

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Hans-Michael Goldmann, Dr. Heinrich L. Kolb, Dirk Niebel, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP  
– Drucksache 16/7780 –**

### **Ratifizierung des ILO-Übereinkommens 185 und des ILO-Seearbeits- übereinkommens**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Am 11. November 2004 hat der Deutsche Bundestag ohne Gegenstimme eine Beschlussempfehlung des Ausschusses für Wirtschaft und Arbeit angenommen, in der die Bundesregierung aufgefordert wird, die Ratifizierung des ILO-Übereinkommens 185 zügig einzuleiten.

Nach wie vor warten wir auf die Ratifizierung. Dabei ist das ILO-Übereinkommen 185 genau wie das ILO-Seearbeitsübereinkommen (2006) nicht nur im Parlament, sondern auch bei den Sozialpartnern unstrittig.

Es geht darum, einerseits internationale Arbeitsstandards an deutsche Standards anzupassen und damit einen Beitrag zur Stärkung der deutschen Wettbewerbssituation zu leisten und andererseits geht es darum, den Seeleuten und Reedern den einfacheren Besatzungswechsel mittels eines neuen Seeleuteausweises zu ermöglichen.

Seit der Verabschiedung des ISPS-Codes werden Seeleute in vielen Häfen zunehmend unter einen Terror-Generalverdacht gestellt. Viele Reedereien wechseln ihre Besatzungen in den USA gar nicht mehr, weil sie ihre Seeleute nicht ins Land hineinbekommen.

Umso wichtiger war das Signal, dass das ILO-Übereinkommen 185 in Genf 2003 ohne Gegenstimme angenommen wurde.

1. Warum hat die Bundesregierung das ILO-Übereinkommen 185 trotz des Beschlusses des Deutschen Bundestages noch nicht ratifiziert?

Die Bundesregierung hat nach der Annahme des Übereinkommens Nr. 185 über die Ausweispapiere der Seeleute durch die Internationale Arbeitskonferenz (Juni 2003) im Jahr 2004 die Prüfung der Ratifizierbarkeit eingeleitet. In der Ressortabstimmung wurde aufgrund bestehender Ratifikationshemmnisse Einvernehmen hergestellt, die Ratifikation nicht durchzuführen, sondern zu einem

späteren Zeitpunkt eine mögliche Überwindung der Ratifikationshemmnisse zu prüfen. Die Ratifikationshindernisse bestehen fort und lassen sich wie folgt zusammenfassen:

Bei dem durch IAO-Übereinkommen Nr. 185 vorgesehenen Dokument werden Festlegungen zu biometrischen Merkmalen getroffen, die von den bestehenden EU- und ICAO (International Civil Aviation Organization) -Standards bei biometrischen Merkmalen in Ausweispapieren abweichen. Nur bei weltweit einheitlich kontrollierbaren Merkmalen in Ausweisdokumenten kann ein umfassender Sicherheitsgewinn erreicht werden, so dass es wenig hilfreich erscheint, ein zusätzliches Dokument einzuführen, dem andere Standards zu Grunde liegen, selbst wenn zugleich ein Visum nach EU-Standards vorliegt. Zudem müssten gesonderte Lesegeräte angeschafft werden, um die Ausweise an der Grenze auslesen zu können. Dies ist auch vor dem Hintergrund zu sehen, dass es sich bei dem geplanten Ausweisdokument nicht um ein Grenzübertrittspapier, sondern um eine Art Berufszugehörigkeitsnachweis handelt, der in Bezug auf Landgang und Transit zusätzlich zu den zum Grenzübertritt berechtigenden Pass- oder Passersatzpapieren mitgeführt werden müsste.

Unabhängig von den Problemen, die eine zentrale Datenbank auslösen würde, wäre das Auslesen der mit den übrigen Standards inkompatiblen biometrischen Merkmale sowie der Zugriff auf die weltweiten, zum Abgleich und zur Echtheitsprüfung vorgehaltenen Datenbestände nur mit erheblichem finanziellen Aufwand zu bewerkstelligen. Dieser Aufwand ist nur dann zu rechtfertigen, wenn dieses System weltweite Anwendung findet, also eine große Mehrheit der Mitgliedstaaten das Übereinkommen ratifiziert und umsetzt. Dies ist bislang nicht der Fall. Das Übereinkommen wurde bislang von 12 der 181 IAO-Mitgliedstaaten ratifiziert, darunter zwei EU-Mitgliedstaaten (Ungarn und Frankreich).

