltungsorgane normalerweise diejenigen des Flaggenstaats. Aus diesem Grund wird in *Absatz 2 b)* der Norm A5.2.2 vorgeschlagen, daß die Bediensteten des Hafenstaats auch der Zweckmäßigkeit Rechnung tragen sollten, daß Beschwerden von den zuständigen Verwaltungs- oder Justizbehörden des Flaggenstaats behandelt werden, soweit dort Verfahren für eine zügige und angemessene Beilegung vorhanden sind.

Bemerkung 38 (zu Regel 5.3)

1. Die *Regel 5.3* behandelt die sogenannten „Verantwortlichkeiten im Bereich der Vermittlung von Arbeitskräften“ eines Staats. Ein Regierungsvertreter hat die Besorgnis geäußert, daß der Begriff „Vermittlung von Arbeitskräften“ den Wert der betreffenden Arbeitnehmer herabzusetzen scheint, und hat angeregt, daß ein geeigneterer Ausdruck gefunden werden sollte. Vorerst ist der Ausdruck „Vermittlung von Arbeitskräften“ in Ermangelung eines besseren Ausdrucks beibehalten worden, und auch deshalb, weil er in der Praxis der IAO allgemeiner als der passende Ausdruck verstanden und akzeptiert wird. Diskutiert wird auch, ob das Übereinkommen diese dritte Kategorie der Verantwortung „im Bereich der Vermittlung von Arbeitskräften“ überhaupt behandeln sollte.
2. In den Diskussionen der Hochrangigen Gruppe ist die bedeutende Rolle betont worden, die den Arbeitskräfte stellenden Ländern im Bereich der Durchsetzung bei Angelegenheiten wie Anwerbungs- und Arbeitsvermittlungsagenturen und Arbeitsverträge sowie Soziale Sicherheit zukommt. Es ist zwar leicht, die Länder zu benennen, die die Hauptlieferanten von Seeleuten sind, doch konnte dieser Begriff für die Zwecke eines Rechtstextes nicht

definiert werden. So wie die meisten, wenn nicht gar alle Länder aufgerufen sind, in der Eigenschaft sowohl als Flaggen- als auch als Hafenstaaten tätig zu werden (falls sie keine Binnenländer sind), so können sie auch insofern als Lieferanten von Arbeitskräften, wenn auch in einem geringen Umfang, in Erscheinung treten, als ihre Staatsangehörigen auf Schiffen Dienst tun können, die außerhalb ihres Hoheitsgebiets eingetragen sind. Die damit zusammenhängenden Verantwortlichkeiten sollten daher auch für sie gelten. Um die falsche Vorstellung einer begrenzten Kategorie von „Arbeitskräfte stellendem Staat“ zu vermeiden, würde das Übereinkommen lediglich auf „Verantwortlichkeiten im Bereich der Vermittlung von Arbeitskräften“ verweisen. Es sei angemerkt, daß die Seeleute Besorgnis über das Konzept geäußert haben, daß andere Staaten als Flaggenstaaten anerkannte Verantwortlichkeiten für die Arbeitsbedingungen von Seeleuten haben. Ihrer Auffassung nach könnte dies Artikel 94 des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen zuwiderlaufen statt ihn zu ergänzen (siehe Bemerkung 1 oben). Die einleitenden Worte der Regel („unbeschadet ...“) sollen dieser Besorgnis Rechnung tragen, indem die vorrangige Verantwortung des Flaggenstaats anerkannt wird.

3. Eine weitere Frage, die diskutiert werden muß, betrifft die Situationen, in denen Verantwortlichkeiten im Bereich der Vermittlung von Arbeitskräften entstehen. Eine typische Situation ist der Fall, daß Anwerbungs- und Arbeitsvermittlungsagenturen im Gebiet des betreffenden Landes errichtet oder betrieben werden. Dies wird in *Absatz 1* der Regel behandelt.
4. In den Diskussionen der Hochrangigen Gruppe wurde auf „Verantwortlichkeiten im Bereich der Vermittlung von Arbeitskräften“ auch im Kontext der Verpflichtungen auf dem Gebiet der Sozialen Sicherheit Bezug genommen, die nicht von Arbeitsverträgen abhängen. Eine gesetzliche Verantwortung in bezug auf Beschäftigungsverträge für Seeleute, die im Gebiet eines Mitglieds geschlossen werden, ist auch in *Absatz 3* der Regel enthalten, der in eckigen [] Klammern steht. In Absatz 3 werden die rechtlichen Auswirkungen klarer dargelegt: Hier soll ausdrücklich eine geeignete Abhilfe vorgesehen werden, falls ein Beschäftigungsvertrag für Seeleute nicht den Anforderungen des Übereinkommens entspricht. Der Vertrag würde so ausgelegt werden, als würde er das Recht oder die Leistung, die in dem Vertrag weggelassen worden waren, in vollem Umfang gewähren, und etwaige einschränkende Bestimmungen würden als nichtig angesehen. Die Durchsetzung dieser Bestimmung – die einigen Mitgliedern der Hochrangigen Gruppe auf ihrer dritten Tagung Sorge bereitete – würde den innerstaatlichen Gerichten überlassen bleiben, die für Streitigkeiten im Zusammenhang mit dem betreffenden Vertrag zuständig sind.
5. Absatz 4 der Regel 5.3 würde die Mitglieder zur Einrichtung eines wirksamen Überprüfungs- und Überwachungssystems für die Durchsetzung ihrer Verpflichtungen im Bereich der Vermittlung von Arbeitskräften gemäß dem Übereinkommen verpflichten. Die Seeleute haben beispielsweise vorgeschlagen, daß ein Zertifizierungssystem für Anwerbungs- und Arbeitsvermittlungsagenturen vorhanden sein sollte, das Bestandteil des Schiffsüberprüfungs-/Zertifizierungssystems wäre. Dies kann auch ein Beispiel für die Art von Angelegenheit sein, die unter diese Regel fallen würde.

