

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

Bern, den 11. Dezember 1959.

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates,

Für den Bundespräsidenten :

Etter

Der Bundeskanzler

Ch. Oser

Bundesbeschluss

betreffend

die Genehmigung von fünf internationalen Arbeitsübereinkommen über die Seeschifffahrt

Die Bundesversammlung
der Schweizerischen Eidgenossenschaft,

gestützt auf Artikel 85, Ziffer 5, der Bundesverfassung,
nach Einsicht in eine Botschaft des Bundesrates vom 11. Dezember 1959,

beschliesst:

Einziges Artikel

¹ Folgende internationalen Übereinkommen werden genehmigt:

- a. Übereinkommen (Nr.8) über die Gewährung einer Entschädigung für Arbeitslosigkeit infolge von Schiffbruch vom Jahre 1920;
- b. Übereinkommen (Nr.15) über das Mindestalter für die Zulassung von Jugendlichen zur Beschäftigung als Kohlenzieher (Trimmer) oder Heizer vom Jahre 1921;
- c. Übereinkommen (Nr.16) über die pflichtmässige ärztliche Untersuchung der in der Seeschifffahrt beschäftigten Kinder und Jugendlichen vom Jahre 1921;
- d. Übereinkommen (Nr.23) über die Heimschaffung der Schiffsleute vom Jahre 1926;
- e. Übereinkommen (Nr.58) über das Mindestalter für die Zulassung von Kindern zur Arbeit auf See vom Jahre 1936.

² Der Bundesrat wird ermächtigt, sie zu ratifizieren.

Übereinkommen und Empfehlungen

Text der Übereinkommen und Empfehlungen

Wir veröffentlichen nachfolgend den Wortlaut der Übereinkommen, die wir Ihnen zur Ratifikation vorschlagen; der Übereinkommen und Empfehlungen, die durch die Internationale Arbeitskonferenz an ihrer 41. Tagung beschlossen sowie der beiden Empfehlungen, die im Verlaufe der 9. Tagung (Genf, Juni 1926) angenommen wurden und die bisher im Bundesblatt noch nie veröffentlicht worden sind. Der deutsche Text bildet die in Übereinstimmung mit der Geschäftsordnung der Internationalen Arbeitskonferenz angefertigte offizielle Übersetzung der französischen und englischen Urtexte.

Übereinkommen (Nr. 8) betreffend die Gewährung einer Entschädigung für Arbeitslosigkeit infolge von Schiffbruch

Die Allgemeine Konferenz der Internationalen Arbeitsorganisation des Völkerbundes,

einberufen vom Verwaltungsrat des Internationalen Arbeitsamtes auf den 15. Juni 1920 nach Genua,

gestützt auf ihren Beschluss über die Annahme verschiedener Anträge betreffend «die Überwachung der Bedingungen für die Anwerbung von Seeleuten; Stellenvermittlung für Seeleute; Bedingungen, unter denen das in Washington im vergangenen November abgeschlossene Übereinkommen und die dort angenommenen Vorschläge über die Arbeitslosigkeit und die Arbeitslosenversicherung auf die Seeleute angewendet werden können», eine Frage, die den zweiten Verhandlungsgegenstand der Konferenz von Genua bildete,

gestützt ferner auf ihren Beschluss, diese Anträge in die Form eines Entwurfes zu einem internationalen Übereinkommen zu fassen,

nimmt den nachstehenden Entwurf eines Übereinkommens an, das den Mitgliedern der Internationalen Arbeitsorganisation gemäss den Bestimmungen über die Arbeit im Vertrag von Versailles vom 28. Juni 1919, im Vertrag von Saint-Germain vom 10. September 1919, im Vertrag von Neuilly vom 27. November 1919 und im Vertrag vom Grand Trianon vom 4. Juni 1920 zur Ratifizierung vorzulegen ist.

Artikel 1

Im Sinne dieses Übereinkommens umfasst der Ausdruck «Seemann» alle Personen, die an Bord eines bei der Seeschifffahrt verwendeten Schiffes beschäftigt sind.

Im Sinne dieses Übereinkommens umfasst der Ausdruck «Schiff» alle Boote, Schiffe oder Fahrzeuge, die bei der Seeschifffahrt verwendet werden, gleichviel ob sie im öffentlichen oder privaten Eigentum stehen; Kriegsschiffe fallen nicht darunter.

Artikel 2

Bei Verlust eines Schiffes durch Schiffbruch hat der Reeder oder derjenige, mit dem der Seemann einen Vertrag über seine Beschäftigung an Bord des Schiffes abgeschlossen hat, jedem auf diesem Schiffe beschäftigten Seemann eine Entschädigung für die Arbeitslosigkeit zu leisten, die infolge des Verlustes des Schiffes durch Schiffbruch entsteht.

Diese Entschädigung ist für jeden Tag der wirklichen Arbeitslosigkeit des Seemanns zu leisten, und zwar in der Höhe des vertragsmässig bedungenen Lohnes. Indes kann der Gesamtbetrag der an den einzelnen Seemann kraft dieses Übereinkommens zu leistenden Entschädigung auf den Betrag des doppelten Monatslohnes beschränkt werden.

Artikel 3

Diese Entschädigungen geniessen die gleichen Vorrechte wie die während des Dienstes erworbenen Lohnansprüche und sind nach dem gleichen Verfahren geltend zu machen.

Artikel 4

Jedes Mitglied der Internationalen Arbeitsorganisation, das dieses Übereinkommen ratifiziert, verpflichtet sich, es für diejenigen seiner Kolonien, Besitzungen oder Protektorate, die keine völlige Selbstregierung haben, in Kraft zu setzen, jedoch unter den folgenden Vorbehalten:

- a. Die Anwendbarkeit des Übereinkommens darf nicht durch die örtlichen Verhältnisse ausgeschlossen sein.
- b. Die für die Anpassung des Übereinkommens an die örtlichen Verhältnisse erforderlichen Abänderungen dürfen ihm eingefügt werden.

Jedes Mitglied hat dem Internationalen Arbeitsamte seine Entschliessung hinsichtlich seiner einzelnen Kolonien, Besitzungen oder Protektorate, die keine völlige Selbstregierung haben, mitzuteilen.

Artikel 5

Die förmlichen Ratifikationen dieses Übereinkommens sind nach den Bestimmungen des Teiles XIII des Vertrages von Versailles vom 28. Juni 1919, des Vertrages von Saint-Germain vom 10. September 1919, des Vertrages von Neuilly vom 27. November 1919 und des Vertrages vom Grand Trianon vom 4. Juni 1920 dem Generalsekretär des Völkerbundes zur Eintragung mitzuteilen.

Artikel 6

Sobald die Ratifikation durch zwei Mitglieder der Internationalen Arbeitsorganisation beim Sekretariat eingetragen ist, teilt der Generalsekretär des Völkerbundes dies sämtlichen Mitgliedern der Internationalen Arbeitsorganisation mit.

Artikel 7

Dieses Übereinkommen tritt mit dem Tage in Kraft, an dem die Mitteilung durch den Generalsekretär des Völkerbundes stattgefunden hat. Es bindet nur diejenigen Mitglieder, die ihre Ratifikation beim Sekretariat haben eintragen lassen. In der Folge tritt für jedes andere Mitglied dieses Übereinkommen mit dem Tage in Kraft, an dem seine Ratifikation beim Sekretariat eingetragen worden ist.

Artikel 8

Vorbehältlich der Bestimmungen des Artikels 7 verpflichtet sich jedes Mitglied, das dieses Übereinkommen ratifiziert, seine Bestimmungen spätestens am 1. Juli 1922 zur Anwendung zu bringen und die zu ihrer Durchführung nötigen Massnahmen zu treffen.

Artikel 9

Jedes Mitglied, das dieses Übereinkommen ratifiziert hat, kann es nach Ablauf von fünf Jahren, gerechnet von dem Tage, an dem es zum ersten Male in Kraft tritt, durch eine an den Generalsekretär des Völkerbundes zu richtende und von ihm einzutragende Anzeige kündigen. Die Wirkung dieser Kündigung tritt erst ein Jahr nach ihrer Eintragung beim Sekretariat ein.

Artikel 10

Der Verwaltungsrat des Internationalen Arbeitsamtes hat mindestens alle zehn Jahre einmal der Allgemeinen Konferenz einen Bericht über die Durchführung dieses Übereinkommens zu erstatten und darüber zu entscheiden, ob seine Durchsicht oder Abänderung auf die Tagesordnung der Konferenz gesetzt werden soll.

Artikel 11

Der französische und der englische Wortlaut dieses Übereinkommens sind in gleicher Weise massgebend.

Übereinkommen (Nr. 15) betreffend das Mindestalter für die Zulassung von Jugendlichen zur Beschäftigung als Kohlenzieher (Trimmer) oder Heizer

Die vom Verwaltungsrat des Internationalen Arbeitsamtes nach Genf einberufene und hier am 25. Oktober 1921 zu ihrer dritten Tagung versammelte Allgemeine Konferenz der Internationalen Arbeitsorganisation des Völkerbundes nimmt den nachstehenden Entwurf eines Übereinkommens an.

Sie stützt sich dabei auf ihren Beschluss über die Annahme verschiedener Anträge betreffend das Verbot der Beschäftigung von Jugendlichen unter 18 Jahren als Trimmer oder Heizer, eine Frage, die zum achten Verhandlungsgegenstand der Tagung gehört,

sowie ferner auf ihren Beschluss, diese Anträge in Form eines Entwurfes zu einem internationalen Übereinkommen zu fassen.

Das Übereinkommen ist den Mitgliedern der Internationalen Arbeitsorganisation gemäss den Bestimmungen des Teils XIII des Vertrages von Versailles und der entsprechenden Teile der andern Friedensverträge zur Ratifizierung vorzulegen.

Artikel 1

Im Sinne dieses Übereinkommens umfasst der Ausdruck «Schiff» alle Boote, Schiffe oder Fahrzeuge, die bei der Seeschifffahrt verwendet werden, gleichviel ob sie im öffentlichen oder privaten Eigentum stehen. Kriegsschiffe fallen nicht darunter.

Artikel 2

Jugendliche unter 18 Jahren dürfen an Bord von Schiffen nicht als Trimmer oder Heizer beschäftigt werden.

Artikel 3

Die Bestimmungen des Artikels 2 finden keine Anwendung auf:

- a. die Arbeit von Jugendlichen auf Schulschiffen, sofern diese Arbeit von der Behörde gestattet ist und von ihr überwacht wird;
- b., die Arbeit von Jugendlichen auf Schiffen, welche vorwiegend durch eine andere Triebkraft als Dampf bewegt werden;
- c. die Arbeit von Jugendlichen im Alter von mindestens 16 Jahren, welche durch ärztliche Untersuchung körperlich tauglich befunden wurden und als Trimmer oder Heizer auf solchen Schiffen beschäftigt werden, die ausschliesslich die Küstenfahrt von Indien und Japan betreiben. Dabei sind die Vorschriften zu beachten, die nach Anhörung der massgebenden Verbände der Arbeitgeber und Arbeiter jener Länder zu erlassen sind.

Artikel 4

Wird ein Trimmer oder Heizer in einem Hafen benötigt, wo nur Jugendliche unter 18 Jahren zur Verfügung stehen, so können solche jugendliche Personen beschäftigt werden, sofern sie mindestens 16 Jahre alt sind. Jedoch müssen für den zu besetzenden Trimmer- oder Heizerposten zwei Jugendliche eingestellt werden.

Artikel 5

Damit die Durchführung der Vorschriften dieses Übereinkommens überwacht werden kann, hat jeder Kapitän oder Schiffsführer, unter Angabe von Jahr und Tag der Geburt, ein Verzeichnis aller an Bord des Schiffes beschäftigten Personen unter 18 Jahren zu führen oder sie in der Mannschaftsliste besonders zu verzeichnen.

Artikel 6

Die Heuerverträge müssen einen Auszug aus den Bestimmungen dieses Übereinkommens enthalten.

Artikel 7

Die förmlichen Ratifikationen dieses Übereinkommens sind nach den Bestimmungen des Teils XIII des Vertrages von Versailles und der entsprechenden Teile der andern Friedensverträge dem Generalsekretär des Völkerbundes zur Eintragung mitzuteilen.

Artikel 8

Dieses Übereinkommen tritt in Kraft, sobald die Ratifikationen von zwei Mitgliedern der Internationalen Arbeitsorganisation durch den Generalsekretär des Völkerbundes eingetragen worden sind.

Es bindet nur diejenigen Mitglieder, deren Ratifikation beim Sekretariat eingetragen ist.

In der Folge tritt für jedes andere Mitglied dieses Übereinkommen mit dem Tage in Kraft, an dem seine Ratifikation beim Sekretariat eingetragen worden ist.

Artikel 9

Sobald die Ratifikation durch zwei Mitglieder der Internationalen Arbeitsorganisation beim Sekretariat eingetragen ist, teilt der Generalsekretär des Völkerbundes dies sämtlichen Mitgliedern der Internationalen Arbeitsorganisation mit. Er gibt ihnen gleichfalls Kenntnis vom Eintrag der Ratifikationen, die ihm später von andern Mitgliedern der Organisation mitgeteilt werden.

Artikel 10

Vorbehaltlich der Bestimmungen des Artikels 8 verpflichtet sich jedes Mitglied, das dieses Übereinkommen ratifiziert, die Bestimmungen der Artikel

1, 2, 3, 4, 5 und 6 spätestens am 1. Januar 1924 anzuwenden und die zu ihrer Durchführung nötigen Massnahmen zu treffen.

Artikel 11

Jedes Mitglied der Internationalen Arbeitsorganisation, das dieses Übereinkommen ratifiziert, verpflichtet sich, es in seinen Kolonien, Besitzungen und Protektoraten gemäss den Bestimmungen des Artikels 421 des Vertrages von Versailles und der entsprechenden Artikel der andern Friedensverträge anzuwenden.

Artikel 12

Jedes Mitglied, das dieses Übereinkommen ratifiziert hat, kann es nach Ablauf von zehn Jahren, gerechnet von dem Tage, an dem es zum erstenmal in Kraft tritt, durch eine an den Generalsekretär des Völkerbundes zu richtende und von ihm einzutragende Anzeige kündigen. Die Wirkung dieser Kündigung tritt erst ein Jahr nach ihrer Eintragung beim Sekretariat ein.

Artikel 13

Der Verwaltungsrat des Internationalen Arbeitsamtes hat mindestens alle zehn Jahre einmal der Allgemeinen Konferenz einen Bericht über die Durchführung dieses Übereinkommens zu erstatten und darüber zu entscheiden, ob seine Nachprüfung oder Abänderung auf die Tagesordnung der Konferenz gesetzt werden soll.

Artikel 14

Der französische und der englische Wortlaut dieses Übereinkommens sind in gleicher Weise massgebend.

Übereinkommen (Nr. 16) betreffend die obligatorische ärztliche Untersuchung der in der Seeschifffahrt beschäftigten Kinder und Jugendlichen

Die vom Verwaltungsrat des Internationalen Arbeitsamtes nach Genf einberufene und hier am 25. Oktober 1921 zu ihrer dritten Tagung versammelte Allgemeine Konferenz der Internationalen Arbeitsorganisation des Völkerbundes nimmt den nachstehenden Entwurf eines Übereinkommens an.

Sie stützt sich dabei auf ihren Beschluss über die Annahme verschiedener Anträge betreffend die obligatorische ärztliche Untersuchung der in der Seeschifffahrt beschäftigten Kinder und Jugendlichen, eine Frage, die zum achten Verhandlungsgegenstand der Tagung gehört,

sowie ferner auf ihren Beschluss, diese Anträge in Form eines Entwurfs zu einem internationalen Übereinkommen zu fassen.

Das Übereinkommen ist den Mitgliedern der Internationalen Arbeitsorganisation gemäss den Bestimmungen des Teils XIII des Vertrages von Versailles und der entsprechenden Teile der andern Friedensverträge zur Ratifizierung vorzulegen.

Artikel 1

Im Sinne dieses Übereinkommens umfasst der Ausdruck «Schiff» alle Boote, Schiffe oder Fahrzeuge, die bei der Seeschifffahrt verwendet werden, gleichviel ob sie im öffentlichen oder privaten Eigentum stehen. Kriegsschiffe fallen nicht darunter.

