

Bundesblatt

111. Jahrgang

Bern, den 17. Dezember 1959

Band II

*Erscheint wöchentlich. Preis 30 Franken im Jahr, 16 Franken im Halbjahr zuzüglich
Nachnahme- und Postbestellungsgebühr*

*Einrückungsgebühr: 50 Rappen die Petitzelle oder deren Raum. — Inserate franko an
Stämpfli & Cie. in Bern*

7964

Bericht

des

Bundesrates an die Bundesversammlung über die 41. Tagung der Internationalen Arbeitskonferenz und

Botschaft

betreffend

die Ratifikation von fünf internationalen Arbeitsübereinkommen durch die Schweiz

(Vom 11. Dezember 1959)

Herr Präsident!

Hochgeehrte Herren!

Wir erstatten Ihnen hiermit Bericht über die 41. Tagung der Internationalen Arbeitskonferenz. Diesem Bericht fügen wir den Entwurf zu einem Bundesbeschluss betreffend die Ratifikation einer Anzahl von internationalen Übereinkommen bei.

I. Allgemeines, Verhandlungen und Beschlüsse der Konferenz

1. Die Internationale Arbeitskonferenz hielt ihre 41. Tagung vom 29. April bis 14. Mai 1958 in Genf ab. Diese Tagung war gleichzeitig die siebente Konferenz über Fragen der Seeschifffahrt.

Die Tagesordnung der Konferenz umfasste folgende Gegenstände:

1. Bericht des Generaldirektors;
2. Allgemeine Abänderung des Übereinkommens über die Heuern, die Arbeitszeit an Bord und die Besatzungsstärke (Neufassung), 1949 (Nr. 93);
3. Anheuerung der Schiffsleute über ordentliche Heuerstellen;

4. Der Flaggenwechsel im Zusammenhang mit den sozialen und Sicherheitsbedingungen;
5. Inhalt der Schiffsapotheken und funktärztliche Beratung der Schiffe auf See;
6. Die Zuständigkeit für den Entzug des Befähigungsausweises der Schiffs-offiziere;
7. Gegenseitige oder internationale Anerkennung der Personalausweise für Schiffsleute.

2. Die Konferenz stand unter dem Vorsitz von Minister Jchiro Kawasaki, Regierungsvertreter von Japan. Sie vereinigte die Delegierten von 46 Mitgliedstaaten, darunter auch der Schweiz. Die Vertreter der Arbeitgeber und Arbeitnehmer der Ostblockländer, deren Vertretungsbefugnis anfänglich zu Schwierigkeiten Anlass gab, wurden schliesslich zur Mitarbeit in den Kommissionen zugelassen unter Vorbehalt eines Entscheides der 42. Tagung der Konferenz in dieser Angelegenheit.

Die Schweizerische Delegation umfasste Dr. h. c. Adolf J. Ryniker, Direktor des Schweizerischen Seeschiffahrtsamtes, und Fürsprecher Erich A. Messmer, vom Bundesamt für Industrie, Gewerbe und Arbeit, als Regierungsvertreter, sowie Paul Keller, Direktor der Keller Shipping AG, Basel, als Arbeitgeber-, und Eduard Hofer, Zentralsekretär des Verbandes der Handels-, Transport- und Lebensmittelarbeiter der Schweiz, als Arbeitnehmervertreter.

3. Der Bericht des Generaldirektors bildete wie üblich das erste Traktandum der Tagesordnung. Dieser Bericht enthielt zwei Kapitel. Das erste Kapitel behandelte die von 1946 bis 1957 erzielten Fortschritte in den Lebens- und Arbeitsbedingungen der Seeleute. Das zweite Kapitel legte den bisherigen Beitrag der Internationalen Arbeitsorganisation innerhalb der Seeschifffahrt und verwandter Gebiete dar und gab ferner einen kurzen Überblick über die Zusammenarbeit der Organisation mit andern internationalen Institutionen.

Aus der Diskussion des Berichtes war insbesondere der bedeutende Einfluss ersichtlich, den die internationalen Abkommen – sogar solche, die nur von wenigen Staaten ratifiziert oder noch gar nicht in Kraft gesetzt wurden – auf die nationale Gesetzgebung und die Gesamtarbeitsverträge auszuüben vermögen. In seiner Antwort auf die Ausführungen der Delegierten lenkte der Generaldirektor die Aufmerksamkeit der Konferenz auf einige neue oder noch nicht gelöste Probleme, wie die Lage der Hochseefischer und der asiatischen Seeleute, die Anpassung der Ausbildung an neue technische Entwicklungen und Methoden, die Verwendung der Atomenergie auf Schiffen, das Wohlbefinden der Seeleute und deren Beziehungen zu ihren Arbeitgebern.

4. Die sechs weiteren Traktanden sahen die Aufstellung internationaler Normen in Übereinkommen und Empfehlungen vor. Schliesslich hat die Konferenz sieben neue internationale Urkunden angenommen: zwei Übereinkommen und fünf Empfehlungen.

Von den beiden Übereinkommen bezieht sich das eine auf die staatlichen Personalausweise für Schiffsleute (Nr. 108) und das andere auf die Heuern, die Arbeitszeit an Bord und die Besatzungsstärken (Nr. 109). Bei der zweiten Kon-

vention handelt es sich übrigens um die Revision einer früheren, die den gleichen Gegenstand betraf und in Seattle im Jahre 1946 angenommen wurde, jedoch im Jahre 1949 in Genf bereits abgeändert werden musste, weil sie nicht die gewünschte Zahl von Ratifikationen erlangen konnte. Der neue Text sieht die Möglichkeit vor, dass das Abkommen ohne den zweiten Teil, der die Mindestheueransätze regelt, ratifiziert werden kann.

Von den fünf durch die Konferenz angenommenen Empfehlungen ergänzt eine (Nr.109) das Übereinkommen über die Heuern, die Arbeitszeit an Bord und die Besatzungsstärken. Die vier andern Empfehlungen behandeln

- den Inhalt der Schiffsapotheken (Nr.105);
- die funktärztliche Beratung der Schiffe auf See (Nr.106);
- die Anheuerung der Schiffsleute zum Dienst auf im Ausland eingetragenen Schiffen (Nr.107);
- die sozialen Bedingungen und die Sicherheit der Schiffsleute im Zusammenhang mit der Eintragung der Schiffe (Nr.108).

