

## Bericht an den Nationalrat

### A. Vorbemerkungen

Auf der 84. Tagung der Internationalen Arbeitskonferenz, die vom 8. bis 22. Oktober 1996 in Genf stattgefunden hat, wurde am 22. Oktober 1996 u.a. das Übereinkommen (Nr. 178) über die ~~Arbeits~~aufsicht über die Arbeits- und Lebensbedingungen der Seeleute und die Empfehlung (Nr. 185) betreffend die ~~Arbeits~~aufsicht über die Arbeits- und Lebensbedingungen der Seeleute angenommen.

Der amtliche deutsche Wortlaut des angeführten Übereinkommens und der Empfehlung ist in der Anlage angeschlossen.

Nach Artikel 19 der Verfassung der Internationalen Arbeitsorganisation, BGBl. Nr. 223/1949 i.d.g.F., ist jedes Mitglied verpflichtet, die auf den Tagungen der Internationalen Arbeitskonferenz angenommenen internationalen Urkunden den zuständigen Stellen im Hinblick auf ihre Verwirklichung durch die Gesetzgebung oder durch andere Maßnahmen vorzulegen und den Generaldirektor des Internationalen Arbeitsamtes über die getroffenen Maßnahmen in Kenntnis zu setzen.

Diese Verpflichtung - die für alle jeweils auf den Tagungen der Internationalen Arbeitskonferenz angenommenen Übereinkommen und Empfehlungen besteht - gilt auch dann als erfüllt, wenn in den Fällen, in denen eine Ratifikation nicht möglich oder vorgesehen ist, dem Nationalrat ein Bericht zur Kenntnis gebracht wird, in dem die gegenwärtige Rechtslage in Beziehung auf die Forderungen oder Vorschläge der Urkunden dargestellt wird.

## B. Die internationalen Urkunden

Das Übereinkommen beschreibt in seinem Artikel 1 den Geltungsbereich und bringt Definitionen über die Begriffe „zentrale Koordinierungsstelle“, „Inspektor“, „Rechtsvorschriften“, „Seeleute“ und „Arbeits- und Lebensbedingungen der Seeleute“.

Teil II des Übereinkommens bringt Bestimmungen über die Einrichtung, Organisation und Durchführung einer Aufsicht über die Arbeits- und Lebensbedingungen der Seeleute. Nach Teil III sind angemessene Zwangsmaßnahmen gegen Verletzungen der Schutzvorschriften vorzusehen. Teil IV enthält Vorschriften über Aufzeichnungen, über die Prüfungen der Arbeits- und Lebensbedingungen, über Berichte über jede Besichtigung und über Jahresberichte über die Aufsichtstätigkeiten. In Teil V sind die allen Übereinkommen der Internationalen Arbeitsorganisation gemeinsamen Schlußbestimmungen enthalten.

Die Empfehlung enthält Vorschläge über Zusammenarbeit und Koordinierung und ins Detail gehende Empfehlungen über die Organisation der Aufsicht, die Stellung, Pflichten und Befugnisse der Inspektoren sowie über die Besichtigungsberichte und die Jahresberichte.

## C. Rechtslage und Folgerungen

Zur Frage der Ratifikation des Übereinkommens sowie über die Durchführung der zugehörigen Empfehlung wurden die Stellungnahmen der zuständigen Stellen des Bundes sowie der Interessenvertretungen der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer eingeholt.

Das Bundesministerium für Wissenschaft und Verkehr teilte in einer ersten Stellungnahme mit, daß die Inhalte des gegenständlichen Übereinkommens im wesentlichen bereits Bestandteil des Verkehrs- Arbeitsinspektionsgesetzes (VAIG 1994) seien und keine Neuerung darstellen und daher einer Ratifizierung

des Übereinkommens nichts entgegenstände. Nach einer detaillierten Gegenüberstellung der Bestimmungen des Übereinkommens und der österreichischen Gesetzeslage sowie unter dem Eindruck der Bedenken der Wirtschaftskammer Österreich schloss es sich der Meinung des Bundesministeriums für Arbeit, Gesundheit und Soziales an, daß eine Reihe der Bestimmungen des Übereinkommens nicht erfüllt sind und daher eine Ratifikation nicht in Betracht komme. Die Bundesarbeitskammer teilte mit, daß sie grundsätzlich keine Einwände gegen eine Ratifikation hätte. Der Österreichische Gewerkschaftsbund deutete an, daß angesichts der Tatsache, daß offensichtlich keine österreichischen Arbeitnehmer von einer Ratifikation des Übereinkommens betroffen wären, eine solche für ihn - an betrachts viel wichtigerer Übereinkommen - keine unbedingte Priorität hätte. Die Wirtschaftskammer Österreich, Sektion Verkehr, hingegen wies darauf hin, daß im Falle einer Ratifikation Österreich dazu gehalten wäre, über den Abschluß einer Vielzahl bilateraler Verträge ein völkerrechtliches Netz zu spannen, das die Vornahme österreichischer Kontroll- und Zwangsmaßnahmen im Ausland - Österreich ist ja kein Küstenstaat und verfügt daher auch über keinen eigenen Hafen - in jedem in Betracht kommenden Staat ermöglicht. Eine solche Vorgangsweise schiene weder sachlich noch ökonomisch gerechtfertigt. Es sollte daher Österreich das Übereinkommen nicht ratifizieren.

Die vom Bundesministerium für Arbeit, Gesundheit und Soziales durchgeführte nachstehende Überprüfung der Rechtslage zeigt, daß einer Reihe von Forderungen des in Rede stehenden Übereinkommens bzw. einzelnen Vorschlägen der Empfehlung durch die österreichische Rechtslage nicht Rechnung getragen wird, weshalb derzeit von einer Ratifikation des Übereinkommens durch Österreich Abstand genommen werden muß. Im übrigen wird auf die oben dargestellten Bedenken der Wirtschaftskammer Österreich hingewiesen. Eine Überprüfung auch im Hinblick auf EU-Konformität ist somit entbehrlich.

## Das Übereinkommen

Nach Artikel 1 Absatz 1 gilt das Übereinkommen für alle öffentlichen und private Seeschiffe, die im Hoheitsgebiet des Ratifikanten eingetragen sind, der gewerbsmäßigen Beförderung von Fracht oder Fahrgästen oder sonstigen gewerblichen Zwecken dienen und die Flagge des Ratifikanten führen. Die Seeschifffahrt ist in Österreich durch das Seeschiffahrtsgesetz, BGBl. Nr. 174/1981 i.d.g.F., geregelt. § 2 dieses Gesetzes enthält dem Übereinkommen entsprechende Definitionen der Begriffe „Österreichisches Seeschiff“, „Seeschiff“, „Fahrgastschiff“, „Frachtschiff“, „Sonderfahrzeug“ (worunter u.a. auch Schlepper und Fischereifahrzeuge verstanden werden), und „Seeschiffahrtsregister“ und sein § 3 Bestimmungen über die Führung der Flagge der Republik Österreich, die nur von österreichischen Seeschiffen geführt werden darf. Die Arbeitsaufsicht ist durch das Bundesgesetz über die Verkehrs-Arbeitsinspektion (VAIG 1994), BGBl. Nr. 650/1994, geregelt, das nach § 1 (2) Z. 1 lit. j) für alle Unternehmen oder Betriebe, soweit sie überwiegend der gewerbsmäßigen Schifffahrt (Binnen- und Seeschifffahrt) dienen, und nach § 1 (2) Z. 2 lit. b) für alle Arbeitsstellen in, auf und an der Außenseite von Fahrzeugen im Sinne § 2 Z. 2 Seeschiffahrtsgesetz 1981 Geltung hat.

