

6744

**Botschaft**

des

**Bundesrates an die Bundesversammlung  
betreffend die Genehmigung des internationalen Abkommens  
über die Arbeitszeit der Rheinschiffer**

(Vom 19. November 1954)

Herr Präsident!

Hochgeehrte Herren!

Wir gestatten uns hiermit, Ihnen das am 14. April 1954 im Internationalen Arbeitsamt in Genf von der Schweiz unterzeichnete internationale Abkommen vom 21. Mai 1954 über die Arbeitsbedingungen der Rheinschiffer zur Genehmigung zu unterbreiten.

**I. Die Entstehung des Abkommens***1. Die Entwicklung bis 1950*

In unserer Botschaft vom 27. Februar 1951 über die Genehmigung eines internationalen Abkommens über die soziale Sicherheit der Rheinschiffer (BBl 1951, I, 673) hatten wir Sie über die Vorgeschichte und das Zustandekommen zweier internationaler Verträge unterrichtet, die sich auf die in der Rheinschiffahrt tätigen Arbeitnehmer beziehen. Während das eine dieser Abkommen, das die Sozialversicherung der Rheinschiffer betrifft, inzwischen ratifiziert werden konnte (siehe die eben genannte Botschaft und Ihren Genehmigungsbeschluss vom 11. April 1951, AS 1953, 517), stellten sich der Unterzeichnung des Abkommens über die Arbeitsbedingungen der Rheinschiffer gewisse Schwierigkeiten in den Weg, so dass wir erst jetzt in der Lage sind, Ihnen seine Genehmigung zu beantragen.

Bis 1950 machten die beiden Abkommen gemeinsam dieselbe Entwicklung durch. Betrachten wir besonders das Abkommen über die *Arbeitsbedingungen*, so können wir die Geschehnisse dieser ersten Phase wie folgt zusammenfassen:

Das Arbeitsverhältnis der von Rhein-Reedereien auf ihren Schiffen beschäftigten Arbeitnehmer ist von Land zu Land verschieden geregelt. Es gab

bis jetzt auf dem Rhein und seinen Seitenkanälen kein einheitliches Rheinschiffahrts-Arbeitsrecht, soweit nicht im Gefolge der Mannheimer Akte von 1868 gewisse von der Rhein-Zentralkommission ausgearbeitete, die Schiffsbesatzung betreffende Vorschriften bestehen. Angesichts der Bedeutung, die der Rhein als internationale Wasserstrasse erlangt hat, drängte sich schon aus sozialen Gründen und aus solchen der Rechtssicherheit und -klarheit eine internationale Rechtseinheit wenigstens in einzelnen wichtigen Punkten des Arbeitsschutzes auf, namentlich aber sollten dadurch auch die Wettbewerbsbedingungen unter den verschiedenen an der Rheinschiffahrt beteiligten Ländern einander angenähert werden. Infolgedessen begrüßte unser Land von Anfang an den Gedanken, nicht nur über die Sozialversicherung, sondern, soweit wie möglich, auch über die Arbeitsbedingungen der Rheinschiffer internationale Normen aufzustellen. Als daher im Spätherbst 1949 eine aus Regierungs-, Arbeitgeber- und Arbeitnehmer-Vertretern zusammengesetzte Sonderkonferenz im Internationalen Arbeitsamt auf Grund von Vorentwürfen des Amtes die beiden Vereinbarungen ausarbeitete, nahmen unsere Delegierten an den Beratungen auf dem einen wie auf dem andern Gebiete lebhaft teil. Die Verhandlungen, die das Abkommen über die Arbeitsbedingungen zum Gegenstande hatten, gestalteten sich jedoch von Anfang an nicht einfach. Die Interessen der verschiedenen beteiligten Länder, ebenso diejenigen der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer, gingen mehrfach beträchtlich auseinander. Es gelang denn auch nicht immer, den schweizerischen Standpunkt durchzusetzen. Gleichwohl stimmten an der Schlußsitzung der Konferenz die Mitglieder der schweizerischen Delegation dem Text der technischen Klauseln eines Abkommens über die Arbeitsbedingungen der Rheinschiffer, wie er aus den Beratungen der zuständigen Subkommission hervorgegangen war, einmütig zu. Allerdings wurden schon damals vom schweizerischen Arbeitgebervertreter gewisse Vorbehalte gemacht, die sich namentlich gegen das Fehlen einer Mindestlohnbestimmung richteten.

Eine in Paris abgehaltene Konferenz von Regierungsvertretern legte dann im Juni 1950 noch gewisse Formal- und Schlussbestimmungen der beiden Abkommen fest. Darin ist unter anderem vorgesehen, dass die Abkommen nur in Kraft treten, wenn sie von sämtlichen Rheinuferstaaten und von Belgien ratifiziert werden. Gleichzeitig wurde in einem Schlussprotokoll bestimmt, dass die Abkommen vor dem 1. Oktober 1950 durch die Bevollmächtigten der beteiligten Regierungen unterzeichnet und hierauf innerhalb kürzester Frist ratifiziert werden sollten.

## *2. Die Entwicklung seit 1950*

Nach dieser Pariser Konferenz trennten sich für die beiden Vereinbarungen die Wege der weiteren Entwicklung. Während das Abkommen über die soziale Sicherheit der Rheinschiffer schweizerischerseits ohne Schwierigkeiten unterzeichnet und ratifiziert werden konnte, stellten sich einem ähnlich raschen Verfahren beim Abkommen über die Arbeitsbedingungen der Rheinschiffer ernstliche Hindernisse entgegen. Die schweizerischen Reedereikreise hatten von An-

fang an erklärt, es dürften für sie durch eine solche Regelung die internationalen Wettbewerbsbedingungen keinesfalls verschlechtert werden. Als es sich nun um die Unterzeichnung des Abkommens bis zum vorgesehenen Termin handelte, äusserten die Reeder schwere Bedenken, der Vereinbarung in ihrem damaligen Wortlaut beizutreten. Die baselstädtischen Behörden nahmen denselben Standpunkt ein, und auch die Vertreter der Arbeiterschaft billigten nachträglich diese Haltung.

Infolgedessen liessen wir dem Internationalen Arbeitsamt am 25. September 1950 mitteilen, wir könnten das Abkommen in dieser Fassung vor dem 1. Oktober 1950 nicht unterzeichnen und würden zu gegebener Zeit auf die Angelegenheit zurückkommen. Damit war dem Abkommen die Möglichkeit genommen, überhaupt in Kraft gesetzt zu werden. So sehr wir dies bedauerten, mussten wir die wirtschaftlich schwerwiegenden Gründe anerkennen, die von den beteiligten Kreisen gegen das Abkommen in seiner damaligen Gestalt vorgebracht wurden, und die, weil sie an die Existenz der schweizerischen Rheinschifffahrt rührten, für Arbeitgeber und Arbeitnehmer gleich wichtig waren. Es wäre unter solchen Umständen sicherlich nicht zu verantworten gewesen, das Abkommen zu unterzeichnen, das die Schweiz in dieser Gestalt doch kaum ratifiziert hätte. Da sich nach eingehender Prüfung jeder andere Weg, den Beitritt doch noch zu ermöglichen, als ungangbar erwies, musste es als das einzig Richtige erscheinen, den Vertragstext zusammen mit den übrigen beteiligten Staaten wenigstens in einzelnen Teilen neu zu überprüfen, um so zu einer auch für uns annehmbaren Lösung zu gelangen. Eine Abklärung zwischen den beteiligten Behörden, den Reedereien und den zuständigen Arbeitnehmerorganisationen ergab, dass das Abkommen in den nachstehend genannten Punkten zu wünschen übrigliess:

