

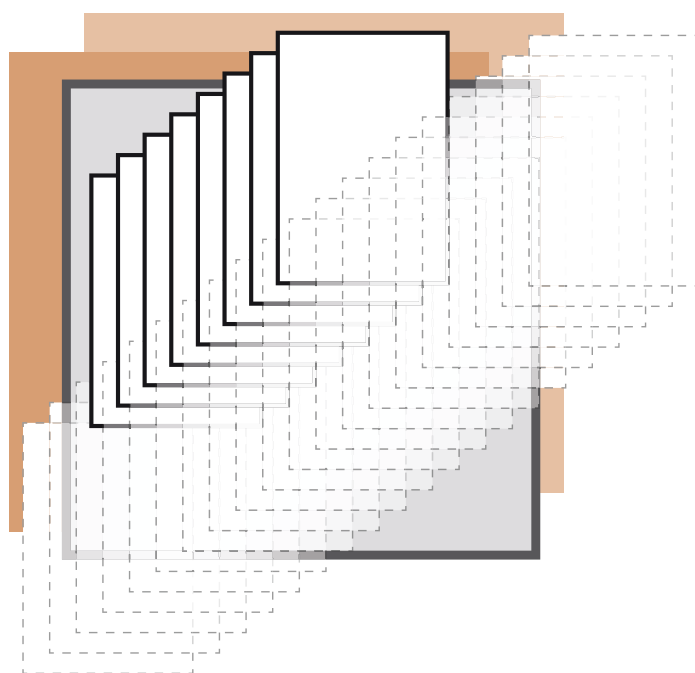


Internationale
Arbeitsorganisation



Bericht VII A(1)

Aufhebung von acht internationalen Arbeitsübereinkommen und Zurückziehung von neun internationalen Arbeitsübereinkommen und elf internationalen Arbeitsempfehlungen



**Internationale
Arbeitskonferenz**

109. Tagung 2021

ACHTUNG

Dieser Bericht enthält einen Fragebogen, der gemäß Artikel 45bis(2) der Geschäftsordnung der Internationalen Arbeitskonferenz von den Regierungen nach Befragung der maßgebenden Verbände der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer zu beantworten ist. **Die Antworten auf den Fragebogen bilden die Grundlage des Hintergrundberichts für die Aussprache auf der IAK. Sie müssen bis spätestens 30. November 2019 beim Amt eingehen.**

Internationale Arbeitskonferenz, 109. Tagung, 2021

Bericht VII A(1)

Aufhebung von acht internationalen Arbeitsübereinkommen und Zurückziehung von neun internationalen Arbeitsübereinkommen und elf internationalen Arbeitsempfehlungen

Siebter Punkt der Tagesordnung

Internationales Arbeitsamt, Genf

ISBN 978-92-2-132656-4 (print)
ISBN 978-92-2-132657-1 (web pdf)
ISSN 0251-4095

Erste Auflage 2018

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.

Informationen über Veröffentlichungen und digitale Produkte des IAA finden sich unter: www.ilo.org/publns.

Inhaltsverzeichnis

	<i>Seite</i>
Einleitung	1
Status der Übereinkommen Nr. 8, 9, 16, 53, 73, 74, 91 und 145	5
Status der Übereinkommen Nr. 7, 54, 57, 72, 76, 93, 109, 179 und 180	9
Status der Empfehlungen Nr. 27, 31, 49, 107, 137, 139, 153, 154, 174, 186 und 187	12

Einleitung

Auf seiner 331. Tagung (Oktober–November 2017) und auf seiner 334. Tagung (Oktober–November 2018) beschloss der Verwaltungsrat des Internationalen Arbeitsamts, die Frage der Aufhebung von acht Übereinkommen sowie der Zurückziehung von neun Übereinkommen und elf Empfehlungen auf die Tagesordnung der 109. Tagung der Internationalen Arbeitskonferenz (Juni 2020) zu setzen.¹

Im Hinblick auf eine Aufhebung wurden folgende Übereinkommen auf die Tagesordnung gesetzt: das Übereinkommen (Nr. 8) über die Arbeitslosenentschädigung (Schiffbruch), 1920; das Übereinkommen (Nr. 9) über Arbeitsvermittlung für Schiffsleute, 1920; das Übereinkommen (Nr. 16) über die ärztliche Untersuchung der Jugendlichen (Seeschifffahrt), 1921; das Übereinkommen (Nr. 53) über die Befähigungsausweise der Schiffsoffiziere, 1936; das Übereinkommen (Nr. 73) über die ärztliche Untersuchung der Schiffsleute, 1946; das Übereinkommen (Nr. 74) über die Befähigungsausweise der Vollmatrosen, 1946; das Übereinkommen (Nr. 91) über den bezahlten Urlaub der Schiffsleute (Neufassung), 1949; das Übereinkommen (Nr. 145) über die Kontinuität der Beschäftigung (Seeleute), 1976.

