

► Sektor-Kurzdossier der IAO

17. April 2020

COVID-19 und die Seeschifffahrt und Hochseefischerei

Der Schifffahrtssektor befördert 90 Prozent des globalen Handels und bildet die Hauptarterie der internationalen Versorgungsketten. Bis Mitte April ist das Volumen des weltweiten Warenhandels um 13 Prozent geschrumpft, und es gibt Schätzungen für einen Einbruch von 32 Prozent oder mehr.¹ Mit 384 annullierten Fahrten ist in der Schifffahrt im ersten Halbjahr 2020 ein Rückgang um 25 Prozent und bezogen auf das Gesamtjahr 2020 ein Rückgang um 10 Prozent möglich.² Die Auswirkungen von COVID-19 auf die Beschäftigung im Schifffahrtssektor mit 2 Millionen Seeleuten sind somit erheblich. Die Kreuzschifffahrtsbranche, die 250.000 Seeleute beschäftigt, ist besonders stark betroffen, da einige Länder Reisewarnungen gegen die Kreuzschifffahrt ausgesprochen³ und große Kreuzfahrtunternehmen den Betrieb eingestellt haben.⁴

Der Hochseefischereisektor, der Dutzende Millionen Fischer beschäftigt, ist ein wichtiger Lieferant von Nahrungsmitteln und insbesondere von tierischem Eiweiß. Viele Fischereifahrzeuge können nicht mehr auslaufen und die Nachfrage nach vielen Meeresfrüchten hat sich deutlich abgeschwächt.⁵

Die COVID-19-Krise hat Auswirkungen auf die persönliche Sicherheit und Gesundheit von Seeleuten und Fischern, ihre Arbeitsbedingungen und ihre Fähigkeit, an oder von Bord zu gehen, was sich wiederum auf ihre Fähigkeit auswirkt, ihre wichtige Rolle bei der Gewährleistung von Transporten auf dem Seeweg, Diensten für Passagiere und dem Einholen von Meeresfrüchten wahrzunehmen.



© MTWTU

Gewerkschaft der Schifffahrtstransportarbeiter der Ukraine (Marine Transport Workers' Trade Union of Ukraine – MTWTU).

1 WTO: Remarks by DG Azevedo, 8. April 2020.

2 Bowler, T.: [Seafarers in limbo as coronavirus hits shipping](#), BBC News, 16. April 2020.

3 Außenministerium der Vereinigten Staaten: [Cruise ship passengers](#), aktualisiert am 8. März 2020.

4 CLIA: [CLIA announces voluntary suspension in U.S. cruise operations](#), Cruise Lines International Association, 13. März 2020.

5 FAO: [How is COVID-19 affecting the fisheries and aquaculture food systems](#), Rom, 10. April 2020.

► 1. Die Auswirkungen von COVID-19

Neben den potentiell geringeren Beschäftigungsmöglichkeiten sind Seeleute mit Folgendem konfrontiert:

- erhebliche Probleme, in Häfen an oder von Bord zu gehen (jeden Monat sind etwa 100.000 Seeleute an Mannschaftswechseln beteiligt);
- Reise- und Quarantänebeschränkungen für internationale Seeleute, sogar nach ärztlicher Untersuchung;
- das Verbot oder zumindest Verzögerungen bei Genehmigungen der Heimreise;
- Verzögerungen beim Landgang für ärztliche Behandlung;
- Einschränkungen bei der Versorgung von Schiffen mit medizinischem Grundbedarf, Treibstoff, Wasser, Ersatzteilen und Lebensmitteln, unter anderem in Fällen, wo Schiffen die Einfahrt in Häfen verwehrt wird;
- unzureichender Zugang zu Masken, Overalls und anderer persönlicher Schutzausrüstung, oft aufgrund von Lieferbeschränkungen;
- Verlängerung der Dienstzeit über die im Beschäftigungsvertrag oder in innerstaatlichen Rechtsvorschriften festgelegte Dauer hinaus, was zu Ermüdung führt;
- Probleme bei der Teilnahme an Aus- oder Fortbildungsmaßnahmen für Kompetenznachweise;
- Ablauf der begrenzten Gültigkeitsdauer von Kompetenznachweisen und ärztlichen Zeugnissen;
- Zunahme von Stress, Isolierung und sozialem Druck unter Seeleuten und ihren Familien; und
- Einschränkungen des Zugangs zu hafenbasierten Fürsorgediensten.