Das Abkommen (Beilage 2) sieht in Artikel 3 gewisse Erleichterungen für die sogenannte Partikulier-Schifffahrt vor, d. h. für diejenigen Schiffe, die von ihren Eigentümern selbst gefahren werden. Diese althergebrachte Betriebsweise ist in der schweizerischen Rheinschifffahrt unbekannt, spielt aber in den Niederlanden und in Deutschland eine erhebliche Rolle. Die teilweise Befreiung der sogenannten Partikuliere von den Vorschriften des Abkommens sollte aber nur insofern in Anspruch genommen werden dürfen, als die Schiffseigentümer oder ihre Vereinigungen sich der Frachtaquisition enthalten. Da die Tätigkeit der Partikuliere die schweizerische Rheinschifffahrt unter Umständen erheblich konkurrenzieren kann, musste es den schweizerischen Reedereien daran gelegen sein, die fragliche Bestimmung, wenn sie schon einmal da war, in einer Weise ausgelegt zu sehen, dass es Partikulieren, die von den vorgesehenen Vergünstigungen Gebrauch machen wollten, untersagt sei, irgendwelche direkte Frachtaquisition zu betreiben; sie sollten nach dieser Meinung Ladungen ausschliesslich durch Vermittlung von Reedereien übernehmen dürfen.

Artikel 7 ordnet sodann die Nachtruhe während der Fahrt. Die Rheinschiffer sollen je nach der Jahreszeit Anspruch auf eine nächtliche Ruhezeit von mindestens 10 bis 12 Stunden haben. Im Hinblick auf die besondere Lage, in der sich die schweizerische Rheinschifffahrt angesichts der langen Fahrstrecken sowie des Wettbewerbs der rechts- und linksrheinischen Eisenbahnlinien befindet, sollte unsern Schiffen die Möglichkeit eingeräumt werden, durch Kürzung der Nachtruhe und entsprechende Gewährung einer täglichen Ruhezeit im Bedarfsfalle die Fahrzeit etwas auszudehnen, sofern die Mannschaft damit einverstanden ist. Die schweizerischen Reeder verlangten

daher, dass die in Artikel 7 vorgeschriebene Mindestnachruhe durch eine entsprechende Änderung des Abkommenstextes unter den eben erwähnten Bedingungen eingeschränkt werden könne.

Dank der vollständigen Einigkeit, die zwischen Arbeitgebern, Arbeitnehmern und Behörden in bezug auf die schweizerischen Postulate erzielt wurde, der verständnisvollen Bereitschaft der übrigen Partner am Abkommen und der wertvollen Mitwirkung des Internationalen Arbeitsamtes konnten an einer weiteren Tagung in Genf im Januar dieses Jahres die Verhandlungen zwischen den Vertretern der Rheinuferstaaten und Belgiens erneut aufgenommen werden. Sie brachten eine vollständige Befriedigung der schweizerischen Wünsche, indem der letzte Absatz von Artikel 3, der im Hinblick auf die Frachtaquisition durch die Partikuliere zu Bedenken Anlass gegeben hatte, gestrichen und die Auslegungsfrage damit gegenstandslos wurde.

Er lautete:

«Die in diesem Artikel vorgesehenen Befreiungen gelten nur insofern, als diese Eigentümer oder ihre Vereinigungen sich der Frachtaquisition enthalten.

Die Befreiungen gelten nicht, wenn diese Eigentümer oder ihre Vereinigungen ihre Schiffe zum Tagestonnensatz vermieten».

Daneben erfuhr Artikel 7, der die Nachruhe während der Fahrt regelt, durch Beifügung eines dritten Absatzes eine den besonderen Bedürfnissen der schweizerischen Reedereien entsprechende Ergänzung. Überdies wurden noch zwei von der Deutschen Bundesrepublik gewünschte Änderungen am Abkommenstext angebracht.

Mit diesem befriedigenden Ausgang der Revisionsverhandlungen waren unseres Erachtens für die Schweiz die Voraussetzungen für die Unterzeichnung und Ratifikation der Übereinkunft erfüllt. Die Unterzeichnung hat denn auch am 14. April 1954 stattgefunden, und es verbleibt uns noch, Ihnen zu beantragen, das Abkommen vom 21. Mai 1954 gemäss beiliegendem Beschlussentwurf (Beilage 1) zu genehmigen und uns zu dessen Ratifikation zu ermächtigen. Zur Begründung unseres Antrages sei ausser dem schon Gesagten noch folgendes ausgeführt:

## II. Stellungnahme zum Abkommen

### 1. Die Ausgangslage

Nach einer durch das Kantonale Rheinschiffahrtsamt Basel auf den 15. September 1954 durchgeführten Erhebung waren auf schweizerischen Rheinschiffen folgende Arbeitskräfte tätig:

	Schweizer	Ausländer	Total
Schiffsführer . . . .	59	265	324
Matrosen . . . . .	94	375	469
Maschinisten . . . .	22	23	45
Schiffsjungen . . . .	103	88	191
	278	751	1029

Das Arbeitsverhältnis des fahrenden Personals in der Rheinschiffahrt war bis dahin rechtlich nur unbefriedigend geregelt. Der Kanton Baselstadt besitzt wohl eine umfassende Arbeitnehmerschutzgesetzgebung, die an sich auch auf die Schifffahrt Anwendung findet, kann aber – und das gilt auch für den Kanton Baselland – diese öffentlich-rechtliche Gesetzgebung nur innerhalb seines eigenen Territoriums zur Anwendung bringen. Nicht anders verhält es sich mit der Bundesgesetzgebung, so namentlich den Bundesgesetzen über die wöchentliche Ruhezeit, über die Beschäftigung der jugendlichen und weiblichen Personen in den Gewerben und über das Mindestalter der Arbeitnehmer, die von den Kantonen vollzogen werden. Da die Rheinschiffer jeweils bloss für kurze Zeit innerhalb unserer Landesgrenzen arbeiten, ist für sie das Bundes- und kantonale Arbeitsschutzrecht praktisch nur von sehr untergeordneter Bedeutung. Es drängt sich somit vom Standpunkt des Arbeitnehmerschutzes auf, das einschlägige Recht des Bundes und der Kantone durch eine internationale Abmachung zu ersetzen, die einheitlich für die ganze Rheinstrecke gilt. Dies auch deshalb, weil die Arbeitsverhältnisse an Bord eines Schiffes besondere Züge aufweisen und Gesetze, die in erster Linie im Hinblick auf Arbeiten zu Lande geschaffen wurden, nicht ohne weiteres auch auf die anders geartete Arbeit zu Wasser zugeschnitten sind. Allerdings ist letztes Jahr ein Gesamtarbeitsvertrag zwischen dem Reederei-Verband Basel und dem Verband der Handels-, Transport- und Lebensmittelarbeiter der Schweiz geschlossen worden. Dieser sehr fortschrittlich gehaltene Vertrag regelt für die ihm angeschlossenen Arbeitgeber und Arbeitnehmer unter anderem auch die meisten Punkte, die Gegenstand des Abkommens bilden, zum Teil sogar in einer für die Arbeitnehmer vorteilhafteren Weise. Die schweizerische Beteiligung an einer staatsvertraglichen internationalen Ordnung auf diesem Gebiete ist aber trotzdem angezeigt, so schon im Hinblick auf die Schiffe anderer Nationalität, welche die Strecke bis Basel befahren.