Mit diesen neuen Empfehlungen, auf die wir im einzelnen noch zurückkommen werden, ist die Zahl der durch die Internationale Arbeitskonferenz angenommenen Übereinkommen und Empfehlungen auf je 109 angewachsen. Davon betreffen 27 Übereinkommen und 15 Empfehlungen die Arbeit zur See und bilden, wie man sie zu nennen pflegt, das Internationale Statut der Seeleute. Die neuen Übereinkommen weisen überdies die Eigentümlichkeit auf, dass für das Inkrafttreten dieses Sonderrechts nicht nur die Ratifikation durch zwei Staaten, sondern durch mindestens sieben bis neun bedeutende Seefahrernationen, die in den einzelnen Abkommen namentlich bezeichnet sind, verlangt wird, wobei sich darunter vier oder manchmal auch fünf Länder befinden müssen, von denen jedes eine Handelsflotte von mindestens einer Million Bruttoregister-tonnen besitzt.

5. Die Konferenz hat ferner auch einer Reihe von Entschliessungen zugestimmt, die teilweise in direktem Zusammenhang mit den vorerwähnten Übereinkommen und Empfehlungen stehen. Diese Entschliessungen betreffen: Schiffsleute, die Flüchtlinge sind; die Einberufung der Unterkommission für Wohlfahrtsfragen der paritätischen maritimen Kommission in den Häfen; die Klimatisierung der Besatzungsunterkünfte; die Minimalnormen betreffend die Besatzungsstärken an Bord der Schiffe; die Einberufung der paritätischen maritimen Kommission; eine Studie des Internationalen Arbeitsamtes über die Probleme des Schutzes der Schiffsbesatzungen bei Verwendung von Atomenergie für Seetransporte; die Prüfung der sozialen Verhältnisse der Hochseefischer; die Beteiligung der Reeder und Seeleute sowie der paritätischen maritimen Kommission an einer diplomatischen Konferenz zum Schutz des menschlichen Lebens auf See; die Haftungsbegrenzung der Schiffseigentümer und schliesslich die Gesundheit und Hygiene an Bord der Schiffe.

6. Die 41. Tagung der Internationalen Arbeitskonferenz und die unmittelbar vorausgegangene Seerechtskonferenz (vom 24. Februar bis 27. April 1958 in Genf)

sind die ersten Versammlungen, an welchen die Schweiz als Staat mit eigener Flotte und mit einem entsprechenden Seerecht teilgenommen hat.

Die schweizerische Hochseeflotte wurde vor allem für die Versorgung des Landes in Zeiten von internationalen Spannungen und Konflikten geschaffen. Es ist kaum damit zu rechnen, dass sie je einen grösseren Umfang annehmen wird. Sie zählt gegenwärtig 26 Einheiten mit zusammen 131 363 Bruttoregistertonnen. Es stehen 26 Kapitäne, 188 Offiziere und 595 Seeleute in ihrem Dienst, wovon 4 Kapitäne, 75 Offiziere und 353 Seeleute Schweizer sind. Diese Schiffe verkörpern zusammen einen Wert von bedeutend mehr als 100 Millionen Schweizerfranken.

Gleichzeitig mit der Hochseeflotte wurde auch unser Seerecht weiter ausgebaut. Es umfasst heute als wichtigste Vorschriften das Bundesgesetz über die Seeschifffahrt unter der Schweizerflagge (Seeschiffahrtsgesetz) vom 23. September 1953 (im folgenden BG abgekürzt) und die Vollzugsverordnung vom 20. November 1956 (im folgenden VVO), die beide am 1. Januar 1957 in Kraft getreten sind. Weiter erliess das Schweizerische Seeschiffahrtsamt auf Grund der Vollmachten, die ihm im Seeschiffahrtsgesetz vom 23. September 1953 eingeräumt wurden, ein Bordreglement für den Dienst auf Schweizer Schiffen vom 15. November 1956.

7. Nach Annahme dieses Gesetzes, mit der die Schweizerflotte nunmehr ihre dauernde rechtliche Grundlage erhalten hat, haben Sie uns durch Bundesbeschluss vom 17. März 1954 (AS 1954, 749) ermächtigt, zehn Übereinkommen zu ratifizieren, die sich auf die Seeschifffahrt im allgemeinen, nicht aber auf den Arbeitnehmerschutz beziehen. Es ist nun heute der Zeitpunkt gekommen, um unsere Aufmerksamkeit auf dieses letztere Gebiet zu richten. Wir beabsichtigen deshalb, im Kapitel II das gesamte internationale Arbeitsrecht zur See anhand der bestehenden schweizerischen Gesetzgebung durchzugehen und zu prüfen, welche Übereinkommen unser Land ratifizieren kann und in welchem Masse unser Recht den Empfehlungen der Internationalen Arbeitsorganisation entspricht. Bei dieser Prüfung halten wir uns soweit als möglich an die chronologische Reihenfolge, versuchen aber gleichzeitig, die Probleme thematisch zusammenzufassen.

Wir haben in unserer Berichterstattung die internationalen Übereinkommen und Empfehlungen über die Arbeit der Hafenarbeiter und Docker, obwohl sie mit dem Arbeitsrecht zur See zusammenhängen, nicht aufgenommen, da sie besondere Verhältnisse der Hafenarbeiter betreffen. Immerhin darf hier erwähnt werden, dass unser Land bereits am 8. November 1934 eines der ersten internationalen Arbeitsübereinkommen auf diesem Gebiet, nämlich das «Übereinkommen (Nr. 27) über die Gewichtsbezeichnung an schweren, auf Schiffen beförderten Frachstücken» ratifiziert hat (AS 50, 1318). Ferner verzichtet unser Bericht auf die Behandlung der Rheinschifffahrt, da für diese besondere Abkommen gelten, die ausserhalb der Internationalen Arbeitsorganisation zustandegekommen sind.

**II. Vergleich der Übereinkommen und Empfehlungen
der Internationalen Arbeitsorganisation mit dem Schweizerischen Seerecht;
Stellungnahme der Schweiz**

**1. Übereinkommen (Nr. 8) über die Gewährung einer Entschädigung für
Arbeitslosigkeit infolge von Schiffbruch. Text s. unten.**

a. Das Übereinkommen sieht vor, dass bei Verlust eines Schiffes durch Schiffbruch der Reeder oder diejenige Person, die mit dem Seemann einen Heuervertrag abgeschlossen hat, jedem auf diesem Schiff beschäftigten Seemann eine Arbeitslosenentschädigung ausrichten muss. Die Entschädigung ist für alle Tage der tatsächlichen Arbeitslosigkeit in der Höhe der vertragsmässig festgesetzten Heuer zu entrichten; die nationale Gesetzgebung kann jedoch die dem einzelnen Seemann zu leistende Summe auf den Betrag von zwei Monatsgehältern beschränken. Die Entschädigungen sollen die gleichen Vorzüge wie die während des Dienstes erworbenen Heueransprüche geniessen.