Bemerkung 39 (zu den Anhängen)

1. Die Anhänge zum Titel 5 des Übereinkommens beziehen sich auf das Zertifizierungssystem. Anhang A5-I (siehe Bemerkung 36, Punkt 7 d)) und Anhang A5-III (siehe Bemerkung 37, Punkt 2 f)) enthalten das bisher vereinbarte Verzeichnis von Punkten, die vom Flaggen- und Hafenstaat für Zwecke des Zertifizierungssystems zu überprüfen und zu kontrollieren sind. Die in eckigen [] Klammern stehenden Punkte sind noch nicht beschlossen. Die beiden Verzeichnisse sind identisch, da sie sich auf den Inhalt der Checkliste und das Verzeichnis der in den Dokumenten zu zertifizierenden Punkte beziehen. Man

muß sich jedoch vor Augen halten, daß das den Flaggenstaat betreffende Verzeichnis nicht alle seine Verpflichtungen gegenüber Seeleuten auf Schiffen unter seiner Flagge umfaßt: Es handelt sich nur um das Verzeichnis der Punkte, die für Zwecke der Zertifizierung und der Hafenstaatkontrolle überprüft werden müssen (siehe Bemerkung 36, Punkte 1 und 2).

2. Es ist angeregt worden, daß andere Angaben nützlicherweise auf der Vorderseite der Dokumentation vermerkt werden könnten, wie die Einzelheiten des ISM-Codes der IMO oder die Punkte, die in dem nach Regel 5 von Kapitel X-1 des SOLAS erforderlichen „Continuous Synopsis Record“ aufgeführt sind. Soweit diese Punkte noch nicht in dem Muster in Anhang A5-II angegeben sind, ist es wichtig, die Beziehung zwischen den zusätzlichen Anforderungen für den Inhalt der Dokumentation und dem materiellen Inhalt des Übereinkommens sorgfältig zu prüfen. Wenn beispielsweise Einzelheiten anderer IMO-Bordzeugnisse verlangt werden, um ein Seearbeitszeugnis auszustellen, können damit, abgesehen von Überschneidungen, implizit Bedingungen für die Ratifikation dieses Übereinkommens verbunden sein. So können auch manche Punkte des „Lebenslaufs“ eines Schiffes von einem Flaggenstaat möglicherweise nicht zertifiziert werden. Es ist angemessen, daß das Schiff im Rahmen der sicherheitsbezogenen Vorschriften der IMO dazu verpflichtet wird, solche Angaben an Bord in dem Nachweis mitzuführen und zwecks Überprüfung verfügbar zu halten. Ob sie aber auch für die Zwecke des Seearbeitszeugnisses oder der Erklärung über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften angegeben werden und verbindlich sein sollten, wirft andere Fragen auf.
3. Der derzeitige Entwurf des Seearbeitszeugnisses und der Erklärung über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften zielt jedoch darauf ab, so viele dieser Gedanken wie möglich in den Musterentwurf in Anhang A5-II und in die in den Leitlinien in Anhang B5-I enthaltene innerstaatliche Dokumentation aufzunehmen. Anhang B5-I liefert Anleitungen anhand eines Beispiels für einige mögliche Bestimmungen, die von einer zuständigen Stelle und einem Reeder beim Ausfüllen der nach diesem Übereinkommen erforderlichen Dokumentation angenommen werden können (siehe Bemerkung 36, Punkt 7c)).