Artikel 2

Kinder und Jugendliche dürfen an Bord von Schiffen nur dann beschäftigt werden, wenn sie über ihre Eignung zu solcher Arbeit ein ärztliches Zeugnis vorgelegt haben, das durch einen von der zuständigen Behörde anerkannten Arzt unterzeichnet ist. Ausgenommen sind Schiffe, auf denen lediglich Mitglieder einer und derselben Familie beschäftigt sind.

Artikel 3

Kinder und Jugendliche dürfen zur Arbeit auf See nur dann ständig verwendet werden, wenn die ärztliche Untersuchung wenigstens einmal im Jahre wiederholt und nach jeder neuen Untersuchung ein ärztliches Zeugnis über die Eignung zur Arbeit auf See vorgelegt wird. Läuft die Gültigkeit eines ärztlichen Zeugnisses während einer Reise ab, so bleibt es bis zum Ende der Reise in Kraft.

Artikel 4

In dringenden Fällen kann die zuständige Behörde Jugendlichen unter 18 Jahren gestatten, ohne die in Artikel 2 und 3 dieses Übereinkommens vorgesehene Untersuchung an Bord zu gehen, sofern die Untersuchung in dem ersten Hafen, den das Schiff anläuft, nachgeholt wird.

Artikel 5

Die förmlichen Ratifikationen dieses Übereinkommens sind nach den Bestimmungen des Teils XIII des Vertrages von Versailles und der entsprechenden Teile der andern Friedensverträge dem Generalsekretär des Völkerbundes zur Eintragung mitzuteilen.

Artikel 6

Dieses Übereinkommen tritt in Kraft, sobald die Ratifikationen von zwei Mitgliedern der Internationalen Arbeitsorganisation durch den Generalsekretär eingetragen worden sind.

Es bindet nur diejenigen Mitglieder, deren Ratifikation beim Sekretariat eingetragen ist.

In der Folge tritt für jedes andere Mitglied dieses Übereinkommen mit dem Tage in Kraft, an dem seine Ratifikation beim Sekretariat eingetragen worden ist.

Artikel 7

Sobald die Ratifikation durch zwei Mitglieder der Internationalen Arbeitsorganisation beim Sekretariat eingetragen ist, teilt der Generalsekretär des Völkerbundes dies sämtlichen Mitgliedern der Internationalen Arbeitsorganisation mit. Er gibt ihnen gleichfalls Kenntnis vom Eintrag der Ratifikationen, die ihm später von andern Mitgliedern der Organisation mitgeteilt werden.

Artikel 8

Vorbehältlich der Bestimmungen des Artikels 6 verpflichtet sich jedes Mitglied, das dieses Übereinkommen ratifiziert, die Bestimmungen der Artikel 1, 2, 3 und 4 spätestens am 1. Januar 1924 anzuwenden und die zu ihrer Durchführung nötigen Massnahmen zu treffen.

Artikel 9

Jedes Mitglied der Internationalen Arbeitsorganisation, das dieses Übereinkommen ratifiziert, verpflichtet sich, es in seinen Kolonien, Besitzungen und Protektoraten gemäss den Bestimmungen des Artikels 421 des Vertrages von Versailles und der entsprechenden Artikel der andern Friedensverträge anzuwenden.

Artikel 10

Jedes Mitglied, das dieses Übereinkommen ratifiziert hat, kann es nach Ablauf von zehn Jahren, gerechnet von dem Tage, an dem es zum erstenmal in Kraft tritt, durch eine an den Generalsekretär des Völkerbundes zu richtende und von ihm einzutragende Anzeige kündigen. Die Wirkung dieser Kündigung tritt erst ein Jahr nach ihrer Eintragung beim Sekretariat ein.

Artikel 11

Der Verwaltungsrat des Internationalen Arbeitsamtes hat mindestens alle zehn Jahre einmal der Allgemeinen Konferenz einen Bericht über die Durchführung dieses Übereinkommens zu erstatten und darüber zu entscheiden, ob seine Nachprüfung oder Abänderung auf die Tagesordnung der Konferenz gesetzt werden soll.

Artikel 12

Der französische und der englische Wortlaut dieses Übereinkommens sind in gleicher Weise massgebend.

Übereinkommen (Nr. 23) über die Heimschaffung der Schiffsleute

Die Allgemeine Konferenz der Internationalen Arbeitsorganisation des Völkerbundes, die vom Verwaltungsrate des Internationalen Arbeitsamtes nach Genf einberufen wurde und am 7. Juni 1926 zu ihrer neunten Tagung zusammengetreten ist,

hat beschlossen, verschiedene Anträge anzunehmen, betreffend die Heimschaffung der Schiffsleute, eine Frage, die zum ersten Gegenstand ihrer Tagesordnung gehört, und dabei bestimmt, dass diese Anträge die Form eines Entwurfes eines internationalen Übereinkommens erhalten sollen.

Die Konferenz nimmt heute, am 23. Juni 1926, den Entwurf eines Übereinkommens an, zwecks Ratifikation durch die Mitglieder der Internationalen Arbeitsorganisation, gemäss den Bestimmungen des Teiles XIII des Vertrages von Versailles und der entsprechenden Teile der anderen Friedensverträge:

Artikel 1 °

Dieses Übereinkommen findet Anwendung auf alle im Gebiet eines Mitgliedes, welches das Übereinkommen ratifiziert hat, registrierten Seeschiffe und ihre Reeder, Schiffsführer und Schiffsleute.

Es findet keine Anwendung:

- auf Kriegsschiffe,
- auf Staatsschiffe, die nicht der Handelsschifffahrt dienen,
- auf Schiffe innerstaatlicher Küstenfahrt,
- auf Lustjachten,
- auf Fahrzeuge der sogenannten «Indian country craft»,
- auf Fischereifahrzeuge,
- auf Schiffe mit einem Bruttoreumgehalte von weniger als 100 Tonnen oder 300 Kubikmetern und, sofern es sich um Schiffe im sogenannten «home trade» handelt, mit einem Raumgehalte, der unter der von der Gesetzgebung zur besonderen Regelung dieses Schifffahrtzweiges festgesetzten und zur Zeit der Annahme dieses Übereinkommens geltenden Grenze bleibt.

Artikel 2

Im Sinne dieses Übereinkommens sind die nachstehenden Ausdrücke wie folgt zu verstehen:

- a. der Ausdruck «Schiff» umfasst Schiffe und Boote aller Art, die regelmässig zur Seeschifffahrt verwendet werden, gleichviel ob sie in öffentlichem oder privatem Eigentum stehen;
- b. der Ausdruck «Schiffsman» umfasst, ohne Rücksicht auf ihre Stellung, jede Person, die an Bord beschäftigt oder angestellt und in die Musterrolle eingetragen ist. Ausgenommen sind Schiffsführer, Lotsen, Schulschiffszöglinge und Schiffslehrlinge, sofern letztere durch einen besonderen Lehr-

- vertrag verpflichtet sind, ferner die Besatzung der Kriegsflotte und die sonstigen Personen, die sich im ständigen Staatsdienste befinden;
- c. der Ausdruck «Schiffsführer» umfasst jede Person, die Führer des Schiffes und für das Schiff verantwortlich ist, mit Ausnahme der Lotsen;
 - d. der Ausdruck «Schiffe im home trade» findet Anwendung auf Schiffe, die den Handelsverkehr zwischen den Häfen eines Landes und eines Nachbarlandes in den von der Gesetzgebung gezogenen geographischen Grenzen vermitteln.

Artikel 3

Jeder Schiffsmann, der während der Dauer oder bei Beendigung des Vertrages an Land gesetzt wird, hat gemäss den Vorschriften der Gesetzgebung Anspruch auf Rückbeförderung entweder nach seinem Heimatland oder nach dem Anheuerungshafen oder nach dem Ausreishafen des Schiffes. Die Gesetzgebung hat die hierfür erforderlichen Vorschriften zu erlassen und insbesondere zu bestimmen, wen die Verpflichtung zur Heimschaffung trifft.

Die Verpflichtung zur Heimschaffung gilt als erfüllt, wenn dem Schiffsmann eine angemessene Beschäftigung an Bord eines Schiffes verschafft worden ist, das nach einem der im vorstehenden Absätze bezeichneten Bestimmungsorte fährt.

Die Heimschaffung gilt als vollzogen, wenn der Schiffsmann in seiner Heimat, im Anheuerungshafen oder in einem benachbarten Hafen oder im Ausreishafen des Schiffes an Land gesetzt wird.

Die Gesetzgebung oder, mangels gesetzlicher Vorschriften, der Heuervertrag regelt die Voraussetzungen, unter denen ein ausländischer Schiffsmann der in einem anderen als seinem Heimatland in den Dienst des Schiffes getreten ist, Anspruch auf Heimschaffung hat. Für die Heimschaffung eines Schiffsmannes, der in seinem Heimatland an Bord gekommen ist, gelten die Bestimmungen der vorhergehenden Absätze.

Artikel 4

Die Kosten der Heimschaffung dürfen dem Schiffsmann nicht auferlegt werden, wenn er zurückgelassen worden ist infolge

- a. eines im Schiffsdienst erlittenen Unfalles;
- b. eines Schiffbruches;
- c. einer Krankheit, die weder auf seinen Vorsatz noch auf seine Fahrlässigkeit zurückzuführen ist;
- d. sonstiger unverschuldeter Entlassung.

Artikel 5

Die Kosten der Heimschaffung umfassen alle Ausgaben für Beförderung, Unterkunft und Beköstigung des Schiffsmannes während der Reise sowie für seinen Unterhalt bis zu der für seine Abreise festgesetzten Zeit.

Wird der Schiffsmann als Mitglied einer Schiffsmannschaft zurückbefördert, so hat er Anspruch auf Entgelt für die von ihm während der Reise geleisteten Dienste.

Artikel 6

Die Behörde des Staates, in dem das Schiff registriert ist, hat in den Fällen, in denen dieses Übereinkommen Anwendung findet, über die Heim-schaffung jedes Schiffsmannes ohne Unterschied der Staatsangehörigkeit zu wachen und nötigenfalls die Kosten der Heimschaffung vorzustrecken.

Artikel 7

Die förmlichen Ratifikationen dieses Übereinkommens sind nach den Bestimmungen des Teiles XIII des Vertrages von Versailles und der entsprechenden Teile der anderen Friedensverträge dem Generalsekretär des Völkerbundes zur Eintragung mitzuteilen.

Artikel 8

Dieses Übereinkommen tritt in Kraft, sobald die Ratifikationen zweier Mitglieder der Internationalen Arbeitsorganisation durch den Generalsekretär eingetragen worden sind.

Es bindet nur diejenigen Mitglieder, deren Ratifikation beim Sekretariat eingetragen ist.

In der Folge tritt dieses Übereinkommen für jedes andere Mitglied mit dem Tag in Kraft, an dem seine Ratifikation beim Sekretariat eingetragen worden ist.

Artikel 9

Sobald die Ratifikationen zweier Mitglieder der Internationalen Arbeitsorganisation beim Sekretariat eingetragen sind, teilt der Generalsekretär des Völkerbundes dies sämtlichen Mitgliedern der Internationalen Arbeitsorganisation mit. Auch gibt er ihnen Kenntnis von der Eintragung der Ratifikationen, die ihm später von anderen Mitgliedern der Organisation mitgeteilt werden.

Artikel 10

Vorbehaltlich der Bestimmungen des Artikels 8 verpflichtet sich jedes Mitglied, das dieses Übereinkommen ratifiziert, die Bestimmungen der Artikel 1, 2, 3, 4, 5 und 6 spätestens am 1. Januar 1928 in Geltung zu setzen und die zu ihrer Durchführung nötigen Massnahmen zu treffen.

Artikel 11

Jedes Mitglied der Internationalen Arbeitsorganisation, das dieses Übereinkommen ratifiziert, verpflichtet sich, es in seinen Kolonien, Besitzungen und

Protoktoraten gemäss den Bestimmungen des Artikels 421 des Vertrages von Versailles und der entsprechenden Artikel der anderen Friedensverträge anzuwenden.

Artikel 12

Jedes Mitglied, das dieses Übereinkommen ratifiziert hat, kann es nach Ablauf von zehn Jahren, gerechnet von dem Tag, an dem es zum ersten Mal in Kraft getreten ist, durch Anzeige an den Generalsekretär des Völkerbundes kündigen. Die Kündigung wird von diesem eingetragen. Ihre Wirkung tritt erst ein Jahr nach der Eintragung beim Sekretariat ein.

Artikel 13

Der Verwaltungsrat des Internationalen Arbeitsamtes hat mindestens alle zehn Jahre einmal der Allgemeinen Konferenz einen Bericht über die Durchführung dieses Übereinkommens zu erstatten und darüber zu entscheiden, ob seine Durchsicht oder Abänderung auf die Tagesordnung der Konferenz gesetzt werden soll.

Artikel 14

Der französische und der englische Wortlaut dieses Übereinkommens sind in gleicher Weise massgebend.

Übereinkommen (Nr. 58) über das Mindestalter für die Zulassung von Kindern zur Arbeit auf See (abgeänderter Wortlaut vom Jahre 1936)

Die Allgemeine Konferenz der Internationalen Arbeitsorganisation, die vom Verwaltungsrat des Internationalen Arbeitsamtes nach Genf einberufen wurde und am 22. Oktober 1936 zu ihrer zweiundzwanzigsten Tagung zusammengetreten ist,

hat beschlossen, verschiedene Anträge anzunehmen betreffend die teilweise Abänderung des von der Konferenz auf ihrer zweiten Tagung angenommenen Übereinkommens über das Mindestalter für die Zulassung von Kindern zur Arbeit auf See, die Frage, die ihre Tagesordnung bildet, und hat dabei bestimmt, dass diese Anträge die Form eines Entwurfes eines internationalen Übereinkommens erhalten sollen.

Die Konferenz nimmt heute, am 24. Oktober 1936, den folgenden Entwurf eines Übereinkommens an, der als abgeändertes Übereinkommen über das Mindestalter (Arbeit auf See), 1936, bezeichnet wird.

Artikel 1

Im Sinne dieses Übereinkommens umfasst der Ausdruck «Schiff» Schiffe und Boote aller Art, die bei der Seeschifffahrt verwendet werden, gleichviel ob sie in öffentlichem oder privatem Besitz sind; Kriegsschiffe gehören nicht dazu.

Artikel 2

1. Kinder unter fünfzehn Jahren dürfen zur Arbeit an Bord von Schiffen nicht verwendet werden. Dies gilt nicht für Schiffe, auf denen ausschliesslich Mitglieder derselben Familie beschäftigt sind.

2. Die Gesetzgebung kann jedoch die Ausstellung von Zeugnissen zulassen, nach denen Kinder von mindestens vierzehn Jahren beschäftigt werden dürfen, falls eine von der Gesetzgebung bezeichnete Schulbehörde oder andere zuständige Behörde nach angemessener Berücksichtigung des Gesundheitszustandes und der körperlichen Entwicklung des Kindes sowie der zukünftigen und sofortigen Vorteile, die die in Aussicht genommene Beschäftigung für das Kind hat, zur Auffassung kommt, dass die Beschäftigung für das Kind günstig ist.

Artikel 3

Die Bestimmungen von Artikel 2 finden keine Anwendung auf die Arbeit von Kindern auf Schulschiffen, sofern diese Arbeit behördlich zugelassen und überwacht wird.

Artikel 4

Zur zuverlässigen Durchführung der Bestimmungen dieses Übereinkommens werden die Schiffsführer verpflichtet, ein Verzeichnis aller an Bord des Schiffes beschäftigten Personen unter sechzehn Jahren zu führen oder sie in der Musterrolle besonders zu verzeichnen, in beiden Fällen unter Angabe des Geburtsdatums.

Artikel 5

Dieses Übereinkommen tritt erst in Kraft nach der Annahme eines Entwurfes eines Übereinkommens durch die Internationale Arbeitskonferenz über die Abänderung des Übereinkommens über das Mindestalter für die Zulassung von Kindern zur gewerblichen Arbeit (1919) und eines Entwurfes eines Übereinkommens über die Abänderung des Übereinkommens über das Alter für die Zulassung von Kindern zu nichtgewerblichen Arbeiten (1932).

