

Endlich menschenwürdige Arbeit auf See?

Von Jochen Hinz*

Die International Labour Organisation (ILO) hat im Februar dieses Jahres in Genf nach mehr als fünf Jahre währenden Vorverhandlungen eine umfassende, neue Konvention für die Seeschifffahrt beschlossen, um menschenwürdige Arbeit und eine faire Globalisierung auf See zu gewährleisten (1). Innerhalb von vier bis fünf Jahren, hofft die ILO, könnte diese Konvention weltweit in Kraft treten – das wäre für ein Abkommen dieser Reichweite ein beachtlicher Erfolg, und für die betroffenen Seeleute erst recht.

Die ILO ist eine Sonderorganisation der Vereinten Nationen, die bereits nach dem Ersten Weltkrieg 1919 gegründet wurde. Deutschland war von Anfang an dabei, allerdings erklärte das Naziregime 1933 den Austritt, 1951 wurde die BRD wieder Mitglied der ILO. Seit 1954 nimmt Deutschland einen der zehn ständigen Sitze im Verwaltungsrat der ILO ein, die den wirtschaftlich bedeutendsten Staaten vorbehalten sind. Die deutschen Arbeitgeber- und Arbeitnehmervertreter werden regelmäßig als Mitglieder ihrer Gruppen in den Verwaltungsrat gewählt. Deutschland hat bisher 77 von 185 Übereinkommen ratifiziert, darunter alle Kern- oder Menschenrechtsübereinkommen, und liegt damit in der Spitzengruppe.

Etwa 1000 Teilnehmer – Vertreter der Regierungen, der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer von 100 der 178 Mitgliedsstaaten der ILO – hatten an den Verhandlungen zum Seearbeitsübereinkommen teilgenommen, die bereits 2001 aufgenommen worden waren. In diesem Vertragswerk wurden nun mehr als 65 seit Gründung der ILO verabschiedete internationale Arbeitsnormen, die die Seeschifffahrtsbedingungen betreffen, zusammengefasst und aktualisiert.

Die neue Konvention ist zugleich ein Grundrechtekatalog (»Bill of Rights«) für die mehr als 1,2 Millionen Seefahrer auf der Welt. Da Seefahrer ihre Arbeit meist außerhalb ihres Heimatlandes verrichten und ihre Arbeitgeber meist ebenfalls in anderen Ländern registriert sind, wurde ein Bedürfnis für internationale Normen in diesem Bereich schon seit langem anerkannt. Die Konvention behandelt Themen, die von Gesundheit, Arbeitssicherheit und Sozialversicherung für Arbeitszeiten, Unterbringung und Verpflegung bis zur Regelung von Beschwerden und Arbeitsinspektionen reichen. ILO-Generalsekretär Juan Somavia bezeichnete das neue Werk als historische Weichenstellung in der Welt der Arbeit: »Wir haben eine Konvention beschlossen, die

Kontinente und Ozeane umfasst und eine Charta der Arbeitnehmerrechte für 1,2 Millionen Seefahrer darstellt. Wir haben damit sozial-ökonomische Mindeststandards für den Wettbewerb in der Schifffahrtsbranche geschaffen, die 90 Prozent des Welthandels abwickelt.«

Das Übereinkommen gilt als »vierte Säule« der internationalen Regelungen zur Gewährleistung hoher Qualitätsnormen im Seeverkehr, weil es die drei grundlegenden Übereinkommen der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (IMO) der UNO ergänzt und komplettiert:

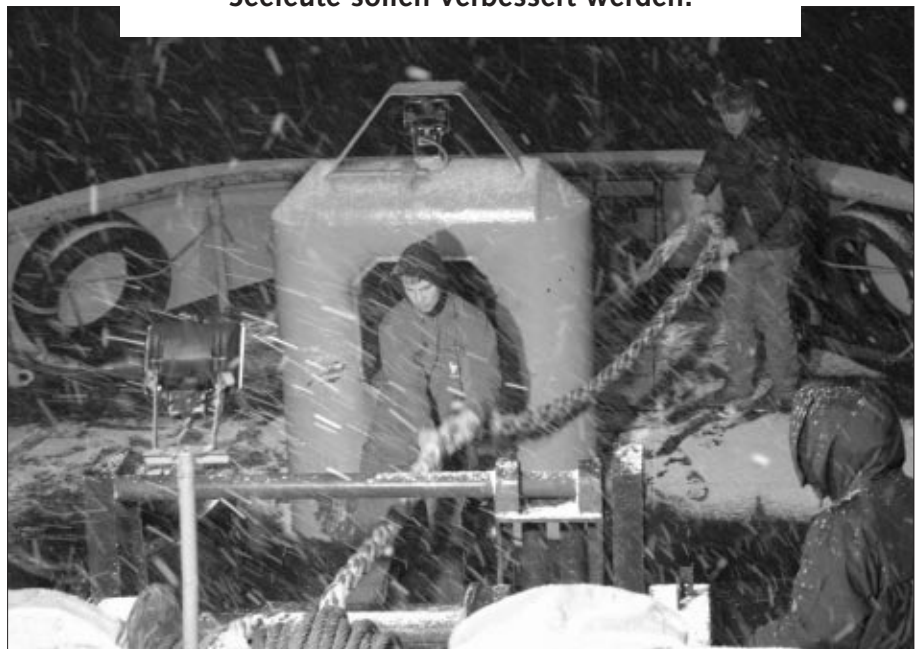
- das Internationale Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (»Safety of Life at Sea« – SOLAS [2]);
- das Internationale Übereinkommen über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (»Standards of Training, Certification & Watchkeeping – STCW [3]) und

– das Internationale Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (»Prevention of Pollution from Ships« – MARPOL [4]).