Anhang I

Verzeichnis der Ratifikationen der Seearbeitsübereinkommen

Übereinkommen	Anzahl der Ratifikationen (Stand 1.05.2004)
Übereinkommen (Nr. 7) über das Mindestalter (Arbeit auf See), 1920	53
Übereinkommen (Nr. 8) über die Arbeitslosenentschädigung (Schiffbruch), 1920	59
Übereinkommen (Nr. 9) über Arbeitsvermittlung für Schiffsleute, 1920	40
Übereinkommen (Nr. 16) über die ärztliche Untersuchung der Jugendlichen (Seeschifffahrt), 1921	81
Übereinkommen (Nr. 22) über den Heuervertrag der Schiffsleute, 1926	58
Übereinkommen (Nr. 23) über die Heimschaffung der Schiffsleute, 1926	45
Übereinkommen (Nr. 53) über die Befähigungsausweise der Schiffsoffiziere, 1936	35
Übereinkommen (Nr. 54) über den bezahlten Urlaub für Schiffsleute, 1936	6
Übereinkommen (Nr. 55) über die Verpflichtungen des Reeders bei Krankheit oder Unfall der Schiffsleute, 1936	16
Übereinkommen (Nr. 56) über die Krankenversicherung der Schiffsleute, 1936	19
Übereinkommen (Nr. 57) über die Arbeitszeit an Bord und die Besatzungsstärke, 1936	4
Übereinkommen (Nr. 58) Übereinkommen über das Mindestalter (Arbeit auf See), 1936	51
Übereinkommen (Nr. 68) über Verproviantierung und Verköstigung (Schiffsbesatzungen), 1946	24
Übereinkommen (Nr. 69) über den Befähigungsausweis für Schiffsköche, 1946	36
Übereinkommen (Nr. 70) über die Soziale Sicherheit der Schiffsleute, 1946	7
Übereinkommen (Nr. 71) über Altersrenten der Schiffsleute, 1946	13
Übereinkommen (Nr. 72) über den bezahlten Urlaub der Schiffsleute, 1946	5
Übereinkommen (Nr. 73) über die ärztliche Untersuchung der Schiffsleute, 1946	43
Übereinkommen (Nr. 74) über die Befähigungsausweise der Vollmatrosen, 1946	28
Übereinkommen (Nr. 75) über die Quartierräume der Schiffsbesatzungen, 1946	5
Übereinkommen (Nr. 76) über die Heuern, die Arbeitszeit an Bord und die Besatzungsstärke, 1946	1
Übereinkommen (Nr. 91) über den bezahlten Urlaub der Schiffsleute (Neufassung)	24
Übereinkommen (Nr. 92) über die Quartierräume der Schiffsbesatzungen (Neufassung), 1949	43
Übereinkommen (Nr. 93) über die Heuern, die Arbeitszeit an Bord und die Besatzungsstärke (Neufassung), 1949	6

Übereinkommen	Anzahl der Ratifikationen (Stand 1.05.2004)
Übereinkommen (Nr. 108) über Personalausweise für Seeleute, 1958	62
Übereinkommen (Nr. 109) über die Heuern, die Arbeitszeit an Bord und die Besatzungsstärke (Neufassung), 1958	16
Übereinkommen (Nr. 133) über die Quartierräume der Schiffsbesatzungen (zusätzliche Bestimmungen), 1970	27
Übereinkommen (Nr. 134) über die Unfallverhütung (Seeleute), 1970	27
Übereinkommen (Nr. 145) über die Kontinuität der Beschäftigung (Seeleute), 1976	17
Übereinkommen (Nr. 146) über den bezahlten Jahresurlaub der Seeleute, 1976	14
Übereinkommen (Nr. 147) über die Handelsschifffahrt (Mindestnormen), 1976	46
Protokoll von 1996 zum Übereinkommen über die Handelsschifffahrt (Mindestnormen), 1976	11
Übereinkommen (Nr. 163) über die soziale Betreuung der Seeleute, 1987	14
Übereinkommen (Nr. 164) über den Gesundheitsschutz und die medizinische Betreuung der Seeleute, 1987	12
Übereinkommen (Nr. 165) über die Soziale Sicherheit der Seeleute (Neufassung), 1987	2
Übereinkommen (Nr. 166) über die Heimschaffung der Seeleute (Neufassung), 1987	10
Übereinkommen (Nr. 178) über die Arbeitsaufsicht (Seeleute), 1996	9
Übereinkommen (Nr. 179) über die Anwerbung und Arbeitsvermittlung von Seeleuten, 1996	9
Übereinkommen (Nr. 180) über die Arbeitszeit der Seeleute und die Besatzungsstärke der Schiffe, 1996	16
Übereinkommen (Nr. 185) über Ausweise für Seeleute (Neufassung), 2003	1

Tabelle der Ratifikationen der Seeschifffahrts-Übereinkommen
(Stand 1.05.2004)

() gekündigt

Mitgliedstaaten (177)	Insgesamt	Ratifikationen der Seeschifffahrts-Übereinkommen
Afghanistan	-	-
Ägypten	15	9, 22, 23, 53, 55, 56, 68, 69, 71, 73, 74, 92, 134, 145, 147
Albanien	3	16, (58), 178
Algerien	12	56, (58), 68, 69, 70, 71, (72), 73, 74, 91, 92, 108
Angola	8	(7), 68, 69, 73, 74, 91, 92, 108
Antigua und Barbuda	1	108
Äquatorialguinea	2	68, 92
Arabische Republik Syrien	1	53
Argentinien	11	(7), 8, 9, 16, 22, 23, 53, 58, 68, 71, 73
Armenien	-	-
Aserbaidtschan	9	16, 23, 69, 73, 92, 108, 133, 134, 147
Äthiopien	-	-
Australien	15	7, 8, 9, 16, 22, 57, 58, 69, 73, 76, 92, 93, 109, 133, 166
Bahamas	3	(7), 22, 147
Bahrain	-	-
Bangladesch	2	16, 22
Barbados	5	(7), 22, 74, 108, 147
Belarus	3	16, (58), 108
Belgien	21	(7), 8, 9, 16, 22, 23, 53, (54), 55, 56, (57), (58), 68, 69, 73, 74, 91, 92, 147, P147, 180
Belize	6	(7), 8, 16, 22, 58, 108
Benin	-	-
Bolivien	-	-
Bosnien-Herzegowina	13	8, 9, 16, 22, 23, 53, 56, 59, 73, 74, 91, 92, 109
Botsuana	-	-
Brasilien	18	(7), 16, 22, 53, (58), (91), 92, 93, 108, 109, 133, 134, 145, 146, 147, 163, 164, 166
Bulgarien	25	(7), 8, (9), 16, 22, 23, 53, (54), 55, 56, (57), (58), 68, 69, 71, 72, 73, 75, 108, 146, 147, 163, 166, 179, 180
Burkina Faso	-	-
Burundi	-	-
Chile	5	(7), 8, 9, 16, 22
China	4	(7), 16, 22, 23
Costa Rica	6	8, 16, 92, 134, 145, 147
Côte d'Ivoire	1	133
Dänemark	15	(7), 8, 9, 16, 53, (58), 73, 92, 108, 133, 134, 147, P147, 163, 180
Demokratische Republik Kongo	-	-