## *2. Die Sonderart des Abkommens und seine Gestaltung im allgemeinen*

Es ist das erstemal, dass über die Arbeitsbedingungen der Rheinschiffer ein multilateraler Staatsvertrag ausgearbeitet wurde. Es geschah dies – wenn man an die Rolle, die das Internationale Arbeitsamt dabei spielte, und an die Gliederung der erwähnten Konferenzen denkt, an denen Regierungs-, Arbeitgeber- und Arbeitnehmervertreter beteiligt waren – in einer Art und Weise, die an das Vorgehen beim Aufstellen internationaler Übereinkommen im Rahmen der Internationalen Arbeitsorganisation erinnert. Dazu kommt, dass dem Internationalen Arbeitsamt bei der Durchführung des in Betracht stehenden Rheinschiffahrts-Abkommens ebenfalls gewisse Aufgaben übertragen sind. Gleichwohl hat dieses Abkommen seine Eigenexistenz und ist den Übereinkommen, wie sie aus den Beratungen der Internationalen Arbeitskonferenz hervorgehen, nicht gleichzustellen. Dies ergibt sich, abgesehen von seiner Entstehungsgeschichte, schon daraus, dass es, wie oben erwähnt, nur in Kraft tritt, wenn alle an seiner Ausarbeitung beteiligten Staaten es ratifiziert haben.

Seine Anwendung lediglich für einzelne dieser Staaten kommt also nicht in Betracht. Aber auch gegenüber den auf die Mannheimer Akte von 1868 zurückgehenden Regelungen bewahrt das Abkommen seine Selbständigkeit, obwohl die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt darin verschiedentlich Erwähnung findet und ihr Generalsekretariat das Sekretariat des im Artikel 27 vorgesehenen dreigliederigen Ausschusses zu besorgen hat.

Mit dem Abkommen wird Neuland betreten, und man wollte darin absichtlich nicht mehr regeln, als was unbedingt nötig ist. Der betriebliche Geltungsbereich des Abkommens erstreckt sich im wesentlichen nur auf die Gross-Schifffahrt; kleinere Schiffe und Hafenschiffe, desgleichen Fischerboote, sind ausgenommen (Art. 1). Ebenso sind gewisse Bestimmungen auf die bereits erwähnte sogenannte Partikulier-Schifffahrt, ferner auf Schiffe, die den Rhein nur zu Beginn oder am Ende ihrer Reise benützen, nicht anwendbar (Art. 3 und 4). Günstigere Arbeitsverhältnisse sollen durch die Bestimmungen des Abkommens nicht berührt werden (Art. 5).

Mit Bezug auf den materiellen Inhalt hat man sich dabei wohl richtigerweise auf das Nächstliegende beschränkt und folgende Fragen berücksichtigt:

- Zusammensetzung der Besatzungen
- Nachtruhe während der Fahrt
- Arbeitszeit im Hafen und an den Lösch- und Ladestellen
- Überstunden
- Feiertage
- wöchentliche Ruhezeit
- Ferien
- gewisse Sonderzulagen.

Was die Handhabung des Abkommens anbelangt, wird von der Schaffung eigener Vollzugs- und Kontrollorgane Umgang genommen. Die Durchführung der Bestimmungen ist vielmehr den Vertragsstaaten überlassen. Immerhin sind an internationalen Organen eine ständige Schiedsstelle (Art. 24) und der bereits erwähnte dreigliederige Ausschuss (Art. 27) vorgesehen. Durchaus zeitgemäss wird den Gesamtarbeitsverträgen im Vollzug des Abkommens erhebliche Bedeutung beigemessen (siehe Art. 21, Abs. 2, 25, Abs. 1, und 26, Abs. 1). Die Laufzeit des Abkommens ist zunächst auf drei Jahre begrenzt, allerdings mit der Möglichkeit der stillschweigenden Verlängerung von Jahr zu Jahr (Art. 31).

Die für die einzelnen Sachgebiete getroffene Regelung mag uns da und dort ungewohnt erscheinen: die Vorschriften gehen teils recht weit, teils enthalten sie aber auch Lücken, so dass der ergänzenden Ordnung ein verhältnismässig bedeutender Spielraum verbleibt. Dies trifft insbesondere für den Bereich der Löhne zu, wo die schweizerischen Reeder es gerne gesehen hätten, wenn Bestimmungen über Mindestlöhne aufgestellt worden wären, um die Wettbewerbsverhältnisse möglichst auszugleichen. Bei der Schaffung eines Staatsvertrages, an dem wie hier eine Reihe von Ländern mit ihren verschiedenartigen Auf-

fassungen und Interessen beteiligt sind, konnten wir aber begreiflicherweise nicht damit rechnen, alle unsere Wünsche erfüllt zu sehen. Die Rheinschiffahrt ist als Ganzes naturgemäss international orientiert, und so ergibt sich die Notwendigkeit, dass die Schweiz auch hinsichtlich der Arbeitsbedingungen der auf ihrer Rheinflotte beschäftigten Schiffsmannschaft den international geltenden Auffassungen Rechnung trägt, wie sie nun in dem Abkommen ihren Niederschlag gefunden haben. Dass dieses, wenn nötig, später vervollständig und verbessert werden kann, ist selbstverständlich.

### III. Bemerkungen zu den hauptsächlichlichen Bestimmungen des Abkommens

#### *Teil I. Geltungsbereich*

*Art. 1.* Hier wird der örtliche und betriebliche Geltungsbereich umschrieben. Das Abkommen gelangt nur auf Schiffen, nicht auch auf dem Lande zur Anwendung, und zwar nur auf solchen Schiffen, die der gewerbmässigen Güterbeförderung dienen und gestützt auf die Rheinschiffahrtsakte auf dem Rhein zugelassen sind.

Wie schon erwähnt, stehen verschiedene Arten von Schiffen, die für die Rheinschiffahrt von geringerer Bedeutung sind, ausserhalb des Abkommens. Für deren Personal gilt weiterhin die bisherige Rechtsordnung.

*Art. 2.* Das Abkommen gilt, von gewissen Ausnahmen abgesehen, für die Besatzungsmitglieder jeglichen Ranges, also auch für die leitenden Personen, soweit diese gegen Entgelt angestellt sind.

*Art. 3.* Auf die Erleichterungen, die das Abkommen der sogenannten Partikulier-Schiffahrt bringt, haben wir bereits hingewiesen. Obwohl, wie bereits erwähnt, die Schweiz diese Art von Schiffsbetrieb nicht kennt, ist sie im Hinblick auf ihre wirtschaftlichen Auswirkungen für uns doch nicht nebensächlich. Die hier vorgesehenen teilweisen Befreiungen von den Abkommensbestimmungen ergeben sich aus der besondern Natur dieser Schiffahrt.

*Art. 4.* Hier wird die Geltung des Abkommens dahin eingeschränkt, dass Schiffe, die zur Hauptsache nicht auf dem Rheine selbst, sondern auf den mit ihm verbundenen Wasserstrassen verkehren, davon ausgenommen sind.

*Art. 5.* Der Artikel besagt, dass das Abkommen nur Mindestnormen enthält, bereits bestehende oder spätere günstigere Regelungen öffentlich-rechtlicher oder privatrechtlicher Art somit nicht von ihm berührt werden.

#### *Teil II. Zusammensetzung der Besatzungen*

*Art. 6.* Dieser Artikel legt zwar die Besatzungsstärke nicht zahlenmässig fest, stellt jedoch den allgemeinen Grundsatz auf, dass die Schiffsbesatzungen ausreichen müssen, um die Sicherheit der Schiffahrt zu gewährleisten und die Durchführung des Abkommens zu ermöglichen.