Das Übereinkommen ist am 16. März 1923 in Kraft getreten und wurde bisher von 29 Staaten ratifiziert.

b. Artikel 86 BG trägt allen Forderungen der Konvention Rechnung; wir beantragen Ihnen deshalb, uns zur Ratifikation des Übereinkommens (Nr. 8) zu ermächtigen. (Entwurf zum Bundesbeschluss Abs. 1, lit. a).

2. Empfehlung (Nr. 10) betreffend Arbeitslosenversicherung für Schiffsleute. Text s. Bericht des Bundesrates vom 17. Juni 1921 über die 2. Internationale Arbeitskonferenz, BBl 1921 III 630

a. Dieses Abkommen empfiehlt jedem Mitglied, ein wirksames System einer Arbeitslosenversicherung für die Schiffsleute einzurichten, sei es durch ein staatliches Versicherungsinstitut, sei es durch Zuwendungen des Staates an Berufsorganisationen, deren Satzungen für die Mitglieder die Zahlung von Arbeitslosenentschädigungen vorsehen.

b. Die Schiffsleute auf schweizerischen Seeschiffen können sich gemäss unserer Gesetzgebung ebenso wie die übrigen Arbeitnehmer gegen Arbeitslosigkeit versichern, sie unterstehen jedoch auch denselben Voraussetzungen. Daraus folgt, dass sie nur in eine Arbeitslosenkasse aufgenommen werden können, wenn sie in der Schweiz Wohnsitz haben. Bei Arbeitslosigkeit steht ihnen nur dann ein Anspruch auf Entschädigung zu, wenn sie sich für eine Anstellung auf dem Arbeitsamt ihrer Wohngemeinde einschreiben und sich jeden Tag durch dieses Amt den Arbeitsausfall bescheinigen lassen. Die Seeleute mit ausländischem Wohnsitz haben deshalb keine Möglichkeit, sich zu versichern. Es sei beigefügt, dass praktisch die Seeleute, die auf schweizerischen Seeschiffen Dienst tun, zum mindesten unter den gegenwärtigen Umständen keiner grossen Gefahr von Arbeitslosigkeit ausgesetzt sind, weil die Schweiz als Binnenstaat heute ganz allgemein ziemlich Mühe hat, eine genügende Anzahl von Seeleuten anzuheuern.

Unter diesen Umständen kann angenommen werden, dass die Schaffung einer der Empfehlung (Nr.10) entsprechenden Arbeitslosenversicherung im gegenwärtigen Zeitpunkt für die Schweiz nicht notwendig ist.

3. Übereinkommen (Nr. 9) über Arbeitsvermittlung für Schiffsleute. Text s. gleiche Botschaft wie unter 2, BBl 1921 III 633

a. Diese Konvention bezweckt, die entgeltliche Arbeitsvermittlung für Schiffsleute durch Personen, Gesellschaften oder Anstalten aufzuheben und unentgeltliche Arbeitsvermittlungsstellen einzurichten, die entweder durch die Beteiligten – Reeder und Seeleute – auf paritätischer Basis oder durch den Staat selbst verwaltet werden. Sie bestätigt das Recht des Seemanns, sein Schiff frei zu wählen, und jenes des Reeders, seine Mannschaft nach freier Wahl zusammenzustellen. Sie verlangt, dass der Heuervertrag der Seeleute die notwendigen Garantien für den Schutz der Parteien enthält und dass die Seeleute über alle Möglichkeiten zur Prüfung des Vertrages vor und nach der Unterschrift verfügen. Die vorgesehenen Erleichterungen müssen den Seeleuten aller Staaten gewährt werden, die das Übereinkommen ratifizieren und in denen ungefähr gleiche Arbeitsbedingungen herrschen. Schliesslich hat jeder Staat, der die Konvention ratifiziert, dem Internationalen Arbeitsamt die notwendigen Unterlagen und Informationen über die Stellenvermittlungsämter und die Arbeitslosigkeit der Seeleute bekanntzugeben.

Das Übereinkommen ist am 23. November 1921 in Kraft getreten und wurde von 26 Staaten ratifiziert.

b. Obwohl die Schweiz an diesem Übereinkommen ebenfalls interessiert ist, sei es hinsichtlich des Schutzes von Seeleuten schweizerischer Nationalität, sei es wegen der Bemannung schweizerischer Schiffe, ist doch zu beachten, dass dieses Übereinkommen hauptsächlich im Hinblick auf die wichtigen Seeschiffahrtsländer, die ihre eigenen Seehäfen besitzen, geschaffen wurde. Wenn wir auch die wichtigsten Schutzvorschriften, wie sie in der Konvention vorgesehen sind, in den Artikeln 65, 69 und 70 BG aufgenommen haben, so wären wir wahrscheinlich doch niemals in der Lage, angesichts des bescheidenen Ausmasses unserer Flotte, das vorgeschriebene Stellenvermittlungsamt einzurichten. Im übrigen hat unser System der unentgeltlichen direkten Arbeitsvermittlung immer voll befriedigt. Aus diesen Gründen beantragen wir Ihnen, von einer Ratifikation des Übereinkommens (Nr. 9) Umgang zu nehmen.

4. Empfehlung (Nr. 107) betreffend die Anheuerung der Schiffsleute zum Dienst auf im Ausland eingetragenen Schiffen. Text s. unten.

a. Gemäss dieser Empfehlung sollte jeder Mitgliedstaat alles unternehmen, was in seiner Macht steht, um die Seeleute, die sich auf seinem Territorium befinden, davon abzuhalten, sich für ein im Ausland immatrikuliertes Schiff

anwerben zu lassen, wenn die Anstellungsbedingungen nicht allgemein den von den beidseitig anerkannten Organisationen der Seeleute und der Reeder genehmigten gesamtarbeitsvertraglichen und sozialen Normen der seefahrenden Länder entsprechen. Insbesondere sollte sich jeder Mitgliedstaat vergewissern, dass zufriedenstellende Abmachungen vorliegen, die jedem auf einem im Ausland eingetragenen Schiff arbeitenden Seemann die Möglichkeit geben:

- heimgeschafft zu werden, wenn er ohne eigenes Verschulden in einem fremden Hafen an Land gesetzt werden sollte;
- ärztlichen Beistand und Unterhaltsleistungen zu erhalten, wenn er in einem fremden Hafen wegen Krankheit oder Unfall ohne sein vorsätzliches Verschulden aus dem Schiffsdienst entlassen wird.

b. Die Schweiz hat den beiden letzten Forderungen in den Artikeln 82, 83 und 84 BG Rechnung getragen. Der Anregung, Seeleute vom Dienst auf Schiffen abzuhalten, die den modernen sozialen Anforderungen nicht entsprechen, kann unser Land, das unter seiner Flagge gute Arbeitsbedingungen anstrebt, ohne weiteres zustimmen. Immerhin müssen wir wachsam sein, um allfälligen Diskriminierungen, die bei einer zu weiten Auslegung des Empfehlungstextes gegenüber unseren Schiffen vorkommen könnten, energisch entgegenzutreten. Was die Anheuerung von Schweizern auf ausländischen Schiffen anbetrifft, haben wir mangels eigener Seehäfen nur sehr beschränkte Kontrollmöglichkeiten.