Im Hinblick auf eine Zurückziehung wurden folgende Übereinkommen und Empfehlungen auf die Tagesordnung gesetzt: das Übereinkommen (Nr. 7) über das Mindestalter (Arbeit auf See), 1920; das Übereinkommen (Nr. 54) über den bezahlten Urlaub für Schiffsleute, 1936; das Übereinkommen (Nr. 57) über die Arbeitszeit an Bord und die Besatzungsstärke, 1936; das Übereinkommen (Nr. 72) über den bezahlten Urlaub der Schiffsleute, 1946; das Übereinkommen (Nr. 76) über die Heuern, die Arbeitszeit an Bord und die Besatzungsstärke, 1946; das Übereinkommen (Nr. 93) über die Heuern, die Arbeitszeit an Bord und die Besatzungsstärke (Neufassung), 1949; das Übereinkommen (Nr. 109) über die Heuern, die Arbeitszeit an Bord und die Besatzungsstärke (Neufassung), 1958; das Übereinkommen (Nr. 179) über die Anwerbung und Arbeitsvermittlung von Seeleuten, 1996; das Übereinkommen (Nr. 180) über die Arbeitszeit der Seeleute und die Besatzungsstärke der Schiffe, 1996; die Empfehlung (Nr. 27) betreffend die Heimschaffung der Schiffsführer und Schiffslehrlinge, 1926; die Empfehlung (Nr. 31) betreffend die Verhütung von Arbeitsunfällen, 1929; die Empfehlung (Nr. 49) betreffend die Arbeitszeit an Bord und die Besatzungsstärke, 1936; die Empfehlung (Nr. 107) betreffend die Anheuerung der Seeleute (ausländische Schiffe), 1958; die Empfehlung (Nr. 137) betreffend die berufliche Ausbildung (Seeleute), 1970; die Empfehlung (Nr. 139) betreffend die Beschäftigung von Seeleuten (technische Entwicklung), 1970; die Empfehlung (Nr. 153) betreffend den Schutz junger Seeleute, 1976; die Empfehlung (Nr. 154) betreffend die Kontinuität der Beschäftigung (Seeleute), 1976; die Empfehlung (Nr. 174) betreffend die Heimschaffung der Seeleute, 1987; die Empfehlung (Nr. 186) betreffend die Anwerbung und Arbeitsvermittlung von Seeleuten, 1996; die Empfehlung (Nr. 187) betreffend die Heuern und die Arbeitszeit der Seeleute und die Besatzungsstärke der Schiffe, 1996.

¹ [GB.331/INS/2\(Add\)](#); [GB.334/INS/2/1](#).

Der Beschluss des Verwaltungsrats beruhte auf den Empfehlungen der dritten Tagung der Dreigliedrigen Arbeitsgruppe des Normenüberprüfungsmechanismus (SRM TWG), die vom 25. bis 29. September 2017 stattfand, und der dritten Tagung des vom Verwaltungsrat nach dem Seearbeitsübereinkommen, 2006, in der geänderten Fassung (MLC, 2006) eingesetzten Dreigliedrigen Sonderausschusses (STC)², die vom 23. bis 27. April 2018 stattfand. Der STC wurde von der SRM TWG mit der Überprüfung von 68 Seeschiffahrtsinstrumenten beauftragt.³

Damit wird die Internationale Arbeitskonferenz zum dritten Mal aufgerufen, einen Beschluss über die mögliche Aufhebung internationaler Arbeitsübereinkommen zu fassen. Gemäß dem neuen Absatz 9 von Artikel 19 der Verfassung der Internationalen Arbeitsorganisation, der am 8. Oktober 2015 mit dem Inkrafttreten der Verfassungsänderung von 1997 in Kraft trat, ist die Konferenz jetzt befugt, mit Zweidrittelmehrheit und auf Empfehlung des Verwaltungsrats ein in Kraft befindliches Übereinkommen aufzuheben, wenn sich herausstellt, dass es gegenstandslos geworden ist oder nicht länger einen nützlichen Beitrag zur Verwirklichung der Ziele der Organisation leistet. Die Möglichkeit, Übereinkommen aufzuheben, ist ein wichtiges Instrument des Normenüberprüfungsmechanismus, mit dem sichergestellt werden soll, dass die Organisation über ein robustes und auf dem neuesten Stand befindliches Arbeitsnormenwerk verfügt.

Falls die Konferenz beschließt, die oben aufgeführten Übereinkommen und Empfehlungen aufzuheben oder zurückzuziehen, würden diese aus dem Normenwerk der IAO entfernt, und infolgedessen werden Mitglieder, die sie ratifiziert haben und noch durch sie gebunden sind, nicht mehr verpflichtet sein, Berichte nach Artikel 22 der Verfassung vorzulegen, und sie können nicht mehr Gegenstand von Beschwerden (Artikel 24) oder Klagen (Artikel 26) wegen Nichteinhaltung sein. Die IAO-Aufsichtsorgane werden ihrerseits nicht mehr verpflichtet sein, die Umsetzung dieser Übereinkommen zu prüfen, und das Amt wird die erforderlichen Schritte unternehmen, um sicherzustellen, dass aufgehobene oder zurückgezogene Instrumente nicht mehr in einer Sammlung internationaler Arbeitsnormen wiedergegeben werden und dass in neuen Instrumenten, Verhaltenskodizes oder ähnlichen Dokumenten nicht mehr auf sie Bezug genommen wird.⁴

Gemäß Artikel 45*bis* 2) der Geschäftsordnung der Internationalen Arbeitskonferenz übermittelt das Amt, wenn ein die Aufhebung oder Zurückziehung von Übereinkommen und Empfehlungen betreffender Gegenstand in die Tagesordnung der Konferenz aufgenommen wird, den Regierungen aller Mitgliedstaaten spätestens 18 Monate vor Eröffnung der Tagung der Konferenz, auf der der Gegenstand behandelt werden soll, einen kurzen Bericht und einen Fragebogen mit dem Ersuchen, innerhalb von zwölf Monaten ihre Haltung zu der betreffenden Aufhebung oder Zurückziehung mitzuteilen. In diesem Zusammenhang werden die Regierungen ersucht, vor der endgültigen Fertigstellung ihrer Antworten die maßgebenden Verbände der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer zu befragen. Auf der Grundlage der eingegangenen Antworten arbeitet das Amt einen Bericht mit einem endgültigen Vorschlag aus, der den Regierungen vier Monate vor der Tagung der Konferenz, auf der der Gegenstand behandelt werden soll, zugestellt wird.