Artikel 6

Die förmlichen Ratifikationen dieses Übereinkommens sind dem Generalsekretär des Völkerbundes zur Eintragung mitzuteilen.

Artikel 7

1. Dieses Übereinkommen bindet nur diejenigen Mitglieder der Internationalen Arbeitsorganisation, deren Ratifikation durch den Generalsekretär eingetragen ist.

2. Vorbehaltlich der Bestimmungen von Artikel 5 tritt es in Kraft, ein Jahr nachdem die Ratifikationen zweier Mitglieder durch den Generalsekretär eingetragen worden sind.

3. In der Folge tritt dieses Übereinkommen für jedes andere Mitglied ein Jahr nach der Eintragung seiner Ratifikation in Kraft.

Artikel 8

Sobald die Ratifikationen zweier Mitglieder der Internationalen Arbeitsorganisation eingetragen worden sind, teilt der Generalsekretär des Völkerbundes dies sämtlichen Mitgliedern der Internationalen Arbeitsorganisation mit. Auch gibt er ihnen Kenntnis von der Eintragung der Ratifikationen, die ihm später von anderen Mitgliedern der Organisation mitgeteilt werden.

Artikel 9

Jedes Mitglied, das dieses Übereinkommen ratifiziert hat, kann es nach Ablauf von zehn Jahren, gerechnet von dem Tag, an dem es zum erstenmal in Kraft getreten ist, durch Anzeige an den Generalsekretär des Völkerbundes kündigen. Die Kündigung wird von diesem eingetragen. Ihre Wirkung tritt erst ein Jahr nach der Eintragung ein.

2. Jedes Mitglied, das dieses Übereinkommen ratifiziert hat und innerhalb eines Jahres nach Ablauf des im vorigen Absatze genannten Zeitraumes von zehn Jahren von dem in diesem Artikel vorgesehenen Kündigungsrechte keinen Gebrauch macht, bleibt für einen weiteren Zeitraum von zehn Jahren gebunden. In der Folge kann es dieses Übereinkommen jeweils nach Ablauf eines Zeitraumes von zehn Jahren nach Massgabe dieses Artikels kündigen.

Artikel 10

Der Verwaltungsrat des Internationalen Arbeitsamtes hat nach Inkrafttreten dieses Übereinkommens jeweils bei Ablauf eines Zeitraumes von zehn Jahren der Allgemeinen Konferenz einen Bericht über die Durchführung dieses Übereinkommens zu erstatten und darüber zu entscheiden, ob die Frage seiner gänzlichen oder teilweisen Abänderung auf die Tagesordnung der Konferenz gesetzt werden soll.

Artikel 11

1. Nimmt die Allgemeine Konferenz ein neues Übereinkommen an, welches das vorliegende Übereinkommen ganz oder teilweise abändert, und sieht das neue Übereinkommen nichts anderes vor, so gelten folgende Bestimmungen:

- a. Die Ratifikation des neugefassten Übereinkommens durch ein Mitglied schliesst ohne weiteres die sofortige Kündigung des vorliegenden Übereinkommens in sich, ohne Rücksicht auf Artikel 9. Voraussetzung ist dabei, dass das neugefasste Übereinkommen in Kraft getreten ist.
- b. Vom Inkrafttreten des neugefassten Übereinkommens an kann das vorliegende Übereinkommen von den Mitgliedern nicht mehr ratifiziert werden.

2. Indessen bleibt das vorliegende Übereinkommen nach Form und Inhalt jedenfalls in Kraft für die Mitglieder, die dieses, aber nicht das neugefasste Übereinkommen ratifiziert haben.

Artikel 12

Der französische und der englische Wortlaut dieses Übereinkommens sind in gleicher Weise massgebend.

Übereinkommen (Nr. 108) über staatliche Personalausweise für Seeleute

Die Allgemeine Konferenz der Internationalen Arbeitsorganisation, die vom Verwaltungsrat des Internationalen Arbeitsamtes nach Genf einberufen wurde und am 29. April 1958 zu ihrer einundvierzigsten Tagung zusammengetreten ist,

hat beschlossen, verschiedene Anträge anzunehmen betreffend die gegenseitige oder internationale Anerkennung von staatlichen Personalausweisen für Seeleute, eine Frage, die den siebenten Gegenstand ihrer Tagung bildet, und

dabei bestimmt, dass diese Anträge die Form eines internationalen Übereinkommens erhalten sollen.

Die Konferenz nimmt heute, am 13. Mai 1958, das folgende Übereinkommen an, das als Übereinkommen über Personalausweise für Seeleute, 1958, bezeichnet wird.

Artikel 1

1. Dieses Übereinkommen gilt für jeden Seemann, der in irgendeiner Eigenschaft an Bord eines Schiffes beschäftigt ist, sofern das Schiff kein Kriegsschiff ist, regelmässig in der Seeschifffahrt verwendet wird und in einem Gebiet eingetragen ist, für das dieses Übereinkommen in Kraft ist.

2. Im Zweifelsfalle hat die zuständige Stelle jedes Landes nach Anhörung der beteiligten Verbände der Reeder und der Seeleute zu entscheiden, ob bestimmte Personengruppen als Seeleute im Sinne dieses Übereinkommens anzusehen sind oder nicht.

Artikel 2

1. Jedes Mitglied, für das dieses Übereinkommen in Kraft ist, hat jedem seiner Staatsangehörigen, der Seemann ist, auf dessen Antrag einen Personalausweis für Seeleute nach den Bestimmungen von Artikel 4 dieses Übereinkommens auszustellen. Falls jedoch die Ausstellung eines solchen Ausweises an bestimmte Gruppen von Seeleuten nicht möglich ist, kann das betreffende Mitglied statt dessen einen Pass ausstellen, der für die Zwecke dieses Übereinkommens die gleiche Wirkung besitzt wie der Personalausweis für Seeleute.

2. Jedes Mitglied, für das dieses Übereinkommen in Kraft ist, kann jedem anderen Seemann, der an Bord eines in seinem Gebiet eingetragenen Schiffes beschäftigt oder bei einer Heuerstelle in seinem Gebiet gemeldet ist, auf dessen Antrag einen Personalausweis für Seeleute ausstellen.

Artikel 3

Der Personalausweis für Seeleute hat ständig im Besitz des Seemannes zu verbleiben.

Artikel 4

1. Der Personalausweis für Seeleute muss einfach gestaltet, aus dauerhaftem Material hergestellt und so beschaffen sein, dass jede Änderung leicht ersichtlich ist.

2. Der Personalausweis für Seeleute hat die genaue Bezeichnung der ausstellenden Behörde, die Angabe von Tag und Ort der Ausstellung sowie den Vermerk zu enthalten, dass er einen Personalausweis für Seeleute im Sinne dieses Übereinkommens darstellt.

3. Der Personalausweis für Seeleute hat die folgenden Angaben über den Inhaber des Ausweises zu enthalten:

- a. Voller Name (gegebenenfalls Vor- und Familiennamen);
- b. Geburtsdatum und -ort;
- c. Staatsangehörigkeit;
- d. Personenbeschreibung;
- e. Lichtbild;
- f. Unterschrift des Inhabers oder, falls dieser nicht unterschreiben kann, einen Daumenabdruck.

4. Stellt ein Mitglied einem ausländischen Seemann einen Personalausweis aus, so sind Angaben über die Staatsangehörigkeit nicht erforderlich; solche Angaben bilden keinen schlüssigen Beweis der Staatsangehörigkeit des Ausweisinhabers.

5. Eine etwaige Begrenzung der Gültigkeitsdauer ist im Personalausweis für Seeleute eindeutig zu vermerken.

6. Unter Vorbehalt der Bestimmungen der vorstehenden Absätze sind Form und Inhalt des Personalausweises für Seeleute im einzelnen von dem ausstellenden Mitglied nach Anhörung der beteiligten Verbände der Reeder und der Seeleute zu bestimmen.

7. Die innerstaatliche Gesetzgebung kann die Aufnahme weiterer Angaben in den Personalausweis für Seeleute vorschreiben.

Artikel 5

1. Jedem Seemann, der einen gültigen, von der zuständigen Stelle eines Gebietes, für das dieses Übereinkommen in Kraft ist, ausgestellten Personalausweis für Seeleute besitzt, ist die Wiedereinreise in dieses Gebiet zu gestatten.

2. Die Wiedereinreise ist dem Seemann auch noch innerhalb eines Zeitraumes von mindestens einem Jahr nach Ablauf der in seinem Ausweis vermerkten Gültigkeitsdauer zu gestatten.

Artikel 6

1. Jedes Mitglied hat einem Seemann, der im Besitz eines gültigen Personalausweises für Seeleute ist, die Einreise in ein Gebiet, für das dieses Übereinkommen in Kraft ist, zu gestatten, wenn diese Einreise für einen befristeten Urlaub an Land während des Aufenthaltes des Schiffes im Hafen beantragt wird.

2. Ist im Personalausweis für Seeleute Raum für entsprechende Eintragungen freigelassen, so hat jedes Mitglied einem Seemann, der im Besitz eines gültigen Personalausweises für Seeleute ist, ferner die Einreise in ein Gebiet, für das dieses Übereinkommen in Kraft ist, zu gestatten, wenn der Seemann die Einreise beantragt,

- a. um sich an Bord seines Schiffes zu begeben oder das Schiff zu wechseln;
- b. zur Durchreise, um sich in einem anderen Land an Bord seines Schiffes zu begeben, oder zur Heimkehr;
- c. zu jedem anderen von den Behörden des betreffenden Mitgliedess genehmigten Zweck.

3. Jedes Mitglied kann, bevor es dem Seemann die Einreise in sein Gebiet zu einem der im vorstehenden Absatz bezeichneten Zwecke gestattet, von dem Seemann, von dem beteiligten Reeder oder Agenten oder von dem zuständigen Konsul einen ausreichenden, gegebenenfalls schriftlichen Nachweis über die Absicht des Seemannes und die Möglichkeit, seine Absicht auszuführen, verlangen. Es kann ausserdem den Aufenthalt des Seemannes auf eine Zeitspanne beschränken, die es für den Zweck des Aufenthaltes als ausreichend erachtet.

4. Keine Bestimmung dieses Artikels darf so ausgelegt werden, als würde dadurch das Recht eines Mitgliedess beschränkt, bestimmten Personen die Einreise in sein Gebiet oder den Aufenthalt in seinem Gebiet zu untersagen.

Artikel 7

Die förmlichen Ratifikationen dieses Übereinkommens sind dem Generaldirektor des Internationalen Arbeitsamtes zur Eintragung mitzuteilen.

Artikel 8

1. Dieses Übereinkommen bindet nur diejenigen Mitglieder der Internationalen Arbeitsorganisation, deren Ratifikation durch den Generaldirektor eingetragen ist.

2. Es tritt in Kraft zwölf Monate, nachdem die Ratifikation zweier Mitglieder durch den Generaldirektor eingetragen worden sind.

3. In der Folge tritt dieses Übereinkommen für jedes Mitglied zwölf Monate nach der Eintragung seiner Ratifikation in Kraft.

Artikel 9

1. Jedes Mitglied, das dieses Übereinkommen ratifiziert hat, kann es nach Ablauf von zehn Jahren, gerechnet von dem Tage, an dem es zum erstenmal in Kraft getreten ist, durch Anzeige an den Generaldirektor des Internationalen Arbeitsamtes kündigen. Die Kündigung wird von diesem eingetragen. Ihre Wirkung tritt erst ein Jahr nach der Eintragung ein.

2. Jedes Mitglied, das dieses Übereinkommen ratifiziert hat und innerhalb eines Jahres nach Ablauf des im vorigen Absatz genannten Zeitraumes von zehn Jahren von dem in diesem Artikel vorgesehenen Kündigungsrecht keinen Gebrauch macht, bleibt für einen weiteren Zeitraum von zehn Jahren gebunden. In der Folge kann es dieses Übereinkommen jeweils nach Ablauf eines Zeitraumes von zehn Jahren nach Massgabe dieses Artikels kündigen.

Artikel 10

1. Der Generaldirektor des Internationalen Arbeitsamtes gibt allen Mitgliedern der Internationalen Arbeitsorganisation Kenntnis von der Eintragung aller Ratifikationen und Kündigungen, die ihm von den Mitgliedern der Organisation mitgeteilt werden.

2. Der Generaldirektor wird die Mitglieder der Organisation, wenn er ihnen von der Eintragung der zweiten Ratifikation, die ihm mitgeteilt wird, Kenntnis gibt, auf den Zeitpunkt aufmerksam machen, in dem dieses Übereinkommen in Kraft tritt.

Artikel 11

Der Generaldirektor des Internationalen Arbeitsamtes übermittelt dem Generalsekretär der Vereinten Nationen zwecks Eintragung nach Artikel 102 der Charta der Vereinten Nationen vollständige Auskünfte über alle von ihm nach Massgabe der vorausgehenden Artikel eingetragenen Ratifikationen und Kündigungen.

Artikel 12

Der Verwaltungsrat des Internationalen Arbeitsamtes hat, sooft er es für nötig erachtet, der Allgemeinen Konferenz einen Bericht über die Durchführung dieses Übereinkommens zu erstatten und zu prüfen, ob die Frage seiner gänzlichen oder teilweisen Abänderung auf die Tagesordnung der Konferenz gesetzt werden soll.

Artikel 13

1. Nimmt die Konferenz ein neues Übereinkommen an, welches das vorliegende Übereinkommen ganz oder teilweise abändert, und sieht das neue Übereinkommen nichts anderes vor; so gelten folgende Bestimmungen:

- a. Die Ratifikation des neugefassten Übereinkommens durch ein Mitglied schliesst ohne weiteres die sofortige Kündigung des vorliegenden Übereinkommens in sich ohne Rücksicht auf Artikel 9, vorausgesetzt, dass das neugefasste Übereinkommen in Kraft getreten ist.
- b. Vom Zeitpunkt des Inkrafttretens des neugefassten Übereinkommens an kann das vorliegende Übereinkommen von den Mitgliedern nicht mehr ratifiziert werden.

2. Indessen bleibt das vorliegende Übereinkommen nach Form und Inhalt jedenfalls in Kraft für die Mitglieder, die dieses, aber nicht das neugefasste Übereinkommen ratifiziert haben.

Artikel 14

Der französische und der englische Wortlaut dieses Übereinkommens sind in gleicher Weise massgebend.

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

Die Allgemeine Konferenz der Internationalen Arbeitsorganisation, die vom Verwaltungsrat des Internationalen Arbeitsamtes nach Genf einberufen wurde und am 29. April 1958 zu ihrer einundvierzigsten Tagung zusammengetreten ist,

hat beschlossen, verschiedene Anträge anzunehmen betreffend die allgemeine Abänderung des Übereinkommens über die Heuern, die Arbeitszeit an Bord und die Besatzungsstärke (Neufassung), 1949, eine Frage, die den zweiten Gegenstand ihrer Tagesordnung bildet, und

dabei bestimmt, dass diese Anträge die Form eines internationalen Übereinkommens erhalten sollen.

Die Konferenz nimmt heute, am 14. Mai 1958, das folgende Übereinkommen an, das als Übereinkommen über die Heuern, die Arbeitszeit an Bord und die Besatzungsstärke (Neufassung), 1958, bezeichnet wird.

Teil I. Allgemeine Bestimmungen

Artikel 1

Soweit nach Gesetz, Rechtspruch, Gewohnheitsrecht oder Vertrag zwischen Reedern und Seeleuten in bezug auf die Heuern, die Arbeitszeit an Bord und die Besatzungsstärke günstigere Bedingungen für die Seeleute gelten, als in diesem Übereinkommen vorgesehen sind, werden diese durch die Bestimmungen dieses Übereinkommens nicht berührt.

Artikel 2

1. Dieses Übereinkommen gilt für alle Schiffe, gleichviel ob in öffentlichem oder privatem Besitz,

- a. mit Kraftantrieb,
- b. die in einem Gebiet eingetragen sind, für das dieses Übereinkommen in Kraft ist,
- c. die der gewerbmässigen Beförderung von Fracht oder von Fahrgästen dienen und
- d. die zu Fahrten auf See verwendet werden.