Schließlich wäre der Effekt der Reiseerleichterungen für Seeleute im Bereich Deutschlands bzw. der EU allenfalls gering, da die entsprechenden Erleichterungen in Deutschland bereits auf Grundlage des geltenden Rechts gewährt werden können.

2. Teilt die Bundesregierung das Ziel des erleichterten Besatzungswechsels, und wann ist mit einer Ratifizierung zu rechnen?

Die Bundesregierung unterstützt das Ziel des erleichterten Besatzungswechsels. Das IAO-Übereinkommen Nr. 185 findet – in Übereinstimmung mit den deutschen Rechtsvorschriften – einen angemessenen Ausgleich zwischen dem Interesse der Seeleute, in flexibler Weise und ohne hohe Kosten beim Aufenthalt ihrer Schiffe in Häfen an Land zu gehen und den Belangen der staatlichen Stellen für die innere Sicherheit. So ist nach den Bestimmungen des Übereinkommens ein Landgang grundsätzlich ohne Visum möglich, während die Durchreise von der Beantragung und Erteilung eines Visums vor der Einreise abhängig gemacht werden kann.

Aus oben dargelegten Gründen ist eine Ratifikation des Übereinkommens dennoch derzeit nicht vorgesehen. Die Bundesregierung wird eine Ratifikation des Übereinkommens und Einführung des Ausweises durch Deutschland nochmals prüfen, sobald sich eine – derzeit hypothetische – zunehmende internationale Verbreitung des Ausweises abzeichnet.

3. Warum hat die Bundesregierung das ILO-Seearbeitsübereinkommen nicht ratifiziert?

Das Seearbeitsübereinkommen wurde am 23. Februar 2006 von der Internationalen Arbeitsorganisation angenommen. Seitdem im August 2006 eine amt-

liche deutsche Version des Übereinkommens vorliegt, ist mit dem formellen Prüfungsverfahren hinsichtlich der Ratifizierbarkeit begonnen worden. Der Rat der Europäischen Union hat die Mitgliedstaaten im Mai 2007 ermächtigt, das Übereinkommen in Bezug auf die Teile, die in die Zuständigkeit der Gemeinschaft fallen, zu ratifizieren.

Die Bundesregierung beabsichtigt, das Übereinkommen zu ratifizieren. Es befindet sich noch in der Ratifizierungsprüfungsphase und soll im Kern durch ein neues Seearbeitsgesetz umgesetzt werden, das anstelle des Seemannsgesetzes künftig die Arbeits- und Lebensbedingungen der Seeleute auf Schiffen unter deutscher Flagge regeln wird. Bezüglich der Dauer der Umsetzungsgesetzgebung und des Ratifizierungsverfahrens wird darauf verwiesen, dass mit dem Seearbeitsübereinkommen 35 bisherige maritime Übereinkommen und 30 Empfehlungen zusammengefasst und aktualisiert werden.

4. Teilt die Bundesregierung das Ziel, die Arbeitsstandards für die Seeleute international zu verbessern, und wann ist mit einer Ratifizierung zu rechnen?

Die Bundesregierung teilt das Ziel, die Arbeitsstandards für die Seeleute zu verbessern. Neben der Einleitung des deutschen Ratifizierungsverfahrens unterstützt sie deshalb auch international die Umsetzung des Seearbeitsübereinkommens. So wird das Bundesministerium für Arbeit und Soziales am 15. und 16. Dezember 2008 in Hamburg eine regionale (Ost- und Westeuropa) Seearbeitskonferenz unter Beteiligung der Sozialpartner veranstalten. Sie wird dazu beitragen, die Ratifizierung des Übereinkommens international zu fördern.

Die Umsetzungsgesetzgebung wird wegen des sehr umfangreichen Regelwerkes noch einige Zeit in Anspruch nehmen. Es wird angestrebt, die Umsetzung und das Ratifizierungsverfahren 2009 abzuschließen.