Da der Verwaltungsrat diesen Gegenstand in die Tagesordnung der 109. Tagung der Internationalen Arbeitskonferenz (2020) aufgenommen hat, werden die Regierungen

² Der STC ist dafür zuständig, die Wirksamkeit des MLC, 2006, fortlaufend zu überprüfen und den Verwaltungsrat oder über ihn die Internationale Arbeitskonferenz in dieser Frage zu beraten.

³ Dieser Beschluss wurde vom Verwaltungsrat auf seiner 326. Tagung (März 2016) gebilligt. Siehe [GB.326/PV](#), Abs. 514.

⁴ Weitere Angaben zu der Bedeutung, den Auswirkungen und dem Verfahren der Aufhebung finden sich in der Vorlage [GB.325/LILS/INF/1](#).

ersucht, ihre Antworten auf den nachfolgenden Fragebogen nach ordnungsgemäßer Befragung der maßgebenden Verbände der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer dem Amt bis spätestens 30. November 2019 zu übermitteln.

Dieser Bericht und der Fragebogen sind auf der [IAO-Website](#) zugänglich. Die Regierungen werden dazu ermutigt, den Fragebogen nach Möglichkeit in elektronischer Form auszufüllen und ihre Antworten elektronisch an das Büro des Rechtsberaters (jur@ilo.org) zu übermitteln.

Status der Übereinkommen Nr. 8, 9, 16, 53, 73, 74, 91 und 145

Übereinkommen (Nr. 8) über die Arbeitslosenentschädigung (Schiffbruch), 1920

1. Das Übereinkommen Nr. 8 wurde 1920 angenommen, um sicherzustellen, dass Seeleute bei Arbeitslosigkeit infolge von Schiffsverlust oder Schiffbruch entschädigt werden. Das Übereinkommen Nr. 8 wurde von 60 Mitgliedstaaten ratifiziert, zuletzt von Montenegro im Jahr 2006. Aufgrund der Ratifizierung des MLC, 2006, haben bislang 46 Mitgliedstaaten das Übereinkommen Nr. 8 gekündigt, während 14 Staaten noch dadurch gebunden sind.
2. Das MLC, 2006, enthält ähnliche Formulierungen wie das Übereinkommen Nr. 8. Obwohl der Schutz, den das Übereinkommen den Seeleuten bietet, immer noch relevant erscheint, ist sein Anwendungsbereich eher begrenzt, wenn man ihn mit allen anderen Schutzkomponenten vergleicht, die im MLC, 2006, konsolidiert wurden. Der STC empfahl, das Übereinkommen Nr. 8 als „veraltet“ einzustufen, seine Aufhebung vorzuschlagen und den Staaten, die das MLC, 2006, bereits ratifiziert haben, jedoch in Bezug auf außerhalb des Mutterlandes gelegene Gebiete noch durch das Übereinkommen Nr. 8 gebunden sind, nahelegen, die Anwendung des MLC, 2006, auf diese Gebiete auszuweiten.

Übereinkommen (Nr. 9) über Arbeitsvermittlung für Schiffsleute, 1920

3. Das Übereinkommen (Nr. 9) wurde 1920 angenommen, um die gewerbsmäßige Arbeitsvermittlung von Seeleuten zu verbieten. Das Übereinkommen Nr. 9 wurde von 41 Mitgliedstaaten ratifiziert, zuletzt von Montenegro im Jahr 2006. Aufgrund der Ratifizierung des MLC, 2006, haben bislang 30 Mitgliedstaaten das Übereinkommen Nr. 9 gekündigt, während zehn Staaten noch dadurch gebunden sind.
4. Seit der Annahme des Übereinkommens Nr. 9 hat sich die Beschäftigungspraxis in der Seeschifffahrt durch die Internationalisierung der Schiffsbesatzungen und die regelmäßige Nutzung von Anwerbungs- und Arbeitsvermittlungsagenturen erheblich verändert. Das MLC, 2006, trägt der Entwicklung der Praxis in diesem Bereich durch die Konsolidierung des Übereinkommens Nr. 179 und der Empfehlung Nr. 186 Rechnung und sieht eine strenge Überwachung der Anwerbungs- und Arbeitsvermittlungsagenturen vor. Der STC empfahl, das Übereinkommen Nr. 9 als „veraltet“ einzustufen, seine Aufhebung vorzuschlagen, den Staaten, die noch durch das Übereinkommen Nr. 9 gebunden sind, nahelegen, das MLC, 2006, zu ratifizieren, und den Staaten, die das MLC, 2006, bereits ratifiziert haben, jedoch in Bezug auf außerhalb des Mutterlandes gelegene Gebiete noch durch das Übereinkommen Nr. 9 gebunden sind, nahelegen, die Anwendung des MLC, 2006, auf diese Gebiete auszuweiten.