Mitgliedstaaten (177)	Insgesamt	Ratifikationen der Seeschifffahrts-Übereinkommen
Deutschland	14	(7), 8, 9, 16, 22, 23, 53, 56, 73, 92, 133, 134, 147, 164
Die ehemalige jugoslawische Republik Mazedonien	14	8, 9, 16, 22, 23, 53, 56, 59, 69, 73, 74, 91, 92, 109
Dominica	5	8, 16, 22, 108, 147
Dominikanische Republik	1	(7)
Dschibuti	13	9, 16, 22, 23, 53, 55, 56, 58, 69, 71, 73, 91, 108
Ecuador	–	–
El Salvador	–	–
Eritrea	–	–
Estland	9	7, 8, 9, 16, 22, 23, 53, 92, 108
Fidschi	3	8, (58), 108
Finnland	23	(7), 8, (9), 16, 22, 53, (72), 73, (75), (91), 92, 108, 133, 134, 145, 146, 147, P147, 163, 164, 178, 179, 180
Frankreich	35	8, 9, 16, 22, 23, 53, (54), 55, 56, (58), 68, 69, 70, 71, (72), 73, 74, (75), (91), 92, 108, 109, 133, 134, 145, 146, 147, P147, 163, 164, 166, 178, 179, 180, 185
Gabun	–	–
Gambia	–	–
Georgien	–	–
Ghana	9	8, 16, 22, 23, 58, 69, 74, 92, 108
Grenada	5	(7), 8, 16, (58), 108
Griechenland	18	(7), 8, 9, 16, 23, 55, (58), 68, 69, 71, 73, 92, 108, 133, 134, 147, P147, 180
Guatemala	4	16, 58, 108, 109
Guinea	3	16, 133, 134
Guinea-Bissau	8	7, 68, 69, 73, 74, 91, 92, 108
Guyana	3	(7), 108, 166
Haiti	–	–
Honduras	1	108
Indien	3	16, 22, 147
Indonesien	1	69
Irak	12	8, 16, 22, 23, (58), 92, 93, 108, 109, 145, 146, 147
Irland	17	(7), 8, 16, 22, 23, 53, 68, 69, 73, 74, 92, 108, 147, P147, 178, 179, 180
Islamische Republik Iran	1	108
Island	4	(58), 91, 108, 147
Israel	7	9, 53, 91, 92, 133, 134, 147
Italien	24	(7), 8, 9, 16, 22, 23, 53, 55, (58), 68, 69, 71, 73, 74, (91), 92, 108, 109, 133, 134, 145, 146, 147, 164
Jamaika	4	(7), 8, 16, (58)
Japan	10	(7), 8, 9, 16, 22, (58), 69, 73, 134, 147
Jemen	2	16, 58
Jordanien	1	147

Mitgliedstaaten (177)	Insgesamt	Ratifikationen der Seeschifffahrts-Übereinkommen
Kambodscha	–	–
Kamerun	4	9, 16, 108, 146
Kanada	11	7, 8, 16, 22, 58, 68, 69, 73, 74, 108, 147
Kap Verde	–	–
Kasachstan	–	–
Katar	–	–
Kenia	4	16, (58), 134, 146
Kirgistan	9	16, 23, 69, 73, 92, 108, 133, 134, 147
Kiribati	--	–
Kolumbien	6	(7), 8, 9, 16, 22, 23
Komoren	–	–
Kongo	–	–
Kroatien	15	8, 9, 16, 22, 23, 32, 53, 56, 69, 73, 74, 91, 92, 109, 147
Kuba	14	(7), 8, 9, 16, 22, 23, 53, (58), (72), 91, 92, 93, 108, 145
Kuwait	–	–
Laotische Demokratische Volksrepublik	–	–
Lesotho	–	–
Lettland	6	7, 8, 9, 16, 108, 147
Libanon	9	8, 9, 58, 71, 73, 74, 109, 133, 147
Liberia	9	22, 23, 53, 55, 58, 92, 108, 133, 147
Libysch-Arabische Dschamahirija	1	53
Litauen	2	73, 108
Luxemburg	17	(7), 8, 9, 16, 22, 23, 53, 55, 56, 68, 69, 73, 74, 92, 108, 147, 166
Madagaskar	–	–
Malawi	–	–
Malaysia	2	(7), 16
Mali	–	–
Malta	11	(7), 8, 16, 22, 53, 73, 74, 108, 147, P147, 180
Marokko	9	22, 55, 108, 145, 146, 147, 178, 179, 180
Mauretanien	5	22, 23, 53, 58, 91
Mauritius	6	(7), 8, 16, (58), 74, 108
Mexiko	17	(7), 8, 9, 16, 22, (23), 53, 54, 55, 56, 58, 108, 109, 134, 163, 164, 166
Mongolei	–	–
Mosambik	–	–
Myanmar	2	16, 22
Namibia	–	–
Nepal	–	–
Neuseeland	14	8, 9, 16, 22, 23, 53, 58, 68, 69, 74, 92, 133, 134, 145
Nicaragua	7	(7), 8, 9, 16, 22, 23, 146