Artikel 1 Absatz 2 des Übereinkommens überträgt der innerstaatlichen Gesetzgebung, zu bestimmen, welche Schiffe als Seeschiffe zu gelten haben, hält in seinem Absatz 3 fest, daß das Übereinkommen auch für Seeschlepper Gültigkeit besitze und in seinem Absatz 4, daß es nicht für Fahrzeuge mit einem Bruttoreaumgehalt von weniger als 500 Tonnen und für schwimmende Bohr- und Förderinseln gelte. Auch nach dem österreichischen Seeschiffahrtsgesetz sind kleinere Fahrzeuge, vor allem auch solche, die lediglich zu Fahrten in unmittelbarer Nähe der Küste verwendbar sind, vom Geltungsbereich ausgenommen, Schlepper unterliegen nach § 2 Z. 6 ausdrücklich dem Gesetz. Der Geltungsbereich des Gesetzes umfaßt u.a. auch Bohrinseln. Der vom Übereinkommen ebenfalls in Absatz 4 geforderten Beratung der Koordinierungsstelle mit den maßgebenden Verbänden der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer bei der

Entscheidung über den Geltungsbereich wurde in Österreich durch das bei allen Gesetzen vorgesehene Begutachtungsverfahren entsprochen.

Nach Artikel 1 Absatz 5 kann die zentrale Koordinierungsstelle nach Anhörung der repräsentativen Verbände der Reeder von Fischereifahrzeugen und der Fischer auch gewerbliche Fischereifahrzeuge in den Geltungsbereich des Übereinkommens miteinbeziehen. Nach Artikel 1 Absatz 6 hat die zentrale Koordinierungsstelle nach Anhörung der in Betracht kommenden Verbände der Reeder, der Seeleute und der Fischer zu entscheiden, ob Schiffe in der gewerblichen Seeschifffahrt oder in der gewerblichen Seefischerei verwendet werden. Diese Entscheidungen sind in Österreich nicht erforderlich, da der Geltungsbereich des Seeschifffahrtsgesetzes von vornherein auch Fischereifahrzeuge erfaßt.

Artikel 1 Absatz 7 lit. a) bringt die Definition der „zentralen Koordinierungsstelle“. Diese ist in Österreich nach § 1 (1) VAIG 1994 das im Bundesministerium für Wissenschaft und Verkehr angesiedelte Verkehrs-Arbeitsinspektorat.

Artikel 1 Absatz 7 lit. b) enthält die Definition des „Inspektors“. Er entspricht den Verkehrs-Arbeitsinspektoren, die nach § 4 (2) VAIG 1994 die Einhaltung der zum Schutz der Arbeitnehmer erlassenen Rechtsvorschriften und behördlichen Verfügungen zu überwachen haben.

Artikel 1 Absatz 7 lit. c) definiert den Begriff „Rechtsvorschriften“, unter den neben der Gesetzgebung auch allgemeinverbindlich erklärte Schiedssprüche und Gesamtarbeitsverträge fallen. Auch in Österreich haben die Verkehrs-Arbeitsinspektoren die Bestimmungen, die zum Schutz der Arbeitnehmer in kollektivvertraglichen Vereinbarungen, Betriebsvereinbarungen oder ähnlichen Vereinbarungen enthalten sind, zu überwachen.

Artikel 1 Absatz 7 lit. d) definiert den Begriff „Seeleute“, zu denen alle Personen zählen, die in irgendeiner Eigenschaft an Bord eines Seeschiffes beschäftigt sind. Dies entspricht § 2 (3) VAIG 1994, wonach von der Verkehrsarbeitsinspektion alle Personen erfaßt sind, die in Betriebsstellen oder auf Arbeitsstellen, die dem

VAIG 1994 unterstehen, im Rahmen eines Beschäftigungs- oder Ausbildungsverhältnisses tätig sind.

Der Definition der „Arbeits- und Lebensbedingungen der Seeleute“ nach Artikel 1 Absatz 7 lit. e), die von den Verkehrs-Arbeitsinspektoren zu überwachen sind, wird durch die in § 4 (2) VAIG 1994 genannten Aufgaben der Verkehrs-Arbeitsinspektoren entsprochen.

Artikel 1 kann insgesamt als erfüllt angesehen werden.

Nach Artikel 2 Absatz 1 ist eine Aufsicht über die Arbeits- und Lebensbedingungen der Seeleute zu unterhalten. Die in Österreich zuständige Aufsicht ist das Verkehrs-Arbeitsinspektorat.

Artikel 2 Absatz 2 sieht vor, daß die zentrale Koordinierungsstelle die Besichtigungen, die ausschließlich oder teilweise die Arbeits- und Lebensbedingungen der Seeleute betreffen, zu koordinieren und zu beachtende Grundsätze festzulegen hat. Dieser Absatz ist durch § 4 VAIG 1994, der die Tätigkeit und den Aufgabenbereich des Verkehrs-Arbeitsinspektorates sowie der Verkehrs-Arbeitsinspektoren festlegt, erfüllt.

Auch Artikel 2 Absatz 3, nach dem die zentrale Koordinierungsstelle in allen Fällen die Verantwortung für die Aufsicht über die Arbeits- und Lebensbedingungen der Seeleute zu übernehmen hat, kann durch das im Bundesministerium für Wissenschaft und Verkehr eingerichtete Verkehrs-Arbeitsinspektorat mit dem im § 4 VAIG 1994 umschriebenen Aufgabenbereich als erfüllt angesehen werden.

Artikel 3 des Übereinkommens sieht eine Besichtigung aller im Hoheitsgebiet eingetragenen Schiffe in Zeitabständen von höchstens drei Jahren und soweit praktisch durchführbar, sogar jährlich vor. Weiters wird bei Beschwerden oder bei Beweismaterial, daß ein in seinem Hoheitsgebiet eingetragenes Schiff in bezug auf die Arbeits- und Lebensbedingungen der Seeleute nicht der innerstaatlichen Gesetzgebung entspricht, eine Besichtigung so bald wie praktisch möglich und schließlich bei erheblichen Änderungen der

Bauausführung oder der Unterkunftsbedingungen eine Besichtigung innerhalb von drei Monaten nach derartigen Änderungen vorgesehen. Dieser Artikel muß als nicht erfüllt angesehen werden, weil das VAIG 1994 konkrete Zeiträume für die Besichtigungen derzeit nicht festgelegt hat.

Artikel 4 des Übereinkommens, der die Bestellung von befähigten Inspektoren in ausreichender Zahl vorsieht, ist ebenfalls durch § 4 (2) VAIG 1994, der die Aufgaben der vom Verkehrs-Arbeitsinspektorat ermächtigten Organe festlegt, erfüllt.

Artikel 5 Absatz 1 fordert, daß die Stellung und die Dienstverhältnisse der Inspektoren so beschaffen sein müssen, daß sie von Veränderungen in der Regierung und von unzulässigen äußeren Einflüssen unabhängig sind. Was diese Forderung betrifft, ist auf das Beamten-Dienstrechtsgesetz 1979 (BDG 1979), BGBl. Nr. 333/1979 i.d.g.F., sowie auf das VAIG 1994, zu verweisen.