Das ILO-Übereinkommen wurde so konzipiert, dass die Klippe einer niedrigen Ratifikationsrate, die bei den bisherigen Schifffahrts- und Seerechts-Übereinkommen sonst oft festzustellen ist, umschifft werden kann: Der bereits bei seiner Erarbeitung bestehende Konsens und der universelle Charakter des Übereinkommens sollen ein schnelles Inkrafttreten begünstigen. Dafür ist die Ratifikation des Übereinkommens durch 30 Staaten erforderlich, die zusammen über einen Bruttoschiffsraum von – nur! – mindestens 33 Prozent der Welthandelsflotte verfügen müssen. Bei MARPOL beispielsweise sind es 15 Staaten mit 50 Prozent der Welthandelstonnage – hier kommt es allein auf die Großen an, bei der ILO nicht unbedingt. Die »Maritime Labour Convention« tritt zwölf Monate nach erfolgreicher Ratifizierung international verbindlich in Kraft. Sie gilt dann auch für die Staaten, die nicht ratifiziert haben.

Der Beschluss der ILO fand auf allen politischen und fachlichen Ebenen dermaßen uneingeschränkt Zustimmung, wie man es nur selten erlebt. Die Europäische Kommission (5) sprach von »der wichtigen Rolle des Übereinkommens für die Zukunft der europäischen Seeschifffahrtsindustrie« und kündigte an, »die

Die Arbeits- und Lebensbedingungen der Seeleute sollen verbessert werden.



Durchgeknallte Liebeserklärung

REZENSION: Friesenblut



Schmidt, Olaf: *Friesenblut*; Roman; Eichborn Berlin; ISBN 3-8218-0770-9; Berlin, 2006; Preis 19,90 Euro

Eines ist mal sicher: Die spinnen, die Insulaner! – Diese Aussage gilt sowohl für den Autoren dieses Romans als auch für seine Figuren. Olaf Schmidt, so ist zu lesen, stammt von der Insel Föhr, hat dort lange gelebt und ist dann in die große, weite Welt gezogen (Tübingen, Amsterdam, Leipzig). Und nun schreibt er einen Roman über Föhr, der die unterschiedlichsten, ja, teilweise gegensätzliche Kriterien unter einen Hut bringt: Dieser Roman ist auf durchgeknallte Weise amüsant, er ist spannend und lehrreich – und er ist eine Liebeserklärung an Insulaner, Inseln und die sie umgebende Nordsee.

Der berühmte rote Faden dieses Romans ist schnell abgespult: Es gab mal einen Schulmeister und Maler auf Föhr, der hieß Oluf Braren und lebte von 1787 bis 1839. Die Geschichte beginnt im Jetzt mit der Rückkehr eines Insulaners nach Föhr: Der Mann ist Kunsthistoriker, promoviert über Braren und wird von einem Freund gerufen, weil ein verschollen geglaubtes Gemälde Brarens wieder aufgetaucht sein soll. Aus dieser Rückkehr und der Suche nach dem sogleich wieder mysteriös verschwundenen Bild entwickelt Olaf Schmidt mit sprachlicher Eleganz ein vielschichtiges Porträt der Insel Föhr, ihrer Geschichte und etlicher Eigenheiten ihrer Bewohner.

Schmidt springt dabei erzählerisch durch dreieinhalb Jahrhunderte: Der Hauptstrang der Handlung spielt zwar in einer – wenn auch nicht exakt definierten – Gegenwart, aber drei Nebenstränge wirbeln den Leser mal in die Ära Oluf Brarens, dann in die deutsch-dänischen Auseinandersetzungen um Schleswig (und auch Föhr) im 19. Jahrhundert sowie in den zwanziger Jahren des vorigen Jahrhunderts. Und schließlich spielt der Roman etappenweise auch noch in Zeiten des deutschen Faschismus und seiner Judenverfolgung. Sorry: Was diese historischen Phasen miteinander zu tun haben, wo die Schnittstellen sind (und wo die Brüche), das kann und darf hier leider nicht erläutert werden – es hieße, der Lektüre dieses Romans einen wesentlichen Teil ihrer Spannung zu nehmen.