5. Übereinkommen (Nr.15) über das Mindestalter für die Zulassung von Jugendlichen zur Beschäftigung als Kohlenzieher (Trimmer) oder Heizer. Text s. unten.

a. Auf Grund dieser Konvention dürfen Jugendliche unter 18 Jahren an Bord von Seeschiffen nicht als Kohlenzieher (Trimmer) oder Heizer beschäftigt werden. Dabei sind gewisse Ausnahmen zugelassen. So ist in der Konvention vorgesehen, dass in Häfen, in denen keine Jugendlichen über 18 Jahre zur Verfügung stehen, auch Jugendliche von mindestens 16 Jahren herangezogen werden können, wenn für den gleichen Posten eines Kohlenziehers oder eines Heizers gleichzeitig zwei Jugendliche angestellt werden. Das Übereinkommen enthält ferner gewisse Vorschriften, um die Kontrolle seiner Einhaltung zu erleichtern.

Das Übereinkommen ist bereits am 20. November 1922 in Kraft getreten und wurde bisher von 40 Staaten, also der grossen Mehrheit der seefahrenden Nationen, ratifiziert.

b. Wenn auch die Konvention durch das Aufkommen von neuen Antriebsmitteln von ihrer praktischen Bedeutung verloren hat, so besteht doch weiterhin die Tendenz, Jugendliche im besonders anstrengenden Maschinendienst nicht zu beschäftigen. Die schweizerische Gesetzgebung, vor allem Artikel 16 VVO, entspricht übrigens der Konvention. Man könnte bei einer ersten Betrachtung höchstens bei einem Punkt die volle Übereinstimmung in Zweifel ziehen. Das Übereinkommen verlangt in Artikel 6, dass die Heuerverträge für Seeleute

einen Auszug dieser Bestimmungen enthalten. In der Schweiz erhalten die Seeleute vom Inhalt dieses Übereinkommens zwar nicht im Heuervertrag, sondern durch die Seemannsordnung Kenntnis, die ihnen bei der Anstellung abgegeben wird. Denn diese Seemannsordnung enthält die VVO, die, wie wir schon angeführt haben, in Artikel 16 die hauptsächlichsten Vorschriften des Übereinkommens übernimmt. Es liegt auf der Hand, dass die schweizerische und die in Artikel 6 der Konvention vorgesehene Lösung in ihrer Auswirkung gleich ist und mit der Auffassung des internationalen Gesetzgebers übereinstimmt. Wir halten dafür, dass die Schweiz in der Lage ist, sich dem Übereinkommen (Nr. 15) anzuschließen und schlagen dessen Ratifikation vor. (Entwurf zum Bundesbeschluss Art. 1, Abs. 1, lit. b).

6. Übereinkommen (Nr. 16) über die pflichtmässige ärztliche Untersuchung der in der Seeschifffahrt beschäftigten Kinder und Jugendlichen. Text s. unten.

a. Das Übereinkommen sieht vor, dass Kinder und Jugendliche unter 18 Jahren an Bord von Seeschiffen nur beschäftigt werden dürfen, wenn sie ein Zeugnis vorlegen, aus dem hervorgeht, dass sie sich für diese Arbeit eignen und dieses durch einen von der zuständigen Stelle anerkannten Arzt unterzeichnet ist. Die ärztliche Untersuchung muss wenigstens einmal im Jahr wiederholt und nach jeder Untersuchung ein neues Zeugnis ausgestellt werden. Diese Vorschriften gelten nicht für Schiffe, auf denen nur Mitglieder derselben Familie beschäftigt sind. Die zuständige Stelle kann ausserdem in dringenden Fällen Ausnahmen gestatten, jedoch unter der Bedingung, dass die ärztliche Untersuchung im ersten angelaufenen Hafen nachgeholt wird.

Das Übereinkommen ist am 20. November 1922 in Kraft getreten und wurde von 39 Staaten ratifiziert.

b. Die vorgeschriebenen Bestimmungen des Übereinkommens finden sich in Artikel 63, Absatz 2, BG sowie in den Artikeln 17, 18, Absatz 1, und Artikel 19, Absatz 1, VVO. Ferner enthält das Formular für das ärztliche Tauglichkeitszeugnis der Jugendlichen einen Hinweis auf die zeitliche Beschränkung der Gültigkeit auf ein Jahr. Da alle erforderlichen Voraussetzungen gegeben sind, beantragen wir Ihnen, uns zur Ratifikation des Übereinkommens (Nr. 16) zu ermächtigen. (Entwurf zum Bundesbeschluss Abs. 1, lit. e).

7. Übereinkommen (Nr. 55) über die Verpflichtungen des Reeders bei Krankheit, Unfall oder Tod von Schiffsleuten. Text s. Bericht des Bundesrates vom 13. Juni 1938 über die 21., 22. und 23. Tagung der Internationalen Arbeitskonferenz, BBl 1938 II 41

a. Nach diesem Übereinkommen erstrecken sich die Verpflichtungen des Reeders auf die Deckung des Risikos von Krankheit oder Unfall während der

Dauer des Dienstes sowie auf den Todesfall infolge einer solchen Krankheit oder eines solchen Unfalles. Die nationale Gesetzgebung kann einige Ausnahmen von dieser Regel vor allem für gewisse Schiffstypen sowie für Personen, die nicht für den Reeder, sondern für einen andern Auftraggeber tätig sind, für die Docker, für die Familienangehörigen des Reeders oder für die Lotsen gestatten. Die zu Lasten des Reeders gehende Fürsorge umfasst die ärztliche Behandlung, die Verpflegung und die Unterkunft: Das Übereinkommen setzt ferner fest, dass die Heuer im Falle der Erwerbsunfähigkeit weiterhin zu zahlen ist; diese Verpflichtung kann allerdings aufgehoben werden, wenn ein entsprechendes Versicherungssystem besteht. Ausserdem regelt das Übereinkommen die Deckung sämtlicher Kosten sowie die Aufbewahrung der an Bord zurückgelassenen Habe des Kranken, Verletzten oder Verstorbenen. Die innerstaatliche Gesetzgebung hat für die Beilegung von Streitigkeiten, die sich aus diesen Verpflichtungen ergeben können, Bestimmungen zu erlassen. Jede Diskriminierung nach Nationalität, Wohnsitz oder Rasse der Seeleute muss ausgeschlossen sein.