Dem Artikel 5 Absatz 2 lit. a), wonach die Inspektoren befugt sein müssen, an Bord eines im Hoheitsgebiet eingetragenen Schiffes zu gehen und, soweit für die Besichtigung erforderlich, Räumlichkeiten zu betreten, ist durch die Bestimmungen der §§ 6 (1), (3), (4) und 7 (1) VAIG 1994 entsprochen.

Auch Artikel 5 Absatz 2 lit. b), der für die Inspektoren die Befugnis vorsieht, alle ihnen notwendig erscheinenden Prüfungen, Feststellungen und Erhebungen vorzunehmen, ist durch die Bestimmungen der §§ 6 (1), (2) und 8 (1) VAIG 1994 erfüllt.

Der Forderung des Artikels 5 Absatz 2 lit. c) betreffend die Befugnis der Arbeitsinspektoren, die Behebung von Mängel verlangen zu können, wird durch die Bestimmung des § 12 (1) VAIG 1994 entsprochen.

Auch dem Artikel 5 Absatz 2 lit. d), der bei erheblicher Gefahr für die Sicherheit und Gesundheit der Seeleute den Inspektoren die Befugnis einräumt, das

Auslaufen eines Schiffes bis zur Behebung des Mangels zu untersagen, wird durch die Bestimmung des § 13 (4) VAIG 1994 entsprochen.

Artikel 6 Absatz 1 schreibt vor, daß bei Besichtigungen oder bei erforderlichen Maßnahmen alle angemessenen Anstrengungen zu unternehmen sind, daß ein Schiff nicht über Gebühr festgehalten wird. Hier ist vor allem auf die Bestimmungen des § 13 VAIG 1994 zu verweisen.

Artikel 6 Absatz 2 sieht einen Anspruch auf Ersatz eines erlittenen Schadens vor, wenn ein Schiff über Gebühr festgehalten wurde. In der Praxis werden solche Fälle im Rahmen der Amtshandlung geregelt. Diesbezügliche Rechtsvorschriften kennt das österreichische Recht jedoch nicht.

Artikel 7 Absatz 1 sieht angemessene Zwangsmaßnahmen gegen Verletzung der Rechtsvorschriften und gegen eine Behinderung der Inspektoren bei der Erfüllung ihrer Aufgaben vor. Diesen Forderungen wird durch die §§ 6 (4), 8 (1), (2), 12 (1), (3), (4), 13 (1) bis (4) und 24 VAIG 1994 entsprochen.

Artikel 7 Absatz 2 überläßt es dem Ermessen der Inspektoren, anstelle der Einleitung oder Beantragung entsprechender Verfahren Verwarnungen oder Ratschläge zu erteilen. Dieser Absatz kann durch die Bestimmungen des § 12 (1) VAIG 1994 als erfüllt betrachtet werden.

Der Artikel 8 Absatz 1 sieht vor, daß die zentrale Koordinierungsstelle Aufzeichnungen über die Prüfung der Arbeits- und Lebensbedingungen der Seeleute zu führen hat. Diese Forderung ist vor allem durch die Bestimmungen des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetz 1991 (AVG), BGBl. Nr. 51/1991 i.d.g.F., erfüllt. Weiters ist auf § 19 VAIG 1994 zu verweisen, der einen jährlichen Tätigkeitsbericht des Verkehrs-Arbeitsinspektorats vorsieht.

Artikel 8 Absatz 2 fordert die Veröffentlichung eines Jahresberichtes, einschließlich eines Verzeichnisses der zur Durchführung von Besichtigungen ermächtigten Einrichtungen und Organisationen, innerhalb von sechs Monaten nach

Schluß des Berichtsjahres. § 19 VAIG 1994 sieht zwar einen jährlichen Tätigkeitsbericht vor, eine Sechsmonatsfrist ist jedoch nicht festgelegt. Ebenfalls fehlen Vorschriften über ein Verzeichnis der zur Durchführung von Besichtigungen ermächtigten Einrichtungen und Organisationen. Artikel 8 Absatz 2 ist demnach nicht voll erfüllt.

Artikel 9 sieht in seinem Absatz 1 vor, daß die Inspektoren der zentralen Koordinierungsstelle einen Bericht über jede Besichtigung vorzulegen, eine Kopie dem Kapitän zu übermitteln und eine Kopie an der Anschlagtafel des Schiffes anzuschlagen oder den Vertretern der Seeleute zuzusenden haben.

Absatz 2 bestimmt im Fall einer Besichtigung nach einem größeren Vorfall die Vorlage des Berichtes spätestens einen Monat nach Abschluß der Besichtigung. Dieser Artikel ist in Österreich nicht erfüllt. Die Übermittlung des Berichtes erfolgt derzeit lediglich an den Arbeitgeber. Eine Monatsfrist ist nicht vorgesehen.

Die Artikel 10 bis 18 des Übereinkommens enthalten lediglich die allen Übereinkommen der Internationalen Arbeitsorganisation gemeinsamen Schlußartikel.

Zusammenfassend ist festzustellen, daß vor allem infolge der Tatsache, daß Österreich ein Binnenstaat ist, nicht alle Vorschriften des Übereinkommens erfüllt sind und daher die Voraussetzungen für die Ratifikation des Übereinkommens derzeit nicht gegeben sind.

Schließlich wäre Österreich - wie oben bereits ausgeführt - im Falle einer Ratifikation gehalten, über den Abschluß einer Vielzahl bilateraler Verträge ein völkerrechtliches Netz zu spannen, das die Vornahme von Kontroll- und Zwangsmaßnahmen im Ausland in jedem in Betracht kommenden Staat ermöglicht. Eine solche Vorgangsweise erscheint weder sachlich noch ökonomisch gerechtfertigt.

## Die Empfehlung

Absatz 1 der Empfehlung empfiehlt die Förderung einer wirksamen Zusammenarbeit zwischen den öffentlichen Einrichtungen und sonstigen Organisationen, die mit den Arbeits- und Lebensbedingungen der Seeleute befaßt sind. Absatz 2 schlägt vor, die Organisationen der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer in regelmäßigen Zeitabständen über die besten Mittel zur Wahrung und Verbesserung der Arbeits- und Lebensbedingungen der Seeleute zu Rate zu ziehen. Die Art und Weise solcher Beratungen sollte nach Anhörung dieser Organisationen bestimmt werden. In Österreich ist diese Zusammenarbeit gegeben. Es darf hier vor allem auf § 4 (5) VAIG 1994 (Zusammenarbeit mit den gesetzlichen Interessensvertretungen, mit Vertretern der Träger der Unfallversicherung oder von mit Angelegenheiten des Arbeitnehmerschutzes befaßten Behörden) und § 21 VAIG 1994 (Zusammenarbeit mit den Trägern der Sozialversicherung) verwiesen werden. § 22 VAIG 1994 regelt die Behördenzuständigkeit.

Nach Absatz 3 der Empfehlung sollten die mit der Aufsicht über die Arbeits- und Lebensbedingungen der Seeleute befaßten Stellen über die zur Erfüllung ihrer Aufgaben erforderlichen Mittel verfügen. Nachdem diese Stellen durch Gesetz vorgesehen sind, werden ihnen auch vom BM für Finanzen die erforderlichen Mittel zur Verfügung gestellt.