Diese und andere Probleme im Zusammenhang mit COVID-19 haben sich auch auf den Schifffahrtsbetrieb ausgewirkt, z. B. dadurch, dass Fachkräfte, wie Prüfer und Techniker, ihre Aufgaben wie die Inspektion der Schiffsicherheit und Reparaturarbeiten nicht durchführen konnten. Anzuwendende Regeln und Einschränkungen

müssen zwischen Hafenstaaten und sogar zwischen Häfen im selben Land abgestimmt werden. Außerdem gibt es Bedenken hinsichtlich der Schiffsbesucher (etwa von Lotsen und Dockarbeitern), wenn es darum geht, sicherzustellen, dass sie für die Begrenzung von Infektionen über die notwendige Schutzausrüstung verfügen. Es gab auch Verzögerungen bei der Lösung von Fällen des Zurücklassens und es besteht die Sorge, dass solche Fälle zunehmen können, sollten Reeder nicht mehr in der Lage sein, ihre Flottentätigkeit zu finanzieren.

Kreuzfahrtschiffe, die oft Hunderte von Seeleuten beschäftigen, wurden vor der Küste von Hafenstaaten unter Quarantäne gestellt, nachdem Passagiere positiv auf das Virus getestet wurden,⁶ und in einer Reihe von Ländern wurde ihnen das Einlaufen in den Hafen untersagt.⁷ Die Seeleute auf Kreuzfahrtschiffen stehen vor besonderen Problemen. Nach Ausschiffung der Passagiere wurden Kreuzfahrtschiffe zum Ankern oder an abgelegene Liegeplätze beordert, während die Seeleute ohne medizinische Versorgung oder die Möglichkeit einer Heimschaffung an Bord bleiben mussten. Viele dieser Seeleute befinden sich noch immer auf See. Während milde Fälle an Bord behandelt werden konnten, sahen sich Seeleute mit ernstere Infektionen oft mit Restriktionen beim Zugang zu medizinischer Versorgung an Land konfrontiert.

Viele Fischer und Besitzer von Fischereifahrzeugen stehen vor ähnlichen Problemen, z. B. die Unmöglichkeit, Schiffsbesatzungen auszutauschen, der Ablauf der Gültigkeit von ärztlichen Zeugnissen und Kompetenznachweisen, der Mangel an notwendiger Schutzausrüstung, Einschränkungen beim An- und Von-Bord-Gehen sowie bei Reisen, unzureichende ärztliche Versorgung an Bord und ein mangelhafter Zugang zu ärztlicher Versorgung an Land. Die Unmöglichkeit von Besatzungswechseln, die zu verlängerten Dienstzeiten an Bord führt, ist bei Fischern wegen der anstrengenden und ermüdenden Art ihrer Arbeit besonders problematisch.⁸

6 Berti, A.: [The impact of Covid-19 on the global shipping sector: Part 2, silver linings](#), Ship Technology, 2. April 2020.

7 Doherty, B., und Phillips, D.: [Coronavirus: Cruise passengers stranded as countries turn them away](#), The Guardian, 16. März 2020

8 EUROPECHE/COGECA/ETF: [Social partners in the fisheries sector urgently calls for special regulatory measures and actions to secure the free circulation of fishermen](#), Schreiben an V. Veits, Direktor DG MARE, 27. März 2020.

► 2. Maßnahmen der Mitgliedsgruppen und Partner

Es gab auf allen Ebenen intensive Tätigkeiten der Mitgliedsgruppen und Partner der IAO, um den Auswirkungen von COVID-19 auf die Seeschifffahrt und Hochseefischerei entgegenzutreten, so auch durch die Vorstandsmitglieder des Dreigliedrigen Sonderausschusses des Seearbeitsübereinkommens, 2006, in der geänderten Fassung (das MLC, 2006), wie nachfolgend dargestellt.

Maßnahmen der Verbände der Reeder und der Seeleute

Reeder und Seeleute haben im Rahmen des sozialen Dialogs zusammengearbeitet, um Fragen im Zusammenhang mit COVID-19 wirksam und effizient anzugehen.

