

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 SeeschiffahrtsausschuÙ (JMC) einstimmig angenommen<sup>1</sup> 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 Unterstützung<sup>2</sup> für die acht „bevorzugten Lösungen“<sup>3</sup>, 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

<sup>1</sup> JMC/29/2001/14, Anh. 2.

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

<sup>3</sup> 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 müßten<sup>4</sup>.

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* gelten<sup>5</sup>.
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-

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

<sup>5</sup> 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)<sup>6</sup> 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 auf<sup>7</sup>. 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 stattgefunden<sup>8</sup>. 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

<sup>6</sup> 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“.

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

<sup>8</sup> 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 sind<sup>9</sup>. 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

<sup>9</sup> 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 Arbeitsübereinkommen<sup>10</sup> wie in den Übereinkommen Nr. 164, 166, 178 und 179<sup>11</sup> 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.

<sup>10</sup> 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).

<sup>11</sup> 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 sollte<sup>12</sup>.
  7. *Absatz 4 b)* schließt Fischereifahrzeuge (und Fischer) aus diesem Übereinkommen aus. Dieser Ausschluß spiegelt die Auffassung des Verwaltungsrats des Internationalen Arbeits-

<sup>12</sup> a.a.O., Fußnote 8, Anhang zum *Final report*.

---

amtes wider<sup>13</sup>, 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“ vor<sup>14</sup>.
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.

<sup>13</sup> 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.

<sup>14</sup> 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 hat<sup>15</sup>, 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, Richtlinienansammlung 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

<sup>15</sup> 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 beruht<sup>16</sup>, 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

<sup>16</sup> 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*<sup>17</sup>, 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 abzuschaffen<sup>18</sup> oder sie durch ein neues zu ersetzen, sofern diese Übereinkommen selbst nicht ein Mittel hierfür bieten. Die seit 1930 angenommenen internationalen Arbeitsübereinkommen<sup>19</sup> 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:<sup>20</sup>

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*

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

<sup>18</sup> 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.

<sup>19</sup> 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.

<sup>20</sup> 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 leiten<sup>21</sup>.
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

<sup>21</sup> 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 Änderungsverfahren<sup>22</sup> 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 Seeschiffahrtsschusses). 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

<sup>22</sup> 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 wurden<sup>23</sup>. 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

<sup>23</sup> 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.







































