Mitgliedstaaten (177)	Insgesamt	Ratifikationen der Seeschifffahrts-Übereinkommen
Niederlande	21	(7), 8, 9, 16, 22, 23, (58), 68, 69, 70, 71, 73, 74, (91), 92, 133, 145, 146, 147, P147, 180
Niger	–	–
Nigeria	7	8, (9), 16, (58), 133, 134, 179
Norwegen	26	(7), 8, (9), 16, 22, 53, 56, (58), 68, 69, 71, 73, (75), 91, 92, 108, (109), 133, 134, 145, 147, 163, 164, 178, 179, 180
Oman	–	–
Österreich	–	–
Osttimor	–	–
Pakistan	2	16, 22
Panama	16	8, 9, 16, 22, 23, 53, 55, 56, (58), 68, 69, 71, 73, 74, 92, 108
Papua-Neuguinea	3	(7), 8, 22
Paraguay	–	–
Peru	13	8, 9, 22, 23, 53, 55, 56, 58, 68, 69, 70, 71, 73
Philippinen	6	23, 53, (93), 98, 138, 179
Polen	19	(7), 8, 9, 16, 22, 23, 68, 69, (70), 73, 74, 91, 92, 108, 133, 134, 145, 147, 178
Portugal	15	(7), 8, 22, 23, 68, 69, 73, 74, (91), 92, 108, 109, 145, 146, 147
Republik Korea	2	53, 73
Republik Moldau	1	108
Ruanda	–	–
Rumänien	15	(7), 8, 9, 16, 22, 68, 92, 108, 133, 134, 147, P147, 163, 166, 180
Russische Föderation	11	16, 23, (58), 69, 73, 92, 108, 133, 134, 147, 179
Saint Kitts und Nevis	–	–
Saint Lucia	4	7, 8, 16, 108
Saint Vincent und die Grenadinen	4	7, 16, 108, 180
Salomon-Inseln	3	8, 16, 108
Sambia	–	–
San Marino	–	–
São Tomé und Príncipe	–	–
Saudi-Arabien	–	–
Schweden	19	(7), 8, 9, 16, (58), 73, (75), 92, 108, 133, 134, 145, 146, 147, P147, 163, 164, 178, 180
Schweiz	5	8, 16, 23, (58), 163
Senegal	–	–
Serbien und Montenegro	13	8, 9, 16, 22, 23, 53, 56, 69, 73, 74, 91, 92, 109
Seschellen	5	(7), 8, 16, (58), 108
Sierra Leone	5	7, 8, 16, 22, 58
Simbabwe	–	–
Singapur	4	7, 8, 16, 22

Mitgliedstaaten (177)	Insgesamt	Ratifikationen der Seeschifffahrts-Übereinkommen
Slowenien	13	8, 9, 16, 22, 23, 53, 56, 69, 73, 74, 91, 92, 108
Slowakei	2	163, 164
Somalia	3	16, 22, 23
Spanien	28	(7), 8, 9, 16, 22, 23, 53, 55, (56), (58), 68, 69, (70), 73, 74, (91), 92, 108, (109), 134, 145, 146, 147, 163, 164, 165, 166, 180
Sri Lanka	5	(7), 8, 16, 58, 108
Südafrika	-	-
Sudan	-	-
Surinam	-	-
Swasiland	-	-
Tadschikistan	9	16, 23, 69, 73, 92, 108, 133, 134, 147
Thailand	-	-
Togo	-	-
Trinidad und Tobago	2	16, 147
Tschad	-	-
Tschechische Republik	3	108, 163, 164
Tunesien	13	8, 16, 22, 23, 55, (58), 73, 92, 108, 126, 133, 138, 147
Türkei	1	(58)
Turkmenistan	-	-
Uganda	-	-
Ukraine	10	16, 23, 32, (58), 69, 73, 92, 108, 133, 147
Ungarn	7	(7), 16, 145, 163, 164, 165, 166
Uruguay	13	(7), 8, 9, 16, 22, 23, 54, (58), 73, 93, 108, 133, 134
Usbekistan	-	-
Vanuatu	-	-
Venezuela	2	(7), 22
Vereinigte Arabische Emirate	-	-
Vereinigte Republik Tansania	5	(7), 16, 58, 108, 134
Vereinigte Staaten	7	53, 54, 55, 57, 58, 74, 147
Vereinigtes Königreich	17	(7), 8, 16, 22, 23, 56, 68, 69, 70, 74, 92, 108, 133, 147, P147, 178, 180
Vietnam	-	-
Zentralafrikanische Republik	-	-
Zypern	5	16, 23, (58), 92, 147

**Erklärungen über die Anwendung von Seearbeitsübereinkommen auf außerhalb
des Mutterlandes gelegene Gebiete**
(Stand 22. April 2004)