### *Teil III. Nachtruhe während der Fahrt*

*Art. 7.* Der Artikel umschreibt das Ausmass und die Zeiten der Nachtruhe. Der Ausdruck, die Rheinschiffer hätten «Anspruch» auf diese Ruhezeit, ist nicht so zu verstehen, als ob sie ohne weiteres darauf verzichten könnten. Immerhin hat die Ergänzung des Artikels durch einen dritten Absatz, wie sie auf schweizerischen Antrag nachträglich vorgenommen wurde, doch die Möglichkeit einer den jeweiligen Bedürfnissen entsprechenden freieren Regelung der Ruhezeit geschaffen.

*Art. 8.* Die hier vorgesehenen Kürzungen der Nachtruhe beim Vorliegen besonderer, im einzelnen umschriebener Tatbestände sind sachlich begründet und bedürfen keiner Rechtfertigung.

### *Teil IV. Arbeitszeit im Hafen und an den Lösch- und Ladestellen*

*Art. 9.* Die Arbeitszeit auf dem Schiffe während der Fahrt ist durch das Abkommen nicht geregelt, da es zweifellos schwierig wäre, eine solche Regelung aufzustellen. In dieser Hinsicht muss die Gewährleistung der Nachtruhe nach Artikel 7 genügen. Wenn aber ein Schiff an Land liegt, so ist während dieser Zeit die für das Gebiet der Landestelle geltende Arbeitszeitordnung auch auf die Einrichtungen der Besatzung anzuwenden (Absatz 1). Auch begrenzt das Abkommen immerhin die regelmässige Arbeitszeit grundsätzlich auf acht- und vierzig Stunden wöchentlich und acht Stunden täglich (Absatz 2).

*Art. 10.* In diesem Artikel wird die Arbeitszeit in den Fällen geordnet, in denen ein Schiff im Laufe des nämlichen Tages fährt und ladet oder löscht.

### *Teil V. Überstunden*

*Art. 11-13.* Hier werden die Fälle aufgezählt, die als Überstunden gelten und Anrecht geben auf eine Vergütung nach Artikel 14. Zu beachten ist, dass Arbeitszeitüberschreitungen während der Fahrt, soweit sie nicht eine Verkürzung der Nachtruhe zur Folge haben, vom Standpunkt des Abkommens aus keinen Anspruch auf eine solche Vergütung verschaffen. Ob ein solcher dennoch bestehe, ist in Anwendung von Artikel 5 zu entscheiden.

*Art. 14.* Hinsichtlich der Art und Höhe der Überstundenvergütung stellt das Abkommen auf die nationale Gesetzgebung und die Gesamtarbeitsverträge ab (Absatz 1). Dabei können die Gesamtarbeitsverträge vorsehen, dass die Barvergütung durch Freizeit und Landgang ersetzt wird (Absatz 2). Dass das Abkommen die Lohnzuschläge nicht selber festlegt, ist ohne weiteres verständlich, da es Fragen des Lohnes überhaupt nicht berührt.

### *Teil VI. Feiertage*

*Art. 15.* Wie die Arbeitszeit, so ist auch die Sonntagsruhe im Abkommen nicht abschliessend geordnet. Dagegen erhält der Rheinschiffer ein Anrecht auf

wenigstens sieben Feiertage im Jahr, die von den Vertragsstaaten aus acht namentlich aufgezählten Tagen auszuwählen sind. An diesen darf, von gewissen Ausnahmen abgesehen, kein Rheinschiffer zur Arbeit angehalten werden.

#### *Teil VII. Wöchentliche Ruhezeit*

*Art. 16.* Der Artikel gewährt dem Rheinschiffer ein Anrecht auf je einen 24stündigen Ruhetag für je sechs Arbeitstage. Diese Ruhetage müssen innerhalb einer Zeitspanne von höchstens drei Monaten eingeschaltet werden. Daraus folgt die Möglichkeit einer Verschiebung des wöchentlichen Ruhetages, wenn die Verhältnisse der Fahrt es erfordern.

Wie schon bemerkt, wird den Rheinschiffern keine absolute Sonntagsruhe gewährleistet. Immerhin muss von den 52 wöchentlichen Ruhetagen im Jahr die Hälfte nach Möglichkeit auf Sonntage entfallen.

*Art. 17.* Im allgemeinen äussert sich das Abkommen nicht zu den rein zivilrechtlichen Teilen des Anstellungsverhältnisses der Rheinschiffer. Eine Ausnahme macht Artikel 17, welcher verlangt, dass bei Kündigung des Dienstvertrages die wöchentlichen Ruhetage noch während der Kündigungsfrist einzuräumen sind.

#### *Teil VIII. Bezahlter Jahresurlaub*

*Art. 18–20.* Diese Artikel regeln die bezahlten Ferien der Rheinschiffer. Unter anderem wird bestimmt, dass das Anrecht auf Ferien schon nach halbjährlicher Dienstleistung beginnt, dass die Feriendauer mindestens zwei Wochen betragen soll und dass Arbeitsunterbrechungen infolge von Krankheit, Unfall oder Militärdienst nicht auf die Ferien angerechnet werden dürfen.

*Art. 21.* Die Lohnzahlung während der Ferien soll sich nach dem regelmässigen Entgelt des Rheinschiffers richten (Abs. 1). Was «regelmässiges Entgelt» im Sinne des Abkommens sei, wird in der von der Gesetzgebung vorgeschriebenen oder durch Gesamtarbeitsvertrag festgesetzten Weise berechnet (Abs. 2).

#### *Teil IX. Sonderzulagen*

*Art. 22/23.* Hier sind gewisse Zulagen für den Wachdienst und das Dampfmaschinenpersonal vorgesehen.

#### *Teil X. Auslegung des Abkommens*

*Art. 24.* Zur Beilegung von Streitigkeiten zwischen den Vertragsstaaten über Auslegung oder Durchführung des Abkommens wird ein Verfahren festgelegt, das als erste Etappe unmittelbare Verhandlungen zwischen den beteiligten Regierungen und, wenn es nicht gelingt, die Streitigkeit auf diese Weise beizulegen, als zweite Etappe den bindenden Entscheid einer ständigen Schiedsstelle vorsieht, in der jeder Vertragsstaat durch ein Mitglied vertreten ist.

Für die Behandlung von Streitigkeiten unter den Partnern am Dienstverhältnis der Rheinschiffer ist auf Artikel 26 hinzuweisen.

### *Teil XI. Durchführung des Abkommens*

*Art. 25.* Hier werden die für die Durchführung und Überwachung des Abkommens massgebenden Fragen sowie die Zuständigkeiten geordnet.

Was den ersten Punkt betrifft, sieht Absatz 1 vor, dass das Abkommen durch «alle angemessenen Massnahmen und insbesondere durch Gesamtarbeitsverträge» ausgeführt werden kann. Die Vertragsstaaten haben es also in der Hand, den Vollzug rein verwaltungsmässig zu gestalten oder aber die Durchführung des Abkommens den an der Rheinschiffahrt Beteiligten auf Grund von Gesamtarbeitsverträgen zu überlassen. Diese weitgefassten Möglichkeiten werden die Einführung und Handhabung des Abkommens wesentlich erleichtern.

Was sodann die Zuständigkeiten anbelangt, enthält der vorliegende Artikel eine sehr ausführliche Regelung, von der im folgenden nur das Wesentlichste erwähnt sei.