Was die in Absatz 4 der Empfehlung vorgeschlagene ausreichende Zahl der Inspektoren betrifft, um die wirksame Ausführung ihrer Aufgaben zu gewährleisten, wird auf § 4 (2) VAIG 1994 verwiesen.

Nach Absatz 5 lit. a) sollte es den Inspektoren gestattet sein, der zentralen Stelle alle durch die bestehenden Rechtsvorschriften nicht ausdrücklich erfaßten Mängel oder Mißbräuche zu melden und ihr Vorschläge zur Verbesserung der Gesetzgebung zu unterbreiten. Eine diesbezügliche gesetzliche Bestimmung fehlt in Österreich. In der Praxis haben selbstverständlich die Erfahrungen der Inspektoren Einfluß auf die Verbesserungen der Gesetzgebung. § 4 (6) VAIG 1994 sieht vor, daß das Verkehrs-Arbeitsinspektorat besonders auf die Weiter-

entwicklung des Arbeitnehmerschutzes zu achten und hiefür die erforderlichen Veranlassungen zu treffen hat.

Absatz 5 lit. b) schlägt vor, den Inspektoren jederzeit freien und unangemeldeten Zutritt in die jeweiligen Räumlichkeiten an Bord von Schiffen zu ermöglichen. Diesem Vorschlag wird durch § 6 (1) VAIG 1994 entsprochen:

Nach Abs. 6 lit. a) wird Vertraulichkeit bei Entgegennahme von Informationen über mögliche Verletzungen vorgeschlagen. Diesem Vorschlag entspricht § 18 (1) VAIG 1994.

Nach Absatz 6 lit. b) sollten die Kapitäne, die Besatzungsmitglieder oder die Vertreter der Seeleute das Recht haben, eine Besichtigung zu verlangen, wenn sie dies für notwendig erachten. Eine entsprechende Bestimmung fehlt in Österreich.

Absatz 6 lit. c) sieht technische Informationen und Beratungen der Reeder, der Seeleute sowie der in Betracht kommenden Organisationen vor. Eine entsprechende Bestimmung findet sich in den §§ 4 (3) und 3 (2) VAIG 1994.

Absatz 7, der für die Inspektoren eine entsprechende Befähigung und eine ausreichende Ausbildung zur Erfüllung ihrer Aufgaben sowie eine Ausbildung in der Seeschifffahrt oder seemännische Erfahrung und ausreichende Kenntnisse der Arbeits- und Lebensbedingungen der Seeleute und der englischen Sprache vorsieht, ist durch die Bestimmungen des VAIG 1994 und des BDG 1979 nur teilweise erfüllt. Insbesondere fehlen Vorschriften über eine Ausbildung der Inspektoren in der Seeschifffahrt oder über die Berufsvoraussetzung einer seemännischen Erfahrung.

Dem Vorschlag des Absatzes 8 nach angemessener Weiterbildung der Inspektoren wird durch § 23 BDG 1979 entsprochen.

Dem Vorschlag des Absatzes 9, wonach vorzusehen ist, daß die Inspektoren bei Bedarf entsprechend befähigte technische Sachverständige und Fachleute heranziehen können, wird durch die §§ 5 und 8 (3) VAIG 1994 entsprochen.

Nach Absatz 10 sollten den Inspektoren keine Aufgaben übertragen werden, die eine wirksame Aufsicht beeinträchtigen oder ihr Ansehen oder ihre Unparteilichkeit gefährden könnten. In diesem Zusammenhang ist auf § 4 (8) VAIG 1994 zu verweisen. Allerdings fehlen Vorschriften über einen Schutz der Inspektoren gegen einer Gefährdung ihres Ansehens oder ihrer Unparteilichkeit.

Gemäß Absatz 11 sollten den Inspektoren für die wirksame Erfüllung ihrer Aufgaben günstig gelegene Räumlichkeiten, Ausrüstungen und Beförderungsmittel zur Verfügung gestellt werden. Entsprechend Bestimmungen fehlen in Österreich.

Absatz 12 (1) lit. a) sieht eine Befugnis der Inspektoren vor, den Kapitän, die Seeleute oder jede andere Person über alle die Durchführung der Rechtsvorschriften betreffenden Angelegenheiten zu befragen. Eine entsprechende Bestimmung findet sich in § 10 (1) VAIG 1994.

Absatz 12 (1) lit. b) sieht eine Befugnis der Inspektoren vor, die Vorlage aller Bücher, Logbücher, Register, Zeugnisse oder sonstiger Unterlagen oder Informationen mit unmittelbarem Bezug zu den Aufsichtsangelegenheiten zu verlangen. Eine entsprechende Bestimmung findet sich in § 11 (1) VAIG 1994.

Der Vorschlag des Absatzes 12 (1) lit. c) der Empfehlung, wonach die Inspektoren die Befugnis haben sollten, das Anschlagen der vorgeschriebenen Bekanntmachungen durchzusetzen, ist in Österreich nicht erfüllt.

Dem Vorschlag des Absatzes 12 (1) lit. d), wonach die Inspektoren die Befugnis haben sollten Proben zu Analysezwecken zu entnehmen oder mitzunehmen, wird durch § 8 (4) VAIG 1994 entsprochen.

Nach Absatz 12 (2) sollte der Reeder oder der Reedervertreter und gegebenenfalls der Seemann von der Entnahme der Proben verständigt werden oder bei der Entnahme anwesend sein und die Menge der Probe aufgezeichnet werden. Diesem Vorschlag wird durch § 8 (4) VAIG 1994 entsprochen; lediglich die Verpflichtung zur Aufzeichnung der Menge der Probe ist in Österreich nicht vorgesehen.

Absatz 13 sieht vor, daß vor Beginn der Schiffsbesichtigung die Inspektoren dem Kapitän oder dem für das Schiff Verantwortlichen und gegebenenfalls den Seeleuten oder ihren Vertretern von ihrer Gegenwart Kenntnis geben sollten. Diesem Vorschlag wird durch § 7 (1) VAIG 1994 entsprochen.

Nach Absatz 14 sind der zentralen Stelle alle Arbeitsunfälle oder Berufskrankheiten, von denen Seeleute betroffen sind, anzuzeigen. Was die Arbeitsunfälle betrifft, ist diesem Vorschlag durch § 11 (5) VAIG 1994 entsprochen. Hinsichtlich der Berufskrankheiten gibt es in Österreich keine entsprechende Meldepflicht.

Absatz 15 lit. a) sieht vor, daß die Inspektoren an den zu überprüfenden Tätigkeiten weder unmittelbar noch mittelbar beteiligt sein dürfen. Dieser Vorschlag entspricht dem § 18 VAIG 1994.

Nach Absatz 15 lit. b) sollten Inspektoren unter Androhung geeigneter Strafen oder disziplinarer Maßnahmen keine Geschäftsgeheimnisse oder vertraulichen Arbeitsverfahren oder Informationen persönlicher Art, von denen sie während der Wahrnehmung ihrer Aufgaben Kenntnis erlangen können, offenbaren. Diesem Vorschlag wird durch § 46 (1) BDG 1979 entsprochen.

Absatz 15 lit. c) sieht vor, daß die Herkunft jeder Beschwerde über eine angebliche Gefahr oder über Mängel oder über eine angebliche Verletzung der Rechtsvorschriften von den Inspektoren vertraulich zu behandeln ist. Diesem Vorschlag wird durch § 18 (1) VAIG 1994 entsprochen.