2. Dieses Übereinkommen gilt nicht für

- a. Schiffe mit weniger als 500 Bruttoregistertonnen Raumgehalt,
- b. einfache Holzfahrzeuge, wie Dauen und Dschunken,
- c. Schiffe, die zur Fischerei oder damit unmittelbar zusammenhängenden Arbeiten verwendet werden,
- d. Fahrzeuge, die zu Fahrten in Flussmündungen verwendet werden.

Artikel 3

Dieses Übereinkommen gilt für jede in irgendeiner Eigenschaft an Bord beschäftigte Person, mit Ausnahme

- a. des Kapitäns,
- b. des Lotsen, der nicht zur Schiffsbesatzung gehört,
- c. des Arztes,
- d. des ausschliesslich mit der Krankenpflege beschäftigten Krankenwärter- und anderen Lazarettpersonals,
- e. des Schiffsgeistlichen,
- f. der Person, die ausschliesslich erzieherische Aufgaben erfüllt,
- g. der Musiker,
- h. der Personen, deren Dienst die an Bord befindliche Fracht betrifft,

- i. der Personen, die ausschliesslich für eigene Rechnung arbeiten oder ausschliesslich im Wege der Gewinnbeteiligung entlohnt werden,
- j. der Personen, die für ihre Dienste kein Entgelt oder nur ein nominales Entgelt erhalten,
- k. der Personen, die an Bord für Rechnung eines anderen Arbeitgebers als des Reeders beschäftigt sind, jedoch nicht der in Diensten einer Gesellschaft für drahtlose Telegraphie stehenden Personen,
- l. der mitfahrenden Hafenarbeiter, die nicht zur Besatzung gehören,
- m. der Personen, die an Bord von Schiffen zur Walfischjagd, von Schwimmen den Fabriken oder Transportschiffen oder in anderer Weise bei der Walfischjagd oder zu ähnlichen Zwecken unter Bedingungen beschäftigt sind, die durch die innerstaatliche Gesetzgebung oder durch einen von einem Berufsverband von Seeleuten abgeschlossenen besonderen Walfischfangs- oder ähnlichen Gesamtarbeitsvertrag mit Bestimmungen über Arbeitszeit und sonstige Heuerbedingungen geregelt sind,
- n. der Personen, die nicht zur Besatzung gehören (gleichviel ob in der Musterrolle eingetragen oder nicht), sondern während des Aufenthaltes des Schiffes im Hafen mit Ausbesserungen, Reinigung, Laden oder Löschen des Schiffes oder mit ähnlichen Arbeiten beschäftigt sind oder die Vertretungs-, Instandhaltungs-, Überwachungs- oder Wachtaufgaben erfüllen.

Artikel 4

In diesem Übereinkommen bedeuten die Ausdrücke:

- a. «Offizier» jede Person, mit Ausnahme des Kapitäns, die in der Musterrolle als Offizier bezeichnet ist oder die nach der innerstaatlichen Gesetzgebung den Gesamtarbeitsverträgen oder Gewohnheiten den Dienstgrad eines Schiffsoffiziers besitzt;
- b. «Mannschaftsmitglieder» alle Mitglieder der Besatzung, einschliesslich der Matrosen mit Befähigungsnachweis, mit Ausnahme des Kapitäns und der Offiziere;
- c. «Vollmatrose» jede Person, die nach der innerstaatlichen Gesetzgebung oder, in deren Ermangelung, nach Gesamtarbeitsvertrag als befähigt zur Erfüllung jedes Dienstes, mit Ausnahme von leitenden oder Spezialaufgaben, gilt, der von einem Mitglied des Deckdienstes gefordert werden kann;
- d. «Grundentgelt» oder «Grundheuer» das Barentgelt eines Offiziers oder eines Mannschaftsmitgliedes, mit Ausnahme von Verpflegungskosten, Überstundenvergütung, Prämien oder von anderen Bar- oder Sachzulagen.

Artikel 5

1. Jedes Mitglied, das dieses Übereinkommen ratifiziert, kann seiner Ratifikation eine Erklärung beifügen, durch die es Teil II des Übereinkommens von der Ratifikation ausnimmt.

2. Unter Vorbehalt einer solchen Erklärung haben die Bestimmungen in Teil II des Übereinkommens die gleiche Wirkung wie die anderen Bestimmungen des Übereinkommens.

3. Jedes Mitglied, das eine solche Erklärung abgibt, hat ferner Auskunft über das Grundentgelt oder die Grundheuer zu erteilen, die einem Vollmatrosen auf einem Schiff, für das dieses Übereinkommen gilt, für den Kalenderdienstmonat gezahlt wird.

4. Jedes Mitglied, das eine solche Erklärung abgibt, kann dem Generaldirektor durch eine spätere Erklärung die Annahme des Teiles II mitteilen; vom Zeitpunkt der Eintragung einer solchen Erklärung durch den Generaldirektor an treten die Bestimmungen von Teil II für das betreffende Mitglied in Kraft.

5. Solange eine nach Absatz 1 dieses Artikels übermittelte Erklärung für Teil II in Kraft ist, kann das Mitglied erklären, dass es Teil II mit der Wirkung einer Empfehlung anzunehmen bereit ist.

Teil II. Die Heuer

Artikel 6

1. Das Grundentgelt oder die Grundheuer eines Vollmatrosen, der auf einem Schiff, für das dieses Übereinkommen gilt, beschäftigt ist, darf für den Kalenderdienstmonat nicht geringer sein als sechzehn Pfund in der Währung des Vereinigten Königreiches von Grossbritannien und Nordirland oder vierundsechzig Dollar in der Währung der Vereinigten Staaten von Amerika oder als ein entsprechender Betrag in anderer Währung.

2. Hinsichtlich jeder etwaigen Änderung des Pariwertes von Pfund oder Dollar, die dem Internationalen Währungsfonds nach dem 29. Juni 1946 mitgeteilt worden ist, oder im Falle einer weiteren derartigen Änderung, die nach Annahme dieses Übereinkommens mitgeteilt wird, gilt folgendes:

- a. Die Mindestgrundheuer nach Absatz 1 dieses Artikels, die auf Grund der Währung, für die eine solche Änderung mitgeteilt worden ist, festgesetzt wird, ist so anzupassen, dass die Parität zu anderen Währungen gewahrt bleibt;
- b. der Generaldirektor des Internationalen Arbeitsamtes teilt diese Anpassung den Mitgliedern der Internationalen Arbeitsorganisation mit;
- c. die in dieser Weise angepasste Mindestgrundheuer ist für die Mitglieder, die das Übereinkommen ratifiziert haben, ebenso bindend wie die Heuer nach Absatz 1 dieses Artikels und wird für jedes solche Mitglied spätestens mit Beginn des zweiten Kalendermonats nach dem Monat wirksam, in dem der Generaldirektor den Mitgliedern die Änderung mitteilt.

Artikel 7

1. Werden auf Schiffen Gruppen von Mannschaftsmitgliedern beschäftigt, die eine höhere Zahl von Mannschaftsmitgliedern erfordern als sonst beschäftigt würden, so ist das Mindestgrundentgelt oder die Mindestgrundheuer eines Vollmatrosen in der Weise festzusetzen, dass sie dem angepassten Gegenwert des Mindestgrundentgelts oder der Mindestgrundheuer im Sinne des vorstehenden Artikels entspricht.

2. Diese Anpassung ist nach dem Grundsatz des gleichen Entgelts für gleiche Arbeit vorzunehmen. Dabei sind angemessen zu berücksichtigen

- a. die Zahl der zusätzlich beschäftigten Mannschaftsmitglieder solcher Gruppen,
- b. jede Erhöhung oder Verminderung der Unkosten des Reeders als Folge der Beschäftigung dieser Gruppen.

3. Das angepasste Entgelt wird durch Gesamtarbeitsvertrag zwischen den beteiligten Berufsverbänden der Reeder und der Seeleute oder, in Ermangelung eines solchen Vertrages und sofern beide beteiligten Staaten das Übereinkommen ratifiziert haben, durch die zuständige Stelle des Gebietes festgesetzt, dem die betreffende Gruppe von Seeleuten angehört.

Artikel 8

Ist die Verpflegung nicht unentgeltlich, so ist das Mindestgrundentgelt oder die Mindestgrundheuer um einen Betrag zu erhöhen, der durch Gesamtarbeitsvertrag zwischen den beteiligten Berufsverbänden der Reeder und der Seeleute oder, in dessen Ermangelung, durch die zuständige Stelle festgesetzt wird.

Artikel 9

1. Als Berechnungssatz zur Festsetzung des dem Grundentgelt oder der Grundheuer nach Artikel 6 in einer anderen Währung entsprechenden Betrages gilt das Verhältnis des Pariwertes der betreffenden Währung zum Pariwert des Pfundes des Vereinigten Königreiches von Grossbritannien und Nordirland oder des Dollars der Vereinigten Staaten von Amerika.

2. Für die Währung eines Mitgliedes der Internationalen Arbeitsorganisation, das dem Internationalen Währungsfonds angehört, gilt als Pariwert der nach der Satzung des Internationalen Währungsfonds übliche Wert.

3. Für die Währung eines Mitgliedes der Internationalen Arbeitsorganisation, das dem Internationalen Währungsfonds nicht angehört, gilt als Pariwert der amtliche Wechselkurs des Goldes oder des Dollars der Vereinigten Staaten von Amerika mit dem am 1. Juli 1944 geltenden Gewicht und Feingehalt, wie er bei den Zahlungen und Überweisungen im gewöhnlichen internationalen Geschäftsverkehr üblich ist.

4. Für eine Währung, auf die keiner der beiden vorstehenden Absätze angewendet werden kann, gilt folgendes:

- a. Der Umrechnungssatz für die Zwecke dieses Artikels wird von dem beteiligten Mitglied der Internationalen Arbeitsorganisation festgesetzt;
- b. das beteiligte Mitglied teilt seine Entscheidung dem Generaldirektor des Internationalen Arbeitsamtes mit, der die übrigen Mitglieder, die dieses Übereinkommen ratifiziert haben, unverzüglich verständigt;
- c. innerhalb einer Zeitspanne von sechs Monaten, gerechnet von dem Zeitpunkt der Verständigung durch den Generaldirektor, kann jedes andere Mitglied, welches das Übereinkommen ratifiziert hat, seinen Einspruch gegen die getroffene Entscheidung dem Generaldirektor des Internationalen Arbeitsamtes mitteilen, der hierauf das beteiligte Mitglied und die anderen Mitglieder, die das Übereinkommen ratifiziert haben, verständigt und die Frage dem in Artikel 22 bezeichneten Ausschuss vorlegt;
- d. die vorstehenden Bestimmungen gelten für den Fall einer Änderung der Entscheidung des beteiligten Mitgliedes.

5. Jede Änderung des Grundentgelts oder der Grundheuer als Folge einer Änderung des Satzes zur Ermittlung des entsprechenden Betrages in einer anderen Währung tritt spätestens mit Beginn des zweiten Kalendermonats nach dem Monat in Kraft, in dem die Änderung des Verhältnisses der Pariwerte der betreffenden Währung wirksam wird.

Artikel 10

Jedes Mitglied trifft die notwendigen Massnahmen, um

- a. durch ein System von Überwachung und Zwangsmassnahmen die Gewähr zu schaffen, dass die gezahlten Entgelte nicht niedriger sind als die Sätze auf Grund dieses Übereinkommens,
- b. zu gewährleisten, dass jeder, der ein Entgelt zu einem niedrigeren als dem in diesem Übereinkommen bestimmten Satz erhalten hat, den ihm zustehenden Restbetrag im Weg eines nicht kostspieligen und raschen gerichtlichen oder anderen Verfahrens eintreiben kann.

Teil III. Die Arbeitszeit an Bord von Schiffen

Artikel 11

Dieser Teil des Übereinkommens gilt nicht für

- a. den ersten Offizier des Deckdienstes und des Maschinendienstes,
- b. den Zahlmeister,
- c. alle anderen Offiziere, die Dienstleiter, aber nicht Wachthabende sind,
- d. mit Schreibarbeit oder im allgemeinen Dienst beschäftigte Personen, die

- i) einen durch Gesamtarbeitsvertrag zwischen den beteiligten Berufsverbänden der Reeder und der Seeleute festgesetzten höheren Dienstgrad einnehmen oder
- ii) vorwiegend für eigene Rechnung arbeiten oder
- iii) ausschliesslich durch Provision oder hauptsächlich im Wege der Gewinnbeteiligung entlohnt werden.

Artikel 12

In diesem Teil des Übereinkommens bedeuten die Ausdrücke:

- a. «Schiff kleiner Fahrt» jedes Schiff, das ausschliesslich zu Fahrten verwendet wird, bei denen es sich vom Ausgangsland nicht weiter als bis zu nahegelegenen Häfen von benachbarten Ländern entfernt, wenn die Häfen innerhalb geographischer Grenzen liegen, die
 - i) durch die innerstaatliche Gesetzgebung oder durch Gesamtarbeitsvertrag zwischen Berufsverbänden von Reedern und von Seeleuten klar bestimmt sind,
 - ii) für die Durchführung aller Bestimmungen dieses Teiles des Übereinkommens einheitlich festgesetzt sind,
 - iii) von dem beteiligten Mitglied bei der Eintragung seiner Ratifikation durch eine der Ratifikation beigefügte Erklärung mitgeteilt worden sind,
 - iv) nach Fühlungnahme mit den anderen beteiligten Mitgliedern festgesetzt worden sind;
- b. «Schiff grosser Fahrt» jedes Schiff, das nicht ein Schiff kleiner Fahrt ist;
- c. «Passagierschiff» ein Schiff, das zur Beförderung von mehr als zwölf Fahrgästen berechtigt ist;
- d. «Arbeitszeit» die Zeit, während der ein Mitglied der Besatzung auf Grund der Anordnung eines Vorgesetzten Arbeit für das Schiff oder den Reeder verrichtet.

Artikel 13

1. Dieser Artikel gilt für Offiziere und Mannschaftsmitglieder des Deck-, Maschinen- und Funkdienstes auf Schiffen kleiner Fahrt.

2. Die Normalarbeitszeit eines Offiziers oder Mannschaftsmitgliedes darf nicht überschreiten

- a. auf See vierundzwanzig Stunden in jeder Zeitspanne von zwei aufeinanderfolgenden Tagen;
- b. im Hafen
 - i) am wöchentlichen Ruhetag die für laufende Instandhaltungs- und Reinigungsarbeiten erforderliche Zeit bis zur Höchstdauer von zwei Stunden,

- ii) an andern Tagen acht Stunden, wenn nicht durch Gesamtarbeitsvertrag eine kürzere Dauer vorgesehen ist;
- c. hundertzwölf Stunden in jeder Zeitspanne von zwei aufeinanderfolgenden Wochen.

3. Jede Arbeitsleistung über die in Absatz 2, a und b festgesetzten Grenzen hinaus gilt als Überstundenleistung, für die der Offizier oder das Mannschaftsmitglied Anspruch auf eine Vergütung nach Artikel 18 dieses Übereinkommens hat.

4. Überschreitet die Gesamtzahl der in zwei aufeinanderfolgenden Wochen geleisteten Arbeitsstunden, ohne die als Überstunden zu bewertende Zeit, hundertzwölf Stunden, so hat der Offizier oder das Mannschaftsmitglied Anspruch auf Ausgleich in Form von Freizeit im Hafen oder auf andere Weise nach den durch Gesamtarbeitsvertrag zwischen den beteiligten Berufsverbänden der Reeder und der Seeleute getroffenen Bestimmungen.

5. Durch die innerstaatliche Gesetzgebung oder durch Gesamtarbeitsvertrag wird bestimmt, wann ein Schiff im Sinne dieses Artikels als auf See und wann es als im Hafen befindlich zu gelten hat.

Artikel 14

1. Dieser Artikel gilt für Offiziere und Mannschaftsmitglieder des Deck-, Maschinen- und Funkdienstes auf Schiffen grosser Fahrt.

2. Auf See und an den Tagen der Abfahrt und der Ankunft darf die normale Arbeitszeit eines Offiziers oder Mannschaftsmitgliedes acht Stunden täglich nicht überschreiten.

3. Im Hafen darf die normale Arbeitszeit eines Offiziers oder eines Mannschaftsmitgliedes nicht überschreiten

- a. am wöchentlichen Ruhetag die für laufende Instandhaltungs- und Reinigungsarbeiten erforderliche Zeit bis zur Höchstdauer von zwei Stunden,
- b. an anderen Tagen acht Stunden, wenn nicht durch Gesamtarbeitsvertrag eine kürzere Dauer vorgesehen ist.