Übereinkommen (Nr. 16) über die ärztliche Untersuchung der Jugendlichen (Seeschifffahrt), 1921

5. Das Übereinkommen Nr. 16 wurde 1921 angenommen, um vorzuschreiben, dass Kinder und Jugendliche unter achtzehn Jahren an Bord von Schiffen und Booten, die in der Seeschifffahrt verwendet werden, nur dann beschäftigt werden dürfen, wenn sie über ihre Eignung zu solcher Arbeit ein ärztliches Zeugnis vorgelegt haben, das durch einen von der zuständigen Stelle anerkannten Arzt unterzeichnet ist. Das Übereinkommen Nr. 16 wurde von 82 Mitgliedstaaten ratifiziert, zuletzt von Montenegro im Jahr 2006. Aufgrund der Ratifizierung des MLC, 2006, haben bislang 57 Mitgliedstaaten das Übereinkommen Nr. 16 gekündigt, während 25 Staaten noch dadurch gebunden sind.

6. Das MLC, 2006, mit dem bestimmte Grundprinzipien des Übereinkommens Nr. 16 aktualisiert und gefördert wurden, bietet einen umfassenderen Schutz für Seeleute und enthält detailliertere Bestimmungen zu den Qualifikationen des Arztes, der das ärztliche Zeugnis ausstellt, und strengere Regelungen für die in dringenden Fällen gewährten Ausnahmen von seinen Verpflichtungen. 20 der 25 noch durch dieses Übereinkommen gebundenen Staaten sind Vertragsparteien des Internationalen Übereinkommens der IMO über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (STCW), 1978, in der geänderten Fassung, das ähnliche Bestimmungen zu diesem Thema enthält. Es sei angemerkt, dass die Einhaltung des STCW als Umsetzung der einschlägigen Bestimmungen des MLC, 2006, angesehen wird. Der STC empfahl, das Übereinkommen Nr. 16 als „veraltet“ einzustufen und seine Aufhebung vorzuschlagen, den Staaten, die das MLC, 2006, bereits ratifiziert haben, jedoch in Bezug auf außerhalb des Mutterlandes gelegene Gebiete noch durch das Übereinkommen Nr. 16 gebunden sind, nahelegen, die Anwendung des MLC, 2006, auf diese Gebiete auszuweiten, und das Amt zu ersuchen, eine Initiative zur vorrangigen Förderung der Ratifizierung des MLC, 2006, in den noch durch das Übereinkommen Nr. 16 gebundenen Ländern einzuleiten.

Übereinkommen (Nr. 53) über die Befähigungsausweise der Schiffsoffiziere, 1936

7. Das Übereinkommen Nr. 53 wurde 1936 angenommen, um sicherzustellen, dass Schiffsoffiziere, die ihre Dienste an Bord eines Schiffes ausüben, einen von den Behörden des Flaggenstaats ausgestellten oder anerkannten Befähigungsausweis besitzen. Das Übereinkommen Nr. 53 wurde von 37 Mitgliedstaaten ratifiziert, zuletzt von Montenegro im Jahr 2006. Aufgrund der Ratifizierung des MLC, 2006, haben bislang 25 Mitgliedstaaten das Übereinkommen Nr. 53 gekündigt, während zwölf Staaten noch dadurch gebunden sind.

8. Das Übereinkommen Nr. 53 wurde durch das MLC, 2006, neu gefasst und erscheint in Anbetracht der modernen Normen, die sich vom STCW ableiten, überholt. Darüber hinaus übertrug die IAO die Zuständigkeit für die Bestimmungen zur Ausbildung und zu den Befähigungsausweisen für Vollmatrosen mit Ausnahme von Schiffsköchen auf die IMO. Von den noch durch das Übereinkommen Nr. 53 gebundenen Mitgliedstaaten haben alle bis auf einen das STCW bereits ratifiziert. Der STC empfahl, das Übereinkommen Nr. 53 als „veraltet“ einzustufen und seine Aufhebung vorzuschlagen, den Staaten, die das MLC, 2006, bereits ratifiziert haben, jedoch in Bezug auf außerhalb des Mutterlandes gelegene Gebiete noch durch das Übereinkommen Nr. 53 gebunden sind, nahelegen,

die Anwendung des MLC, 2006, auf diese Gebiete auszuweiten, und das Amt zu ersuchen, eine Initiative zur vorrangigen Förderung der Ratifizierung des MLC, 2006, in den noch durch das Übereinkommen Nr. 53 gebundenen Ländern einzuleiten.

Übereinkommen (Nr. 73) über die ärztliche Untersuchung der Schiffsleute, 1946

9. Das Übereinkommen Nr. 73 wurde 1946 angenommen, um sicherzustellen, dass ein Arzt ein Zeugnis über die Eignung von Seeleuten für die auf See zu verrichtende Tätigkeit vorlegt. Das Übereinkommen Nr. 73 wurde von 46 Mitgliedstaaten ratifiziert, zuletzt von Montenegro im Jahr 2006. Aufgrund der Ratifizierung des MLC, 2006, haben bislang 35 Mitgliedstaaten das Übereinkommen Nr. 73 gekündigt, während elf Staaten noch dadurch gebunden sind.

10. Die Bestimmungen des Übereinkommens Nr. 73 wurden in das MLC, 2006, integriert, mit dem die Wirksamkeit der Anforderungen der IAO an die ärztliche Untersuchung von Seeleuten durch Überprüfungen verbessert wurde. Darüber hinaus sind nur drei der noch durch das Übereinkommen Nr. 73 gebundenen Staaten nicht Vertragsparteien des STCW, dessen Einhaltung als Umsetzung der einschlägigen Bestimmungen des MLC, 2006, angesehen wird. Der STC empfahl, das Übereinkommen Nr. 73 als „veraltet“ einzustufen und seine Aufhebung vorzuschlagen, den Staaten, die das MLC, 2006, bereits ratifiziert haben, jedoch in Bezug auf außerhalb des Mutterlandes gelegene Gebiete noch durch das Übereinkommen Nr. 73 gebunden sind, nahelegen, die Anwendung des MLC, 2006, auf diese Gebiete auszuweiten, und das Amt zu ersuchen, eine Initiative zur vorrangigen Förderung der Ratifizierung des MLC, 2006, in den noch durch das Übereinkommen Nr. 73 gebundenen Ländern einzuleiten.