Das Übereinkommen ist am 29. Oktober 1939 in Kraft getreten und wurde durch 7 Staaten ratifiziert.

b. Gemäss Artikel 84, Absatz 1, BG ist der Betrieb der Seeschifffahrt grundsätzlich von der staatlichen obligatorischen Unfallversicherung ausgeschlossen. Die Unfallversicherung der Seeleute, wie auch deren Krankenversicherung – für letzteren Versicherungszweig besteht bekanntlich kein Obligatorium auf Bundesebene – bilden mit Rücksicht auf die besonderen Verhältnisse in der Seeschifffahrt Gegenstand einer eigenen Regelung, indem Artikel 84, Absatz 2, BG in Verbindung mit Artikel 41 VVO die Reeder verpflichtet, die Schiffsleute bei einer zum Geschäftsbetrieb in der Schweiz ermächtigten Versicherungsgesellschaft gegen Krankheit und Berufsunfälle zu versichern. Diese Versicherung hat nach den Bestimmungen des im Anhang III zur VVO enthaltenen Mustervertrages zu erfolgen. Fehlt dieser Versicherungsschutz, so haftet der Reeder, auch wenn ihm kein Verschulden für den Schaden trifft, nach Artikel 85, Absatz 2, BG dem Verunfallten oder Erkrankten oder seinen Hinterlassenen mindestens im Umfang der Versicherungsleistungen gemäss Mustervertrag. Demnach muss bei der Prüfung der Voraussetzung für eine Ratifikation des Abkommens das BG mit dem zugehörigen Mustervertrag den internationalen Bestimmungen gegenübergestellt werden.

Das Übereinkommen sieht in den Artikeln 3 und 4 bei Krankheit oder Unfall eine bis zur Heilung des Betroffenen oder bis zur Feststellung des Dauerzustandes der Krankheit oder der Erwerbsunfähigkeit gehende, also summenmässig nicht begrenzte Gewährung von Heilungskosten (ärztliche Behandlung, Versorgung mit Arznei und Heilmitteln) vor. Eine zeitliche Beschränkung der Leistungspflicht auf nicht weniger als 16 Wochen vom Tage des Unfalles oder des Krankheitsbeginns an ist, wenn im Gesetz vorgesehen, zulässig. Demgegenüber werden gemäss schweizerischem Mustervertrag bei Unfall die Heilungskosten bis zum Betrag von 3000 Franken pro Unfall (Art. 8, Abs. 1, am

Ende) und bei Krankheit nur 80 Prozent der Heilungskosten, ebenfalls mit einer summenmässigen Begrenzung von 3000 Franken (Art. 16, Abs. 1) vergütet.

Das Übereinkommen verpflichtet in Artikel 5 den Reeder, bei unfall- oder krankheitsbedingter Erwerbsunfähigkeit dem Betroffenen die volle Heuer zu zahlen, solange er sich an Bord befindet. Der schweizerische Mustervertrag schreibt dagegen für alle Seeleute, einschliesslich Kapitän und Schiffsoffiziere, nur die Gewährung eines Taggeldes von 80 Prozent des ausfallenden Tagesverdienstes während längstens 180 Tagen vor (Art. 8, Abs. 1, und Art. 16, Abs. 1).

Das Übereinkommen auferlegt ferner in Artikel 7 dem Reeder die Bestattungskosten ohne ziffernmässige Begrenzung, während der schweizerische Mustervertrag die Vergütung dieser Kosten nur bis zum Betrage von 300 Franken vorsieht.

Schliesslich verlangt das Übereinkommen in Artikel 9, dass die nationale Gesetzgebung Bestimmungen enthält, die eine rasche und wenig kostspielige Beilegung von Streitigkeiten gewährleisten, zu denen die Verpflichtungen des Reeders Anlass geben könnten.

Dieser Anforderung dürfte Artikel 81 BG wohl genügen, doch beschränkt sich seine Anwendbarkeit auf Streitigkeiten aus dem Heuverhältnis. Für Differenzen bei anderweitiger Inanspruchnahme des Reeders, beispielsweise wegen fehlenden Versicherungsschutzes (Art. 85, Abs. 2, BG), hat sich der Seemann demnach für die Geltendmachung seiner Ansprüche an den ordentlichen Richter zu wenden.

Die vorstehende Gegenüberstellung, die sich auf die wichtigsten Punkte beschränkt, zeigt, dass der soziale Schutz, den die schweizerische Gesetzgebung den Schiffsleuten bietet, im grossen und ganzen zwar den Anforderungen des Übereinkommens entspricht, dass aber im einzelnen noch verschiedene Differenzen bestehen, die nicht übersehen werden können und zur Zeit eine Ratifikation ausschliessen.

Wir beantragen daher, das Übereinkommen (Nr. 55) nicht zu ratifizieren.

8. Übereinkommen (Nr. 56) über die Krankenversicherung der Schiffsleute. Text s. gleichen Bericht wie unter 7, BBl 1938 II 47

a. Dieses Übereinkommen ergänzt die unter der vorhergehenden Ziffer behandelte Konvention. Es umschreibt den Umfang der obligatorischen Krankenversicherung nach Personen und Leistungen. Artikel 9 setzt fest, dass die Krankenversicherung in normalen Zeiten durch selbständige Institutionen, die jedoch hinsichtlich ihrer Geschäftsführung und der Verwendung ihrer Mittel der Aufsicht des Staates unterstehen, verwaltet werden soll. Diese Anstalten dürfen keinen Gewinn anstreben.

Das Abkommen ist am 9. Dezember 1949 in Kraft getreten und hat 6 Ratifikationen auf sich vereinigt.

b. Die vorstehenden allgemeinen Ausführungen betreffend das Übereinkommen Nr. 55 (vgl. Ziff. 7 b) gelten auch für das vorliegende Übereinkommen Nr. 56. Dementsprechend sind die Ratifikationsvoraussetzungen auch hier auf der Grundlage des BG und des zugehörigen Mustervertrages zu prüfen, wobei wir uns wiederum auf die wichtigeren Punkte beschränken.