Soviel aber sei hier verraten: Olaf Schmidts Roman lebt, ja, pulsiert durch seine Beschreibungen der Insel und vor allem einzelner Menschen – Typen wie aus einem Bilderbuch, schräge oder skurrile Originale mit Herz und vielen Macken. Lustvoll und mit teilweise stilistischer Brillanz lässt sich Schmidt über seine Protagonisten in ihrer jeweiligen Zeit aus, sorgfältig und humorvoll beschreibt er sowohl die Charaktere als auch deren Lebensumstände und Umgebung. Es ist die liebevolle Akribie dieser Erzählweise, die diesen Roman zu einem Erlebnis macht. Und zu einem Vergnügen.

Burkhard Ilschner

könnten, sondern dass das Abkommen auch ein wesentlicher Beitrag zur Schiffsicherheit sei. Insbesondere werde es »schwarzen Schafen« künftig schwerer fallen, sich Wettbewerbsvorteile durch Sozialdumping zu verschaffen. Aber auch die Arbeitgeber sind zufrieden: »Es war ein langer Weg, aber wir haben mit diesem Werk Geschichte geschrieben«, erklärte Dierck Lindemann vom Verband Deutscher Reeder (VDR): »Wir besitzen jetzt eine Konvention für maritime Arbeitsstandards, die alles abdeckt, was wir benötigen, um einheitliche und akzeptable Bedingungen für Seeleute zu etablieren.«

Das Übereinkommen umfasst drei verschiedene, aber zusammenhängende Teile – die Artikel, die Regeln und den Code. Die Artikel und Regeln legen Kernrechte und -prinzipien sowie die grundlegenden Verpflichtungen der Mitglieder fest, die das Übereinkommen ratifizieren. Sie können nur unter Überwindung hoher formaler Hürden von der allgemeinen ILO-Konferenz geändert werden. Der Code regelt die Einzelheiten zur Durchführung in Form verbindlicher Normen (Teil A) und nicht verbindlicher Leitlinien (Teil B). Um die Bedeutung dieses Übereinkommens verständlich zu machen, ist es erforderlich, einen Überblick zu geben über seine elementaren Bestandteile; dies soll hier geschehen – auch wenn es sich manchmal wie dröges juristisches Regelwerk liest:

Mindestalter 16 Jahre

Festgelegt sind zunächst gewisse Mindestanforderungen an Seeleute für die Arbeit auf einem Schiff: So dürfen beispielsweise Personen unter 16 Jahren nicht auf Schiffen beschäftigt oder angeheuert werden oder arbeiten. Nacharbeit von Seeleuten unter 18 Jahren ist unzulässig, allerdings sind von dieser Vorschrift staatliche Ausnahmen möglich, wenn es der Qualität der Ausbildung dient. Dies setzt aber Einvernehmen zwischen Behörde und Tarifparteien – Reeder und Seelutegewerkschaft – voraus, die gemeinsam feststellen müssen, dass die genehmigte Arbeit sich nicht nachteilig auf Gesundheit oder Wohlbefinden der jungen Seeleute auswirkt. Letzteres gilt auch für sonstige Arbeitsbedingungen von Arbeitskräften unter 18.

Alle Seeleute müssen für die auf See zu verrichtende Tätigkeit medizinisch tauglich sein. Dafür benötigen sie ein ärztliches Zeugnis, dessen Geltungsdauer höchstens zwei Jahre (unter 18 ein Jahr) beträgt. Sie müssen ferner für die vereinbarte Tätigkeit ausgebildet oder befähigt sein, auch dies

Möglichkeit zu prüfen, dieses Übereinkommen in Gemeinschaftsrecht aufzunehmen«. Das für die Ratifizierung federführende Bundesministerium für Arbeit und Soziales (BMAS) nannte das Seearbeitsübereinkommen (6) einen »Meilenstein auf dem Weg zu besseren Beschäftigungsbedingungen, mehr Gesundheitsschutz und umfassenderen Sozialrechten«. Die SPD-Abgeordnete Margret Wetzel, »Lotsin« der so genannten »Küsten-Gang« sozialdemokratischer Parlamentarier aus dem Norden und Vizepräsidentin der Deutschen Seemannsmission, unterstrich den breiten Konsens dieses Beschlusses (314 Ja-Stimmen, keine Gegenstimme und nur vier Enthaltungen) und kündigte an, »den Prozess zur Ratifizierung zügig in Gang« zu bringen. Für den Herbst 2006 sei mit der amtlichen

Übersetzung des Textes zu rechnen, direkt danach solle die Prüfung der Ratifizierung eingeleitet werden. »Die Lebens- und Arbeitsbedingungen der Seeleute, an die immer zuletzt gedacht wird, können durch das neue Übereinkommen nur besser werden«, erklärte Wetzel.