Die Internationale Schifffahrtskammer (ICS) und die Internationale Transportarbeiter-Föderation (ITF) haben in einem [Gemeinsamen offenen Schreiben der globalen Seeverkehrsindustrie an die Organisationen der Vereinten Nationen](#) betont, dass es für alle Regierungen von großer Bedeutung ist, den Seetransport aufrechtzuerhalten, indem Handelsschiffen weiterhin weltweit der Zugang zu Häfen ermöglicht und die Bewegungsfreiheit und ein rascher Wechsel von Schiffsbesatzungen erleichtert wird. Sie forderten dringend, diese Frage als zusätzlichen Punkt auf die Tagesordnung geeigneter hochrangiger Tagungen zu setzen, und von nationalen Stellen, unverzüglich mit Reederverbänden und Seeleutegewerkschaften Kontakt aufzunehmen.

Die ICS und die ITF bemühen sich in Zusammenarbeit mit anderen beteiligten Parteien sowie auch mit den Sonderorganisationen der Vereinten Nationen, den Schiffsverkehr sowie die Durchreise von Seeleuten zu erleichtern, z. B. durch Dokumente, in denen ihre systemrelevante Rolle kenntlich gemacht wird.

Im Hinblick auf Kreuzfahrtschiffe haben die ICS und die ITF die IAO gemeinsam eindringlich ersucht:

- bei allen Regierungen ein Bewusstsein dafür zu schaffen, wie wichtig es ist, dass alle Beschäftigten auf Kreuz-

fahrtschiffen in Gleichheit und Würde und unter Beachtung ihrer Menschenrechte behandelt werden, im Einklang mit den Grundsätzen des MLC, 2006, und anderer geeigneter Instrumente der IAO;

- zu betonen, wie wichtig es ist, dass Staaten den Zugang der Seeleute zu konsularischer Unterstützung gestatten/erleichtern;
- Staaten aufzurufen, die sichere Heimschaffung von Tausenden von Seeleuten auf Kreuzfahrtschiffen zu gewährleisten, und
- in Bezug auf Seeleute, die an Bord bleiben, die Mitgliedstaaten aufzurufen, die Schiffe in einem funktionsfähigen und sicheren Zustand zu halten, einschließlich durch die Bereitstellung notwendiger Geräte, Nahrungsmittel und Unterstützung, sowie einen ungehinderten Zugang zu medizinischer Versorgung an Land zu gewährleisten.

Internationale Reederverbände

Die ICS hat zur Bekämpfung der Krise eine Reihe von Publikationen veröffentlicht, so z. B. *Coronavirus (COVID-19): Guidance for ship operators for the protection of the health of seafarers*,⁹ um die Schifffahrtsunternehmen dabei zu unterstützen, die Ratschläge der Weltgesundheitsorganisation (WHO), der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO) und der IAO sowie des Europäischen Zentrums für die Prävention und Kontrolle von Krankheiten zu befolgen. Sie hat darüber hinaus eine „Corona-Virus-Strategiegruppe“ eingerichtet, an der sich auch repräsentative Verbände der Seeleute beteiligen. Die Gruppe trifft sich jede Woche online, um die wichtigsten Probleme anzusprechen, Informationen auszutauschen und Empfehlungen abzugeben.

Internationale Arbeitnehmerorganisationen

Die ITF hat einen allgemeinen Aktionsaufruf mit Forderungen in fünf Schlüsselbereichen veröffentlicht:¹⁰

9 ICS: [Coronavirus \(COVID-19\): Guidance for ship operators for the protection of the health of seafarers](#), Marisec, London, 3. März 2020.

10 ITF: [Covid-19: ITF global demands for governments and employers](#), 7. April 2020.

- Schutz von Arbeitnehmern, die bei Maßnahmen gegen COVID-19 unerlässlich sind;
- Priorität für Gesundheit und Sicherheit;
- Einkommensschutz für alle Arbeitnehmer;
- staatliche Konjunkturmaßnahmen, um die Wirtschaft in Gang zu halten;
- Aufrechterhaltung nachhaltiger Lieferketten.