Nach Absatz 15 lit. d) sollten die Inspektoren im Anschluß an eine Besichtigung entscheiden können, ob sie dem Reeder, dem Betreiber des Schiffes oder dem Kapitän unverzüglich Mängel zur Kenntnis bringen, die die Sicherheit und Gesundheit der an Bord befindlichen Personen beeinträchtigen können. Diesem Vorschlag wird durch § 12 (1) VAIG 1994 entsprochen.

Die Absätze 16 und 17 der Empfehlung bringen eine Reihe von Vorschlägen über die inhaltliche Gestaltung der jährlichen Tätigkeitsberichte. Entsprechende Rechtsvorschriften fehlen in Österreich.

Zur Erfüllung der eingangs dargestellten Verpflichtung gemäß der Verfassung der Internationalen Arbeitsorganisation hat die Bundesregierung in der Sitzung des Ministerrats vom ..... dem Bericht über das Übereinkommen (Nr. 178) über die Aufsicht über die Arbeits- und Lebensbedingungen der Seeleute sowie über die Empfehlung (Nr. 185) betreffend die Aufsicht über die Arbeits- und Lebensbedingungen zugestimmt und beschlossen, die beteiligten Bundesminister einzuladen, bei allfälligen künftigen Maßnahmen auf dem gegenständlichen Gebiet, die Bestimmungen des Übereinkommens und die Vorschläge der Empfehlung soweit wie möglich zu berücksichtigen und den angeschlossenen Bericht dem Nationalrat zu übermitteln.

**Die Bundesregierung schlägt daher vor, der Nationalrat möge den Bericht über das Übereinkommen (Nr. 178) über die Aufsicht über die Arbeits- und Lebensbedingungen der Seeleute und die Empfehlung (Nr. 187) betreffend denselben Gegenstand zur Kenntnis nehmen.**

## INTERNATIONALE ARBEITSKONFERENZ

Übereinkommen 178**ÜBEREINKOMMEN ÜBER DIE AUFSICHT ÜBER DIE  
ARBEITS- UND LEBENSBEDINGUNGEN DER SEELEUTE**

Die Allgemeine Konferenz der Internationalen Arbeitsorganisation, die vom Verwaltungsrat des Internationalen Arbeitsamtes nach Genf einberufen wurde und am 8. Oktober 1996 zu ihrer vierundachtzigsten Tagung zusammengetreten ist, verweist auf die Veränderungen in der Natur der Schifffahrtsindustrie und die dadurch bewirkten Veränderungen der Arbeits- und Lebensbedingungen der Seeleute seit der Annahme der Empfehlung betreffend Arbeitsaufsicht (Schiffsleute), 1926, erinnert an die Bestimmungen des Übereinkommens und der Empfehlung über die Arbeitsaufsicht, 1947, der Empfehlung betreffend die Arbeitsaufsicht (Bergbau und Verkehr), 1947, und des Übereinkommens über die Handelsschifffahrt (Mindestnormen), 1976,

verweist auf das Inkrafttreten des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen, 1982, am 16. November 1994,

hat beschlossen, verschiedene Anträge anzunehmen betreffend die Neufassung der Empfehlung betreffend Arbeitsaufsicht (Schiffsleute), 1926, eine Frage, die den ersten Gegenstand ihrer Tagesordnung bildet, und

dabei bestimmt, daß diese Anträge die Form eines internationalen Übereinkommens erhalten sollen, das nur für den Flaggenstaat gilt.

Die Konferenz nimmt heute, am 22. Oktober 1996, das folgende Übereinkommen an, das als Übereinkommen über die Arbeitsaufsicht (Seeleute), 1996, bezeichnet wird.

**TEIL I. GELTUNGSBEREICH UND BEGRIFFSBESTIMMUNGEN***Artikel 1*

1. Soweit in diesem Artikel nichts anderes bestimmt wird, gilt dieses Übereinkommen für alle Seeschiffe, gleich ob in öffentlichem oder privatem Eigentum, die im Hoheitsgebiet eines Mitglieds, für das das Übereinkommen in Kraft ist, eingetragen sind und die der gewerbsmäßigen Beförderung von Fracht oder von Fahrgästen oder anderen gewerblichen Zwecken dienen. Im Sinne dieses Übereinkommens gilt ein Schiff, das im Register von zwei Mitgliedern eingetragen ist, als im Hoheitsgebiet des Mitglieds eingetragen, dessen Flagge es führt.

2. Die innerstaatliche Gesetzgebung hat zu bestimmen, welche Schiffe als Seeschiffe im Sinne dieses Übereinkommens zu gelten haben.

3. Dieses Übereinkommen gilt für Seeschlepper.

4. Dieses Übereinkommen gilt nicht für Fahrzeuge mit einem Brutto-Raumgehalt von weniger als 500 Tonnen und, soweit sie nicht zur Schifffahrt verwendet werden, Fahrzeuge wie schwimmende Bohr- und Förderinseln. Die Entscheidung, welche Fahrzeuge unter diesen Absatz fallen, ist von der zentralen Koordinierungsstelle in Beratung mit den maßgebenden Verbänden der Reeder und der Seeleute zu treffen.

5. Soweit die zentrale Koordinierungsstelle es nach Anhörung der repräsentativen Verbände der Reeder von Fischereifahrzeugen und der Fischer als praktisch möglich erachtet, sind die Bestimmungen dieses Übereinkommens auf Fahrzeuge der gewerblichen Seefischerei anzuwenden.

6. Im Zweifelsfall hat die zentrale Koordinierungsstelle nach Anhörung der in Betracht kommenden Verbände der Reeder, der Seeleute und der Fischer zu entscheiden, ob Schiffe in der gewerblichen Seeschifffahrt oder in der gewerblichen Seefischerei im Sinne dieses Übereinkommens verwendet werden.

7. Im Sinne dieses Übereinkommens

- a) bedeutet der Ausdruck „zentrale Koordinierungsstelle“ Minister, Regierungsstellen oder andere Behörden mit der Befugnis, Vorschriften, Anordnungen oder sonstige Weisungen mit bindender Wirkung bezüglich der Aufsicht über die Arbeits- und Lebensbedingungen der Seeleute auf jedem im Hoheitsgebiet des Mitglieds eingetragenen Schiff zu erlassen und deren Durchführung zu überwachen;
- b) bedeutet der Ausdruck „Inspektor“ jeden Beamten oder sonstigen öffentlich Bediensteten, der für die Aufsicht über irgendwelche Aspekte der Arbeits- und Lebensbedingungen der Seeleute verantwortlich ist, sowie jede andere mit den erforderlichen Ausweisen versehene Person, die eine Besichtigung für eine gemäß Artikel 2 Absatz 3 von der zentralen Koordinierungsstelle ermächtigte Einrichtung oder Organisation durchführt;
- c) umfaßt der Ausdruck „Rechtsvorschriften“ neben der Gesetzgebung auch die für allgemeinverbindlich erklärten Schiedssprüche und Gesamtarbeitsverträge;
- d) bedeutet der Ausdruck „Seeleute“ alle Personen, die in irgendeiner Eigenschaft an Bord eines Seeschiffes beschäftigt sind, für das das Übereinkommen gilt. Im Zweifelsfall hat die zentrale Koordinierungsstelle nach Anhörung der in Betracht kommenden Verbände der Reeder und der Seeleute zu entscheiden, ob bestimmte Gruppen von Personen Seeleute im Sinne dieses Übereinkommens sind;
- e) bedeutet der Ausdruck „Arbeits- und Lebensbedingungen der Seeleute“ die Bedingungen wie diejenigen, die sich beziehen auf die Normen der Instandhaltung und Sauberkeit der Aufenthalts- und Arbeitsbereiche an Bord, das Mindestalter, den Heuervertrag, die Verproviantierung und Verköstigung, die Quartierräume der Schiffsbesatzung, die Anwerbung, die Besatzungsstärke, die Qualifikationen, die Arbeitszeit, die ärztlichen Untersuchungen, die Verhütung von Arbeitsunfällen, die medizinische Betreuung, Krankengeld und Leistungen bei Arbeitsunfällen und Berufskrankheiten, die soziale Betreuung und andere damit zusammenhängende Angelegenheiten, die Heimschaffung, die Beschäftigungsbedingungen, die der innerstaatlichen Gesetzgebung unterliegen, und die Vereinigungsfreiheit im Sinne des Übereinkommens der Internationalen Arbeitsorganisation über die Vereinigungsfreiheit und den Schutz des Vereinigungsrechtes, 1948.