Auch die Gewerkschaften erwarten eine zügige Umsetzung: »Die Verantwortung aller Mitgliedsstaaten, insbesondere auch Deutschlands, besteht nun darin, dieses internationale Regelwerk der Sozial- und Arbeitsrechte zügig zu ratifizieren«, betonte ver.di-Bundesvorstandsmitglied Jan Kahmann. Der ehemalige Bremer und WATERKANT-Autor (7) hob hervor, dass mit dem neuen Abkommen nicht nur Seeleute und deren Familien vor menschenunwürdigen Arbeits- und Lebensbedingungen an Bord besser geschützt werden

muss entsprechend nachgewiesen werden. Außerdem darf Seeleuten die Tätigkeiten auf einem Schiff nur gestattet werden, wenn sie einen Schiffsicherheitslehrgang erfolgreich abgeschlossen haben.

Bedeutsam ist angesichts verbreiteter Sklavenhalter-Praktiken in manchen Ländern auch die Regelung für Anwerbung und Vermittlung von Seeleuten: Die Konvention fordert für alle Seeleute Zugang zu einem wirksamen, angemessenen und rechenschaftspflichtigen Vermittlungs-System, dass für sie unentgeltlich sein muss. Jedes Konventions-Mitglied hat verbindlich sicherzustellen, dass Anwerbungs- und Arbeitsvermittlungsdienste nur in Übereinstimmung mit vereinheitlichten Bewilligungs- oder Zulassungssystemen oder ähnlichen Erlaubnissen betrieben werden – und die dürfen nur nach Beratung mit den Reeder- und Seeleute-Verbänden eingerichtet, betrieben oder geändert werden.

Nie ohne Vertrag

Das Übereinkommen sichert Seeleuten ferner angemessene Beschäftigungsverträge zu. Die Beschäftigungsbedingungen sind in einer schriftlichen Vereinbarung niederzulegen, die in verständlicher und rechtlicher durchsetzbarer Form abgefasst sein muss. Die Seeleute müssen in der Lage sein, diese Vertragsbedingungen vor Unterzeichnung zu prüfen und über ihre Annahme frei zu entscheiden. Dazu sieht der Code einen ganzen Katalog verbindlicher Vorschriften im Interesse der Seeleute vor. Insbesondere haben die Mitgliedsstaaten in ihrer innerstaatlichen Gesetzgebung die Inhalte der Beschäftigungsverträge ihres Einflussbereichs zu regeln. In jedem Fall müssen in den Verträgen neben gewissen Formalia auch Festlegungen über Heuer- oder Urlaubsanspruch, Kündigungsregeln sowie Leistungen des Gesundheitsschutzes und der sozialen Sicherheit enthalten sein.

Eine weitere Regel des Übereinkommens betrifft die Arbeits- und Ruhezeiten der Seeleute. So darf beispielsweise die Höchstarbeitszeit 14 Stunden in jedem Zeitraum von 24 Stunden und 72 Stunden in jedem Zeitraum von sieben Tagen nicht überschreiten – die Mindestruhezeit liegt entsprechend nicht unter zehn Stunden in jedem Zeitraum von 24 Stunden und 77 Stunden in jedem Zeitraum von sieben Tagen. Außerdem sind Sicherheits-, Feuerlösch- oder Rettungsbootübungen ohne Störung der Ruhezeiten durchzuführen.

Nach der neuen Konvention haben alle Seeleute künftig Anspruch auf angemessene

REZENSION: Warnsignale aus den Polarregionen



Lozán, José L., mit Graßl, Hartmut und anderen (Hrsg.):
Warnsignale aus den Polarregionen – Wissenschaftliche Fakten;
Buchreihe »Warnsignale«; ISBN 3-9809668-1-X; Hamburg 2006, Preis 35,00 Euro.

Die Polarregionen – eine scheinbar schier unendliche Weite. Aber leider ändert sich das rapide – die Eismassen an den Polen schrumpfen, sie tauen schneller als befürchtet. Seit es zuverlässige Satellitenmessungen gibt (1978), wird eine Abnahme der Eisbedeckung in der Arktis im Sommer von acht Prozent je Jahrzehnt beobachtet, wobei sich dieser Trend verstärkt. Die großflächige Erwärmung der Arktis lag im Sommer 2005 zwei bis drei Grad Celsius über dem langjährigen Mittelwert. Die Prognosen der achtziger und neunziger Jahre des vorigen für das Klima dieses 21. Jahrhunderts haben sich also bisher nicht nur bestätigt; sie waren

allenfalls zu vorsichtig. Die heutigen Ergebnisse zeigen, dass sich das Klima eher schneller ändert als erwartet. Die Ursache ist klar – die anhaltende Anreicherung der Atmosphäre mit so genannten Treibhausgasen, insbesondere Kohlendioxid (CO₂) und der damit einhergehende Klimawandel.

Die Polarregionen mit ihren großen Eisschilden über Grönland und dem antarktischen Kontinent beherbergen mehr als 99 Prozent des Eisvolumens und rund 90 Prozent des Süßwasservorrats der Erde. Trotz ihrer abgelegenen Lage üben sie damit einen erheblichen Einfluss auf das Weltklima aus. Dies hängt vor allem mit den bedeutenden Rückkopplungsprozessen zwischen dem Eis (Eisschilde, Meereis und Permafrost) und der atmosphärischen sowie ozeanischen Zirkulation zusammen. So würde beispielsweise das gesamte Abschmelzen der Eisschilde einen globalen Anstieg des Meeresspiegels um etwa 70 Meter bewirken.