4. Jede Arbeitsleistung über die in den vorstehenden Absätzen festgesetzten Grenzen hinaus gilt als Überstundenleistung, für die der Offizier oder das Mannschaftsmitglied Anspruch auf eine Vergütung nach Artikel 18 dieses Übereinkommens hat.

5. Überschreitet die Gesamtzahl der in einer Woche geleisteten Arbeitsstunden, ohne die als Überstunden zu bewertende Zeit, achtundvierzig Stunden, so hat der Offizier oder das Mannschaftsmitglied Anspruch auf Ausgleich in Form von Freizeit im Hafen oder auf andere Weise nach den durch Gesamtarbeitsvertrag zwischen den beteiligten Berufsverbänden der Reeder und der Seeleute getroffenen Bestimmungen.

6. Durch die innerstaatliche Gesetzgebung oder durch Gesamtarbeitsverträge wird bestimmt, wann ein Schiff im Sinne dieses Artikels als auf See und wann es als im Hafen befindlich zu gelten hat.

Artikel 15

1. Dieser Artikel gilt für das Personal des allgemeinen Dienstes.
2. Auf Passagierschiffen darf die normale Arbeitszeit nicht überschreiten
 - a. auf See und an den Tagen der Abfahrt und der Ankunft zehn Stunden in jeder Zeitspanne von vierzehn aufeinanderfolgenden Stunden;
 - b. im Hafen,
 - i) wenn Fahrgäste an Bord sind, zehn Stunden in jeder Zeitspanne von vierzehn aufeinanderfolgenden Stunden,
 - ii) in anderen Fällen
 - am Vortage des wöchentlichen Ruhetages fünf Stunden,
 - am wöchentlichen Ruhetag für das Verpflegungs- und Aufwartepersonal fünf Stunden, für andere Personen die für laufende Instandhaltungs- und Reinigungsarbeiten erforderliche Zeit bis zur Höchstdauer von zwei Stunden,
 - an allen anderen Tagen acht Stunden.
3. Auf Schiffen, die nicht Passagierschiffe sind, darf die normale Arbeitszeit nicht überschreiten
 - a. auf See und an den Tagen der Abfahrt und der Ankunft neun Stunden in jeder Zeitspanne von dreizehn aufeinanderfolgenden Stunden;
 - b. im Hafen
 - am wöchentlichen Ruhetag fünf Stunden,
 - am Vortage des wöchentlichen Ruhetages sechs Stunden,
 - an allen anderen Tagen acht Stunden in jeder Zeitspanne von zwölf aufeinanderfolgenden Stunden.
4. Überschreitet die Gesamtzahl der in zwei aufeinanderfolgenden Wochen geleisteten Arbeitsstunden hundertzwölf Stunden, so haben die Beteiligten Anspruch auf Ausgleich in Form von Freizeit im Hafen oder auf andere Weise nach den durch Gesamtarbeitsvertrag zwischen den beteiligten Berufsverbänden der Reeder und der Seeleute getroffenen Bestimmungen.
5. Durch die innerstaatliche Gesetzgebung oder durch Gesamtarbeitsverträge zwischen den beteiligten Berufsverbänden der Reeder und der Seeleute können besondere Bestimmungen zur Regelung der Arbeitszeit von Nachtwächtern getroffen werden.

Artikel 16

1. Dieser Artikel gilt für Offiziere und Mannschaftsmitglieder auf Handelsschiffen kleiner und grosser Fahrt.

2. Die Freizeit im Hafen sollte Gegenstand von Verhandlungen zwischen den beteiligten Berufsverbänden der Reeder und der Seeleute sein. Dabei wäre davon auszugehen, dass Offiziere und Mannschaftsmitgliedern im Hafen Freizeit im höchstmöglichen Ausmass gewährt und dass solche Freizeit nicht als Urlaub angerechnet werden soll.

Artikel 17

1. Die zuständige Stelle kann von dem Geltungsbereich dieses Teils des Übereinkommens Offiziere ausnehmen, die nicht schon nach Artikel 11 ausgenommen sind. Dabei gelten jedoch die folgenden Bedingungen:

- a. Die Offiziere müssen durch Gesamtarbeitsvertrag Anspruch auf Arbeitsbedingungen haben, die nach Bescheinigung der zuständigen Stelle einen vollen Ausgleich für die Nichtanwendung dieses Teiles des Übereinkommens bilden;
- b. der Gesamtarbeitsvertrag muss erstmalig vor dem 30. Juni 1946 abgeschlossen und noch in Kraft oder erneuert worden sein.

2. Jedes Mitglied, das die Bestimmungen von Absatz 1 in Anspruch nimmt, hat dem Generaldirektor des Internationalen Arbeitsamtes vollständige Auskünfte über jeden solchen Gesamtarbeitsvertrag zu übermitteln. Der Generaldirektor legt dem in Artikel 22 bezeichneten Ausschuss eine Zusammenfassung der erhaltenen Angaben vor.

3. Der genannte Ausschuss wird prüfen, ob die Gesamtarbeitsverträge, über die ihm ein Bericht vorgelegt wird, Arbeitsbedingungen vorsehen, die einen vollen Ausgleich für die Nichtanwendung dieses Teiles des Übereinkommens bilden. Jedes Mitglied, das dieses Übereinkommen ratifiziert, verpflichtet sich, alle Bemerkungen oder Anregungen des Ausschusses betreffend diese Gesamtarbeitsverträge zu prüfen sowie die an den betreffenden Gesamtarbeitsverträgen beteiligten Berufsverbänden der Reeder und der Seeleute von allen solchen Bemerkungen und Anregungen in Kenntnis zu setzen.

Artikel 18

1. Der Satz oder die Sätze für Überstundenvergütung werden durch die innerstaatliche Gesetzgebung vorgeschrieben oder durch Gesamtarbeitsvertrag festgesetzt; der Überstundenzuschlag darf aber keinesfalls niedriger sein als 25 Prozent des Grundentgeltes oder der Grundheuer.

2. Die Gesamtarbeitsverträge können vorsehen, dass die Barvergütung durch Freizeit und Landgang von entsprechender Dauer oder durch Ausgleich auf andere Weise abgegolten wird.

Artikel 19

1. Ständige Überstundenarbeit ist, soweit irgend möglich, zu vermeiden.

2. Die für die nachstehend bezeichneten Arbeiten erforderliche Zeit ist weder in die normale Arbeitszeit einzurechnen noch als Überstundenleistung im Sinne dieses Teiles des Übereinkommens zu bewerten:

- a. Arbeiten, die der Kapitän für die Sicherheit des Schiffes, der Fracht oder der an Bord befindlichen Personen für notwendig und dringlich hält;
- b. vom Kapitän angeordnete Arbeiten zur Hilfeleistung für andere Schiffe oder Personen, die sich in Not befinden;
- c. Musterungen, Feuerlösch-, Rettungsboot- und ähnliche Übungen nach den Bestimmungen des Internationalen Übereinkommens zum Schutz des menschlichen Lebens auf See in seiner in dem betreffenden Zeitpunkt geltenden Fassung;
- d. zusätzliche Arbeiten zur Abwicklung der Zollförmlichkeiten, der Quarantäne oder anderer Förmlichkeiten des Gesundheitsschutzes;
- e. die laufende und notwendige Peilung der Lage des Schiffes und die Wetterbeobachtung durch die Offiziere;
- f. die für den normalen Wachenwechsel erforderliche zusätzliche Zeit.

3. Dieses Übereinkommen berührt in keiner Weise das Recht und die Pflicht des Kapitäns, jede Arbeit anzuordnen, die ihm für die Sicherheit und den reibungslosen Betrieb des Schiffes notwendig erscheint, noch die Pflicht eines Offiziers oder Mannschaftsmitgliedes, solche Arbeiten auszuführen.

Artikel 20

1. Personen unter sechzehn Jahren dürfen während der Nacht nicht arbeiten.

2. Als «Nacht» im Sinne dieses Artikels gilt eine Zeitspanne von mindestens neun aufeinanderfolgenden Stunden, die vor Mitternacht beginnt und nach Mitternacht endet und die durch die innerstaatliche Gesetzgebung oder durch Gesamtarbeitsvertrag zu bestimmen ist.

Teil IV. Besatzungsstärke

Artikel 21

1. Jedes Schiff, für das dieses Übereinkommen gilt, muss eine nach Zahl und Befähigung ausreichende Besatzung an Bord führen, um

- a. den Schutz des menschlichen Lebens auf See zu gewährleisten,
- b. die Durchführung der Bestimmungen von Teil II dieses Übereinkommens zu ermöglichen,
- c. eine übermässige Beanspruchung der Besatzung zu verhüten und die Leistung von Überstunden ganz oder soweit wie möglich zu vermeiden.

2. Jedes Mitglied verpflichtet sich, zur Untersuchung und Erledigung aller Beschwerden oder Streitigkeiten betreffend die Besatzungsstärke eines Schiffes ein wirksames Verfahren einzuführen oder sich von dessen Vorhandensein zu vergewissern.

3. Vertreter der Berufsverbände der Reeder und der Seeleute haben allein oder in Zusammenarbeit mit anderen Personen oder Behörden bei diesem Verfahren mitzuwirken.

Teil V. Durchführung des Übereinkommens

Artikel 22

1. Dieses Übereinkommen kann durchgeführt werden im Wege: *a.* der Gesetzgebung, *b.* von Gesamtarbeitsverträgen zwischen Reedern und Seeleuten (unter Vorbehalt von Artikel 21 Absatz 2) oder *c.* einer Verbindung von Gesetzgebung und Gesamtarbeitsverträgen zwischen Reedern und Seeleuten. Soweit dieses Übereinkommen nichts anderes vorsieht, gelten seine Bestimmungen für jedes Schiff, das im Gebiet des ratifizierenden Mitgliedes eingetragen ist, und für jeden an Bord eines solchen Schiffes Beschäftigten.

2. Wird eine Bestimmung dieses Übereinkommens im Wege eines Gesamtarbeitsvertrages nach Absatz 1 dieses Artikels durchgeführt, so ist das Mitglied, ungeachtet der Bestimmungen von Artikel 10 dieses Übereinkommens, nicht verpflichtet, in bezug auf die im Wege eines Gesamtarbeitsvertrages durchgeführten Bestimmungen des Übereinkommens Massnahmen nach Artikel 10 zu treffen.

3. Jedes Mitglied, das dieses Übereinkommen ratifiziert, hat dem Generaldirektor des Internationalen Arbeitsamtes Auskünfte über die Massnahmen zur Durchführung des Übereinkommens zu übermitteln, einschliesslich genauer Angaben über alle in Kraft stehenden Gesamtarbeitsverträge, die der Durchführung von Bestimmungen des Übereinkommens dienen.

4. Jedes Mitglied, das dieses Übereinkommen ratifiziert, verpflichtet sich, durch eine dreigliedrige Delegation in jedem Ausschuss mitzuwirken, der Vertreter der Regierungen und der Berufsverbände der Reeder und der Seeleute und, in beratender Eigenschaft, Vertreter des Paritätischen Seeschiffahrtsausschusses des Internationalen Arbeitsamtes umfasst und gegebenenfalls eingesetzt wird, um die zur Durchführung dieses Übereinkommens getroffenen Massnahmen zu prüfen.

5. Der Generaldirektor wird dem genannten Ausschuss eine Zusammenfassung der ihm nach Absatz 3 dieses Artikels übermittelten Auskünfte vorlegen.

6. Der Ausschuss wird prüfen, ob die Gesamtarbeitsverträge, über die ihm ein Bericht vorgelegt wird, den Bestimmungen dieses Übereinkommens wirksam Rechnung tragen. Jedes Mitglied, das dieses Übereinkommen ratifiziert, verpflichtet sich, alle die Durchführung des Übereinkommens betreffenden Bemerkungen und Anregungen des Ausschusses zu prüfen sowie die an einem der unter Absatz 1 fallenden Gesamtarbeitsverträge beteiligten Berufsverbände der Reeder und der Seeleute von allen Bemerkungen und Anregungen des genannten Ausschusses über die Wirksamkeit dieser Gesamtarbeitsverträge zur Durchführung dieses Übereinkommens in Kenntnis zu setzen.

Artikel 23

1. Jedes Mitglied, das dieses Übereinkommen ratifiziert, ist verantwortlich für die Durchführung seiner Bestimmungen auf den in seinem Gebiet eingetragenen Schiffen und, soweit das Übereinkommen nicht im Wege von Gesamtarbeitsverträgen durchgeführt wird, für das Vorhandensein gesetzlicher Vorschriften über

- a. die Verantwortlichkeit des Reeders und des Kapitäns zur Sicherung der Durchführung,
- b. angemessene Zwangsmassnahmen für jede Verletzung der Bestimmungen des Übereinkommens,
- c. die Einrichtung einer geeigneten amtlichen Überwachung der Durchführung von Teil IV dieses Übereinkommens,
- d. die Führung eines Verzeichnisses der nach Teil III dieses Übereinkommens geleisteten Arbeitsstunden und der Vergütungen für Überstunden und Arbeitszeitüberschreitungen,
- e. die Gewährleistung der gleichen Rechtsmittel für die Seeleute zur Eintreibung der ihnen für Überstunden und Arbeitsüberschreitungen zustehenden Vergütungen, wie sie ihnen zur Eintreibung sonstiger Heuerrückstände eingeräumt sind.

2. Die beteiligten Berufsverbände der Reeder und der Seeleute sind bei der Ausarbeitung der Vorschriften zur Durchführung dieses Übereinkommens, soweit tunlich und durchführbar, anzuhören.

Artikel 24

Zum Zwecke gegenseitiger Unterstützung bei der Durchführung dieses Übereinkommens verpflichtet sich jedes Mitglied, das dieses Übereinkommen ratifiziert, die zuständigen Stellen aller Häfen in seinem Gebiet anzuweisen, in jedem Fall, in dem sie Kenntnis von der Nichtbefolgung der Bestimmungen des Übereinkommens auf einem Schiff erhalten, das im Gebiet eines anderen Mitgliedes eingetragen ist, das dieses Übereinkommen ratifiziert hat, die Konsulatsbehörde oder eine andere geeignete Behörde dieses Mitgliedes zu verständigen.

Teil VI. Schlussbestimmungen

Artikel 25

1. Durch dieses Übereinkommen werden die Übereinkommen von 1946 und 1949 über die Heuern, die Arbeitszeit an Bord und die Besatzungsstärke abgeändert.

2. Für die Zwecke von Artikel 28 des Übereinkommens über die Arbeitszeit an Bord und die Besatzungsstärke, 1936, gilt das vorliegende Übereinkommen ebenfalls als Übereinkommen zur Abänderung des genannten Übereinkommens.

Artikel 26

Die förmlichen Ratifikationen dieses Übereinkommens sind dem Generaldirektor des Internationalen Arbeitsamtes zur Eintragung mitzuteilen.

Artikel 27

1. Dieses Übereinkommen bindet nur diejenigen Mitglieder der Internationalen Arbeitsorganisation, deren Ratifikation durch den Generaldirektor eingetragen ist.

2. Es tritt erstmalig sechs Monate nach dem Zeitpunkt in Kraft, in dem die nachstehenden Bedingungen erfüllt worden sind:

- a. Die Ratifikation von neun der folgenden Mitglieder müssen eingetragen sein: Argentinien, Australien, Belgien, Brasilien, Chile, China, Dänemark, Bundesrepublik Deutschland, Finnland, Frankreich, Griechenland, Indien, Irland, Italien, Japan, Jugoslawien, Kanada, Niederlande, Norwegen, Polen, Portugal, Schweden, Spanien, Türkei, Union der Sozialistischen Sowjetrepubliken, Vereinigte Staaten von Amerika und Vereinigtes Königreich von Grossbritannien und Nordirland;
- b. mindestens fünf der Mitglieder, deren Ratifikationen eingetragen worden sind, müssen im Zeitpunkt der Eintragung ihrer Ratifikation eine Handelsflotte von mindestens einer Million Bruttoregistertonnen besitzen;
- c. der Gesamttraumgehalt der Handelsflotte der Mitglieder, deren Ratifikationen eingetragen sind, muss im Zeitpunkt der Eintragung der Ratifikationen mindestens fünfzehn Millionen Bruttoregistertonnen betragen.