## TEIL II. ORGANISATION DER AUFSICHT

### Artikel 2

1. Jedes Mitglied, für das das Übereinkommen in Kraft ist, hat eine Aufsicht über die Arbeits- und Lebensbedingungen der Seeleute zu unterhalten.

2. Die zentrale Koordinierungsstelle hat die Besichtigungen, die ausschließlich oder teilweise die Arbeits- und Lebensbedingungen der Seeleute betreffen, zu koordinieren und die zu beachtenden Grundsätze festzulegen.

3. Die zentrale Koordinierungsstelle hat in allen Fällen die Verantwortung für die Aufsicht über die Arbeits- und Lebensbedingungen der Seeleute zu übernehmen. Sie kann öffentliche Einrichtungen oder andere von ihr als sachkundig und unabhängig anerkannte Organisationen zur Durchführung von Prüfungen der Arbeits- und Lebensbedingungen der

Seeleute in ihrem Auftrag ermächtigen. Sie hat ein Verzeichnis solcher Einrichtungen oder Organisationen zu führen und öffentlich zugänglich zu machen.

### Artikel 3

1. Jedes Mitglied hat sicherzustellen, daß alle in seinem Hoheitsgebiet eingetragenen Schiffe in Zeitabständen von höchstens drei Jahren und, soweit praktisch durchführbar, jährlich besichtigt werden, um nachzuprüfen, ob die Arbeits- und Lebensbedingungen der Seeleute an Bord der innerstaatlichen Gesetzgebung entsprechen.

2. Erhält ein Mitglied eine Beschwerde oder Beweismaterial, daß ein in seinem Hoheitsgebiet eingetragenes Schiff in bezug auf die Arbeits- und Lebensbedingungen der Seeleute nicht der innerstaatlichen Gesetzgebung entspricht, hat das Mitglied Maßnahmen zu treffen, um das Schiff so bald wie praktisch möglich zu besichtigen.

3. Bei erheblichen Änderungen der Bauausführung oder der Unterkunftsbedingungen ist das Schiff innerhalb von drei Monaten nach derartigen Änderungen zu besichtigen.

### Artikel 4

Jedes Mitglied hat Inspektoren zu bestellen, die zur Erfüllung ihrer Aufgaben befähigt sind, und die notwendigen Maßnahmen zu treffen, um sich zu vergewissern, daß die Zahl der verfügbaren Inspektoren ausreicht, um den Anforderungen dieses Übereinkommens zu entsprechen.

### Artikel 5

1. Die Stellung und die Dienstverhältnisse der Inspektoren müssen so beschaffen sein, daß sie von Veränderungen in der Regierung und von unzulässigen äußeren Einflüssen unabhängig sind.

2. Die mit den erforderlichen Ausweisen versehenen Inspektoren müssen befugt sein:

- a) an Bord eines im Hoheitsgebiet des Mitglieds eingetragenen Schiffes zu gehen und, soweit für die Besichtigung erforderlich, Räumlichkeiten zu betreten;
- b) alle ihnen notwendig erscheinenden Prüfungen, Feststellungen oder Erhebungen vorzunehmen, um sich von der genauen Einhaltung der Rechtsvorschriften zu überzeugen;
- c) die Behebung von Mängeln zu verlangen; und
- d) falls sie Grund zu der Annahme haben, daß ein Mangel eine erhebliche Gefahr für die Sicherheit und Gesundheit der Seeleute darstellt, das Auslaufen eines Schiffes, vorbehaltlich eines etwaigen Rechts auf Einspruch bei einem Gericht oder einer Verwaltungsbehörde, so lange zu untersagen, bis die erforderlichen Maßnahmen getroffen worden sind, wobei das Schiff nicht über Gebühr festgehalten oder seine Weiterfahrt nicht über Gebühr verzögert werden darf.

### Artikel 6

1. Wenn gemäß diesem Übereinkommen eine Besichtigung durchgeführt wird oder Maßnahmen getroffen werden, sind alle angemessenen Anstrengungen zu unternehmen, um zu vermeiden, daß ein Schiff über Gebühr festgehalten oder seine Weiterfahrt über Gebühr verzögert wird.

2. Wenn ein Schiff über Gebühr festgehalten oder seine Weiterfahrt über Gebühr verzögert wird, muß der Reeder oder Betreiber Anspruch auf Ersatz eines erlittenen Schadens oder Ausfalls haben. In jedem Fall eines angeblichen unnötigen Festhaltens oder einer

angeblichen unnötigen Verzögerung der Weiterfahrt hat die Beweislast beim Reeder oder Betreiber des Schiffes zu liegen.

### TEIL III. ZWANGSMASSENNAHMEN

#### *Artikel 7*

1. Die innerstaatliche Gesetzgebung hat angemessene Zwangsmaßnahmen gegen Verletzungen der Rechtsvorschriften, deren Einhaltung von den Inspektoren sicherzustellen ist, und gegen eine Behinderung der Inspektoren bei der Erfüllung ihrer Aufgaben vorzusehen und wirksam anzuwenden.

2. Es muß im Ermessen der Inspektoren liegen, anstelle der Einleitung oder Beantragung entsprechender Verfahren Verwarnungen oder Ratschläge zu erteilen.

### TEIL IV. BERICHTE

#### *Artikel 8*

1. Die zentrale Koordinierungsstelle hat Aufzeichnungen über die Prüfungen der Arbeits- und Lebensbedingungen der Seeleute zu führen.

2. Sie hat einen Jahresbericht über die Aufsichtstätigkeiten zu veröffentlichen, einschließlich eines Verzeichnisses der in ihrem Auftrag zur Durchführung von Besichtigungen ermächtigten Einrichtungen und Organisationen. Dieser Bericht ist innerhalb einer angemessenen Frist nach Schluß des Berichtsjahrs, in jedem Fall aber innerhalb von sechs Monaten zu veröffentlichen.

#### *Artikel 9*

1. Die Inspektoren haben der zentralen Koordinierungsstelle einen Bericht über jede Besichtigung vorzulegen. Eine Kopie des Berichts in Englisch oder in der Arbeitssprache des Schiffes ist dem Kapitän zu übermitteln, und eine weitere Kopie ist an der Anschlagtafel des Schiffes zur Information der Seeleute anzuschlagen oder ihren Vertretern zuzusenden.