Das bedeutet, dass nur geringe Schwankungen im polaren Eisvolumen zu merklichen Veränderungen des Meeresspiegels führen. Die Folgen wären vor allen Dingen auf den kleinen Inseln und in den tief liegenden Küstenregionen in Entwicklungsländern am deutlichsten zu spüren. Aber auch zahlreiche Tiere, die auf, im und unter der polaren Meereisdecke leben, verlören ihre Lebensräume. Viele dieser Tiere, zum Beispiel die Eisbären, können nirgendwo hin ausweichen. Einige davon stehen bereits heute kurz vor dem Aussterben. Wir befinden uns bereits jetzt in einem Klimawandel, der bei fehlendem Klimaschutz zu Temperaturen führen kann, welche die Erde seit mindestens einer Million Jahren nicht mehr erlebt hat. Zahlreiche Studien zeigen, dass der Mensch maßgeblich das Klima der Erde beeinflusst.

In erfolgreicher Tradition stellt auch dieses Buch aus der Reihe »Warnsignale« dank dem Herausgeber José L. Lozán fundiert und umfassend die Situation der Polarregionen dar und zeigt unverblümt, aber mit wissenschaftlichem Hintergrund die Folgen der Umweltverschmutzungen für diesen einmaligen Naturraum auf. Das Buch schafft einen umfassenden Eindruck über die Polarregion und verdeutlicht die Notwendigkeit zum Handeln. Natur- und Umweltschutz ist gefragt beim polaren Tourismusboom, beim Schutz der Wale, bei der Reduktion der Verunreinigung durch Schwermetalle und persistente organische Verbindungen, bei den Überlegungen, die Gas- und Ölreserven zu fördern und bei vielen anderen Themen.

Nadja Ziebarth

Ein Tipp für alle WATERKANT-Leserinnen und -Leser: Der Herausgeber des o.a. Buches, José L. Lozán, bietet den Beziehern unserer Zeitschrift eine begrenzte Zahl von Exemplaren dieses Buches mit einem »Freundschaftsrabatt« von 8,00 Euro an. Interessenten bestellen ihr Exemplar bitte direkt bei der E-Mail-Adresse jlozan@t-online.de oder über Telefon 040 - 430 40 38 oder per Fax unter 040 - 547 65 097.

nen Urlaub. Als Mindesturlaub sind zwar nur 2,5 Kalendertage pro Dienstmonat vorgesehen, aber für viele Seeleute dürfte das bereits ein riesiger Fortschritt sein – und weitergehende Regeln aus bestehenden Arbeits- oder Tarifverträgen sollen unangetastet bleiben (was sicher nicht immer einfach durchzusetzen sein wird). Jede Vereinbarung über den Verzicht auf den be-

zahlten Mindestjahresurlaub ist unzulässig. Zudem ist allen Seeleuten entsprechend ihrer Gesundheit, ihres Wohlbefindens und der betrieblichen Anforderungen ihrer Position Landgang zu gewähren.

Als weiterer Erfolg des neuen Übereinkommens gilt das Recht aller Seeleute auf für sie kostenfreie Heimschaffung. Dies gilt insbesondere, wenn ihr Beschäfti-

Ein Gasmann denkt GRÜN?

Die schillernden Aktivitäten von Altbundeskanzler Gerhard Schröder für den Bau der Erdgaspipeline durch die Ostsee sind seit fast genau einem Jahr ein Medien-Thema, sein Engagement trifft parteiübergreifend auf erhebliche Kritik. Vor allem in Polen und in den baltischen Ländern rumort es zunehmend, weil Menschen und Politik dort sich abgekoppelt



sehen. Und so ist es nicht verwunderlich, dass Schröder jetzt eine zweifelhafte Ehre zuteil wurde. Am 23. Mai wurde ihm in Abwesenheit in Riga »der lettische Murphy-Award für die größte politische Dummheit des Jahres« verliehen (1). Schröders anhaltende Ignoranz gegenüber der Meinung anderer EU-Länder habe eindeutig gegen die Ethik eines EU-Politikers verstoßen, befand die Jury.