Die ITF hat außerdem die Aufmerksamkeit auf die Situation der Seeleute gelenkt, darunter auch bestimmte Gruppen wie Seeleute auf Kreuzfahrtschiffen. Sie hat für die Beschäftigten Informationen über das Virus bereitgestellt und [Ratschläge](#) erteilt und ihre Mitglieder, Schiffsbesatzungen und einzelne Seeleute bei Fragen und Problemen im Zusammenhang mit COVID-19 unterstützt. Sie hat eine spezielle Website für COVID-19 eingerichtet, einschließlich einer Karte, auf der die Auswirkungen von Covid-19-Restriktionen in Ländern und Häfen überall in der Welt angezeigt werden.¹¹

Maßnahmen von Reeder- und Seeleuterverbänden auf nationaler und regionaler Ebene

Nationale Verbände von Reedern und Seeleuten sind zusammengekommen, um Probleme anzusprechen und Lösungen für Fragen im Zusammenhang mit COVID-19 vorzuschlagen. So haben beispielsweise die Nationale Gewerkschaft der Bahn-, Schifffahrt- und Transportarbeiter (RMT), Nautilus International und die Schifffahrtskammer des Vereinigten Königreichs Großbritannien und Nordirland gemeinsam die Regierung und zuständige Behörden aufgefordert, sämtliche zur Verfügung stehenden politischen Hebel in Bewegung zu setzen, um Arbeitsplätze und Qualifikationen von Seeleuten zu schützen.¹²

► **Maßnahmen von Eigentümern von Fischereifahrzeugen und Berufsverbänden von Fischern**

Im Fischereisektor haben die Sozialpartner in der Europäischen Union die Europäische Kommission eindringlich

ersucht, spezielle Regelungsmaßnahmen zu ergreifen und tätig zu werden, um die Freizügigkeit der Fischer zu gewährleisten. In ihrem Schreiben lenken sie die Aufmerksamkeit auch auf besondere Probleme im Zusammenhang mit der Gesundheit von Fischern, der Höchstdauer der Dienstzeit und Kompetenznachweisen.

► **Maßnahmen einzelner Schifffahrtsunternehmen**

Einzelne Unternehmen erstellen für ihre Schiffe und Seeleute nicht nur eigene Leitlinien, sie helfen auch mit, Informationen zu teilen. So hat beispielsweise das Unternehmen Inchcape Shipping Service eine Website zum Thema „Auswirkungen des Coronavirus (COVID-19) auf Häfen/Länder“ erstellt, die unter anderem die Situation in Bezug auf den Besatzungswechsel in jedem Land nachverfolgt.¹³

Maßnahmen von Regierungen

In ihrer Eigenschaft als Flaggen- und Hafenstaat haben Regierungen Rundschreiben und andere Formen von Kommunikation in Bezug auf COVID-19 und den Seeschifffahrtssektor genutzt,¹⁴ so z. B.:

- In China haben sich die Ministerien für Transport, Humanressourcen und Soziale Sicherheit mit der Frage der Verlängerung von Beschäftigungsverträgen der Seeleute befasst, wenn diese auslaufen und der nächste Anlaufhafen Präventions- und Kontrollmaßnahmen ergriffen hat, die einen Besatzungswechsel unmöglich machen. Sie haben festgelegt, dass solche Verlängerungen mit schriftlicher Zustimmung der Seeleute erfolgen sollten, und zwar unter der Voraussetzung, dass der kontinuierliche Dienst an Bord zwölf Monate nicht überschreitet und der zusätzliche unterzeichnete Beschäftigungsvertrag innerhalb von einem Monat bei der zuständigen Schifffahrtsbehörde registriert wird.¹⁵
- Die Norwegische Schifffahrtsbehörde hat mit Zustimmung der Reeder- und der Seeleuterverbände Leitlinien erstellt für den Besatzungswechsel und die Beförderung von Gütern und Medikamenten, einschließlich von Verfahren für die An- und Abmusterung von Mann-

¹¹ ITF: [Covid-19: ITF launches global port map for seafarers](#), 7. April 2020.

¹² Britische Schifffahrtskammer: [Government must act to protect shipping jobs](#), 23. März 2020.

¹³ INCHCAPE: [CORONAVIRUS \(COVID-19\) PORT / COUNTRY IMPLICATIONS](#).

¹⁴ IMO: [Coronavirus pandemic \(COVID-19\)](#), von Mitgliedstaaten übermittelte Mitteilungen.