Übereinkommen (Nr. 74) über die Befähigungsausweise der Vollmatrosen, 1946

11. Das Übereinkommen Nr. 74 wurde 1946 angenommen, um die IAO-Normen für die Ausbildung von Seeleuten zu ergänzen, indem es die Anheuerung von Seeleuten verbietet, die nicht zur Erfüllung bestimmter Aufgaben befähigt sind und keinen Befähigungsausweis besitzen. Das Übereinkommen Nr. 74 wurde von 29 Mitgliedstaaten ratifiziert, zuletzt von Montenegro im Jahr 2006. Aufgrund der Ratifizierung des MLC, 2006, haben bislang 24 Mitgliedstaaten das Übereinkommen Nr. 74 gekündigt, während fünf Staaten noch dadurch gebunden sind.

12. Das Übereinkommen Nr. 74 wurde durch das MLC, 2006, neu gefasst. Ebenso wie im Falle des Übereinkommens Nr. 53 erscheint es in Anbetracht jüngerer Regelungen, die sich vom STCW ableiten, überholt. Es sei daran erinnert, dass die IAO die Zuständigkeit für Bestimmungen zur Ausbildung und zu den Befähigungsausweisen für Vollmatrosen mit Ausnahme von Schiffsköchen auf die IMO übertrug. Von den noch durch das Übereinkommen Nr. 74 gebundenen Mitgliedstaaten haben alle bis auf einen das STCW bereits ratifiziert. Der STC empfahl, das Übereinkommen Nr. 74 als „veraltet“ einzustufen und seine Aufhebung vorzuschlagen, den Staaten, die das MLC, 2006, bereits ratifiziert haben, jedoch in Bezug auf außerhalb des Mutterlandes gelegene Gebiete noch durch das Übereinkommen Nr. 74 gebunden sind, nahelegen, die Anwendung des MLC, 2006, auf diese Gebiete auszuweiten, und das Amt zu ersuchen, eine Initiative zur vorrangigen Förderung der Ratifizierung des MLC, 2006, in den noch durch das Übereinkommen Nr. 74 gebundenen Ländern einzuleiten.

Übereinkommen (Nr. 91) über den bezahlten Urlaub der Schiffsleute (Neufassung), 1949

13. Das Übereinkommen Nr. 91 wurde 1949 verabschiedet und stellt in Bezug auf die Berechnung des üblichen Urlaubsgelds eine geringfügige Neufassung des Übereinkommens Nr. 72 dar. Das Übereinkommen Nr. 91 wurde von 25 Mitgliedstaaten ratifiziert, zuletzt von Montenegro im Jahr 2006. Aufgrund der Ratifizierung des Übereinkommens Nr. 146 und des MLC, 2006, haben bislang 18 Mitgliedstaaten das Übereinkommen Nr. 91 gekündigt, während sieben Staaten noch dadurch gebunden sind.

14. Das Übereinkommen Nr. 91 wurde durch das MLC, 2006, neu gefasst. Der Schutz, den dieses Übereinkommen bietet, wird nicht mehr als mit den Anforderungen der aktuellsten Instrumente übereinstimmend angesehen. Der STC empfahl, das Übereinkommen Nr. 91 als „veraltet“ einzustufen, seine Aufhebung vorzuschlagen und die Staaten, die noch durch dieses Übereinkommen gebunden sind, zu ermutigen, das MLC, 2006, zu ratifizieren.

Übereinkommen (Nr. 145) über die Kontinuität der Beschäftigung (Seeleute), 1976

15. Das Übereinkommen Nr. 145 wurde 1976 angenommen, um sicherzustellen, dass qualifizierten Seeleuten eine ununterbrochene oder regelmäßige Beschäftigung geboten wird und somit den Reedern beständige und sachkundige Arbeitskräfte zur Verfügung stehen. Das Übereinkommen Nr. 145 wurde von 12 Mitgliedstaaten ratifiziert, zuletzt von Brasilien im Jahr 1990. Aufgrund der Ratifizierung des MLC, 2006, haben bislang zwölf Mitgliedstaaten das Übereinkommen Nr. 145 gekündigt, während fünf Staaten noch dadurch gebunden sind.

16. Das MLC, 2006, hält zwar am Ziel des Übereinkommens Nr. 145 fest, folgt jedoch einem Ansatz, der als besser für den heutigen Seeschiffahrtsektor geeignet angesehen wird. Das MLC, 2006, ist daher nach wie vor das einzige Instrument, in dem der dreigliedrige Konsens über die Frage der Kontinuität der Beschäftigung zum Ausdruck kommt. Der STC empfahl, das Übereinkommen Nr. 145 als „veraltet“ einzustufen, seine Aufhebung vorzuschlagen und den Staaten, die das MLC, 2006, bereits ratifiziert haben, jedoch in Bezug auf außerhalb des Mutterlandes gelegene Gebiete noch durch das Übereinkommen Nr. 145 gebunden sind, nahezu legen, die Anwendung des MLC, 2006, auf diese Gebiete auszuweiten.

Sind Sie der Ansicht, dass die acht oben genannten Übereinkommen aufgehoben werden sollten?