2. Im Fall einer Besichtigung nach einem größeren Vorfall ist der Bericht so bald wie möglich vorzulegen, spätestens aber einen Monat nach Abschluß der Besichtigung.

### TEIL V. SCHLUSSBESTIMMUNGEN

#### *Artikel 10*

Dieses Übereinkommen ersetzt die Empfehlung betreffend Arbeitsaufsicht (Schiffsleute), 1926.

#### *Artikel 11*

Die förmlichen Ratifikationen dieses Übereinkommens sind dem Generaldirektor des Internationalen Arbeitsamtes zur Eintragung mitzuteilen.

#### *Artikel 12*

1. Dieses Übereinkommen bindet nur diejenigen Mitglieder der Internationalen Arbeitsorganisation, deren Ratifikation durch den Generaldirektor des Internationalen Arbeitsamtes eingetragen ist.

2. Es tritt, zwölf Monate nachdem die Ratifikationen zweier Mitglieder durch den Generaldirektor eingetragen worden sind, in Kraft.

3. In der Folge tritt dieses Übereinkommen für jedes Mitglied zwölf Monate nach der Eintragung seiner Ratifikation in Kraft.

#### *Artikel 13*

1. Jedes Mitglied, das dieses Übereinkommen ratifiziert hat, kann es nach Ablauf von zehn Jahren seit seinem erstmaligen Inkrafttreten durch förmliche Mitteilung an den Generaldirektor des Internationalen Arbeitsamtes kündigen. Die Kündigung wird von diesem eingetragen. Sie wird erst ein Jahr nach der Eintragung wirksam.

2. Jedes Mitglied, das dieses Übereinkommen ratifiziert hat und binnen eines Jahres nach Ablauf der in Absatz 1 genannten zehn Jahre von dem in diesem Artikel vorgesehenen Kündigungsrecht keinen Gebrauch macht, bleibt für weitere zehn Jahre gebunden. In der Folge kann es dieses Übereinkommen jeweils nach Ablauf von zehn Jahren nach Maßgabe dieses Artikels kündigen.

#### *Artikel 14*

1. Der Generaldirektor des Internationalen Arbeitsamtes gibt allen Mitgliedern der Internationalen Arbeitsorganisation Kenntnis von der Eintragung aller Ratifikationen und Kündigungen, die ihm von den Mitgliedern der Organisation mitgeteilt werden.

2. Der Generaldirektor wird die Mitglieder der Organisation, wenn er ihnen von der Eintragung der zweiten Ratifikation, die ihm mitgeteilt wird, Kenntnis gibt, auf den Zeitpunkt aufmerksam machen, zu dem dieses Übereinkommen in Kraft tritt.

#### *Artikel 15*

Der Generaldirektor des Internationalen Arbeitsamtes übermittelt dem Generalsekretär der Vereinten Nationen zur Eintragung nach Artikel 102 der Charta der Vereinten Nationen vollständige Auskünfte über alle von ihm nach Maßgabe der vorausgehenden Artikel eingetragenen Ratifikationen und Kündigungen.

#### *Artikel 16*

Der Verwaltungsrat des Internationalen Arbeitsamtes erstattet der Allgemeinen Konferenz, wann immer er es für nötig erachtet, einen Bericht über die Durchführung dieses Übereinkommens und prüft, ob die Frage seiner gänzlichen oder teilweisen Neufassung auf die Tagesordnung der Konferenz gesetzt werden soll.

#### *Artikel 17*

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

- a) Die Ratifikation des neugefaßten Übereinkommens durch ein Mitglied hat ungeachtet des Artikels 13 ohne 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.

- 6 -

*Artikel 18*

Der französische und der englische Wortlaut dieses Übereinkommens sind in gleicher Weise verbindlich.

## INTERNATIONALE ARBEITSKONFERENZ

Empfehlung 185EMPFEHLUNG BETREFFEND DIE AUFSICHT ÜBER DIE  
ARBEITS- UND LEBENSBEDINGUNGEN DER SEELEUTE

Die Allgemeine Konferenz der Internationalen Arbeitsorganisation, die vom Verwaltungsrat des Internationalen Arbeitsamtes nach Genf einberufen wurde und am 8. Oktober 1996 zu ihrer vierundachtzigsten Tagung zusammengetreten ist, hat beschlossen, verschiedene Anträge anzunehmen betreffend die Neufassung der Empfehlung betreffend Arbeitsaufsicht (Schiffsleute), 1926, eine Frage, die den ersten Gegenstand ihrer Tagesordnung bildet, und dabei bestimmt, daß diese Anträge die Form einer Empfehlung zur Ergänzung des Übereinkommens über die Arbeitsaufsicht (Seeleute), 1996, erhalten sollen.

Die Konferenz nimmt heute, am 22. Oktober 1996, die folgende Empfehlung an, die als Empfehlung betreffend die Arbeitsaufsicht (Seeleute), 1996, bezeichnet wird.

## I. ZUSAMMENARBEIT UND KOORDINIERUNG

1. Die zentrale Koordinierungsstelle sollte geeignete Vorkehrungen treffen, um eine wirksame Zusammenarbeit zwischen den öffentlichen Einrichtungen und sonstigen Organisationen zu fördern, die mit den Arbeits- und Lebensbedingungen der Seeleute befaßt sind.

2. Um die Zusammenarbeit zwischen den Inspektoren sowie den Reedern, den Seeleuten und ihren jeweiligen Verbänden sicherzustellen und um die Arbeits- und Lebensbedingungen der Seeleute zu wahren und zu verbessern, sollte die zentrale Koordinierungsstelle die Vertreter dieser Verbände in regelmäßigen Zeitabständen hinsichtlich der besten Mittel zur Erreichung dieser Ziele zu Rate ziehen. Die Art und Weise einer solchen Beratung sollte von der zentralen Koordinierungsstelle nach Anhörung der Verbände der Reeder und der Seeleute bestimmt werden.

## II. ORGANISATION DER AUFSICHT

3. Die zentrale Koordinierungsstelle und jede andere Dienststelle oder Behörde, die ausschließlich oder teilweise mit der Aufsicht über die Arbeits- und Lebensbedingungen der Seeleute befaßt ist, sollten über die zur Erfüllung ihrer Aufgaben erforderlichen Mittel verfügen.

4. Die Zahl der Inspektoren sollte ausreichen, um die wirksame Ausführung ihrer Aufgaben zu gewährleisten, und sollte bestimmt werden unter angemessener Berücksichtigung:

- a) der Bedeutung der von den Inspektoren auszuführenden Aufgaben, insbesondere der Zahl, der Art und der Größe der der Aufsicht unterliegenden Schiffe sowie der Zahl und der Komplexität der Rechtsvorschriften, deren Durchführung sicherzustellen ist;
- b) der den Inspektoren zur Verfügung gestellten Sachmittel; und

- c) der praktischen Voraussetzungen, unter denen Besichtigungen vorgenommen werden müssen, um wirksam zu sein.

5. Die Aufsicht über die Arbeits- und Lebensbedingungen der Seeleute sollte es den Inspektoren gestatten:

- a) der zentralen Koordinierungsstelle alle durch die bestehenden Rechtsvorschriften nicht ausdrücklich erfaßten Mängel oder Mißbräuche zu melden und ihr Vorschläge zur Verbesserung der Gesetzgebung zu unterbreiten; und
- b) jederzeit bei Tag und bei Nacht frei und unangemeldet an Bord von Schiffen zu gehen und die jeweiligen Räumlichkeiten zu betreten.