Grundsätzlich wird das Abkommen auf den einzelnen Schiffen durch denjenigen Vertragsstaat vollzogen, in dem sich der Betriebssitz der Schiffseigentümer befindet (Abs. 1). Darüber hinaus hat aber jeder Vertragsstaat das Recht, die Durchführung des Abkommens innerhalb seines Gebietes auf jedem Schiff ohne Unterschied seiner Flagge oder Nationalität zu überwachen (Abs. 2). Allfällige auf diese Weise festgestellte Übertretungen des Abkommens sind den Behörden des Staates, in welchem das Unternehmen des Schiffseigentümers seinen Sitz hat, zu melden, die ihrerseits die geeigneten Massnahmen zu treffen haben (Abs. 3). Über die für Übertretungen zu ergreifenden Sanktionen enthält das Abkommen selber keine Bestimmungen. Es wird Sache der Vertragsstaaten sowie allenfalls der Verbände in ihren Gesamtarbeitsverträgen sein, solche festzusetzen.

Die Staaten können untereinander Abmachungen über die gegenseitige Rechtshilfe treffen (Abs. 4 und 5).

*Art. 26.* Hier wird die Zuständigkeit der Gerichtsinstanzen für die Erledigung von Streitigkeiten zwischen Arbeitgebern und Rheinschiffern geordnet. Die Regelung hat aber nur subsidiäre Bedeutung; massgebend sollen in erster Linie die einschlägigen Bestimmungen über den Gerichtsstand in Gesamt- oder Einzeldienstverträgen sein. Es ist überdies davon auszugehen, dass Artikel 26 sich nur auf Streitigkeiten bezieht, welche aus den im Abkommen geregelten Sachgebieten stammen.

### *Teil XII. Dreigliedriger Ausschuss und Jahresberichte*

*Art. 27.* Wie schon erwähnt, ist keine internationale ständige Aufsicht über die Handhabung des Abkommens vorgesehen. Immerhin hat jeder Vertragsstaat alljährlich einen Bericht über die Durchführung des Abkommens in seinem Gebiet auszuarbeiten (Abs. 2). Dieser Bericht ist einem dreigliedrigen

Ausschuss, dessen Zusammensetzung in Absatz 1 festgelegt wird, zur Prüfung zu unterbreiten. Der Ausschuss arbeitet dann seinerseits einen Jahresbericht mit Bemerkungen zu den Berichten der Regierungen aus, der den vertragsschliessenden Regierungen, dem Internationalen Arbeitsamt und der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt übermittelt wird (Abs. 3).

### *Teil XIII. Schlussbestimmungen*

*Art. 28–33.* Hier werden die Bestimmungen über Ratifikation, Inkrafttreten, Laufzeit und Kündigung zusammengefasst. Hervorgehoben sei Artikel 30, wonach das Abkommen erst in Kraft treten kann, wenn die Ratifikationsurkunden aller vertragsschliessenden Rheinuferstaaten und Belgiens hinterlegt worden sind <sup>1)</sup>. In Anbetracht der nur dreijährigen Laufzeit des Abkommens mit stillschweigender Verlängerung von Jahr zu Jahr (Art. 31) untersteht der Bundesbeschluss, dessen Erlass wir Ihnen beantragen, nicht dem Referendum. Artikel 32, Absatz 1, bestimmt, dass der französische Wortlaut des Abkommens massgebend ist.

\* \* \*

Im ganzen gesehen entspricht das Abkommen auch vom schweizerischen Standpunkt aus einer Notwendigkeit. Nicht nur vom sozialpolitischen, sondern auch vom verkehrs- und wirtschaftspolitischen Gesichtspunkt aus hat die Schweiz ein Interesse an einer gewissen Einheitlichkeit der für die Rheinschiffer geltenden Arbeitsbedingungen. Die besonderen Interessen der schweizerischen Schifffahrt sind, wie oben ausgeführt, durch zwei Änderungen am ursprünglichen Text berücksichtigt worden, wie denn auch nach den in der Vereinbarung vorgesehenen Massnahmen eine wirksame zweckentsprechende Durchführung des Abkommens erhofft werden darf. Nachdem sowohl die direkt Beteiligten als auch die Spitzenverbände der Wirtschaft und die Kantone Baselstadt und Baselland mit der Unterzeichnung des Abkommens durch die Schweiz vorbehaltlos einverstanden gewesen sind, darf der Beitritt der Schweiz ohne Bedenken empfohlen werden.

Vor der Ratifikation wird der Vollzug des Abkommens noch in einer besonderen bundesrätlichen Verordnung zu regeln sein, die im Benehmen mit den Regierungen der Kantone Baselstadt und Basellandschaft sowie mit den interessierten Verbänden auszuarbeiten sein wird. Beabsichtigt ist, wie schon jetzt bemerkt sei, diesen Kantonen den Vollzug zu überlassen und dabei, soweit wie möglich, auf die direkte Ordnung unter den Beteiligten durch Gesamtarbeitsverträge abzustellen.

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragen wir Ihnen, das am 14. April 1954 im Internationalen Arbeitsamt in Genf unterzeichnete Ab-

<sup>1)</sup> Die Ratifikation durch Grossbritannien und die Vereinigten Staaten von Amerika, die ebenfalls Mitglieder der Rheinzentralcommission sind, braucht also nicht abgewartet zu werden.

kommen vom 21. Mai 1954 über die Arbeitsbedingungen der Rheinschiffer durch Annahme des beiliegenden Entwurfs eines Bundesbeschlusses gutzuheissen.

Genehmigen Sie, Herr Präsident, hochgeehrte Herren, die Versicherung unserer vollkommen Hochachtung.

Bern, den 19. November 1954.

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates,

Der Bundespräsident:

**Rubattel**

Der Bundeskanzler:

**Ch. Oser**

---

(Entwurf)

## **Bundesbeschluss**

betreffend

### **die Genehmigung des internationalen Abkommens über die Arbeitsbedingungen der Rheinschiffer**

---

Die Bundesversammlung  
der Schweizerischen Eidgenossenschaft,  
gestützt auf Artikel 85, Ziffer 5, der Bundesverfassung,  
nach Einsicht in eine Botschaft des Bundesrates vom 19. November 1954,

beschliesst:

#### **Einzigster Artikel**

Das am 14. April 1954 im Internationalen Arbeitsamt in Genf von der Schweiz unterzeichnete internationale Abkommen vom 21. Mai 1954 über die Arbeitsbedingungen der Rheinschiffer wird genehmigt. Der Bundesrat wird ermächtigt, es zu ratifizieren.

Der Bundesrat wird ermächtigt, die für die Anwendung des Abkommens notwendigen Vorschriften zu erlassen.

Übersetzung aus dem französischen und englischen Originaltext

## **Abkommen**

über

### **die Arbeitsbedingungen der Rheinschiffer**

---

Die Bundesrepublik Deutschland, das Königreich Belgien, die Französische Republik, das Königreich der Niederlande und die Schweizerische Eidgenossenschaft

haben beschlossen, ein Abkommen über die Arbeitsbedingungen der Rheinschiffer abzuschliessen, zu diesem Zweck ihre Bevollmächtigten ernannt, deren Vollmachten in guter und gehöriger Form befunden wurden, und

die folgenden Bestimmungen angenommen:

#### Teil I

#### **Geltungsbereich des Abkommens**

##### Artikel 1

1. Dieses Abkommen gilt an Bord aller Schiffe, die der gewerbsmässigen Beförderung von Gütern dienen und nach Artikel 22 der am 17. Oktober 1868 in Mannheim unterzeichneten revidierten Rheinschiffahrtsakte, unter Berücksichtigung der späteren Abänderungen dieser Akte, zur Schifffahrt auf dem Rhein zugelassen sind.