Es mag viel Wahres Anlass für diese Auszeichnung gewesen sein. Schröder ist aber eine vielschichtige Persönlichkeit, die in der Vergangenheit für so manche Überraschung gesorgt hat. Auch in seinem neuen Job bei der Gaspipeline-Betreiber-Gesellschaft GAZPROM wird er sicherlich seinem sprunghaften Politikstil fröhnen. Dennoch hat es den Anschein, als

hätten sieben Jahre rot-grüne Koalition Spuren beim Ex-Kanzler hinterlassen:

Kaum drei Tage im Amt als Aufsichtsratsvorsitzender, hat Schröder in einem Interview mit dem »Handelsblatt« auf die Frage »Halten Sie die ökologischen Bedenken gegen den Pipeline-Bau nicht für gerechtfertigt?« überraschend ein grün gefärbtes Statement abgegeben (2): »Nach dem was ich weiß, werden alle ökologischen Bedenken sorgfältigst untersucht und sehr ernst genommen. Das Gleiche gilt für die Frage der Munitionsabfälle, die in der Ostsee lagern. Im übrigen: Falls die Pipeline durch ein Gebiet verlegt wird, in dem sich solche Munition befindet, müsste diese entsorgt werden. Das wäre für die Ostsee sogar besser.«

Dass munitionsbelastete Gebiete fast flächendeckend in der Ostsee existieren, war in unserer Ausgabe 4 / 2005 nachzulesen (3). Es bleibt zu hoffen, dass Schröder sich später dieses Interviews erinnert und wirklich für die Ostsee Gutes tut. GAZPROM jedenfalls hat bisher eine Entsorgung auf eigene Kosten vehement abgelehnt (4). Aber was nicht ist, das kann ja noch werden. Basta?

Stefan Nehring

Anmerkungen:

1. AFP vom 23. Mai 2006
2. »Handelsblatt« vom 2. April 2006
3. »Ostsee-Pipeline – ein explosives Vorhaben«; in: WATERKANT Heft 4 / 2005, Seite 21 ff.
4. <http://russlandonline.ru>, Meldung vom 3. Oktober 2005

gungsvertrag während ihres Aufenthalts im Ausland endet oder wenn sie nicht mehr in der Lage sind, ihre vertraglichen Aufgaben auszuführen. Jedes Konventionsmitglied hat durch Gesetzgebung die Höchstdauer der Dienstzeit an Bord zu regeln, nach der Seeleute Anspruch auf Heimschaffung haben; dies müssen weniger als zwölf Monate sein. Reedern ist gesetzlich zu verbieten, von Seeleuten zu Beginn ihrer Heuer eine Vorauszahlung zur Deckung der Heimschaffungskosten zu verlangen.

Bei Verletzungen, Schäden oder Arbeitslosigkeit, die auf Schiffsverlust oder Schiffbruch zurückzuführen sind, haben Seeleute künftig Anspruch auf angemessene Entschädigung. Das Übereinkommen fordert ferner von allen Mitgliedern für die unter ihrer Flagge fahrenden Schiffe Vorschriften über eine ausreichende An-

zahl von Seeleuten an Bord, so dass der Schiffsbetrieb unter allen Bedingungen sicher, effizient und gefahrlos organisiert werden kann. Auch für das Leben und Arbeiten an Bord sind nach der neuen Konvention verbesserte Regeln vorgesehen: Das betrifft Unterkunftsräume und Erholungseinrichtungen, Heizung und Klimatisierung, Schutz vor Lärm, Vibration und anderen Umgebungsfaktoren sowie die Beschaffenheit sanitärer Einrichtungen. So müssen beispielsweise die Mindestinnenmaße einer Koje 198 x 80 Zentimeter betragen, ein Kleiderspind muss mindestens eine Größe von 475 Litern aufweisen.

Die Mitgliedsstaaten haben dafür zu sorgen, dass auf Schiffen unter ihrer Flagge eine Versorgung mit genügend Nahrungsmitteln und Trinkwasser von guter Qualität sichergestellt ist. Unter-

schiedlichen religiösen und kulturellen Gebräuchen oder Essgewohnheiten muss Rechnung getragen werden. Als Schiffsköche angestellte Seeleute müssen hierfür ausgebildet und qualifiziert sein, das schließt Unterweisung beispielsweise auch in Nahrungsmittelhygiene oder Lagerung von Nahrungsmitteln an Bord ein.

Auch haben die Mitgliedsstaaten den Gesundheitsschutz für Seeleute sicherzustellen und ihnen Zugang zu unverzüglicher und angemessener medizinischer Betreuung zu gewährleisten – und zwar grundsätzlich kostenfrei. Das schließt den Zugang zu medizinischen Einrichtungen an Land ein, sofern die Seeleute sich in ihrem Flaggenstaat aufhalten, außerdem hat die medizinische Betreuung auch vorbeugende Maßnahmen wie Programme zur Gesundheitsförderung und zur Gesundheitserziehung zu umfassen.

Unfallverhütung

Das Übereinkommen verlangt, dass die Arbeitsumwelt der Seeleute an Bord gängigen Arbeitsschutznormen genügt. So sind zum Beispiel angemessene Vorsichtsmaßnahmen zur Verhütung von Arbeitsunfällen und Berufskrankheiten vorgeschrieben, ferner Vorbeugung gegen Verletzungs- und Krankheitsrisiken etwa durch Umweltfaktoren, Chemikalien oder den Einsatz von Anlagen und Maschinen an Bord. Arbeitsunfälle und Berufskrankheiten müssen ordnungsgemäß gemeldet, Arbeitsunfälle untersucht werden. Neben ärztlicher Betreuung haben Seeleute auch Anspruch auf Krankengeld. Dies schließt Leistungen bei Arbeitsunfällen oder Berufskrankheiten ebenso ein wie bei Invalidität oder Leistungen an Hinterbliebene, ferner Familienfürsorge, Mutterschutz oder Alterssicherung.