3. Durch die Aufnahme der Bestimmungen des vorstehenden Absatzes soll die baldige Ratifikation dieses Übereinkommens durch die Mitgliedstaaten erleichtert und gefördert werden.

4. Nach dem erstmaligen Inkrafttreten tritt dieses Übereinkommen für jedes Mitglied sechs Monate nach der Eintragung seiner Ratifikation in Kraft.

Artikel 28

1. Jedes Mitglied, das dieses Übereinkommen ratifiziert hat, kann es nach Ablauf von fünf Jahren, gerechnet von dem Tag, an dem es zum erstenmal in Kraft getreten ist, durch Anzeige an den Generaldirektor des Internationalen Arbeitsamtes kündigen. Die Kündigung wird von diesem eingetragen. Ihre Wirkung tritt erst ein Jahr nach der Eintragung ein.

2. Jedes Mitglied, das dieses Übereinkommen ratifiziert hat und innerhalb eines Jahres nach Ablauf des im vorigen Absatz genannten Zeitraumes von fünf Jahren von dem in diesem Artikel vorgesehenen Kündigungsrecht keinen Gebrauch macht, bleibt für einen weiteren Zeitraum von fünf Jahren gebunden. In der Folge kann es dieses Übereinkommen jeweils nach Ablauf eines Zeitraumes von fünf Jahren nach Massgabe dieses Artikels kündigen.

Artikel 29

1. Der Generaldirektor des Internationalen Arbeitsamtes gibt allen Mitgliedern der Internationalen Arbeitsorganisation Kenntnis von der Eintragung aller Ratifikationen, Erklärungen und Kündigungen, die ihm von den Mitgliedern der Organisation mitgeteilt werden.

2. Der Generaldirektor wird die Mitglieder der Organisation, wenn er ihnen von der Eintragung der letzten für das Inkrafttreten des Übereinkommens notwendigen Ratifikation Kenntnis gibt, auf den Zeitpunkt aufmerksam machen, in dem dieses Übereinkommen in Kraft tritt.

Artikel 30

Der Generaldirektor des Internationalen Arbeitsamtes übermittelt dem Generalsekretär der Vereinten Nationen zwecks Eintragung nach Artikel 102 der Charta der Vereinten Nationen vollständige Auskünfte über alle von ihm nach Massgabe der vorangehenden Artikel eingetragenen Ratifikationen, Erklärungen und Kündigungen.

Artikel 31

Der Verwaltungsrat des Internationalen Arbeitsamtes hat nach Inkrafttreten dieses Übereinkommens jeweils bei Ablauf eines Zeitraumes von zehn Jahren der Allgemeinen Konferenz einen Bericht über die Durchführung dieses Übereinkommens zu erstatten und zu prüfen, ob die Frage seiner gänzlichen oder teilweisen Abänderung auf die Tagesordnung der Konferenz gesetzt werden soll.

Artikel 32

1. Nimmt die Konferenz ein neues Übereinkommen an, welches das vorliegende Übereinkommen ganz oder teilweise abändert, und sieht das neue Übereinkommen nichts anderes vor, so gelten folgende Bestimmungen:

- a. Die Ratifikation des neugefassten Übereinkommens durch ein Mitglied schliesst ohne weiteres die sofortige Kündigung des vorliegenden Übereinkommens in sich ohne Rücksicht auf Artikel 28, vorausgesetzt, dass das neugefasste Übereinkommen in Kraft getreten ist.
- b. Vom Zeitpunkt des Inkrafttretens des neugefassten Übereinkommens an kann das vorliegende Übereinkommen von den Mitgliedern nicht mehr ratifiziert werden.

2. Indessen bleibt das vorliegende Übereinkommen nach Form und Inhalt jedenfalls in Kraft für die Mitglieder, die dieses, aber nicht das neugefasste Übereinkommen ratifiziert haben.

Artikel 33

Der französische und der englische Wortlaut dieses Übereinkommens sind in gleicher Weise massgebend.

Empfehlung (Nr. 109) betreffend die Heuern, die Arbeitszeit an Bord und die Besatzungsstärke

Die Allgemeine Konferenz der Internationalen Arbeitsorganisation, die vom Verwaltungsrat des Internationalen Arbeitsamtes nach Genf einberufen wurde und am 29. April 1958 zu ihrer einundvierzigsten Tagung zusammengetreten ist,

hat beschlossen, verschiedene Anträge anzunehmen betreffend die allgemeine Abänderung des Übereinkommens über die Heuern, die Arbeitszeit an Bord und die Besatzungsstärke (Neufassung), 1949, eine Frage, die den zweiten Gegenstand ihrer Tagesordnung bildet,

hat das Übereinkommen über die Heuern, die Arbeitszeit an Bord und die Besatzungsstärke (Neufassung), 1958, angenommen und

hält eine weitere Urkunde für erforderlich, die in gleicher Weise dazu bestimmt ist, den Mitgliedern die Verbesserung der Beschäftigungsbedingungen der Seeleute nahezulegen.

Die Konferenz nimmt heute, am 14. Mai 1958, die folgende Empfehlung an, die als Empfehlung betreffend die Heuern, die Arbeitszeit an Bord und die Besatzungsstärke, 1958, bezeichnet wird.

Geltungsbereich

1. Diese Empfehlung gilt für Seeleute, mit Ausnahme des Kapitäns, die auf der Handelsschiffahrt dienenden Seeschiffen mit Kraftantrieb beschäftigt sind, sofern es sich nicht um Fahrzeuge, die zu Fahrten in Flussmündungen verwendet werden, um Fischereifahrzeuge oder um Schiffe einfacher Bauart handelt.

Die Heuer

2. Das Grundentgelt oder die Grundheuer eines Vollmatrosen, der auf einem Schiff, für das diese Empfehlung gilt, beschäftigt ist, soll für den Kalender dienstmonat nicht geringer sein als der Gegenwert von fünfundzwanzig Pfund in der Währung des Vereinigten Königreiches von Grossbritannien und Nordirland oder siebzig Dollar in der Währung der Vereinigten Staaten von Amerika, je nachdem, welcher dieser beiden Beträge höher ist. Werden jedoch auf Schiffen Gruppen von Mannschaftsmitgliedern beschäftigt, die eine höhere Zahl von Mannschaftsmitgliedern erfordern als sonst beschäftigt würden, so können bei der Festsetzung des Mindestentgelts oder der Mindestheuer unter Betrachtung des Grundsatzes des gleichen Entgelts für gleiche Arbeit besondere Umstände berücksichtigt werden, wie etwa die Zahl der zusätzlich Beschäftigten sowie Unterschiede der Mannschaftskosten, die sich für den Reeder als Folge der Beschäftigung dieser Mannschaftsmitglieder ergeben.

3. Wird der vorstehende Absatz nicht durch Gesamtarbeitsvertrag zwischen massgebenden Berufsverbänden der Reeder und der Seeleute durchgeführt, so sollte jedes Mitglied die notwendigen Massnahmen treffen, um

- a. durch ein System von Überwachung und Zwangsmassnahmen die Gewähr zu schaffen, dass das gezahlte Entgelt nicht niedriger ist als die auf Grund des vorstehenden Absatzes geltenden Sätze,
- b. zu gewährleisten, dass jeder, der ein Entgelt zu einem niedrigeren als dem im vorstehenden Absatz bestimmten Satz erhalten hat, den ihm zustehenden Restbetrag im Wege eines nicht kostspieligen und raschen gerichtlichen oder anderen Verfahrens eintreiben kann.

Arbeitszeit

4. Auf See und im Hafen sollte die Normalarbeitszeit für Dienstzweige acht Stunden täglich betragen. Die Arbeitszeit im Hafen am wöchentlichen Ruhetag und am Vortag des wöchentlichen Ruhetages sollte durch die innerstaatliche Gesetzgebung oder durch Gesamtarbeitsverträge geregelt werden.

5. Ist das Schiff am wöchentlichen Ruhetag auf See, so sollten die Seeleute eine Vergütung erhalten, die durch Gesamtarbeitsverträge oder durch die innerstaatliche Gesetzgebung festzusetzen ist.

6. Bei kleineren Schiffen und bei Schiffen mit kurzer Reisedauer kann durch Gesamtarbeitsverträge oder durch die innerstaatliche Gesetzgebung eine durchschnittliche Arbeitszeit von acht Stunden täglich vorgesehen werden.

7. Der Satz oder die Sätze für Überstundenvergütung sollten durch die innerstaatliche Gesetzgebung vorgeschrieben oder durch Gesamtarbeitsvertrag festgesetzt werden; der Überstundenzuschlag sollte aber keinesfalls niedriger sein als 25 Prozent des Grundentgelts oder der Grundheuer. Die innerstaatliche Gesetzgebung oder die Gesamtarbeitsverträge können vorsehen, dass die Barvergütung durch Freizeit und Landgang von entsprechender Dauer oder durch Ausgleich auf andere Weise abgegolten wird.

8. Die innerstaatliche Gesetzgebung oder die Gesamtarbeitsverträge sollten diejenigen Arbeiten bestimmen, deren Ausführung weder in die Normalarbeitszeit einzurechnen noch als Überstundenleistung im Sinne dieser Empfehlung zu bewerten ist.

9. Gesamtarbeitsverträge können aus besonderen Gründen Sonderregelungen für einen angemessenen Ausgleich an Stelle der Bezahlung der Überstunden vorsehen.

Besatzungsstärke

10. Offiziere und Mannschaftsmitglieder sollten in ausreichender Anzahl beschäftigt werden, damit eine übermässige Leistung von Überstunden vermieden und der Schutz des menschlichen Lebens auf See gewährleistet werden kann.

11. Jedes Mitglied sollte zur Untersuchung und Erledigung aller Beschwerden oder Streitigkeiten betreffend die Besatzungsstärke eines Schiffes ein wirk-sames Verfahren einführen oder sich von dessen Vorhandensein vergewissern.

12. Vertreter der massgebenden Berufsverbände der Reeder und der See-leute sollten allein oder in Zusammenarbeit mit anderen Personen oder Behörden bei diesem Verfahren mitwirken.

Allgemeine Bestimmung

13. Soweit nach Gesetz, Rechtsspruch, Gewohnheitsrecht oder Vertrag zwischen Reedern und Seeleuten in bezug auf die Heuern, die Arbeitszeit an Bord und die Besatzungsstärke günstigere Bedingungen für die Seeleute gelten, als in dieser Empfehlung vorgesehen sind, werden diese durch die Bestimmungen dieser Empfehlung nicht berührt.

Empfehlung (Nr. 105) betreffend den Inhalt der Schiffsapotheken

Die Allgemeine Konferenz der Internationalen Arbeitsorganisation, die vom Verwaltungsrat des Internationalen Arbeitsamtes nach Genf ein-berufen wurde und am 29. April 1958 zu ihrer einundvierzigsten Tagung zusammengetreten ist,

hat beschlossen, verschiedene Anträge anzunehmen betreffend den Inhalt der Schiffsapotheken, eine Frage, die zum fünften Gegenstand ihrer Tagesordnung gehört, und

dabei bestimmt, dass diese Anträge die Form einer Empfehlung erhalten sollen.

Die Konferenz nimmt heute, am 13. Mai 1958, die folgende Empfehlung an, die als Empfehlung betreffend Schiffsapotheken, 1958, bezeichnet wird.

Die Konferenz empfiehlt den Mitgliedern, die folgenden Bestimmungen anzuwenden:

1. (1) Für jedes in der Seefahrt verwendete Schiff sollte die Führung einer Schiffsapothek e an Bord vorgeschrieben sein, deren Inhalt von der zuständi-gen Stelle unter Berücksichtigung von Umständen wie Zahl der an Bord befind-lichen Personen sowie Art und Dauer der Reise festgelegt werden sollte. Durch besondere Anordnungen sollte dafür gesorgt werden, dass Medikamente, deren Verwendung Beschränkungen unterliegt, v m Kapitän oder einem anderen verantwortlichen Offizier verwahrt werden.

(2) Die Vorschriften über den Mindestinhalt der Schiffsapotheken sollten ohne Rücksicht darauf Geltung haben, ob ein Schiffsarzt an Bord ist oder nicht.

2. (1) Bei der Ausarbeitung oder Überprüfung von Vorschriften über den Inhalt der verschiedenen Arten von Schiffsapotheken sollte die zuständige

Stelle das im Anhang dieser Empfehlung enthaltene Verzeichnis über den Mindestinhalt an Medikamenten und ärztlicher Ausrüstung berücksichtigen.

(2) Diese Vorschriften sollten regelmässig im Lichte neuer medizinischer Entdeckungen, Fortschritte und anerkannter Behandlungsmethoden gemäss den Abänderungsvorschlägen überprüft werden, die auf eine zwischen der Internationalen Arbeitsorganisation und der Weltgesundheitsorganisation vereinbarte Weise angenommen werden.

3. Jede Schiffsapothek sollte einen von der zuständigen Stelle genehmigten ärztlichen Leitfaden enthalten, in dem die Verwendung des Inhalts der Schiffsapothek ausführlich erläutert wird. Dieser Leitfaden sollte die erforderlichen Einzelheiten enthalten, um es auch Personen, die nicht Schiffsärzte sind, zu ermöglichen, Kranken oder Verletzten an Bord mit oder ohne zusätzliche funktärztliche Beratung die notwendige Behandlung zuteil werden zu lassen.

4. Die Vorschriften sollten die ordnungsmässige Instandhaltung und Pflege der Schiffsapotheken und ihres Inhalts sowie ihre regelmässige Überprüfung in Zeitabständen von gewöhnlich nicht mehr als zwölf Monaten durch Personen vorsehen, die von der zuständigen Stelle dazu ermächtigt sind.

Anhang

Verzeichnis über den Mindestinhalt an Medikamenten und ärztlicher Ausrüstung¹⁾

A. Medikamente, die den folgenden,

in der *Internationalen Pharmakopöe* beschriebenen Präparaten entsprechen

a. In Band I:

- * Diphtherie-Serum
- * Tetanus-Serum (in kleinen Mengen)
- Äthanolische Jodlösung
- Opiumtinktur (oder ein gleichwertiges Präparat)

b. In Band II:

- * Adrenalin-Injektionslösung
- * Atropinsulfat-Injektionslösung
- Morphin-Injektionslösung
- * Nikäthamid-Injektionslösung
- * Prokainhydrochlorid-Injektionslösung
- Azetylsalizylsäure-Tabletten
- * Askorbinsäure-Tabletten
- * Amphätaminsulfat-Tabletten
- Kodeinphosphat-Tabletten (und/oder ein gleichwertiges Präparat)
- Ephedrinhydrochlorid-Tabletten
- * Nitroglyzerin-Tabletten
- * Quecksilberchlorür-(Kalomel-) Tabletten
- Proguanilhydrochlorid-Tabletten (und/oder ein anderes Präparat gegen Malaria)
- Sukzinylsulfathiazol-Tabletten (oder ein gleichwertiges Präparat)
- Sulfadiazin-Tabletten (oder ein gleichwertiges Präparat)
- * Belladonnatinktur
- Wasser für Injektionslösungen

¹⁾ Es empfiehlt sich, die in dieser Liste enthaltenen Injektionslösungen, z. B. Adrenalin, wenn möglich in Ampullen von je einer Dosiseinheit bereitzustellen.

* Fakultativ.