Ja Nein

Wenn Sie die vorstehende Frage mit „Nein“ beantwortet haben, geben Sie bitte an, welches/welche der oben aufgeführten Übereinkommen Ihrer Ansicht nach nicht gegenstandslos geworden ist/sind oder noch immer einen nützlichen Beitrag zur Verwirklichung der Ziele der Organisation leistet/leisten, und erläutern Sie bitte die Gründe.

Status der Übereinkommen Nr. 7, 54, 57, 72, 76, 93, 109, 179 und 180

Übereinkommen (Nr. 7) über das Mindestalter (Arbeit auf See), 1920

17. Das Übereinkommen Nr. 7 wurde 1920 angenommen und setzt für die Arbeit auf Schiffen und Booten, die bei der Seeschifffahrt verwendet werden, mit zwei Ausnahmen ein Mindestalter von 14 Jahren fest. Das Übereinkommen Nr. 7 wurde von 53 Mitgliedstaaten ratifiziert. Aufgrund der Ratifizierung des Übereinkommens Nr. 138 und des MLC, 2006, haben bislang 52 Mitgliedstaaten das Übereinkommen Nr. 7 gekündigt. Das im Übereinkommen Nr. 7 vorgesehene Mindestalter wird in Anbetracht der modernsten Normen der IAO nicht mehr als geeignet angesehen. Der STC empfahl, dieses Übereinkommen als „veraltet“ einzustufen und seine Zurückziehung vorzuschlagen.

Übereinkommen (Nr. 54) über den bezahlten Urlaub für Schiffsleute, 1936

18. Das Übereinkommen Nr. 54 wurde 1936 angenommen und setzt den bezahlten Jahresurlaub für Schiffsführer und Schiffsoffiziere auf mindestens zwölf Werkzeuge, für andere Seeleute dagegen auf mindestens neun Tage fest. Zudem zielt es darauf ab, jede Vereinbarung über die Abtretung des Anspruchs auf den Urlaub als nichtig anzusehen. Mit nur sechs Ratifizierungen hat das Übereinkommen Nr. 54 nie die Voraussetzungen für sein Inkrafttreten erfüllt. Es wurde von zwei Mitgliedstaaten gekündigt. Bezahlter Jahresurlaub ist nun durch das MLC, 2006, abgedeckt, das einen stärkeren Schutz für Seeleute vorsieht. Der STC empfahl, das Übereinkommen Nr. 54 als „veraltet“ einzustufen und seine Zurückziehung vorzuschlagen.

Übereinkommen (Nr. 57) über die Arbeitszeit an Bord und die Besatzungsstärke, 1936

19. Das Übereinkommen Nr. 57 wurde 1936 angenommen und setzt die Höchstarbeitszeit für Seeleute auf 56 Stunden wöchentlich und 8 Stunden täglich fest. Mit nur drei Ratifizierungen hat das Übereinkommen Nr. 57 nie die Voraussetzungen für sein Inkrafttreten erfüllt. Es wurde von zwei Mitgliedstaaten gekündigt. Das MLC, 2006, ist das einzige aktuelle Instrument zur Regelung der Arbeitszeit und der Heuern. Der STC empfahl, dieses Übereinkommen als „veraltet“ einzustufen und seine Zurückziehung vorzuschlagen.

Übereinkommen (Nr. 72) über den bezahlten Urlaub der Schiffsleute, 1946

20. Das Übereinkommen Nr. 72 wurde 1946 angenommen und sieht eine geringfügige Erhöhung des Anspruchs von Seeleuten auf bezahlten Urlaub vor. Mit nur fünf Ratifizierungen hat das Übereinkommen Nr. 72 nie die Voraussetzungen für sein Inkrafttreten erfüllt. Aufgrund der Ratifizierung des Übereinkommens Nr. 91 wurde es von vier Mitgliedstaaten gekündigt. Das MLC, 2006, bietet in Bezug auf bezahlten Jahresurlaub den angemessensten Schutz für Seeleute. Der STC empfahl, das Übereinkommen Nr. 72 als „veraltet“ einzustufen und seine Zurückziehung vorzuschlagen.

Übereinkommen (Nr. 76) über die Heuern, die Arbeitszeit an Bord und die Besatzungsstärke, 1946

21. Das Übereinkommen Nr. 76 wurde 1946 zur Neufassung des Übereinkommens Nr. 57 angenommen. Da es von keinem Staat ratifiziert wurde, ist das Übereinkommen Nr. 76 nie in Kraft getreten. Das MLC, 2006, ist das einzige aktuelle Instrument zur Regelung der Arbeitszeit und der Heuern. Der STC empfahl, dieses Übereinkommen als „veraltet“ einzustufen und seine Zurückziehung vorzuschlagen.

Übereinkommen (Nr. 93) über die Heuern, die Arbeitszeit an Bord und die Besatzungsstärke (Neufassung), 1949

22. Das Übereinkommen Nr. 93 wurde 1949 zur Neufassung der Übereinkommen Nr. 57 und 76 angenommen und sieht ein ähnliches Schutzniveau wie das Übereinkommen Nr. 76 vor. Mit nur fünf Ratifizierungen hat das Übereinkommen Nr. 93 nie die Voraussetzungen für sein Inkrafttreten erfüllt. Das MLC, 2006, ist das einzige aktuelle Instrument zur Regelung der Arbeitszeit und Heuern. Der STC empfahl, dieses Übereinkommen als „veraltet“ einzustufen und seine Zurückziehung vorzuschlagen.