() gekündigt

Mitgliedstaaten	Gebiete außerhalb des Mutterlandes	Anwendbare Übereinkommen (mit oder ohne Änderungen)	
		Insgesamt	
Australien	Norfolkinseln	–	–
Dänemark	Färöer	6	7, 8, 9, 16, 53, 92
	Grönland	2	7, 16
Frankreich	Französisch-Guyana	25	8, 9, 16, 22, 23, 53, (54), 55, 56, 58, 68, 69, 70, 71, (72), 73, 74, (91), 92, 108, 109, 133, 145, 146, 147
	Französisch-Polynesien	17	9, 16, 22, 23, 53, 55, 56, 58, 69, 71, 73, (91), 98, 108, 145, 146, 147
	Französische Süd- und Antarktisgebiete	17	8, 9, 16, 22, 23, 53, 58, 68, 69, 73, 74, 92, 108, 133, 134, 146, 147
	Guadeloupe	25	8, 9, 16, 22, 23, 53, (54), 55, 56, 58, 68, 69, 70, 71, (72), 73, 74, (91), 92, 108, 109, 133, 145, 146, 147
	Martinique	25	8, 9, 16, 22, 23, 53, (54), 55, 56, 58, 68, 69, 70, 71, (72), 73, 74, (91), 92, 108, 109, 133, 145, 146, 147
	Neukaledonien	16	9, 16, 22, 23, 53, 55, 56, 58, 69, 71, 73, (91), 108, 145, 146, 147
	Réunion	25	8, 9, 16, 22, 23, 53, (54), 55, 56, 58, 68, 69, 70, 71, (72), 73, 74, (91), 92, 108, 109, 133, 145, 146, 147
	St. Pierre und Miquelin	16	9, 16, 22, 23, 53, 55, 56, 58, 69, 71, 73, (91), 108, 145, 146, 147
Neuseeland	Tokelau	–	–
Niederlande	Aruba	10	8, 9, 22, 23, (58), 69, 74, 145, 146, 147
	Niederländische Antillen	7	8, 9, 22, 23, 58, 69, 74
Vereinigtes Königreich	Anguilla	6	7, 8, 22, 23, 58, 108
	Bermuda	8	7, 16, 22, 23, 58, 108, 133, 147
	Britische Jungferninseln	5	7, 8, 23, 58, 108
	Falklandinseln (Malwinen)	5	7, 8, 22, 23, 58
	Gibraltar	9	7, 8, 16, 22, 23, 58, 108, 133, 147
	Guernsey	8	7, 8, 16, 22, 56, 69, 74, 108
	Insel Man	14	7, 8, 16, 22, 23, 56, 68, 69, 70, 74, 92, 108, 133, 147
	Jersey	8	7, 8, 16, 22, 56, 69, 74, 108
	Montserrat	5	7, 8, 16, 58, 108
	St. Helena	5	7, 8, 16, 58, 108
Vereinigte Staaten	Amerikanische Jungferninseln	7	53, 54, 55, 57, 58, 74, 147
	Amerikanisch-Samoa	6	53, 54, 55, 57, 58, 147
	Guam	7	53, 54, 55, 57, 58, 74, 147
	Nördliche Marianeninseln	1	147
	Puerto Rico	7	53, 54, 55, 57, 58, 74, 147

Zusatz zum Kommentar zu dem empfohlenen Entwurf des Seearbeitsübereinkommens betreffend die Regel 4.5: Soziale Sicherheit