B. Andere Medikamente

a. Präparate zur äusserlichen Anwendung:

Ein Antiseptikum zur Wundbehandlung

Ein Desinfektionsmittel

Ein Ungeziefervertilgungsmittel

Ein Liniment

Eine Lotion gegen akute Hautentzündungen

Eine Hämorrhoidalsalbe

Ein Präparat gegen Herpes tonsurans, z.B. ein Präparat mit Benzoe- und Salizylsäure als Wirkstoffen

Ein Präparat gegen chronische Hautentzündungen, z.B. zusammengesetzte Zinkpaste

Ein Präparat gegen Verbrennungen

Ein Benzoessäurebenzylester-Präparat gegen Krätze

* Eine Prophylaxe-Packung gegen Geschlechtskrankheiten

b. Präparate zur Anwendung am Auge:

Ein Anästhetikum

Ein Antiseptikum

* Gelbe Quecksilberoxydsalbe

c. Ein Präparat gegen Zahnschmerzen

d. Präparate zur inneren Anwendung:

Barbitursäurederivate in Tablettenform: i) Schlaf- und Beruhigungsmittel mit kurzer Wirkungsdauer; ii) Sedativa und Beruhigungsmittel mit langer Wirkungsdauer

Skopolaminhydrobromid-Tabletten (Hyoszinhydrobromid-Tabletten) oder ein gleichwertiges Mittel gegen Seekrankheit

Natriumchlorid-Tabletten gegen Hitzschlag

Depotpenicillin-Injektionslösung: Prokainbenzylpenicillin verstärkt (Prokainbenzylpenicillin mit kristallinischem Penicillin), Prokainbenzylpenicillin in ölicher Lösung mit Aluminium-Monostearat oder Benzathinpenicillin

* Ein Antibioticum für oralen Gebrauch, z.B. Oxytetracyclinhydrochlorid oder Penicillin V

* Ein Antihistaminikum

Ein Mittel zur Regulierung der Magensäure

Abführmittel

e. Sonstiges:

Olivöl (oder ein gleichwertiges Mittel)

Ein Exemplar der von der Weltgesundheitsorganisation veröffentlichten Internationalen Liste der Zentren für die Behandlung von Geschlechtskrankheiten in Häfen

Broschüren über die Behandlung von Geschlechtskrankheiten (gemäss dem der oben angeführten Veröffentlichung beigelegten Muster).

Von den vorstehend angeführten Präparaten sollten die Barbitursäure- und Kodeinphosphat-Tabletten, die Morphin-Injektionslösung sowie die Opium- und Belladonnatinktur vom Kapitän oder einem anderen verantwortlichen Offizier unter Verschluss gehalten werden; dieser sollte auch für die Verwahrung von Prokain und Penicillin verantwortlich sein.

* Fakultativ.

C. Chirurgische Instrumente, Hilfsmittel und Ausrüstung

Thermometer
 Injektionsspritze und -nadeln (geeignet für Seren und andere Injektionen)
 Faden und Ligatur (Katgut, Silkgut)
 Nadeln (und möglichst ein Nadelhalter)
 Gefässklemme
 Splitterzange
 Sezierpinzette
 Skalpell (rostfrei)
 Operationsschere
 Aderpresse
 Augenspatel
 Augenschale
 Tropfenzähler
 Weiche Gummikatheter in verschiedenen Grössen
 Schienen (aus Holz oder Draht)
 Bettschüssel
 Urinflasche
 Nierenschale
 Schnabeltasche
 Wärmeflasche
 Tragbahre (ein Modell, das sich für die Beförderung von Kranken von einem Schiffsteil in den anderen eignet, wie etwa die Neil-Robertson-Tragbahre oder ein gleichwertiges Modell)
 Verbandschere
 Holzpateln
 Verbände
 Gaze
 Watte
 Heftpflaster
 Elastischer Heftverband
 * Gipsverbände

Empfehlung (Nr. 106) betreffend die funkärztliche Beratung der Schiffe auf See

Die Allgemeine Konferenz der Internationalen Arbeitsorganisation, die vom Verwaltungsrat des Internationalen Arbeitsamtes nach Genf einberufen wurde und am 29. April 1958 zu ihrer einundvierzigsten Tagung zusammengetreten ist, hat beschlossen, verschiedene Anträge anzunehmen betreffend die funkärztliche Beratung der Schiffe auf See, eine Frage, die zum fünften Gegenstand ihrer Tagesordnung gehört, und dabei bestimmt, dass diese Anträge die Form einer Empfehlung erhalten sollen.

Die Konferenz nimmt heute, am 13. Mai 1958, die folgende Empfehlung an, die als Empfehlung betreffend die ärztliche Beratung auf See, 1958, bezeichnet wird.

* Fakultativ.

Die Konferenz empfiehlt den Mitgliedern, die folgenden Bestimmungen anzuwenden:

- Die Mitglieder sollten durch vorsorgliche Massnahmen gewährleisten, dass
- a. eine funkärztliche Beratung den Schiffen auf See zu jeder Tages- oder Nachtzeit unentgeltlich zur Verfügung steht;
 - b. die ärztliche Beratung, wenn notwendig und durchführbar, auch eine fachärztliche Beratung umfasst;
 - c. von den vorhandenen Einrichtungen zur funkärztlichen Beratung zweckentsprechend Gebrauch gemacht wird, was unter anderem durch Unterweisung des seefahrenden Personals und durch Herausgabe ärztlicher Leitfäden geschehen kann, in denen in klarer und knapper Form gezeigt wird, welche Angaben dem Arzt für seine Raterteilung dienlich sind, so dass jeder Ratsuchende an Bord über die Angaben unterrichtet ist, die der befragte Arzt benötigt;
 - d. jedes mit einer Funkanlage versehene Schiff ein auf den neuesten Stand gebrachtes und vollständiges Verzeichnis der Funkstationen mitführt, die einen funkärztlichen Beratungsdienst unterhalten; dieses Verzeichnis ist vom Funkoffizier oder bei kleineren Schiffen von dem den Funkdienst versiehenden Besatzungsmitglied aufzubewahren.

Empfehlung (Nr. 107) betreffend die Anheuerung der Seeleute zum Dienst auf im Ausland eingetragenen Schiffen

Die Allgemeine Konferenz der Internationalen Arbeitsorganisation, die vom Verwaltungsrat des Internationalen Arbeitsamtes nach Genf einberufen wurde und am 29. April 1958 zu ihrer einundvierzigsten Tagung zusammengetreten ist,

gibt ihrer ersten Besorgnis darüber Ausdruck, dass Angehörige bestimmter Seeschiffahrtsländer häufig zum Dienst auf ausländischen Schiffen bereit sind, ohne dass ihnen durch ordnungsgemäss abgeschlossene Gesamtarbeitsverträge der Schutz und die Arbeitsbedingungen gesichert sind, die für Schiffe ihres eigenen Landes gelten,

hat beschlossen, verschiedene Anträge anzunehmen betreffend die Anheuerung der Seeleute, eine Frage, die den dritten Gegenstand ihrer Tagesordnung bildet, und

dabei bestimmt, dass diese Anträge die Form einer Empfehlung erhalten sollen.

Die Konferenz nimmt heute, am 18. Mai 1958, die folgende Empfehlung an, die als Empfehlung betreffend die Anheuerung der Seeleute (ausländische Schiffe), 1958, bezeichnet wird.

1. Jedes Mitglied sollte die sich in seinem Gebiet aufhaltenden Seeleute mit allen ihm zu Gebote stehenden Mitteln davon abzuhalten suchen, dass sie sich auf im Ausland eingetragenen Schiffen anheuern lassen oder in die Anheuerung einwilligen, sofern die ihnen gewährten Heuerbedingungen nicht im allgemeinen den Bedingungen entsprechen, die gemäss den Gesamtarbeitsverträgen und den von den anerkannten Verbänden der Reeder und der Seeleute gutgeheissenen sozialen Normen in Seeschiffahrtsländern gelten, in denen derartige Verträge und Normen herkömmlicherweise eingehalten werden.

2. Jedes Mitglied sollte sich insbesondere vergewissern, dass geeignete Vorkehrungen getroffen sind

- a. für die Heimschaffung eines Seemannes, der auf einem im Ausland eingetragenen Schiff beschäftigt ist und aus einem von ihm nicht verschuldeten Grunde in einem ausländischen Hafen an Land gesetzt wird, nach
 - i) dem Anheuerungshafen oder
 - ii) einem Hafen des Heimatstaates des Seemannes oder des Staates, dem er angehört, oder
 - iii) einem anderen Hafen, auf den sich der beteiligte Seemann und der Kapitän oder der Reeder mit Zustimmung der zuständigen Stelle oder unter Einhaltung anderer geeigneter Garantien geeinigt haben;
- b. für die ärztliche Betreuung und den Unterhalt eines Seemannes, der an Bord eines im Ausland eingetragenen Schiffes beschäftigt ist und infolge einer Erkrankung oder Verletzung, die er sich bei der Ausübung seiner Dienstpflichten an Bord zugezogen hat und die nicht auf eine vorsätzliche unstatthafte Handlung zurückzuführen ist, in einem ausländischen Hafen an Land gesetzt wird.

Empfehlung (Nr. 108) betreffend die Lebens- und Arbeitsbedingungen und die Sicherheit der Seeleute im Zusammenhang mit der Eintragung der Schiffe

Die Allgemeine Konferenz der Internationalen Arbeitsorganisation, die vom Verwaltungsrat des Internationalen Arbeitsamtes nach Genf einberufen wurde und am 29. April 1958 zu ihrer einundvierzigsten Tagung zusammengetreten ist,

hat beschlossen, verschiedene Anträge anzunehmen betreffend den Flaggenwechsel im Zusammenhang mit den sozialen und Sicherheitsbedingungen, eine Frage, die den vierten Gegenstand ihrer Tagesordnung bildet, und dabei bestimmt, dass diese Anträge die Form einer Empfehlung erhalten sollen.

Die Konferenz nimmt heute, am 14. Mai 1958, die folgende Empfehlung an, die als Empfehlung betreffend die Lebens- und Arbeitsbedingungen und die Sicherheit der Seeleute, 1958, bezeichnet wird.

Die Konferenz geht davon aus, dass die Arbeitsbedingungen wesentliche Bedeutung für den Schutz des menschlichen Lebens auf See haben;

dass die damit zusammenhängenden Probleme durch die in grossem Umfang erfolgte Eintragung von Schiffsraum in Ländern, die bisher nicht als traditionelle Seeschiffahrtsländer galten, besonders stark in den Vordergrund gerückt worden sind;

dass das von der Seerechtskonferenz der Vereinten Nationen angenommene und am 29. April 1958 zur Unterzeichnung aufgelegte Übereinkommen über die Hohe See eine Reihe von Bestimmungen enthält betreffend

- i) das Recht jedes Staates, Schiffe unter seiner Flagge zur See fahren zu lassen;
- ii) die an die Staatsangehörigkeit des Schiffes geknüpfte Bedingung, dass «eine echte Verbindung zwischen dem Staat und dem Schiff bestehen muss» und dass der Staat «insbesondere von seiner Verfügungs- und Aufsichtsgewalt über die seine Flagge führenden Schiffe in verwaltungsmässiger, technischer und sozialer Hinsicht wirkungsvollen Gebrauch machen» muss;
- iii) die Verpflichtung jedes Staates, hinsichtlich der seine Flagge führenden Schiffe alle notwendigen Massnahmen zu treffen, um die Sicherheit der Seeschiffahrt zu gewährleisten, insbesondere im Hinblick auf die Besatzungsstärke und die Arbeitsbedingungen der Besatzungen unter Berücksichtigung der einschlägigen internationalen Arbeitsurkunden.

Die Konferenz nimmt Bezug auf die Empfehlung betreffend die Anheuerung der Seeleute (ausländische Schiffe), 1958, sowie

auf die Bestimmungen des Übereinkommens über die Soziale Sicherheit der Schiffsleute, 1946, und

empfiehlt, die folgenden Bestimmungen anzuwenden:

Das Eintragungsland sollte sämtliche Verpflichtungen, die sich aus der Eintragung ergeben, auf sich nehmen und von seiner Verfügungs- und Aufsichtsgewalt im Interesse der Sicherheit und des Wohlbefindens der Seeleute, die auf seinen in der Handelsschiffahrt verwendeten Seeschiffen Dienst tun, wirkungsvollen Gebrauch machen; insbesondere sollte es

- a. Vorschriften ausarbeiten und in Kraft setzen, die gewährleisten, dass alle in seinem Register eingetragenen Schiffe international anerkannte Sicherheitsnormen einhalten;
- b. für einen zweckentsprechenden, den Erfordernissen des eingetragenen Schiffsraumes angemessenen Schiffsinspektionsdienst und eine regelmässige Inspektion aller in seinem Register eingetragenen Schiffe sorgen, um die Einhaltung der gemäss a. erlassenen Vorschriften zu gewährleisten;
- c. in seinem Gebiet und im Ausland die erforderlichen, unter staatlicher Aufsicht stehenden Stellen einrichten, um die An- und Abmusterung der Seeleute zu überwachen;
- d. dafür sorgen oder sich vergewissern, dass die Bedingungen, unter denen

- die Seeleute arbeiten, den von den traditionellen Seeschiffahrtsländern allgemein anerkannten Normen entsprechen;
- e. durch gesetzliche oder sonstige Bestimmungen den an Bord seiner Schiffe arbeitenden Seeleuten die Vereinigungsfreiheit sichern, wenn dies nicht schon auf anderem Wege geschehen ist;
 - f. durch gesetzliche oder sonstige Bestimmungen gewährleisten, dass den auf seinen Schiffen arbeitenden Seeleuten gemäss der in den traditionellen Seeschiffahrtsländern üblichen Praxis geeignete Heimschaffungsmöglichkeiten geboten werden;
 - g. dafür sorgen, dass geeignete und angemessene Vorkehrungen für die Prüfung von Bewerbern um Befähigungsnachweise und für die Ausstellung solcher Nachweise getroffen werden.

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

Die Allgemeine Konferenz der Internationalen Arbeitsorganisation des Völkerbundes, die vom Verwaltungsrate des Internationalen Arbeitsamtes nach Genf einberufen wurde und am 7. Juni 1926 zu ihrer neunten Tagung zusammengetreten ist,

hat beschlossen, verschiedene Anträge anzunehmen, betreffend die Heimschaffung der Schiffsführer und Schiffslehrlinge, eine Frage, die zum ersten Gegenstand ihrer Tagesordnung gehört, und dabei bestimmt, dass diese Anträge die Form einer Empfehlung erhalten sollen.

Die Konferenz nimmt heute, am 23. Juni 1926, die folgende Empfehlung an, die den Mitgliedern der Internationalen Arbeitsorganisation vorzulegen ist zur Prüfung, ob sie sich durch die Gesetzgebung oder in anderer Weise verwirklichen lässt, gemäss den Bestimmungen des Teiles XIII des Vertrages von Versailles und der entsprechenden Teile der anderen Friedensverträge.

Die Konferenz schlägt den Regierungen vor, Massnahmen zur Sicherstellung der Heimschaffung der Schiffsführer und der durch einen besonderen Lehrvertrag verpflichteten Schiffslehrlinge zu treffen, die nicht unter die Bestimmungen des von der Allgemeinen Konferenz auf ihrer neunten Tagung angenommenen Entwurfes eines Übereinkommens über die Heimschaffung der Schiffsleute fallen.

Empfehlung (Nr. 28) betreffend die allgemeinen Grundsätze über die Arbeitsaufsicht zum Schutze der Schiffsleute

Die Allgemeine Konferenz der Internationalen Arbeitsorganisation des Völkerbundes, die vom Verwaltungsrate des Internationalen Arbeitsamtes nach Genf einberufen wurde und am 7. Juni 1926 zu ihrer neunten Tagung zusammengetreten ist,

hat beschlossen, verschiedene Anträge anzunehmen, betreffend «die allgemeinen Grundsätze über die Arbeitsaufsicht zum Schutze der Schiffsleute», eine Frage, die den zweiten Gegenstand der Tagesordnung bildet, und dabei bestimmt, dass diese Anträge die Form einer Empfehlung erhalten sollen.