2. Dieses Abkommen gilt nicht an Bord der folgenden Schiffe:

- a. Schiffe, die ausschliesslich oder fast ausschliesslich in Häfen verwendet werden,
- b. Schiffe mit einer Tragfähigkeit von weniger als fünfzehn Tonnen, mit Ausnahme der Schlepper,
- c. Segelschiffe,
- d. Passagierschiffe, die nicht mehr als fünf Tonnen Güter befördern,
- e. Seeschiffe,

f. Fischereifahrzeuge,

g. die unter Absatz 1 fallenden Schiffe während einer gänzlich ausserhalb der Rheinschiffahrt stattfindenden Reise.

#### Artikel 2

1. Soweit in den folgenden Bestimmungen nichts anderes vorgesehen ist, erfasst das Abkommen jedes Besatzungsmitglied der Schiffe, für die das Abkommen gilt, sowie den Kapitän oder Schiffsführer, wenn sie gegen Entgelt beschäftigt sind.

2. Diese Personen werden im folgenden als «Rheinschiffer» bezeichnet.

#### Artikel 3

1. Die Teile IV, V, VIII und IX dieses Abkommens gelten nicht für folgende Gruppen von Rheinschiffern:

- a. die auf dem Schiffsattest des Schiffes, auf dem sie arbeiten, eingetragenen Eigentümer;
- b. die auf dem Schiff arbeitenden Verwandten des Schiffseigentümers, und zwar der Ehegatte, die Kinder und Enkelkinder, die Eltern und Grosseltern sowie deren Ehegatten und die mit dem Schiffseigentümer im gleichen Grad verschwägerten Personen, sofern sie nicht gegen Entgelt beschäftigt sind.

2. Im Sinn dieses Artikels bedeutet der Ausdruck «Eigentümer» jeden Rheinschiffer, der mindestens einen Viertelanteil an dem Schiff besitzt oder als Erbe irgendeinen Anteil an dem Schiff erworben hat.

#### Artikel 4

1. Die Teile V, VII, VIII und IX dieses Abkommens gelten nicht auf Schiffen, die während des überwiegenden Teiles der Reise auf anderen Wasserstrassen als dem Rhein verkehren und den Rhein nur zu Beginn oder am Ende ihrer Reise benutzen.

2. Soweit die Gesamtarbeitsverträge für die Besatzungen der in Absatz 1 dieses Artikels bezeichneten Schiffe Ausnahmen enthalten, die nicht in Artikel 8 dieses Abkommens vorgesehen sind, finden diese Ausnahmen Anwendung.

#### Artikel 5

Soweit kraft Gesetzes, Gewohnheit oder Vereinbarung zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern auf den Schiffen eines der Vertragsstaaten günstigere Bedingungen gelten, als in diesem Abkommen vorgesehen sind, werden sie durch die Bestimmungen dieses Abkommens nicht berührt.

## Teil II

**Zusammensetzung der Besatzungen**

## Artikel 6

Die Besatzungen der Schiffe, auf denen dieses Abkommen gilt, müssen ausreichen, um

- a. die Sicherheit der Schifffahrt zu gewährleisten,
- b. die Durchführung der Bestimmungen dieses Abkommens zu ermöglichen.

## Teil III

**Nachruhe während der Fahrt**

## Artikel 7

1. Während der Fahrt haben die Rheinschiffer Anspruch auf eine nächtliche Ruhezeit von mindestens

- a. zwölf Stunden während der Monate November, Dezember, Januar und Februar,
- b. zehn Stunden während der übrigen Monate.

2. Die im vorstehenden Absatz festgesetzten nächtlichen Ruhezeiten müssen in die Zeit zwischen 18 Uhr und 8 Uhr fallen.

3. Durch nationalen Gesamtarbeitsvertrag oder durch die nationale Gesetzgebung kann festgelegt werden, dass an Stelle der unter Ziffer 1 vorgesehenen Nachruhe eine tägliche Ruhezeit von gleicher Dauer tritt, wobei jedoch mindestens 7 aufeinanderfolgende Stunden in die Zeit von 20 Uhr bis 6 Uhr fallen müssen.

## Artikel 8

Abweichend von den Bestimmungen des Artikels 7 dieses Abkommens kann die Nachruhe gekürzt werden

- a. um höchstens zwei Stunden, wenn leicht verderbliche Güter befördert werden;
- b. zur Verhütung des Verderbens von Gütern, jedoch nur dann, wenn solche Güter an Bord von einzeln geschleppten Fahrzeugen oder von Fahrzeugen mit eigener Triebkraft befördert werden;
- c. um die zur Durchfahrt durch eine Schleuse erforderliche Zeit oder um höchstens zwei Stunden bei der Einfahrt in einen den Gezeiten ausgesetzten Hafen Belgiens oder Seelands sowie, falls das Schiff aus Belgien oder Seeland kommt, in den Hafen Dordrecht, oder bei der Ankunft in diesen Häfen;
- d. bei Unfällen oder Rettungsaktionen, bei Hochwasser, Sturm oder plötzlicher Eisgefahr;
- e. am Tag der Ankunft im Bestimmungshafen, unter der Bedingung, dass die Arbeitszeit der an Bord befindlichen Rheinschiffer an diesem Tag nicht über 22 Uhr verlängert wird;

- f. wenn sich während der Fahrt herausstellt, dass der Anschluss an ein Seeschiff versäumt werden könnte;
- g. während der Fahrt oberhalb Koblenz, bei unerwartetem und schnellem Fallen des Wasserstandes, höchstens während einer Nacht, um das Leichtern zu vermeiden.

#### Teil IV

### **Arbeitszeit im Hafen und an den Lösch- und Ladestellen**

#### Artikel 9

1. Befindet sich ein Schiff im Hafen oder an einer sonstigen Lösch- oder Ladestelle, so richtet sich die Arbeitszeit der Rheinschiffer auf diesem Schiff nach der örtlichen Regelung.

2. Jedoch darf die regelmässige Arbeitszeit, vorbehaltlich der durch die örtliche Regelung vorgesehenen Abweichungen, achtundvierzig Stunden wöchentlich und acht Stunden täglich nicht überschreiten.

#### Artikel 10

1. Falls ein Schiff im Lauf des gleichen Tages fährt und beladen oder gelöscht wird, darf die Gesamtarbeitszeit der Rheinschiffer zwölf Stunden nicht überschreiten, es sei denn, es handle sich um die in Artikel 13 vorgesehenen Stunden.

2. Falls ein Schiff im Lauf des gleichen Tages fährt und während mehr als acht Stunden in einem oder mehreren Häfen ladet oder löscht, so gelten die für das Laden oder Löschen verwendeten Stunden, soweit sie acht Stunden überschreiten, als Überstunden; dabei darf die Gesamtdauer der Arbeit an einem solchen Tag zwölf Stunden nicht überschreiten.

3. Aufenthalte in einem oder mehreren Zwischenhäfen von insgesamt weniger als vier Stunden im Lauf eines Tages gelten als Fahrzeit.

#### Teil V

### **Überstunden**

#### Artikel 11

Wird die in Artikel 7, Absatz 1, vorgesehene Nachtruhe nach Artikel 8 gekürzt, so gelten die Stunden, um welche die Nachtruhe gekürzt wird, als Überstunden, für die den betroffenen Rheinschiffern eine Vergütung nach Artikel 14, Absatz 1, zusteht.

#### Artikel 12

Über die in Artikel 9, Absätze 1 und 2, festgelegten Grenzen hinaus geleistete Stunden gelten als Überstunden, für die den betroffenen Rheinschiffern eine Vergütung nach Artikel 14 zusteht.

### Artikel 13

Befindet sich ein Schiff im Hafen oder an einer anderen Lade- oder Lösch- stelle, so gelten Arbeitsstunden zwischen 19 Uhr und 6 Uhr sowie an Sonntagen und an den Feiertagen, die in Artikel 15 oder in den die Rheinschiffer betreffenden Gesamtarbeitsverträgen vorgesehen sind, als Überstunden, für die den betroffenen Rheinschiffern eine Vergütung nach Artikel 14 zusteht.