¹⁵ Gemeinsame Bekanntmachung des Verkehrsministeriums und des Ministeriums für Humanressourcen und soziale Sicherheit der Volksrepublik China über die angemessene Regelung des Besatzungswechsels für chinesische Schiffe, die während des Ausbruchs von COVID-19 auf internationalen Reisen eingesetzt wurden, Bekanntmachung Nr. 16, 12. März 2020.

schaften, und für die notwendigen Dokumente für Qualifikationen, Ausbildungsmaßnahmen und medizinische Fragen von Seeleuten und Fischern.¹⁶

- Die Schifffahrts- und Hafenbehörde von Singapur hat verschiedene Hafenschifffahrtsrundschriften zu COVID-19 herausgegeben. Nach der ursprünglichen Ankündigung, Besatzungswechsel seien suspendiert, legte sie nach Rücksprache mit Branchenvertretern und Gewerkschaften ein vorgeschriebenes Verfahren fest, das berücksichtigt, ob Seeleute die Höchstdienstzeit an Bord abgeleistet haben und der Flaggenstaat keine weitere Verlängerung gestattet, ob humanitäre Gründe wie der Tod eines Familienmitglieds oder eine gesundheitliche Untauglichkeit von Seeleuten für den Dienst an Bord vorliegen.¹⁷
- Im Vereinigten Königreich haben das Verkehrsministerium, die Agentur für Seeschifffahrt und Küstenwache sowie Public Health England Leitlinien für die Schifffahrt und Seehäfen zu COVID-19 erstellt,¹⁸ einschließlich von Informationen zu Hintergrund, Symptomen, Handlungsanweisungen bei bestätigten COVID-19-Fällen, Maßnahmen für Schiffe und Schifffahrtsunternehmen, Begrenzung der Verbreitung von COVID-19, Reinigung und Abfällen sowie das Ausschiffen.

Maßnahmen regionaler Organisationen

Die Europäische Kommission hat *Coronavirus: Leitlinien für die Rückkehr von Fahrgästen auf Kreuzfahrtschiffen und den Schutz von Schiffsbesatzungen*¹⁹ herausgegeben, einschließlich von Sanitärempfehlungen und Empfehlungen für den Besatzungswechsel, das Ausschiffen und die Heimshaffung von Seeleuten und Fahrgästen. Die Leitlinien verweisen auch auf andere Mitteilungen der Europäischen Union zu COVID-19, darunter die Mitteilung C(2020)1897final zur Umsetzung von „Green Lanes“. Die Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA) hat ebenfalls den Informationsaustausch in den Mitgliedstaaten und

den Ländern der europäischen Freihandelszone (EFTA) erleichtert.²⁰

Regionale Vereinbarungen über die Hafenstaatkontrolle, deren Ziel es ist, Schiffsbesichtigungen in ausländischen Häfen bezüglich der Einhaltung von IMO- und IAO-Übereinkommen zu harmonisieren, darunter die Pariser und Tokioter Vereinbarungen sowie die Vereinbarung für den Indischen Ozean, haben Informationen ausgetauscht und Leitlinien zur Überprüfung von Schiffen während der Pandemie veröffentlicht. Die Pariser MOU fordert als allgemeinen Grundsatz, bei Verlängerungen der Gültigkeit von Bescheinigungen von Schiffen und Seeleuten, einschließlich ärztlicher Zeugnisse, pragmatisch vorzugehen.²¹

Maßnahmen anderer Sonderorganisationen der Vereinten Nationen

Die IMO erleichtert den Informationsaustausch zwischen Mitgliedstaaten auf ihrer speziellen Corona-Virus-Pandemie (COVID-19)-[Webseite](#). Die auf der Seite veröffentlichten IMO-Rundschriften enthalten detaillierte Ratschläge für IMO-Mitgliedstaaten, Seeleute und den Schifffahrtssektor,²² z. B. Informationen und Leitlinien auf der Grundlage von Empfehlungen der WHO, Ratschläge zur Umsetzung und Durchführung einschlägiger IMO-Instrumente, Leitlinien zur Zertifizierung von Seeleuten und Beschäftigten auf Fischereifahrzeugen und Leitlinien zu unvorhergesehenen Verzögerungen bei der Lieferung von Schiffen.