Nach Artikel 3 des Übereinkommens sind die Heilungskosten bei Krankheit ohne summenmässige Begrenzung zu decken, wobei allerdings dem Versicherten durch die innerstaatliche Gesetzgebung eine gewisse Beteiligung an den Kosten überbunden werden kann. Nach schweizerischem Mustervertrag (Art. 16) werden diese Aufwendungen nur bis zum Betrag von 3000 Franken pro Krankheitsfall vergütet.

Das Übereinkommen verlangt in Artikel 5, dass die nationale Gesetzgebung die Voraussetzungen zu bestimmen hat, unter denen eine weibliche Versicherte, die sich im Gebiete des Mitgliedes (d.h. des ratifizierenden Staates) befindet, Anspruch auf eine sogenannte Wochenhilfe besitzt. Das schweizerische Seeschiffahrtsrecht schreibt indessen keine Leistungen für den Fall des Wochenbettes vor (vgl. Art. 84 BG, Art. 42 VVO und Art. 16 des Mustervertrages).

Während nach Artikel 6 des Übereinkommens beim Tode des Versicherten ein Sterbegeld zu gewähren ist, sieht der schweizerische Mustervertrag eine solche Leistung nicht vor.

Gemäss Artikel 9 des Übereinkommens soll die Krankenversicherung von Versicherungsträgern durchgeführt werden, die Selbstverwaltungsrecht haben und nicht auf Gewinn abzielen. Demgegenüber bestimmt Artikel 41 VVO, dass die Versicherung gegen Krankheit bei einer zum Geschäftsbetrieb in der Schweiz ermächtigten Versicherungsgesellschaft zu erfolgen hat.

Endlich sind nach Artikel 10 des Übereinkommens Streitigkeiten einem raschen und für den Versicherten wenig kostspieligen Verfahren entweder durch Verweisung an besondere Spruchstellen oder auf eine andere, nach der Gesetzgebung für zweckmässig erachtete Weise zu unterwerfen. Nach schweizerischem Recht ist jedoch für Streitigkeiten aus dem Versicherungsverhältnis der ordentliche Richter zuständig (Art. 22 und 23 des Mustervertrages).

Die Gegenüberstellung zeigt auch hier, dass die schweizerische Gesetzgebung im wesentlichen zwar den Anforderungen der Konvention entspricht, dass aber im einzelnen Differenzen bestehen, die eine Ratifikation zur Zeit verunmöglichen.

Wir beantragen daher, das Übereinkommen (Nr. 56) nicht zu ratifizieren.

9. Übereinkommen (Nr. 70) über die soziale Sicherheit der Schiffsleute. Text s. Bericht des Bundesrates vom 23. Dezember 1947 über die 28. Tagung der Internationalen Arbeitskonferenz, BBl 1948 I 99

a. Das Übereinkommen (Nr. 70) sichert den Seeleuten zu: Anspruch auf Krankenpflege; Anspruch auf Barentschädigung im Falle von Arbeitsunfähig-

keit, Arbeitslosigkeit oder Alter; weitere Ansprüche (ärztliche Pflege, Wohnung und Nahrung, Heimschaffung, Salär), wenn die Seeleute wegen eines Unfalles oder einer Krankheit, die sie sich nicht vorsätzlich zugezogen haben, an Land gesetzt wurden. Personen mit Unterhaltsansprüchen gegenüber einem Schiffsmann sollen ebenfalls Anspruch auf Krankenpflege sowie Anspruch auf Entschädigung beim Tod des Seemanns haben. Alle Ansprüche der Seeleute und derjenigen Personen, für die sie unterhaltspflichtig sind, müssen zu mindestens ebenso günstigen Bedingungen gewährt werden, wie sie den gewerblichen Arbeitern (im Sinne des internationalen Übereinkommens) und deren Unterhaltsbegünstigten zustehen. Das Übereinkommen weist schliesslich auf das Prinzip der Gleichbehandlung hin.

Das Übereinkommen wurde erst von 3 Staaten ratifiziert und ist deshalb noch nicht in Kraft getreten.

b. Eine Ratifikation dieses Übereinkommens durch die Schweiz ist zur Zeit ebenso ausgeschlossen wie jene der gleichartigen Konventionen Nrn. 55 und 56. Anstelle einer detaillierten Untersuchung dürfen wir uns bei diesem noch nicht in Kraft getretenen Übereinkommen auf die Erwähnung eines einzigen gewichtigen Hinderungsgrundes beschränken:

Das Übereinkommen verlangt in Artikel 2 namentlich, dass Schiffsleute Anspruch auf Krankenpflege sowie bei Arbeitsunfähigkeit – gleichviel ob sie auf einen beruflich bedingten Körperschaden zurückgeht oder nicht – Anspruch auf Barleistungen zu mindestens ebenso günstigen Bedingungen in bezug auf Anspruchseröffnung, Bemessung und Dauer wie gewerbliche Arbeitnehmer haben; beim Tode eines Schiffsmannes sollen Personen, die ihm gegenüber Unterhaltsansprüche geltend machen können, einen Anspruch auf Barleistungen zu ebenso günstigen Bedingungen haben wie Personen mit Unterhaltsansprüchen an gewerbliche Arbeitnehmer.

Diesen Anforderungen entsprechen die im schweizerischen Seeschiffrechtsrecht vorgesehenen Versicherungsleistungen, die – wegen der mit den gewerblichen Arbeitnehmern geforderten Gleichbehandlung – hier mit den Bestimmungen des Kranken- und Unfallversicherungsgesetzes verglichen werden müssen, weder dem Umfang noch der Höhe nach. So sind die Besatzungen nach dem BG nur gegen Berufsunfälle, nicht jedoch für den Fall von Nichtbetriebsunfällen zu versichern (Art. 84, Abs. 2, BG), die Heilungskosten werden nach den Bestimmungen des Mustervertrages (Art. 8 ff.) im Gegensatz zu jenen des Kranken- und Unfallversicherungsgesetzes nur bis zu einem bestimmten Betrag übernommen und die Versicherungsleistungen im Falle der Invalidität des Versicherten bzw. bei seinem Tode zugunsten der Hinterlassenen sind laut Mustervertrag grundsätzlich einmalige Barleistungen, wogegen nach unserem Gesetz in solchen Fällen in der Regel Renten treten.

Wir beantragen daher, das Übereinkommen (Nr. 70) nicht zu ratifizieren; im übrigen würde eine Ratifikation durch die Schweiz das Inkrafttreten des Übereinkommens in keiner Weise beeinflussen.