### Artikel 14

1. Als Überstundenvergütung gelten der Satz oder die Sätze, die durch die Gesetzgebung vorgeschrieben oder durch Gesamtarbeitsvertrag festgesetzt sind.

2. Die Gesamtarbeitsverträge können vorsehen, dass die Barvergütung durch entsprechende Freizeit und Landgang abgegolten wird.

## Teil VI

### Feiertage

### Artikel 15

1. Vorbehaltlich der in den Absätzen *b*, *d* und *f* des Artikels 8 angeführten Fälle darf ein Rheinschiffer im Laufe eines Jahres an wenigstens sieben Feiertagen nicht zur Arbeit angehalten werden; diese Tage sind von jedem Vertragsstaat aus der Reihe der nachstehend aufgeführten acht Tage zu bestimmen: Neujahrstag, Ostersonntag, Ostermontag, 1. Mai, Pfingstsonntag, Pfingstmontag, 1. Weihnachtstag und Stephanstag (26. Dezember).

2. An solchen Tagen geleistete Arbeitsstunden gelten als Überstunden, für die den betroffenen Rheinschiffern eine Vergütung nach Artikel 14 zusteht.

3. Die Bestimmungen von Absatz 1 dieses Artikels gelten vom 1. Mai bis einschliesslich 30. September nicht auf Passagierschiffen, die höchstens einhundert Tonnen Güter befördern, wenn diese Schiffe im regelmässigen Liniendienst stehen.

## Teil VII

### Wöchentliche Ruhezeit

### Artikel 16

1. Jedem Rheinschiffer steht im Durchschnitt ein Ruhetag auf je sechs Arbeitstage zu, der innerhalb einer Zeitspanne von höchstens drei Monaten zu gewähren ist.

2. Als Ruhetag gilt eine Ruhezeit von mindestens vierundzwanzig aufeinanderfolgenden Stunden, die unmittelbar im Anschluss an die Nachtruhe gewährt wird.

3. Die wöchentlichen Ruhetage müssen, soweit wie möglich, sechsundzwanzig Sonntage im Jahr umfassen.

## Artikel 17

Bei Kündigung des Arbeitsvertrages sind die wöchentlichen Ruhetage während der Kündigungsfrist zu gewähren.

## Teil VIII

**Bezahlter Jahresurlaub**

## Artikel 18

1. Rheinschiffer haben Anspruch auf einen bezahlten Jahresurlaub bis zu 12 Werktagen im Jahr mit der Massgabe, dass je Monat ununterbrochener Dienstleistung in dem gleichen Unternehmen wenigstens ein Werktag gewährt wird. Dieser Urlaub kann erst nach einer Dienstzeit von sechs Monaten beansprucht werden.

2. Wenn der Anspruch auf Jahresurlaub sechs Tage oder mehr beträgt, so sind mindestens sechs Urlaubstage zusammenhängend zu gewähren.

## Artikel 19

Rheinschiffer, die ihre Beschäftigung vor Ablauf einer sechsmonatigen Dienstzeit unter Einhaltung der gesetzlichen Bedingungen aufgeben oder ohne eigenes schweres Verschulden entlassen werden, haben Anspruch auf einen bezahlten Urlaub von einem Werktag für jeden Monat, in dem sie beschäftigt waren.

## Artikel 20

Auf den bezahlten Jahresurlaub dürfen nicht angerechnet werden:

- a. Arbeitsunterbrechungen infolge von Krankheit oder Unfall,
- b. Abwesenheiten zur Erfüllung der Wehrpflicht,
- c. Reisetage zum und vom Wohnort, wenn der Jahresurlaub auf Wunsch des Arbeitgebers geteilt wird.

## Artikel 21

1. Jeder Rheinschiffer, der seinen bezahlten Jahresurlaub nimmt, hat während der ganzen Urlaubsdauer Anspruch auf sein regelmässiges Entgelt.

2. Das im Sinn des vorstehenden Absatzes zustehende regelmässige Entgelt wird in der von der Gesetzgebung vorgeschriebenen oder durch Gesamtarbeitsvertrag festgesetzten Weise berechnet.

## Teil IX

**Sonderzulagen**

## Artikel 22

Die zum Wachdienst an Bord verbleibenden Rheinschiffer haben, unabhängig von der ihnen dafür zustehenden Ersatzruhe, Anspruch auf eine Sonderzulage, falls der Wachdienst auf einen der Feiertage fällt, die in Artikel 15 oder

in den die beteiligten Rheinschiffer betreffenden Gesamtarbeitsverträgen vorgesehen sind.

#### Artikel 23

Während der Monate Juni bis einschliesslich September erhält das Dampfmaschinenpersonal eine angemessene Hitzeentschädigung.

#### Teil X

#### **Auslegung des Abkommens**

#### Artikel 24

1. Jede Streitigkeit zwischen zwei oder mehr Vertragsstaaten über die Auslegung oder die Durchführung dieses Abkommens wird durch unmittelbare Verhandlungen zwischen den beteiligten Regierungen beigelegt.

2. Kann die Streitigkeit binnen drei Monaten vom Beginn der Verhandlungen an auf diese Weise nicht beigelegt werden, so wird sie einer ständigen Schiedsstelle vorgelegt; jeder Vertragsstaat bestimmt ein Mitglied dieser Stelle. Die Schiedsstelle wird binnen drei Monaten nach Inkrafttreten dieses Abkommens errichtet und gibt sich ihre Geschäftsordnung selbst.

3. Die Entscheidungen der Schiedsstelle werden in Übereinstimmung mit den Grundsätzen und im Geist dieses Abkommens getroffen. Sie sind bindend.

#### Teil XI

#### **Durchführung des Abkommens**

#### Artikel 25

1. Dieses Abkommen wird in jedem Vertragsstaat und auf allen Schiffen, für die es gilt, und die Eigentum von Schiffsgesellschaften oder Partikulieren sind, deren Betriebsitz sich im Gebiet des betreffenden Staates befindet, durch alle angemessenen Massnahmen und insbesondere durch Gesamtarbeitsverträge durchgeführt. Hat ein Partikulier im Gebiet des betreffenden Staates keinen Betriebsitz, so gilt für die Durchführung dieses Artikels sein Wohnsitz als Betriebsitz.

2. Jeder Vertragsstaat kann die Durchführung des Abkommens innerhalb seines Gebietes auf allen Schiffen, für die das Abkommen gilt, ohne Unterschied der Flagge oder Nationalität des Schiffes überwachen.

3. Wird im Gebiet eines Vertragsstaates von den Behörden dieses Gebietes auf einem Schiff, das im Eigentum einer Schiffsgesellschaft oder eines Partikuliers mit Sitz des Unternehmens in einem anderen Vertragsstaat steht, eine Übertretung der Bestimmungen dieses Abkommens festgestellt, so haben die Behörden, welche die Übertretung festgestellt haben, unverzüglich die zustän-

digen Behörden des anderen Staates davon in Kenntnis zu setzen. Diese haben die geeigneten Massnahmen zu treffen.

4. Jeder Vertragsstaat kann mit einem anderen Vertragsstaat Sonderabmachungen treffen, um sich der Hilfe der Behörden dieses Staates bei der Feststellung oder Untersuchung von Verstössen auf einem ihm unterstehenden Schiff zu versichern, das sich im Gebiet des anderen Staates befindet. Diese Sonderabmachungen können vorsehen, dass die betreffenden Behörden in einem oder mehreren der folgenden Fälle einschreiten:

- a. wenn der für das Schiff zuständige Staat eine Beschwerde vorbringt,
- b. wenn ein Rheinschiffer des betreffenden Schiffes oder eine Gewerkschaft eine Beschwerde vorbringt,
- c. wenn ein Arbeitgeber oder ein Verband von Arbeitgebern eine Beschwerde vorbringt.