6. Die zentrale Koordinierungsstelle sollte:

- a) einfache Verfahren festlegen, damit sie Informationen über mögliche Verletzungen der Rechtsvorschriften, die von Seeleuten unmittelbar oder über ihre Vertreter vorgelegt werden, vertraulich entgegennehmen kann, und die Inspektoren in die Lage versetzen, solche Angelegenheiten unverzüglich zu untersuchen;
- b) die Kapitäne, die Besatzungsmitglieder oder die Vertreter der Seeleute in die Lage versetzen, eine Besichtigung zu verlangen, wenn sie dies für notwendig erachten; und
- c) den Reedern und den Seeleuten sowie den in Betracht kommenden Verbänden technische Informationen und Ratschläge über die wirksamsten Mittel zur Einhaltung der Rechtsvorschriften und zur Verbesserung der Arbeits- und Lebensbedingungen der Seeleute zur Verfügung stellen.

### III. STELLUNG, PFLICHTEN UND BEFUGNISSE DER INSPEKTOREN

7. (1) Vorbehaltlich der von der innerstaatlichen Gesetzgebung gegebenenfalls vorgeschriebenen Bedingungen für die Anstellung im öffentlichen Dienst sollten die Inspektoren über die Befähigung und eine ausreichende Ausbildung zur Erfüllung ihrer Aufgaben verfügen und sollten nach Möglichkeit eine Ausbildung in der Seeschifffahrt oder seemännische Erfahrung besitzen. Sie sollten über ausreichende Kenntnisse der Arbeits- und Lebensbedingungen der Seeleute sowie der englischen Sprache verfügen.

(2) Die Art der Feststellung dieser Befähigung sollte von der zentralen Koordinierungsstelle bestimmt werden.

8. Es sollten Maßnahmen getroffen werden, um den Inspektoren während ihrer Beschäftigung eine angemessene Weiterbildung zu vermitteln.

9. Jedes Mitglied sollte die erforderlichen Maßnahmen treffen, damit entsprechend befähigte technische Sachverständige und Fachleute bei Bedarf zur Unterstützung der Inspektoren bei ihrer Tätigkeit herangezogen werden können.

10. Den Inspektoren sollten keine Aufgaben übertragen werden, die wegen ihrer Zahl oder Art eine wirksame Aufsicht beeinträchtigen oder in irgendeiner Weise ihr Ansehen oder ihre Unparteilichkeit in ihren Beziehungen zu den Reedern, den Seeleuten oder anderen Beteiligten gefährden könnten.

11. Allen Inspektoren sollten günstig gelegene Räumlichkeiten sowie Ausrüstungen und Beförderungsmittel zur Verfügung gestellt werden, die für die wirksame Erfüllung ihrer Aufgaben angemessen sind.

12. (1) Die mit den erforderlichen Ausweisen versehenen Inspektoren sollten befugt sein:

- a) den Kapitän, die Seeleute oder jede andere Person, einschließlich des Reeders oder des Reedervertreters, über alle die Durchführung der Rechtsvorschriften betreffenden Angelegenheiten zu befragen, gegebenenfalls in Anwesenheit eines von der Person gewünschten Zeugen;
- b) die Vorlage aller Bücher, Logbücher, Register, Zeugnisse oder sonstigen Unterlagen oder Informationen, die einen unmittelbaren Bezug zu den Aufsichtsangelegenheiten haben, zur Nachprüfung ihrer Übereinstimmung mit den Rechtsvorschriften zu verlangen;
- c) das Anschlagen der vorgeschriebenen Bekanntmachungen durchzusetzen; und
- d) Proben von Erzeugnissen sowie der Ladung, des Trinkwassers, des Proviantes und der verwendeten oder gehandhabten Stoffe und Substanzen zu Analysezwecken zu entnehmen oder mitzunehmen.

(2) Der Reeder oder der Reedervertreter und gegebenenfalls der Seemann sollte von der Entnahme oder Mitnahme einer Probe gemäß Unterabsatz (1) Buchstabe d) verständigt werden oder sollte bei der Entnahme oder Mitnahme einer Probe anwesend sein. Die Menge der Probe sollte von dem Inspektor ordnungsgemäß aufgezeichnet werden.

13. Bei Beginn einer Schiffsbesichtigung sollten die Inspektoren dem Kapitän oder der Person, die die Verantwortung für das Schiff hat, und gegebenenfalls den Seeleuten oder ihren Vertretern von ihrer Gegenwart Kenntnis geben.

14. Der zentralen Koordinierungsstelle sollten alle Arbeitsunfälle oder Berufskrankheiten, von denen Seeleute betroffen sind, in den Fällen und in der Art angezeigt werden, wie sie die innerstaatliche Gesetzgebung vorschreibt.

15. Die Inspektoren sollten

- a) an den zu überprüfenden Tätigkeiten weder unmittelbar noch mittelbar beteiligt sein dürfen;
- b) unter Androhung geeigneter Strafen oder disziplinarischer Maßnahmen selbst nach Ausscheiden aus dem Dienst keine Geschäftsgeheimnisse oder vertraulichen Arbeitsverfahren oder Informationen persönlicher Art, von denen sie während der Wahrnehmung ihrer Aufgaben Kenntnis erlangen können, offenbaren;
- c) die Herkunft jeder Beschwerde über eine angebliche Gefahr oder einen angeblichen Mangel im Zusammenhang mit den Arbeits- und Lebensbedingungen der Seeleute oder eine angebliche Verletzung der Rechtsvorschriften als vertraulich behandeln und weder dem Reeder, dem Reedervertreter noch dem Betreiber des Schiffes gegenüber andeuten, daß eine Besichtigung durch eine solche Beschwerde veranlaßt worden ist; und
- d) im Anschluß an eine Besichtigung nach eigenem Ermessen entscheiden können, ob sie dem Reeder, dem Betreiber des Schiffes oder dem Kapitän unverzüglich Mängel zur Kenntnis bringen, die die Sicherheit und Gesundheit der an Bord befindlichen Personen beeinträchtigen können.

#### IV. BERICHTE

16. Der von der zentralen Koordinierungsstelle gemäß Artikel 8 Absatz 2 des Übereinkommens veröffentlichte Jahresbericht sollte auch folgendes enthalten:

- a) ein Verzeichnis der geltenden Gesetze und Vorschriften, die für die Arbeits- und Lebensbedingungen der Seeleute von Belang sind, sowie alle Änderungen, die während des Jahres in Kraft getreten sind;

- b) Einzelheiten der Organisation der in Artikel 2 des Übereinkommens erwähnten Aufsicht;
- c) Statistiken der der Aufsicht unterliegenden Schiffe oder sonstigen Räumlichkeiten und der tatsächlich besichtigten Schiffe oder sonstigen Räumlichkeiten;
- d) Statistiken der den in Unterabsatz a) dieses Absatzes erwähnten Gesetzen und Vorschriften unterliegenden Seeleute;
- e) Statistiken und Informationen über Gesetzesverstöße, verhängte Strafmaßnahmen und Fälle festgehaltener Schiffe; und
- f) Statistiken der Arbeitsunfälle und Berufskrankheiten, von denen Seeleute betroffen sind.

17. Die in Artikel 9 des Übereinkommens erwähnten Berichte sollten in der Weise verfaßt werden und die Gegenstände behandeln, die von der zentralen Koordinierungsstelle vorgeschrieben werden.