1. Dieser Zusatz, der die *Regel 4.5* „Soziale Sicherheit“ des empfohlenen Entwurfs des Seearbeitsübereinkommens betrifft, sollte im Licht der Bemerkung 34 des Kommentars zu dem empfohlenen Entwurf (Dokument [Bezug]) gelesen werden. Wie erinnerlich, konnte auf der letzten Tagung der Hochrangigen dreigliedrigen Arbeitsgruppe für Seearbeitsnormen in Nantes keine Einigung über spezifische einschlägige Bestimmungen erzielt werden. Auf Vorschlag des Vorstands der Hochrangigen Gruppe konsultierte das Amt im April dieses Jahres Sachverständige der Regierungen sowie der Reeder- und Seeleutevertreter, und es hat in den empfohlenen Entwurf Bestimmungen eingefügt, über die ein hohes Maß an dreigliedriger Übereinstimmung erzielt werden konnte.
2. Die Bestimmungen finden sich unter der vorgeschlagenen *Überschrift* „Soziale Sicherheit“, die von den Sachverständigen unter Hinweis darauf empfohlen wurde, daß der Ausdruck „sozialer Schutz“ normalerweise in einem sehr viel weiteren Sinne verwendet wird. Es wird empfohlen, daß der Begriff „Soziale Sicherheit“ statt „Schutz der Sozialen Sicherheit“ verwendet werden sollte, um den unter der Regel 4.5 gebotenen Schutz zu beschreiben. Gleichzeitig sollte darauf hingewiesen werden, daß nach Auffassung einiger Regierungen auch einige der anderen Bestimmungen in Titel 4 des Übereinkommens Aspekte der Sozialen Sicherheit betreffen. Die in dem Übereinkommen verwendeten Begriffe würden sich natürlich nicht auf die in den ratifizierenden Ländern verwendete Terminologie auswirken.
3. Die vorgeschlagene Regel stellt klar, daß sich die Verpflichtungen der ratifizierenden Mitglieder auf die in dem Code genannten Angelegenheiten oder Zweige in bezug auf Seeleute und ihre Unterhaltsberechtigten beziehen, die ihrer Gesetzgebung über Soziale Sicherheit unterliegen. Sie erinnert die Mitglieder auch an ihre vorrangige Verpflichtung gemäß der Verfassung der IAO, daß die Annahme und die Ratifikation internationaler Arbeitsübereinkommen nicht andere Bestimmungen berühren, die den Arbeitnehmern günstigere Bedingungen gewährleisten (*Absatz 1*). *Absatz 2* sieht der fortschreitenden Erzielung einer umfassenden Sozialen Sicherheit für Seeleute (und, soweit dies in den innerstaatlichen Gesetzen vorgesehen ist, ihre Unterhaltsberechtigten) entgegen, die in jedem Fall Anspruch auf einen Schutz hätten (*Absatz 3*), der nicht weniger günstig ist als der, der Arbeitnehmern an Land gewährt wird.
4. Trotz mancher Schwierigkeiten, die in der Vergangenheit im Zusammenhang mit diesem Thema zu verzeichnen waren, konnte unter den zu Rate gezogenen Sachverständigen ein hohes Maß an Übereinstimmung erzielt werden. Dies war weitgehend auf den Umstand zurückzuführen, daß sie ihre Arbeit mit der Festlegung einer Matrix begannen, in der die zu erfassenden Schutzzweige angegeben und die Institutionen genannt wurden, die für die Gewährung der verschiedenen Aspekte des Schutzes verantwortlich sein sollten. Die in der *Norm A4.5 Absatz 1* genannten Zweige sind die neun Zweige, die Gegenstand des Übereinkommens (Nr. 102) über Soziale Sicherheit (Mindestnormen), 1952, sind, insofern als sie den von den Reedern gebotenen kürzerfristigen Schutz ersetzen, der schon nach den Regeln 4.1 und 4.2 des Seearbeitsübereinkommens vorgesehen ist (sowie anderen Bestimmungen des Übereinkommens, wie denjenigen, die den Beschäftigungsvertrag für Seeleute, die Heimschaffung und die Entschädigung bei Schiffbruch betreffen). Somit würde der Schutz des Titels 4 mit dem kurzfristigen Schutz beginnen, der von den Reedern gewährt und von den Flaggenstaaten geregelt wird, betreffend medizinische Betreuung und Krankengeld. Der Schutz würde gegebenenfalls mittelfristig weitergehen in Übereinstimmung mit Bestimmungen wie Absatz 3 der Norm A4.2 über Krankengeld. Dieser grundlegende Schutz würde die Verantwortung für Arbeitsunfälle und Berufskrankheiten auf

kurze Sicht umfassen, und auch auf lange Sicht insofern, als der Reeder eine Versicherung für den Todesfall oder für langfristige Invalidität in Übereinstimmung mit Absatz 1 b) der Norm A4.2 abschließen muß. Dieser Absatz ist zwar in eckige [] Klammern gesetzt worden, da sein genauer Wortlaut umstritten ist, sein allgemeiner Inhalt wurde jedoch als wesentlicher Bestandteil des nach dem Übereinkommen zu gewährenden Schutzes angesehen.

5. Zum Zeitpunkt der Ratifikation wären die Mitglieder verpflichtet, einen Schutz in mindestens drei der Zweige zu gewähren (*Absatz 2*). Diese Anforderung ist den Anforderungen des Übereinkommens Nr. 102 entnommen und sollte keine große Belastung darstellen, insbesondere da *Absatz 1* der *Leitlinie B4.5* empfiehlt, daß es sich bei diesen Zweigen um ärztliche Betreuung, Krankengeld und Leistungen bei Arbeitsunfällen und Berufskrankheiten handeln sollte, die in dem oben angegebenen Umfang bereits von den Reedern gewährt werden.
6. *Absatz 3* der *Norm A4.5* bezieht sich auf die Verpflichtung des Staates, in dem der Seemann seinen gewöhnlichen Aufenthalt hat, Schritte zu unternehmen, um „einen ergänzenden Schutz“ (zu dem bereits von den Reedern gewährten Schutz) in den ausgewählten Zweigen zu gewähren. Er muß mindestens dem Schutz gleichwertig sein, den Arbeitnehmer an Land in dem betreffenden Land in Anspruch nehmen können, und er kann durch verschiedene Mechanismen gewährt werden wie internationale Übereinkünfte oder auf Beiträgen beruhende Systeme. Im letztgenannten Fall sollte der Flaggenstaat dafür verantwortlich sein sicherzustellen, daß die Beiträge entrichtet werden (*Absatz 7* der *Leitlinie B4.5*).
7. *Absatz 4* der Norm bezieht sich auf die Verpflichtungen des Flaggenstaats in bezug auf die Angelegenheiten nach den Regeln 4.1 und 4.2 und auch auf die Verantwortlichkeiten, die mit seinen allgemeinen völkerrechtlichen Verpflichtungen verbunden sind und die insbesondere die Verpflichtung umfassen würden, Hoheitsgewalt und Kontrolle in sozialen Angelegenheiten auszuüben (siehe Bemerkung 1 des Kommentars zu dem empfohlenen Entwurf). Die in Punkt 1 erwähnten Sachverständigen der Seeleute auf der Tagung waren der Auffassung, daß dieser Absatz die Verantwortlichkeiten des Flaggenstaats in bezug auf die Soziale Sicherheit nicht ausreichend abdeckt. Ein Regierungssachverständiger war auch der Auffassung, daß der Absatz weiterentwickelt werden könnte. Dieser Absatz in der Norm wird durch *Absatz 5* der *Leitlinie B4.5* ergänzt, der von den Sachverständigen der Seeleute vorgeschlagen wurde, aber keine Zustimmung fand. Die vorgeschlagene Leitlinie empfiehlt, daß jeder Flaggenstaat „sich um Maßnahmen ... entsprechend seinen innerstaatlichen Umständen und soweit praktisch möglich bemühen sollte“, um sicherzustellen, daß alle Seeleute auf seinen Schiffen von den gleichen Zweigen der Sozialen Sicherheit profitieren können wie Seeleute, die in seinem Gebiet wohnen und versichert sind.
8. *Absatz 5* der Norm beschäftigt sich mit der wichtigen Frage, wie die längerfristigen (nicht 4.1, 4.2) Verpflichtungen der Mitglieder im Bereich der Sozialen Sicherheit gegenüber den Seeleuten erfüllt werden sollen, wenn die normalerweise zuständigen Träger diesen Schutz nicht gewähren. Beispielsweise hat der Staat, in dem der Seemann seinen gewöhnlichen Aufenthalt hat, möglicherweise das Übereinkommen nicht ratifiziert, oder er ist möglicherweise nicht in der Lage, Schutz in dem betreffenden Zweig zu gewähren. Dies ist eine schwerwiegende Lücke im Umfang des Sozialen Schutzes für Seeleute und kann den Gedanken gleicher Startbedingungen untergraben. In solchen Fällen muß das Aufenthaltsland und/oder der Flaggenstaat die verschiedenen Wege „in Betracht ziehen“, wie vergleichbare Leistungen in Übereinstimmung mit der innerstaatlichen Gesetzgebung und Praxis gewährt werden. Methoden für die Gewährung vergleichbarer Leistungen werden in *Absatz 2* der *Leitlinie B4.5* vorgeschlagen. Diese Bestimmung bedeutet, daß die Mitglieder ernsthaft Mittel und Wege für die Gewährung von Leistungen prüfen sollten, die den fehlenden Leistungen vergleichbar sind, und sich bemühen sollten, solche Leistungen in