Übereinkommen (Nr. 109) über die Heuern, die Arbeitszeit an Bord und die Besatzungsstärke (Neufassung), 1958

23. Das Übereinkommen Nr. 109 wurde 1958 zur Neufassung des Übereinkommens Nr. 93 angenommen. Es bietet ein Schutzniveau, das mit dem des Übereinkommens Nr. 93 vergleichbar ist. Mit nur 15 Ratifizierungen hat das Übereinkommen Nr. 109 nie die Voraussetzungen für sein Inkrafttreten erfüllt. Es wurde von zehn Mitgliedstaaten gekündigt. Das MLC, 2006, ist das einzige aktuelle Instrument zur Regelung der Arbeitszeit und der Heuern. Der STC empfahl, dieses Übereinkommen als „veraltete“ Norm einzustufen und seine Zurückziehung vorzuschlagen.

Übereinkommen (Nr. 179) über die Anwerbung und Arbeitsvermittlung von Seeleuten, 1996

24. Das Übereinkommen Nr. 179 wurde 1996 angenommen, um den Grundsatz des Verbots der gewerbsmäßigen Arbeitsvermittlung von Seeleuten zu überprüfen und einen Mindestrahmen für die Regelung solcher Tätigkeiten vorzugeben. Das Übereinkommen Nr. 179 wurde von zehn Mitgliedstaaten ratifiziert, die es anschließend aufgrund der Ratifizierung des MLC, 2006, alle wieder gekündigt haben. Das Übereinkommen Nr. 179 ist daher nicht mehr in Kraft. Der in diesem Übereinkommen vorgesehene Schutz wurde weitgehend in das MLC, 2006, integriert und durch Zertifizierungen und Überprüfungen wirksamer gestaltet. Der STC empfahl, dieses Übereinkommen als „veraltet“ einzustufen und seine Zurückziehung vorzuschlagen.

Übereinkommen (Nr. 180) über die Arbeitszeit der Seeleute und die Besatzungsstärke der Schiffe, 1996

25. Das Übereinkommen Nr. 180 wurde 1996 zur Neufassung aller früheren Übereinkommen über die Heuern, die Arbeitszeit und die Besatzungsstärke auf See angenommen. Das Übereinkommen Nr. 180 wurde von 21 Mitgliedstaaten ratifiziert, die es anschließend aufgrund der Ratifizierung des MLCs, 2006, alle wieder gekündigt haben. Das Übereinkommen Nr. 180 ist daher nicht mehr in Kraft. Der in diesem Übereinkommen vorgesehene Schutz wurde weitgehend in das MLC, 2006, integriert. Der STC empfahl, dieses Übereinkommen als „veraltet“ einzustufen und seine Zurückziehung vorzuschlagen.

Sind Sie der Ansicht, dass die neun oben genannten Übereinkommen zurückgezogen werden sollen?

Ja Nein

Wenn Sie die vorstehende Frage mit „Nein“ beantwortet haben, geben Sie bitte an, welches/welche der oben aufgeführten Übereinkommen Ihrer Ansicht nach nicht gegenstandslos geworden ist/sind oder noch immer einen nützlichen Beitrag zur Verwirklichung der Ziele der Organisation leistet/leisten, und erläutern Sie bitte die Gründe.

Status der Empfehlungen Nr. 27, 31, 49, 107, 137, 139, 153, 154, 174, 186 und 187

Empfehlung (Nr. 27) betreffend die Heimschaffung der Schiffsführer und Schiffslehrlinge, 1926

26. Die Empfehlung Nr. 27 wurde 1926 angenommen und sieht vor, dass Maßnahmen zur Sicherstellung der Heimschaffung der Schiffsführer und der durch einen besonderen Lehrvertrag verpflichteten Schiffslehrlinge getroffen werden sollten, die nicht unter die Bestimmungen des Übereinkommens Nr. 23 fallen. Diese Empfehlung wurde durch das Übereinkommen Nr. 166 und die Empfehlung Nr. 174 neu gefasst. Der STC empfahl, diese Empfehlung als „veraltet“ einzustufen und ihre Zurückziehung vorzuschlagen.

Empfehlung (Nr. 31) betreffend die Verhütung von Arbeitsunfällen, 1929

27. Die Empfehlung Nr. 31 wurde 1929 angenommen und sieht vor, dass Grundsätze und Regeln für die Verhütung von Arbeitsunfällen in Erwägung gezogen werden sollten. Die meisten der in dieser Empfehlung enthaltenen Grundsätze wurden in aktuellere Instrumente wie das Übereinkommen Nr. 155 und das dazugehörige Protokoll, das Übereinkommen Nr. 161 sowie das Übereinkommen Nr. 187 und die damit verbundenen Empfehlungen aufgenommen. Der STC empfahl, die Empfehlung Nr. 31 als „veraltet“ einzustufen und ihre Zurückziehung vorzuschlagen.

Empfehlung (Nr. 49) betreffend die Arbeitszeit an Bord und die Besatzungsstärke, 1936

28. Die Empfehlung Nr. 49 wurde 1936 angenommen und sieht vor, dass die Mitgliedstaaten eine Erhebung über die Verhältnisse auf Schiffen durchführen, die ausschließlich in der heimischen Küstenfahrt verwendet werden, und alle notwendigen Maßnahmen treffen, um überlangen Arbeitszeiten oder ungenügenden Besatzungsstärken vorzubeugen. Der STC empfahl, die Empfehlung Nr. 49 als „veraltet“ einzustufen und ihre Zurückziehung vorzuschlagen.