Die Konferenz nimmt heute, am 22. Juni 1926, die folgende Empfehlung an, die den Mitgliedern der Internationalen Arbeitsorganisation vorzulegen ist zur Prüfung, ob sie sich durch die Gesetzgebung oder in anderer Weise verwirklichen lässt, gemäss den Bestimmungen des Teiles XIII des Vertrages von Versailles und der entsprechenden Teile der anderen Friedensverträge:

Im Hinblick darauf,

dass der Vertrag von Versailles und die anderen Friedensverträge unter den Wegen und Grundsätzen, die von besonderer und dringender Bedeutung für das körperliche, sittliche und geistige Wohlergehen der Arbeitnehmer sind, der Internationalen Arbeitsorganisation die Verpflichtung auferlegt, der Aufsicht über die Arbeitsbedingungen ihre besondere Aufmerksamkeit zuzuwenden, um die Durchführung der Gesetze und Verordnungen zum Schutze der Arbeitnehmer sicherzustellen;

dass die Internationale Arbeitskonferenz im Laufe ihrer fünften Tagung (Oktober 1923) eine «Empfehlung über die allgemeinen Grundsätze für die Einrichtung der Arbeitsaufsicht zum Zwecke der Durchführung der Gesetze und Verordnungen über den Arbeitsschutz» angenommen hat;

dass dieser Vorschlag im wesentlichen auf den bei der Aufsicht über gewerbliche Betriebe gesammelten Erfahrungen beruht und es daher besonders schwierig wäre, ihn auf die Arbeit der Schiffsleute anzuwenden oder ihn ihr auch nur anzupassen, da diese Arbeit nach ihrer Art und ihren Bedingungen wesentlich von der gewerblichen Arbeit verschieden ist;

dass die Aufsicht über die Bedingungen, unter denen sich die Arbeit der Schiffsleute vollzieht, mit der fortschreitenden Entwicklung der Gesetzgebung zum Schutze der Schiffsleute in den verschiedenen Staaten und der Annahme neuer Übereinkommen über die Arbeitsbedingungen der Schiffsleute durch die Konferenz mehr und mehr an Bedeutung gewinnen wird;

dass aus den vorstehenden Erwägungen heraus es wünschenswert ist, diejenigen Grundsätze festzustellen, die sich in der Praxis als die geeignetsten erwiesen haben, um die Durchführung von Schutzmassnahmen für Schiffsleute sicherzustellen, damit die Mitglieder aus den bereits gewonnenen Erfahrungen Nutzen für die Einrichtung oder Umgestaltung ihrer Arbeitsaufsicht in der Seeschifffahrt ziehen können,

schlägt die Allgemeine Konferenz allen Mitgliedern der Internationalen Arbeitsorganisation vor, die folgenden Grundsätze in Erwägung zu ziehen:

I. Gegenstand der Aufsicht

1. Die Hauptaufgabe der in jedem Staate mit der Aufsicht über die Arbeitsbedingungen der Schiffsleute beauftragten Behörde oder Behörden sollte darin

bestehen, die Durchführung aller Gesetze und Verordnungen über diese Bedingungen und den Schutz der Schiffsleute bei der Ausübung ihres Berufes sicherzustellen.

2. Soweit es möglich und wünschenswert erscheint, können den Aufsichtsbehörden, in Anbetracht der Erfahrung, die sie bei der Erfüllung ihrer Hauptaufgabe gewonnen haben, je nach Anschauungen, Gewohnheiten und Überlieferungen der verschiedenen Länder weitere Aufgaben sozialer Art übertragen werden, unter der Voraussetzung,

- a. dass sie die Erfüllung ihrer Hauptaufgabe in keiner Weise beeinträchtigen;
- b. dass sie in keiner Weise das Ansehen und die Unparteilichkeit in Frage stellen, deren die Aufsichtsbeamten in ihren Beziehungen zu den Reedern und zu den Schiffsleuten bedürfen.

II. Aufbau der Arbeitsaufsicht

Die Konferenz empfiehlt:

3. Um bei der Durchführung der Gesetze und Verordnungen über die Arbeitsbedingungen der Schiffsleute möglichst weitgehende Einheitlichkeit sicherzustellen, sollten überall, wo dies mit den Verwaltungseinrichtungen vereinbar ist, die verschiedenen mit der Aufsicht über die Beachtung dieser Gesetze und Verordnungen beauftragten Behörden und Stellen unter Leitung einer Zentralbehörde stehen.

4. Wenn eine solche Vereinheitlichung der Aufsicht angesichts der bestehenden Verwaltungseinrichtungen nicht möglich ist, sollten die verschiedenen Behörden und Stellen, deren Tätigkeit ausschliesslich oder teilweise dem Schutze der Schiffsleute gewidmet ist, in den Stand gesetzt werden, aus dem Austausch ihrer Erfahrungen Nutzen zu ziehen und ihre Arbeitsweise nach einheitlichen Grundsätzen, die als die zweckdienlichsten erkannt worden sind, zu regeln.

5. Zu diesem Zwecke sollte in jedem Staate, soweit es mit den Verwaltungseinrichtungen vereinbar ist, und in der am geeignetsten erscheinenden Art und Weise zwischen den verschiedenen Behörden und Stellen eine enge Verbindung und stetige Zusammenarbeit hergestellt werden (Austausch von Berichten und Auskünften, regelmässig wiederkehrende Zusammenkünfte usw.).

6. Die verschiedenen mit der Aufsicht über die Arbeitsbedingungen der Schiffsleute beauftragten Behörden und Stellen sollten mit den Behörden der Gewerbeaufsicht in allen ihnen gemeinsamen Angelegenheiten in ständiger Fühlung stehen.

III. Berichte der Aufsichtsbehörden

Die Konferenz empfiehlt:

7. Ein zusammenfassender Jahresbericht über die Beaufsichtigung der Arbeitsbedingungen der Schiffsleute sollte von der Zentralbehörde oder im Zusammenwirken der verschiedenen mit dieser Aufsicht beauftragten Behörden veröffentlicht werden.

8. Dieser Jahresbericht sollte ein Verzeichnis der in dem betreffenden Staate geltenden Gesetze und Verordnungen über die Arbeitsbedingungen der Schiffsleute und deren Beaufsichtigung enthalten, ferner die einschlägigen Abänderungen angeben, die in dem Berichtsjahr in Kraft getreten sind.

9. Dieser Jahresbericht sollte ferner statistische Übersichten mit den notwendigen Erläuterungen über die Einrichtung und Tätigkeit des Aufsichtsdienstes bringen; insbesondere sollten, soweit es mit den Verwaltungseinrichtungen des Staates vereinbar ist, Auskünfte nachstehenden Inhaltes gegeben werden:

- a. die Zahl der den verschiedenen Aufsichtszweigen unterstellten im Dienste befindlichen Fahrzeuge; diese sind nach ihrer nautischen Art (Schiffe mit Maschinenantrieb oder Segelschiffe) zu gliedern, wobei jede Art wiederum nach der Zweckbestimmung unterzuteilen ist;
- b. die Zahl der in jeder der verschiedenen Gruppen tatsächlich an Bord verwendeten Schiffsleute;
- c. die Zahl der Fahrzeuge, die durch Aufsichtsbeamte besichtigt worden sind sowie die Stärke ihrer Besatzung;
- d. die Zahl und Art der von den Aufsichtsbeamten festgestellten Zuwiderhandlungen und der verhängten Strafen;
- e. die Zahl, Art und Ursache der Arbeitsunfälle der Schiffsleute;
- f. die zur Durchführung der Bestimmungen der internationalen Übereinkommen, betreffend die Arbeitsbedingungen der Schiffsleute, getroffenen Massnahmen, nebst Angaben darüber, inwieweit ihnen Folge gegeben wurde. Die Mitteilung kann entweder in der Form eines gemäss Artikel 408 des Friedensvertrages dem Internationalen Arbeitsamte zu erstattenden Jahresberichtes oder in jeder sonst geeigneten Form erfolgen.

IV. Befugnisse und Aufgaben der Aufsichtsbeamten

a) Aufsichtsbefugnisse

Die Konferenz empfiehlt:

10. Die mit Ausweisen versehenen Aufsichtsbeamten sollten nach der Gesetzgebung befugt sein:

- a. unangemeldet bei Tag und Nacht jedes die Landesflagge führende Fahrzeug in den Gewässern des In- und Auslandes sowie in den durch die Gesetze bestimmten Ausnahmefällen und mit Genehmigung der Schifffahrtsbehörde auf See zu besichtigen, vorausgesetzt, dass Zeit und Umstände einer solchen Besichtigung im Einzelfalle derart bestimmt werden, dass eine ernstliche Störung im Schifffahrtsbetriebe soweit wie möglich vermieden wird;
- b. die Schiffsmannschaft, wie auch alle anderen Personen, deren Zeugnis sie für nützlich halten, ohne Zeugen zu befragen, alle ihnen notwendig er-

scheinenden Erhebungen vorzunehmen sowie die Vorlage aller Schiffs-papiere und sonstigen durch Gesetz oder Verordnung vorgeschriebenen Unterlagen zu verlangen, soweit sie sich auf Angelegenheiten beziehen, die der Aufsicht unterliegen.

11. Die Aufsichtsbeamten sind durch Eid oder in anderer Verwaltungspraxis oder der Gewohnheit des Landes entsprechenden Weise und unter Androhung strafrechtlicher oder geeigneter disziplinarischer Massnahmen zu verpflichten, Geschäftsgeheimnisse, die bei Ausübung ihrer Befugnisse zu ihrer Kenntnis kommen, nicht preiszugeben.

b) Zwangsbefugnisse

Die Konferenz empfiehlt:

12. Die Aufsichtsbehörden sollen befugt sein, in schweren Fällen, in denen die Gesundheit oder die Sicherheit der Schiffsmannschaft bedroht sind, mit ausdrücklicher Ermächtigung durch die Schifffahrtsbehörde die Ausfahrt eines Fahrzeuges solange zu verbieten, bis die notwendigen Massnahmen zur Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften an Bord getroffen sind, vorbehaltlich des Einspruches bei der oberen Verwaltungsbehörde oder dem Gerichte je nach der Gesetzgebung des Staates.

13. Das Verbot der Ausfahrt eines Fahrzeuges ist als äusserste Massnahme zu betrachten, die nur dann anzuwenden ist, wenn alle anderen gesetzlichen Mittel erschöpft sind, über welche die Aufsichtsbehörde des Staates verfügt, um dem Gesetze Geltung zu verschaffen.

14. Die Aufsichtsbehörden sollen befugt sein, in Einzelfällen Massnahmen zur Durchführung der Gesetze und Verordnungen über die Arbeitsbedingungen der Schiffsleute unmittelbar zu treffen, vorbehaltlich des Einspruches bei der oberen Verwaltungsbehörde oder dem Gerichte je nach der Gesetzgebung des Staates.

15. Die Zentralbehörde soll befugt sein, in Einzelfällen Ausnahmen von bestimmten, genau bezeichneten Vorschriften der Gesetze oder Verordnungen über die Arbeitsbedingungen der Schiffsleute zuzulassen, wenn sie der Ansicht ist, dass die gesetzlichen Erfordernisse tatsächlich erfüllt sind oder dass ihre Beachtung mit Rücksicht auf die besonderen Umstände des Falles nicht notwendig ist, unter der Bedingung jedoch, dass die zur Erreichung des Zweckes getroffenen Massnahmen und Vorkehrungen mindestens die gleiche Wirkung haben, wie sie bei genauer Beachtung der Vorschriften der Gesetze oder Verordnungen erreicht wird.

c) Recht auf Vornahme der Besichtigung

Die Konferenz empfiehlt:

16. Die Gesetzgebung soll durch entsprechende Vorschriften dem Schiffsführer das Recht einräumen, in allen Fällen eine Besichtigung zu verlangen, in denen er sie für notwendig hält.

17. Die Gesetzgebung soll durch entsprechende Vorschriften den Mitgliedern der Besatzung eines Fahrzeuges unter bestimmten Voraussetzungen das Recht einräumen, in allen Angelegenheiten, welche die Gesundheits- und Sicherheitsverhältnisse des Fahrzeuges und die Regelung der Arbeitsbedingungen der Schiffsleute betreffen, eine Besichtigung zu verlangen.

*d) Mitwirkung der Reeder und der Schiffsleute
beim Aufsichtsdienst*

Die Konferenz empfiehlt:

18. Die Reeder und Schiffsleute sollen zur Mitwirkung bei der Aufsicht über die Durchführung der Arbeitsbedingungen der Schiffsleute betreffenden Gesetze und Verordnungen herangezogen werden, soweit dies mit den Verwaltungsgepflogenheiten des Staates vereinbar ist und in der am zweckmässigsten erscheinenden Form.

Die Konferenz lenkt die Aufmerksamkeit der Staaten insbesondere auf die folgenden Formen der Mitwirkung:

- a. Es ist wesentlich, dass den Schiffsleuten jede Erleichterung gewährt wird, entweder unmittelbar oder durch Vermittlung ihrer rechtmässig anerkannten Vertreter, jede Gesetzesübertretung, die an Bord des Fahrzeuges, auf dem sie beschäftigt sind, vorgekommen ist, ungehindert zur Kenntnis der Aufsichtsbeamten zu bringen; ferner ist es wesentlich, dass jede Beschwerde dieser Art soweit möglich von der Aufsichtsbehörde sofort untersucht und von ihr unbedingt vertraulich behandelt wird;
- b. Um eine umfassende Mitwirkung der Reeder und der Schiffsleute und ihrer Berufsverbände bei dem Aufsichtsdienste zu gewährleisten und um die Gesundheits- und Sicherheitsverhältnisse der Schiffsleute zu verbessern, ist es wünschenswert, dass die Aufsichtsbehörden von Zeit zu Zeit mit Vertretern der Berufsverbände der Reeder und der Schiffsleute Besprechungen über die hierzu am zweckmässigsten zu treffenden Massnahmen abhalten. Auch ist es erwünscht, dass gemischte Ausschüsse von Reedern und Schiffsleuten eingesetzt werden, denen die Möglichkeit geboten wird, mit den verschiedenen für die Durchführung der Gesetze und Verordnungen über die Arbeitsbedingungen der Schiffsleute zuständigen Aufsichtsstellen zusammenzuwirken.

e) Anforderungen, die an die Aufsichtsbehörden zu stellen sind

Die Konferenz empfiehlt:

19. Die Aufsichtsbeamten sollen unter dem Gesichtspunkt ausgewählt werden, dass sie bei Reedern und Schiffsleuten volles Vertrauen geniessen. Aus diesem Grunde sollen sie:

- a. alle Eigenschaften besitzen, die eine unbedingte Unparteilichkeit in der Ausübung ihrer Obliegenheiten gewährleisten;

- b. die für die Ausübung ihrer Obliegenheiten notwendigen technischen Kenntnisse besitzen.

Es ist wünschenswert, dass der Aufsichtsdienst über Personen verfügt, die im Schiffsdienste praktisch tätig gewesen sind; ob diese Personen dauernd oder nur vorübergehend angestellt werden, bleibt dem Ermessen der Verwaltungsbehörden überlassen.

20. Erforderlichenfalls sollen die Aufsichtsbeamten bei ihren Obliegenheiten durch erfahrene Fachleute unterstützt werden, die das volle Vertrauen der Reeder und der Schiffsleute genießen.

21. Die Aufsichtsbeamten sollen die Eigenschaft von öffentlichen Beamten haben, die fest angestellt und unabhängig von Veränderungen in der Regierung sind.

22. Jede finanzielle Beteiligung an den ihrer Aufsicht unterstellten Unternehmungen soll ihnen untersagt sein.

f) Sonstige Aufgaben

Die Konferenz empfiehlt:

23. Da die Aufsichtsbeamten durch die Art ihrer Obliegenheiten ganz besonders in der Lage sind, die praktischen Ergebnisse der Anwendung der Gesetze und Verordnungen über die Arbeitsbedingungen der Schiffsleute zu beobachten, sollen sie, soweit es mit den Verwaltungsgepflogenheiten jedes Landes vereinbar ist, an der Verbesserung der Gesetzgebung über den Schutz der Schiffsleute beteiligt und so wirksam wie möglich zur tätigen Mitarbeit an der Unfallverhütung herangezogen werden.

24. Soweit es mit den Verwaltungsgepflogenheiten jedes Landes vereinbar ist, sollen die Aufsichtsbeamten bei Erhebungen über Fälle von Schiffbruch und Unfälle an Bord herangezogen werden und befugt sein, gegebenenfalls Berichte über die Ergebnisse dieser Erhebungen vorzulegen.

25. Soweit es mit den Verwaltungsgepflogenheiten des Staates vereinbar ist, sollen die Aufsichtsbeamten bei der Sammlung von Unterlagen für die Vorbereitung von Gesetzen und Verordnungen über den Schutz der Schiffsleute zur Mitarbeit herangezogen werden.

Bundesbeschluss betreffend die Genehmigung von fünf internationalen Arbeitsübereinkommen über die Seeschifffahrt

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1959
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	51
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	17.12.1959
Date	
Data	
Seite	1174-1223
Page	
Pagina	
Ref. No	10 040 791

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.