Im April hat der Rat der IMO:

- Flaggen- und Hafenstaaten eindringlich ersucht, zum Nutzen der Menschheit den reibungslosen Betrieb des Seeverkehrs und die Verfügbarkeit der Schifffahrtsdienste für den Welthandel sicherzustellen;
- Flaggen- und Hafenstaaten ferner ersucht, das Wohlergehen der Seeleute zu gewährleisten, insbesondere durch die Wahrung ihres Rechts auf Heuern, Landgang,

¹⁶ Norwegische Hafenbehörde: [Guidelines regarding change of crew](#), 6. April 2020.

¹⁷ Marine- und Hafenbehörde von Singapur: [Port Marine Circular No 19 of 2020](#), 27. März 2020.

¹⁸ Regierung des Vereinigten Königreichs: [Guidance for shipping and sea ports on coronavirus \(COVID-19\)](#), 26. März 2020.

¹⁹ Europäische Kommission: [Coronavirus: Leitlinien für die Rückkehr von Fahrgästen auf Kreuzfahrtschiffen und den Schutz von Schiffsbesatzungen](#), 8. April 2020.

²⁰ EMSA: [COVID-19 Member States measures: Alphabetical list by country](#).

²¹ Paris MOU: [Paris MOU guidance regarding the impact of COVID-19](#), 26. März 2020.

²² IMO: [Coronavirus \(COVID-19\): Guidance relating to the certification of seafarers and fishing vessel personnel](#), 2. April 2020.

Krankheitsurlaub, Zugang zu ärztlicher Hilfe, Nahrungsmittelversorgung und Heimschaffung;

- im Hinblick auf Reparaturen, Überprüfungen und die Zertifizierung und Zulassung von Seeleuten eine praktische und pragmatische Vorgehensweise befürwortet;
- Mitgliedstaaten und internationalen Organisationen nahegelegt, die Leitlinien zu unvorhergesehenen Verzögerungen bei der Lieferung von Schiffen zu berücksichtigen, und
- den Regierungen außerdem nahegelegt, vorbildliche Praktiken beim Schutz von Arbeitnehmern im Seeverkehrssektor vor COVID-19 auszutauschen, und dabei innerstaatliche Umstände zu berücksichtigen.²³

Für Nationale Leitstellen, Hafen-Gesundheitsbehörden, Gesundheitsüberwachungs- und Reaktionssysteme auf lokaler, Kreis- und Landesebene sowie Hafen- und Schiffsbetreiber hat die WHO die Informationsschrift [Operational considerations for managing COVID-19 cases/outbreaks on board ships](#) veröffentlicht.

Gemäß ihrer Mandate und Möglichkeiten, mit Arbeitsministerien, Seeverkehrsverwaltungen und Gesundheitsbehörden Kontakt aufzunehmen, arbeiten die IAO, IMO und WHO um so enger zusammen, um den Auswirkungen von COVID-19 in der Seeschifffahrt und Hochseefischerei im Einklang mit der Forderung nach einer koordinierten internationalen Vorgehensweise in diesen Sektoren entgegenzutreten.

Die IMO und die WHO haben eine [Gemeinsame Erklärung der IMO-WHO zur Reaktion auf den Ausbruch von COVID-19](#) herausgegeben. Die IAO, IMO und WHO haben eine [Gemeinsame Erklärung](#) zu COVID-19 und Seeschifffahrt veröffentlicht mit den Schwerpunkten ärztliche Versorgung von Seeleuten und die Verlängerung der Gültigkeit von ärztlichen Zeugnissen²⁴ und Schiffshygienebescheinigungen.

Maßnahmen internationaler nichtstaatlicher Organisationen

Auf ihrer speziellen Website über COVID-19²⁵ bietet die Internationale Gesellschaft für Maritime Medizin (IMHA) Schifffahrtsunternehmen eine Orientierung in Bezug auf ärztliche Hilfe für Seeleute in Häfen und Tests für COVID-19. Es wird auch auf ein interaktives COVID-19-Bewertungswerkzeug hingewiesen, das vom Norwegischen Zentrum für Schifffahrts- und Tauchmedizin (NCMM) und Radio Medico entwickelt wurde.²⁶

Das Internationale Fürsorge- und Unterstützungsnetzwerk für Seeleute (ISWAN) hat eine Website mit Ressourcen für Seeleute, Reeder und Schiffsmanagementgesellschaften eingerichtet,²⁷ einschließlich eines Videos über den Erhalt der geistigen Gesundheit während der COVID-19-Pandemie.²⁸

²³ IMO: Rat, 31. außerordentliche Tagung, Zusammenfassung der Beschlüsse, 8. April 2020.