dem Umfang zu gewähren, wie dies möglich ist und im Einklang mit ihrer innerstaatlichen Gesetzgebung und Praxis steht.

9. Erhebliche Flexibilität ist auch bei den Mitteln vorgesehen, mit denen die Mitglieder ihre Verpflichtungen im Bereich der Sozialen Sicherheit allgemein erfüllen werden. Insbesondere *Absatz 6* der Norm würde es ihnen gestatten, Gesamtarbeitsverträgen und sogar privaten Systemen Rechnung zu tragen. Soweit ihre Verpflichtungen durch entsprechende Vereinbarungen oder Systeme erfüllt werden, wären Rechtsvorschriften oder sonstige staatliche Maßnahmen nicht erforderlich.
10. *Absatz 7* der Norm behandelt die (beispielsweise durch das Übereinkommen Nr. 102 erfaßte) Frage der „nahtlosen“ Wahrung der Rechte der Seeleute in der Sozialen Sicherheit, die im Verlauf ihrer Karriere oft unter vielen Reedern und unter vielen unterschiedlichen Flaggen Dienst tun.
11. *Absatz 8* der Norm, der angemessene und wirksame Verfahren für die Beilegung von Streitigkeiten regelt, wird durch die *Absätze 3* und *4* der *Leitlinie B4.5* ergänzt, in denen betont wird, daß die von jedem Mitglied entwickelten Verfahren (in bezug auf den Schutz durch die Soziale Sicherheit, für den es verantwortlich ist) alle den betreffenden Schutz betreffenden Streitigkeiten behandeln können sollten, unabhängig von den Mechanismen für die Gewährung des Schutzes (privat oder öffentlich).
12. Die *Absätze 9* und *10* der Norm sind in internationalen Arbeitsübereinkommen übliche Bestimmungen.
13. Die Frage der Gesetzeskollision wird in *Absatz 3* der *Leitlinie B4.5* behandelt, der die Mitglieder, deren Gesetzgebung Anwendung finden kann, zur Zusammenarbeit verpflichtet, um zu bestimmen, welche Gesetzgebung Anwendung finden sollte, wobei dem nach Art und Niveau günstigeren Schutz sowie dem von den Seeleuten bevorzugten Schutz bei der Wahl des Rechts Vorrang eingeräumt werden sollte.
14. *Absatz 6* der *Leitlinie B4.5* geht auf die Behandlung der Aspekte der Sozialen Sicherheit in den Beschäftigungsverträgen für Seeleute ein. Dies müßte daher mit den Bestimmungen des Titels 2 des empfohlenen Übereinkommensentwurfs im Zusammenhang mit *Absatz 4 h*) der Norm A2.1, der den gleichen Gegenstand behandelt (siehe Bemerkung 20, Punkt 7, und die einschlägige Bestimmung in eckigen [] Klammern), koordiniert werden. *Absatz 6* stellt den weitestgehenden Konsens dar, der über einen ursprünglichen Vorschlag der Sachverständigen der Seeleute erzielt werden konnte, den die Reeder-Sachverständigen als in administrativer Hinsicht belastend erachteten.