Empfehlung (Nr. 107) betreffend die Anheuerung der Seeleute (ausländische Schiffe), 1958

29. Die Empfehlung Nr. 107 wurde 1958 angenommen, um Seeleute davon abzuhalten, dass sie sich auf im Ausland eingetragenen Schiffen anheuern lassen, sofern kein angemessener Schutz geboten wird. Die darin enthaltenen Bestimmungen erscheinen in Bezug auf ihren Ansatz für die Beschäftigung auf See gänzlich überholt. Der STC empfahl, diese Empfehlung als „veraltet“ einzustufen und ihre Zurückziehung vorzuschlagen.

Empfehlung (Nr. 137) betreffend die berufliche Ausbildung (Seeleute), 1970

30. Die Empfehlung Nr. 137 wurde 1970 angenommen, um Leitlinien für die Annahme nationaler Politikkonzepte für die Ausbildung von Seeleuten bereitzustellen. Sie wurde durch das MLC, 2006, neu gefasst. Der STC empfahl, diese Empfehlung als „veraltet“ einzustufen und ihre Zurückziehung vorzuschlagen.

Empfehlung (Nr. 139) betreffend die Beschäftigung von Seeleuten (technische Entwicklung), 1970

31. Die Empfehlung Nr. 139 wurde 1970 angenommen, um dem durch die technologische Entwicklung bedingten Rückgang der Arbeitsplätze in der Seeschifffahrt entgegenzuwirken. Wenngleich im MLC, 2006, nicht speziell auf die Frage der technischen Entwicklung eingegangen wird, ist der mit der Empfehlung angestrebte Schutz durch verschiedene Regelungen weitgehend gewährleistet. Der STC empfahl, diese Empfehlung als „veraltet“ einzustufen und ihre Zurückziehung vorzuschlagen.

Empfehlung (Nr. 153) betreffend den Schutz junger Seeleute, 1976

32. Die Empfehlung Nr. 153 wurde 1976 angenommen, um Leitlinien für die Arbeitsbedingungen junger Seeleute und aller Jugendlichen unter 18 Jahren, die auf einem Seeschiff beschäftigt sind, in Bezug auf Arbeitsschutz, Bildung, Berufsberatung und berufliche Ausbildung, Arbeitszeit und Heimschaffung bereitzustellen. Die Empfehlung (Nr. 153) wurde weitgehend in das MLC, 2006, integriert. Nicht durch das MLC, 2006, abgedeckte Bestimmungen wurden in anderen Instrumenten mit weit gefasstem Geltungsbereich übernommen. Der STC empfahl, diese Empfehlung als „veraltet“ einzustufen und ihre Zurückziehung vorzuschlagen.

Empfehlung (Nr. 154) betreffend die Kontinuität der Beschäftigung (Seeleute), 1976

33. Die Empfehlung Nr. 154 wurde 1996 angenommen, um das Übereinkommen Nr. 179 zu ergänzen und weitere Leitlinien zur Kontinuität der Beschäftigung bereitzustellen. Das MLC, 2006, hält zwar am Ziel des Übereinkommens Nr. 154 fest, folgt jedoch einem Ansatz, der als besser für den heutigen Seeschifffahrtsektor geeignet angesehen wird. Das MLC, 2006, ist daher nach wie vor das einzige Instrument, in dem der dreigliedrige Konsens über die Frage der Kontinuität der Beschäftigung zum Ausdruck kommt. Der STC empfahl, diese Empfehlung als „veraltet“ einzustufen und ihre Zurückziehung vorzuschlagen.

Empfehlung (Nr. 174) betreffend die Heimschaffung der Seeleute, 1987

34. Die Empfehlung Nr. 174 wurde 1987 angenommen, um Leitlinien für den Fall bereitzustellen, dass der Reeder oder der Flaggenstaat seinen Verpflichtungen nicht nachkommt. Der Inhalt der Empfehlung wurde in das MLC, 2006, integriert. Der STC empfahl, diese Empfehlung als „veraltet“ einzustufen und ihre Zurückziehung vorzuschlagen.

Empfehlung (Nr. 186) betreffend die Anwerbung und Arbeitsvermittlung von Seeleuten, 1996

35. Die Empfehlung Nr. 186 wurde 1996 zur Ergänzung des Übereinkommens Nr. 179 angenommen. Die Empfehlung Nr. 186 wurde zusammen mit dem Übereinkommen Nr. 179 weitgehend in das MLC, 2006, integriert, und der darin vorgesehene Schutz wurde durch Zertifizierungen und Überprüfungen wirksamer gestaltet. Der STC empfahl, diese Empfehlung als „veraltet“ einzustufen und ihre Zurückziehung vorzuschlagen.

Empfehlung (Nr. 187) betreffend die Heuern und die Arbeitszeit der Seeleute und die Besatzungsstärke der Schiffe, 1996

36. Die Empfehlung Nr. 187 wurde 1996 angenommen, um Leitlinien für bestimmte Aspekte der Heuern, Arbeitszeit der Seeleute und die Besatzungsstärke der Schiffe bereitzustellen, die weitgehend in das MLC, 2006, integriert wurden. Der STC empfahl, diese Empfehlung als „veraltet“ einzustufen und ihre Zurückziehung vorzuschlagen.

Sollten die elf oben genannten Empfehlungen Ihrer Ansicht nach zurückgezogen werden?

Ja Nein

Wenn Sie die vorstehende Frage mit „Nein“ beantwortet haben, geben Sie bitte an, welche der oben aufgeführten Empfehlungen Ihrer Ansicht nach nicht gegenstandslos geworden sind oder noch immer einen nützlichen Beitrag zur Verwirklichung der Ziele der Organisation leisten, und erläutern Sie bitte die Gründe.