²⁴ Ein Thema, das sowohl im MLC, 2006, als auch im Internationalen Übereinkommen über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (STCW) behandelt wird.

²⁵ IMHA: [Information - COVID-19](#).

²⁶ Norwegian Centre for Maritime and Diving Medicine: [Management of Suspected COVID-19 on Board](#).

²⁷ ISWAN: [Coronavirus \(COVID-19\)](#).

²⁸ ISWAN: [Managing your mental health during the COVID-19 pandemic](#), 25. März 2020.

► 3. Instrumente und Maßnahmen der IAO

Die IAO hat eine Analyse vorgenommen und eine Reihe grundsatzpolitischer Optionen entwickelt, um die Auswirkungen der Krise zu lindern und eine starke und rasche

Erholung zu fördern.²⁹ Gestützt auf vier Säulen hat sie zur COVID-19-Pandemie einige Leitfäden und technische Mitteilungen verfasst:

► **Abbildung 1: Die vier Hauptsäulen bei der Bekämpfung von COVID-19 auf der Grundlage der internationalen Arbeitsnormen**



Quelle: Basierend auf IAA (2020). [COVID-19 and the world of work: Updated estimates and analysis](#), a.a.O.

Darüber hinaus hat die IAO folgende Publikationen herausgegeben:

- [New guidelines to help employers support families during COVID-19](#), IAO und UNICEF, 30. März;
- [Social Protection Monitor on COVID-19](#), regelmäßig aktualisiert;
- [ILO standards and COVID-19 \(coronavirus\)](#) – Häufig gestellte Fragen (FAQ): Schlüsselemente der internationalen Arbeitsnormen, die für den sich entwickelnden Ausbruch von COVID-19 relevant sind, 27. März;
- ILO Monitor, 2nd Edition: [COVID-19 and the world of work: Updated estimates and analysis](#), 7. April; und
- [Managing conflicts and disasters: Exploring collaboration between employers' and workers' organizations](#), 2020.

Die IAO-[Webseite](#) enthält Links zu den Arbeiten der IAO zu COVID-19, darunter regelmäßig aktualisierte Artikel über die Auswirkungen des Virus auf die Welt der Arbeit.

Spezielle Maßnahmen der IAO für den Seeschifffahrtssektor

Im Anschluss an förmliche Ersuchen der ITF, tätig zu werden, hat die IAO Mitgliedstaaten an ihre Verpflichtungen aufgrund des MLC, 2006,³⁰ im Kontext des Virus erinnert, auch in Bezug auf persönliche Schutzausrüstung, medizinische Versorgung an Bord und Zugang zu medizinischer Versorgung an Land. Das Amt hat Fragen zur Anwendung der Bestimmungen des MLC, 2006, im Kontext der COVID-19-Krise beantwortet. Es hat außerdem mit den Vorstandsmitgliedern des Dreigliedrigen Sonderausschusses (STC)

29 IAA: [COVID-19 and world of work: Impacts and responses](#), ILO Monitor 1st Edition, 18. März 2020.

30 Mit Stand vom 15. April 2020 ist das MLC, 2006, von 96 Mitgliedstaaten ratifiziert worden.

des MLC, 2006,³¹ zur Frage der bestmöglichen Antworten auf die Herausforderungen des Seeschifffahrtsektors zusammengearbeitet.

In einer [Erklärung zur Coronavirus-Erkrankung \(COVID-19\)](#) lenken die Vorstandsmitglieder des STC die Aufmerksamkeit auf die schwierigen Umstände, die durch das Virus für die Schifffahrtsbranche und Seeleute entstanden sind. Sie weisen darauf hin, dass das tägliche Leben in vielen Ländern zwar starken Einschränkungen unterliegt, dass Gesellschaften jedoch weiterhin auf die Versorgung mit Nahrungsmitteln, Medikamenten und Gütern des täglichen Bedarfs angewiesen sind und Fabriken Material und Logistik benötigen, um ihre Produkte zu verschiffen. Dies verdeutlicht die Notwendigkeit robuster internationaler Versorgungsketten und die kritische Bedeutung des Seehandels für die globale Wirtschaft. Sie fordern außerdem, dass Seeleute offiziell als systemrelevante Arbeitskräfte anerkannt werden, die von Reisebeschränkungen ausgenommen und besonders berücksichtigt werden sollten, damit sie unter Beachtung bewährter Praktiken der Infektionskontrolle ungehindert an oder von Bord gehen und nach Hause zurückkehren können.