10. Empfehlung (Nr. 75) betreffend Verträge auf dem Gebiete der sozialen Sicherheit der Schiffsleute. Text s. gleichen Bericht wie unter 9, BBI 1948 I 107

a. Diese Empfehlung beabsichtigt im wesentlichen, dass Seeleute, die an Bord eines Schiffes eines Landes beschäftigt sind, das weder ihr Herkunfts- noch ihr Wohnsitzstaat ist, in einem dieser beiden Staaten einer Unfallversicherung und, wenn vorhanden, einer obligatorischen Sozialversicherung angegliedert werden. Diese Absichten sollen namentlich auf dem Wege von Verträgen zwischen den interessierten Ländern verwirklicht werden.

b. Nach den Bestimmungen des BG sind die Seeleute, ohne Unterschied der Nationalität, gegen Krankheit und Unfall versichert. Was die Alters- und Hinterlassenenversicherung anbetrifft, sind alle auf einem Schweizer Schiff beschäftigten Schweizerbürger bei der schweizerischen Alters- und Hinterlassenenversicherung obligatorisch versichert; dagegen sind die Ausländer nur dann versichert, wenn sie ihren Wohnsitz in der Schweiz haben. Bei Verhandlungen über den Ausbau und die Revision der bestehenden sowie beim Abschluss von weiteren Sozialversicherungsabkommen wird mit unseren Partnern zu prüfen sein, in welcher Weise der Altersversicherungsschutz ihrer Angehörigen im Sinne der Empfehlung sichergestellt werden kann.

11. Empfehlung (Nr. 76) betreffend ärztliche Hilfe für Personen mit Unterhaltsansprüchen an Schiffsleute. Text s. gleichen Bericht wie unter 9, BBI 1948 I 108

a. Nach dieser Empfehlung sollen die Mitgliedstaaten bis zur Errichtung eines allgemeinen ärztlichen Krankendienstes für die Arbeitnehmer und die von ihnen abhängigen, d. h. unterstützten Personen, wenigstens für eine angemessene und ausreichende ärztliche Hilfe zugunsten dieser genannten Personen sorgen.

b. Nach dem BG ist nur der Seemann selbst versichert. Dieser Umstand und der in der schweizerischen Krankenversicherung verankerte Grundsatz der Individualversicherung – im Gegensatz zu gewissen ausländischen Gesetzgebungen, die die Familienversicherung kennen, schliesst bei uns die Versicherung die Angehörigen des Familienhauptes nicht ein verhindert – praktisch die Verwirklichung von Massnahmen im Sinne der Empfehlung.

12. Übereinkommen (Nr. 71) über die Altersrenten für Schiffsleute. Text s. gleichen Bericht wie unter 9, BBI 1948 I 108

a. Dieses Übereinkommen sieht die Gewährung einer Altersrente an Seeleute vor, die das 55. oder 60. Altersjahr erreicht und die vorgeschriebene Seedienstzeit erfüllt haben. Es setzt für diese Altersrenten Mindestansätze fest, die sich nach dem Alter des Berechtigten, der Seedienstzeit und der Durchschnittsheuer richten. Die Seeleute sollen an die Deckung der Versicherungskosten insgesamt nicht mehr als die Hälfte beizutragen haben. Anwartschaften von Personen, die

aus der Pensionskasse austreten, sollen gewahrt bleiben, oder bei Wegfall des Anspruches soll eine Leistung als Gegenwert ausbezahlt werden. Für alle Streitigkeiten muss der Instanzenzug offenstehen. Reeder und Schiffsleute, die an die Kosten der Renten beisteuern, sind berechtigt, durch Vertreter an der Verwaltung der Kassen mitzuwirken.

Dieses Übereinkommen wurde bisher von 5 Staaten ratifiziert und ist noch nicht in Kraft getreten.

b. Bei diesem Übereinkommen dürfen wir uns gleichfalls anstelle einer eingehenden Untersuchung auf die Erwähnung von zwei gewichtigen Gründen, die einer Ratifikation entgegenstehen, beschränken.

Unser Seerecht sieht hinsichtlich der Altersversicherung keine Sonderregelung vor. Demnach finden auf die Seeleute die Bestimmungen des Bundesgesetzes über die Alters- und Hinterlassenenversicherung Anwendung. Das Übereinkommen verlangt die Gewährung einer Altersrente an Seeleute bei Erreichung des 55. oder 60. Altersjahres. Demgegenüber liegt nach unserem Gesetz die Altersgrenze für Männer bei 65 Jahren und für Frauen bei 63 Jahren. Das Übereinkommen enthält ferner Bestimmungen über die Berechnung der zu gewährenden Mindestleistungen (vgl. Buchstabe a, oben), die wesentlich von denjenigen unseres Gesetzes abweichen.

Wir beantragen daher, das Übereinkommen (Nr. 71) nicht zu ratifizieren; im übrigen würde auch hier, wie beim Übereinkommen (Nr. 70), eine Ratifikation durch die Schweiz dessen Inkrafttreten in keiner Weise beeinflussen.

13. Übereinkommen (Nr. 58) über das Mindestalter für die Zulassung von Kindern zur Arbeit auf See. Text s. unten.

a. Das Übereinkommen ersetzt die frühere Konvention (Nr. 7) vom Jahre 1920. Es verbietet die Heranziehung von Kindern unter 15 Jahren zur Arbeit an Bord von Schiffen, mit Ausnahme von Schiffen, auf welchen nur Mitglieder derselben Familie beschäftigt sind. Ausnahmsweise kann die nationale Gesetzgebung für bestimmte Fälle und unter gewissen Garantien die Anheuerung von Kindern von mindestens 14 Jahren zulassen. Das Minimalalter findet auf die Arbeit von Kindern auf Schulschiffen keine Anwendung, sofern diese Arbeit behördlich zugelassen und überwacht wird.

Das Übereinkommen ist am 11. April 1939 in Kraft getreten und wurde von 27 Staaten ratifiziert. Es sei darauf hingewiesen, dass die vorhergehende Konvention (Nr. 7), die das Mindestalter auf 14 Jahre festlegte, 33 Ratifikationen auf sich vereinigte und dass eine gewisse Anzahl von Ländern an diesem früheren Übereinkommen festhält.

b. Die schweizerische Seeschiffahrtsgesetzgebung setzt noch einschränkender als das Übereinkommen das Mindestalter auf 15 Jahre fest und lässt keinerlei Ausnahmen zu (Art. 63 BG). Wir beantragen Ihnen daher, uns zur Ratifikation des genannten Übereinkommens (Nr. 58) zu ermächtigen. (Entwurf zum Bundesbeschluss Abs. 1, lit. e).