Das klingt – so mag mancher jetzt konstatieren – alles ganz nett und umfassend: Aber die Wirklichkeit an Bord sehe doch wohl oft ganz anders aus. Richtig. Aber genau deshalb gibt es in der Seearbeitskonvention den so genannten Titel 5 – »Erfüllung und Durchsetzung der Anforderungen«. Die Regeln und Normen dieses Titels bilden – zusammen mit Artikel V des Übereinkommens – das »scharfe Schwert« des Vollzugs und der Überwachung. »In Titel 5 steckt der eigentliche Clou des Ganzen«, bemerkt ein Insider der ministeriellen Arbeitsebene. Tatsache ist: Solch lückenlose, verbindliche Zwangs- und Kontrollmechanismen hat es in der 85-jährigen Geschichte der ILO noch nicht gegeben.

Zwei wichtige Prinzipien sollen dies gewährleisten: das Flaggenstaatsprinzip und

das Hafenstaatsprinzip. Alle Mitglieder der Konvention sind verantwortlich für die Sicherstellung und Durchführung des Übereinkommens auf Schiffen unter ihrer Flagge. Jedes Mitglied hat ein wirksames System für die Überprüfung und Zertifizierung der Seearbeitsbedingungen einzurichten. Dadurch wird sichergestellt, dass die Arbeits- und Lebensbedingungen der Seeleute den Normen dieses Übereinkommens genügen.

Jeder Seefahrer erhält ein Seearbeitszeugnis samt Erklärung über die Erfüllung der einschlägigen Seearbeitsvorschriften. Dies dient als Augenscheinbeweis dafür, dass sein Schiff vom jeweiligen Flaggenstaat ordnungsgemäß überprüft worden ist. Entsprechend haben die Mitgliedsstaaten durch regelmäßige Überprüfungen, Überwachungs- und sonstige Kontrollmaßnahmen sicherzustellen, dass die Schiffe die Anforderungen erfüllen.

Ohne an dieser Stelle auf die Fülle wichtiger Detail einzugehen: Im Ergebnis läuft das hinaus auf die Schaffung einer wirksamen Arbeitsinspektion (Flaggenstaats- und Hafeninspektion). Der einzelne Seemann ist bei arbeitsrechtlichen Verstößen künftig nicht mehr allein auf die Klage beim Arbeitsgericht angewiesen. In Deutschland wird diese Aufgabe voraussichtlich auf die Seeberufsgenossenschaft (SeeBG) zukommen.

»Substandard« raus!

Die Regelungen über das Hafenstaatsprinzip darf man wohl ohne Übertreibung als den besonderen »Kracher« des Übereinkommens bezeichnen. Sie können bei konsequenter Umsetzung künftig verhindern, dass »Substandardschiffe« sich unter Nutzung exotischer Billigflaggen in Häfen, die das Vertragswerk ratifiziert haben, aufhalten und dennoch nahezu beliebig gegen die arbeitsrechtlichen Bestimmungen verstoßen: Eine so genannte Nichtbegünstigungsklausel bietet nämlich im Rahmen der Hafenstaatskontrolle eine rechtliche Handhabe gegen solche »schwarzen Schafe« – und zwar unabhängig davon, ob der Flaggenstaat des jeweiligen Schiffes das Übereinkommen ratifiziert hat oder nicht. Wenn dieses Instrumentarium wirklich effektiv bei allen Mitgliedern umgesetzt wird, ist dank der Allgemeinverbindlichkeitswirkung des Abkommens praktisch jeder Reeder künftig gezwungen, sich den Regeln des Seearbeitsübereinkommens anzupassen, wenn er weiterhin die wichtigen Häfen dieser Welt mit seinen Schiffen anlaufen will. Anderenfalls drohen ihm



Gewerkschafter halten die neue Konvention auch für einen Beitrag zur Schiffssicherheit.

staatliche Schiffskontrollen bis hin zur möglichen Konsequenz, dass seine Schiffe so lange festgehalten werden, bis der erforderliche Standard hergestellt beziehungsweise der jeweilige Missstand behoben ist.

Welche Chance hat nun aber dieses Abkommen? In der Vergangenheit war die Ratifizierungspraxis bei den zahlreichen ILO-Konventionen eher deprimierend. Bei 180 Mitgliedern haben im Durchschnitt zwischen fünf und zehn Staaten die einzelnen Abkommen ratifiziert. Absoluter Musterschüler ist Frankreich, der alle den maritimen Bereich betreffenden Einzelabkommen der ILO ratifiziert hat. Aber das ist die große Ausnahme.