5. Die Regierung eines Vertragsstaates, der nicht Rheinuferstaat ist, und auf dessen Gebiet sich der Sitz des Unternehmens einer Schiffsgesellschaft oder eines Partikuliers befindet, die in einem der vertragschliessenden Rheinuferstaaten oder in Belgien über eine Zweigniederlassung verfügen, kann mit der Regierung des betreffenden Staates Abmachungen treffen, damit diese bei der Überwachung der Durchführung dieses Abkommens teilweise oder völlig an ihre Stelle tritt.

#### Artikel 26

Falls durch Gesamt- oder Einzelarbeitsvertrag nichts anderes bestimmt wird, werden die Streitigkeiten, die sich zwischen Arbeitgebern und Rheinschiffen ergeben können, ungeachtet der Staatsangehörigkeit des Rheinschiffers, in der folgenden Weise erledigt:

a. (i) Ist der Arbeitgeber eine Schiffsgesellschaft oder ein Reeder mit Betriebssitz in einem Rheinuferstaat oder in Belgien, so wird die Streitigkeit der zuständigen Stelle des Vertragsstaates zur Regelung unterbreitet, in dessen Gebiet sich der Betriebssitz befindet.

(ii) Ist der Arbeitgeber eine Schiffsgesellschaft oder ein Reeder mit Sitz in einem anderen Vertragsstaat als einem Rheinuferstaat oder Belgien, aber mit einer Zweigstelle im Gebiet eines dieser Staaten, so kann die Streitigkeit rechtmässig der zuständigen Stelle des Staates, in dem sich die Zweigstelle befindet, zur Erledigung unterbreitet werden.

b. Ist der Arbeitgeber ein Schiffseigentümer, der sein Schiff als eigenes Unternehmen führt und im Gebiet eines Vertragsstaates, dessen Staatsangehöriger er ist, weder einen Betriebssitz noch eine Zweigstelle besitzt, so wird die Streitigkeit der zuständigen Stelle des Vertragsstaates zur Erledigung unterbreitet, in dessen Gebiet dieser Schiffseigentümer seinen Wohnsitz hat; besitzt er keinen Wohnsitz im Gebiet eines Vertragsstaates, so wird die Streitigkeit zur Erledigung der zuständigen Stelle des Vertragsstaates unterbreitet, dessen Staatsangehöriger er ist.

## Teil XII

**Dreigliedriger Ausschuss und Jahresberichte**

## Artikel 27

1. (i) Es wird ein dreigliedriger Ausschuss errichtet, dem für jeden Vertragsstaat zwei Vertreter der Regierung, ein Vertreter der beteiligten Arbeitgeber und ein Vertreter der Rheinschiffer angehören. Das Internationale Arbeitsamt nimmt an den Arbeiten des dreigliedrigen Ausschusses teil.

(ii) Die Vertreter der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer werden von den Regierungen im Einvernehmen mit den repräsentativsten Verbänden der von diesem Abkommen betroffenen Arbeitgeber einerseits und Rheinschiffer andererseits bezeichnet.

2. Jeder Vertragsstaat arbeitet einen Jahresbericht über die Durchführung dieses Abkommens in seinem Gebiet aus und unterbreitet ihn dem dreigliedrigen Ausschuss zur Prüfung.

3. Der dreigliedrige Ausschuss arbeitet einen Jahresbericht aus, der seine Bemerkungen zu den Berichten der Regierungen enthält. Der Bericht des dreigliedrigen Ausschusses wird allen vertragschliessenden Regierungen, dem Internationalen Arbeitsamt und der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt übermittelt.

4. Das Sekretariat des dreigliedrigen Ausschusses wird vom Generalsekretariat der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt besorgt.

5. Der dreigliedrige Ausschuss gibt sich seine Geschäftsordnung selbst.

## Teil XIII

**Schlussbestimmungen**

## Artikel 28

Dieses Abkommen steht allen in der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt vertretenen Staaten zur Unterzeichnung offen und unterliegt der Ratifikation.

## Artikel 29

Jede Ratifikationsurkunde zu diesem Abkommen wird beim Generaldirektor des Internationalen Arbeitsamtes hinterlegt, der sie einträgt und den in Artikel 28 bezeichneten Staaten Kenntnis vom Eingang der Urkunde gibt.

## Artikel 30

Dieses Abkommen tritt am ersten Tag des dritten Monats nach Ablauf des Monats in Kraft, in dem die letzte Ratifikationsurkunde aller vertragschliessenden Rheinuferstaaten und Belgiens hinterlegt worden ist. Für jeden anderen in der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt vertretenen Staat tritt das Abkommen in Kraft am ersten Tag des dritten Monats nach Ablauf des Monats, in dem seine Ratifikationsurkunde hinterlegt worden ist.

## Artikel 31

1. Dieses Abkommen wird für die Dauer von drei Jahren abgeschlossen. In der Folge wird es durch stillschweigende Verlängerung von Jahr zu Jahr erneuert. Jedoch bleibt jedem Vertragsstaat das Recht vorbehalten, das Abkommen durch Anzeige an den Generaldirektor des Internationalen Arbeitsamtes zu kündigen. Die Kündigung wird ein Jahr nach Eingang der Anzeige wirksam.

2. Wird das Abkommen von einem der vertragschliessenden Rheinuferstaaten oder von Belgien gekündigt, so gilt es für alle anderen Staaten von dem Zeitpunkt an nicht mehr, in dem die Kündigung wirksam wird.

## Artikel 32

1. Massgebend ist der französische Wortlaut dieses Abkommens. Er wird mit den Unterschriften der vertragschliessenden Teile versehen und im Archiv des Internationalen Arbeitsamtes hinterlegt.

2. Sobald dieses Abkommen in Kraft getreten ist, übermittelt der Generaldirektor des Internationalen Arbeitsamtes dem Generalsekretär der Vereinigten Nationen eine beglaubigte Abschrift dieses Abkommens zwecks Eintragung nach Artikel 102 der Charta der Vereinigten Nationen.

3. Der Generaldirektor des Internationalen Arbeitsamtes stellt ebenfalls jedem Rheinuferstaat, Belgien, den anderen in der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt vertretenen Staaten und der Zentralkommission selbst je eine beglaubigte Abschrift zu.

4. Das Internationale Arbeitsamt fertigt amtliche Übersetzungen in englischer, deutscher und holländischer Sprache an und stellt sie den beteiligten Staaten zu.

## Artikel 33

Der Generaldirektor des Internationalen Arbeitsamtes verständigt den Generalsekretär der Vereinigten Nationen zwecks Eintragung nach Artikel 102 der Charta der Vereinigten Nationen von jeder Ratifikation und jeder Kündigung, die ihm angezeigt worden ist.

Gefertigt in Genf am 21. Mai 1954 in zwei Ausfertigungen in französischer Sprache.

Zu Urkund dessen haben die Unterfertigten nach Hinterlegung ihrer Vollmachten das vorliegende Abkommen unterzeichnet.

(Es folgen die Unterschriften)

---

## **Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend die Genehmigung des internationalen Abkommens über die Arbeitszeit der Rheinschiffer (Vom 19. November 1954)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1954
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	47
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	6744
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	25.11.1954
Date	
Data	
Seite	1053-1074
Page	
Pagina	
Ref. No	10 038 841

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.