Auf Ersuchen der Mitgliedsgruppen und nach Konsultationen mit den Vorstandsmitgliedern des STC veröffentlichte das Amt die Kurzinformation [Information note on maritime labour issues and Coronavirus \(COVID-19\)](#), die Leitlinien zum Umgang mit den komplexen Fragen der gegenwärtigen Krise im Licht des MLC, 2006, enthält, insbesondere im Hinblick auf:

- Sicherheit und Gesundheit der Seeleute;
- Erleichterung der Durchreise und des Schiffwechsels von Seeleuten und ihrer Heimschaffung;
- Ablauf der Heuerverträge der Seeleute;
- Höchstdienstzeit an Bord und Sicherheiten;
- Verringerung der Mindestbesatzungsstärke;

- Ablauf der Gültigkeit medizinischer Zeugnisse;
- Zertifizierung von Ausbildung und Qualifikationen;
- Seearbeitszeugnis und -überprüfungen;
- Sozialschutz – Anspruch von Seeleuten auf bezahlten Krankenurlaub bei Ansteckung oder Quarantäne;
- Landurlaub und Fürsorgeeinrichtungen während der Pandemie, und
- Zurücklassung von Seeleuten.

Die Kurzinformation enthält Links zu anderen Informationsressourcen sowie Kontaktangaben für individuelle Forderungen von Seeleuten, die Mannschaften und einzelne Seeleute nutzen können, um Informationen zu erhalten oder Probleme im Zusammenhang mit der Pandemie anzusprechen.

Bei der Vorstellung der Erklärung der Vorstandsmitglieder des STC rief der Generaldirektor des IAA, Guy Ryder, die Regierungen auf, „dafür zu sorgen, dass Seeleute in diesen schwierigen Zeiten ausreichend vor der COVID-19-Pandemie geschützt sind, Zugang zu ärztlicher Versorgung erhalten und, soweit erforderlich, reisen können, um an oder von Bord ihrer Schiffe zu gehen, damit sie weiterhin ihre wichtige Rolle ausüben können“.³² Die IAO/IMO-Datenbank über gemeldete Fälle zurückgelassener Seeleute³³ wurde aktualisiert, indem bei der Meldung von Fällen in der Berichtsform anzugeben ist, ob bei einem Fall davon auszugehen ist, dass er im Zusammenhang mit COVID-19 steht.

Das Amt untersucht die Pandemie auch im Kontext der Durchführung des Übereinkommens (Nr. 188) über die Arbeit im Fischereisektor, 2007.³⁴

Die Maßnahmen der IAO als Reaktion auf die Pandemie und deren Auswirkungen auf die Schifffahrts- und Fischereisektoren werden fortgeführt. Die Gestaltung der Maßnahmen des Amtes erfolgt weiterhin in Absprache mit den dreigliedrigen Mitgliedsgruppen und in enger Zusammenarbeit mit anderen Sonderorganisation der Vereinten Nationen.

31 Der STC ist das gemäß Artikel XIII des MLC, 2006, zur ständigen Überprüfung der Funktionsweise des Übereinkommens eingesetzte Gremium. Die Vorstandsmitglieder des STC werden vom Verwaltungsrat für einen Zeitraum von drei Jahren ernannt.

32 IAA: [Treat seafarers with “dignity and respect” during COVID-19 crisis](#), News, 31. März 2020.

33 IAA: Database on reported incidents of abandonment of seafarers

34 Das Übereinkommen ist in Kraft und war mit Stand vom 13. April 2020 von 18 Mitgliedstaaten ratifiziert worden.

Kontaktangaben

Internationale Arbeitsorganisation

Route des Morillons 4
CH-1211 Genf 22
Schweiz

Hauptabteilung Sektorpolitiken
E-Mail: covidresponsesector@ilo.org