Trotzdem gibt es Anlass zum Optimismus: Bereits im Juni, anlässlich der jährlichen dreiwöchigen Tagung der ILO in Genf, hat die neue Präsidentin von Liberia, Ellen Johnson-Sirleaf, feierlich verkündet, dass Liberia das neue Vertragswerk bereits ratifiziert habe. Liberia repräsentiert immerhin 8,8 Prozent der Welthandelstonnage. Die anderen Mitglieder wollen erst einmal die offizielle Lesefassung des Vertrages abwarten, bevor sie

weitere Maßnahmen zur Umsetzung einleiten. Die ILO-Generaldirektion hofft auf eine wirksame Ratifizierung innerhalb von vier bis fünf Jahren.

Dies zu beschleunigen, wäre eine herausragende Aufgabe für die EU-Kommission: Die 25 Mitgliedsstaaten der EU repräsentieren nach Angaben des Europäischen Reederverbandes (8) in dessen Jahresbericht 2005 stolze 25 Prozent der Welthandelsflotte. Die Europäische Union könnte also quasi mit einem Federstrich der Seearbeitskonvention zum Durchbruch verhelfen. Leider soll es innerhalb EU noch Zuständigkeitsprobleme geben...

Allerdings wäre es mit der Ratifizierung allein nicht getan: Das Übereinkommen kann nur dann wirksam greifen, wenn die recht scharfen Kontrollwaffen auch angewendet werden können. Das setzt zwingend kompetentes Fachpersonal in den Hafen- und Schifffahrtsbehörden samt übergeordneter Ministerien in ausreichender Anzahl voraus – und damit nicht nur ein Ende, sondern eine Umkehr der Haushalts- und Personalsparorgien vergangener Jahre. ◀

Anmerkungen:

* Der Autor Jochen Hinz ist Dezernatsleiter für Rechtsangelegenheiten und Ansprechperson für Korruptionsprävention bei der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord in Kiel. Er ist Vorsitzender des Fördervereins der Kieler Seemannsmission.

1. http://www.ilo.org/public/german/region/eurpro/bonn/aktuelles_maritime.htm beziehungsweise <http://www.ilo.org/public/english/standards/relm/ilc/ilc94/index.htm>
2. http://www.imo.org/Conventions/mainframe.asp?topic_id=250
3. <http://www.stcw.org/index.htm>
4. http://www.imo.org/Conventions/mainframe.asp?topic_id=255
5. Pressemitteilung der Europäischen Kommission vom 23. Februar 2006
6. Pressemitteilung des Bundesministeriums für Arbeit und Soziales (BMAS) vom 24. Februar 2006
7. siehe auch WATERKANT 3 / 1992 (Seite 22 ff.) sowie 4 / 1994 (Seite 29 f.).
8. <http://www.ecsa.be/annualreport2005.asp>

Waterkant

Umwelt + Mensch + Arbeit in der Nordseeregion www.waterkant.info

Mitteilungsblatt der Aktionskonferenz Nordsee e. V.

Der vorstehende Artikel / Aufsatz

The preceding article / essay

Eine neue Konvention der ILO weckt Hoffnungen

Endlich menschenwürdige Arbeit auf See?

Von Jochen Hinz

ist ein Sonderdruck aus der
Zeitschrift WATERKANT,
ISSN 1611-1583,
Heft 2 / 2006 (Juni-Ausgabe).

Dieser Artikel darf nur unter
Beachtung unserer nachstehenden
Copyright-Regeln genutzt werden:

is an offprint from the
German journal WATERKANT,
ISSN 1611-1583,
issue 2006 / 02 (June).

This article / essay may only be used in
respect to our coypright-rules
as quoted here in German:

**„Jedwede Verbreitung von online zur Verfügung gestellten Texten
aus unseren Heften ist ausdrücklich erlaubt, sofern die nachstehenden Bedingungen
erfüllt werden, wobei jede einzelne zwingend ist:**

- a) die Verbreitung erfolgt kostenlos, anderenfalls bedarf sie unserer
ausdrücklichen und vorherigen Zustimmung;**
- b) es dürfen am verbreiteten Text keine
sinnentstellenden Kürzungen oder Änderungen vorgenommen werden;**
- c) die Verbreitung muss mit einem klaren Hinweis auf die Herkunft aus unserer Zeitschrift unter
unbedingter Angabe unserer Web-Adresse (www.waterkant.info) verknüpft sein;**
- d) wir müssen von der Verbreitung in zeitlicher Nähe zu ihr
per E-Mail (redaktion@waterkant.info) unterrichtet werden.
Ein Belegexemplar wäre bei schriftlichen Publikationen eine nette Geste.**
- e) die Verwendung eventuell in den Artikeln enthaltener Bilder und Grafiken ist
ohne Bezug zum Artikel in jedem Fall strikt untersagt.“**

Um die Einhaltung dieser Regeln
zu gewährleisten, ist es **strikt untersagt**,
diese PDF-Datei (sechs Seiten) so zu
verändern oder zu kopieren, dass diese
Hinweiseite nicht mehr gezeigt wird.

To guarantee the obedience to these
rules, it is **strictly forbidden** to change
or copy this PDF-document (of six pages)
in any matter that makes this
notice disappear.