14. Übereinkommen (Nr.22) über den Heuervertrag

Text s. AS 1941 460.

a. Der Dienstvertrag für die Seeleute wird Heuervertrag genannt. Die Konvention regelt in den Artikeln 3 bis 15 im einzelnen den Inhalt dieses Vertrages. Damit soll vor allem verhindert werden, dass die Unerfahrenheit eines Seemanns in rechtlichen Dingen ausgenützt wird, um diesen zur Anheuerung auf unfallgefährdeten oder sonstwie den heutigen Arbeitsbedingungen nicht mehr entsprechenden Schiffen zu veranlassen. Das Übereinkommen verlangt deshalb auch ausdrücklich, dass die nationale Gesetzgebung eine behördliche Kontrolle der Vertragsunterzeichnung einführen muss; auch darf sie nicht zulassen, dass in den Vertrag irgendeine Bestimmung aufgenommen wird, mit welcher die Parteien zum voraus auf die Zuständigkeit der ordentlichen Gerichte verzichten.

Das Übereinkommen ist am 4. April 1928 in Kraft getreten und wurde von 31 Staaten ratifiziert.

b. Die schweizerische Gesetzgebung hat diesem Übereinkommen in weitestem Masse Rechnung getragen und geht in einzelnen Punkten sogar über dasselbe hinaus. Dennoch wurde anlässlich der Beratung des Gesetzesentwurfes die Meinung vertreten, dass einige Bestimmungen, die in den Artikeln 6, Ziffer 10, Buchstabe b, und in Artikel 13 und 14, Absatz 1, der Konvention enthalten sind, im übrigen jedoch nur untergeordnete Bedeutung haben, unangebracht seien. Man hat deshalb darauf verzichtet, sie in die schweizerische Gesetzgebung aufzunehmen, so dass diese dem Wortlaut der Konvention nicht ganz entspricht. Wir beantragen daher, dieses Übereinkommen (Nr. 22) nicht zu ratifizieren.

15. Empfehlung (Nr.9) betreffend den Erlass von Seemannsordnungen in den einzelnen Staaten

Text s. gleiche Botschaft wie unter 2, BBl 1921 III 626

a. Damit jeder Seemann einen besonderen Überblick über seine Rechte und Pflichten erhält, lädt die Empfehlung jeden Mitgliedstaat ein, «es möge jedes Mitglied der Internationalen Arbeitsorganisation alle seine Gesetze und Verordnungen, welche die Schiffsleute als solche betreffen, in einer Seemannsordnung zusammenfassen».

b. Artikel 67, Absatz 3, BG sieht die unentgeltliche Abgabe eines solchen Handbuches («Seemannsordnung» genannt) an jedes Besatzungsmitglied eines schweizerischen Seeschiffes vor, das auf deutsch, französisch und italienisch herausgegeben wurde. Unsere Gesetzgebung kommt somit der Empfehlung (Nr.9) nach.

16. Übereinkommen (Nr.23) über die Heimschaffung der Schiffsleute

Text s. unten.

a. Das Übereinkommen stellt den Grundsatz auf, dass jeder Seemann, der während der Dauer oder bei Beendigung des Heuervertrages unverschuldeter-

weise an Land gesetzt wird, Anspruch auf kostenlose Heimschaffung hat, sei es nach seinem Heimatland, nach dem Anheuerungs- oder aber nach dem Ausreisehafen des Schiffes.

Das Übereinkommen ist am 16. April 1928 in Kraft getreten und vereinigte 18 Ratifikationen auf sich.

b. Die Artikel 82 und 83 BG – in Verbindung mit Artikel 77, Absatz 3 – regeln das Recht auf Heimschaffung der Seeleute gemäss den Bestimmungen der Konvention, indem noch besonders festgehalten wird, dass der Reeder für die Kosten der Heimschaffung aufzukommen hat. In Artikel 83, Absatz 1, ist vorgesehen, dass die Vertragsparteien statt der Heimschaffung die Bezahlung einer Geldsumme, die den Heimschaffungskosten entspricht, vereinbaren können. Diese Möglichkeit ist zwar in der Konvention nicht vorgesehen, widerspricht ihr aber in keiner Weise. Denn, wenn der Seemann Anspruch auf Heimschaffung hat, so kann er ohne weiteres auf diesen Anspruch verzichten und eine entsprechende Ersatzlösung annehmen. Da somit die schweizerische Gesetzgebung mit der Konvention übereinstimmt, beantragen wir Ihnen, uns zur Ratifikation des Übereinkommens (Nr. 23) zu ermächtigen. (Entwurf zum Bundesbeschluss Abs. 1, lit d.)

17. Empfehlung (Nr. 27) betreffend die Heimschaffung der Schiffsführer und Schiffslehrlinge. Text s. unten.

a. Die Empfehlung (Nr. 27) ergänzt die vorhergehende Konvention in dem Sinne, dass die Mitgliedstaaten Massnahmen ergreifen sollen, um den Kapitänen und den mit Lehrvertrag angestellten Schiffslehrlingen, welche nicht unter die Bestimmungen des genannten Übereinkommens fallen, die Heimschaffung sicherzustellen.

b. Es ist vorerst abzuklären, ob unser Land der Empfehlung im Hinblick auf die Kapitäne nachkommt. In unserer Botschaft vom 22. Februar 1952 zum Entwurf eines Gesetzes über die Seeschifffahrt unter der Schweizerflagge (BBl 1952 I 253) haben wir bei der Behandlung von Artikel 48 des Entwurfes – der später Artikel 60 des Gesetzes wurde – hervorgehoben:

«Die Schiffsbesatzung besteht aus dem Kapitän und den Seeleuten; letztere gliedern sich in Schiffsoffiziere und Matrosen. Wo das Gesetz von Mitgliedern der Schiffsbesatzung spricht, ist der Kapitän miteingeschlossen. Ist vom Seemann die Rede, so fallen Offiziere und Mannschaft unter die betreffende Bestimmung.»

Daraus folgt, dass Artikel 82 BG, der das Recht auf Heimschaffung zugunsten der «Seeleute» regelt, normalerweise nicht auch auf die Kapitäne anwendbar ist. Die Praxis hat jedoch dieser Forderung Rechnung getragen. Denn es ist in der Schweiz üblich, dass die Reeder die Kapitäne nicht wie die andern Besatzungsmitglieder mittels eines Heuervertrages, sondern durch einen gewöhnlichen Dienstvertrag anstellen. In diesem Vertrag nun räumen sie dem Kapitän regelmässig auch das Recht auf Heimschaffung ein.

Was die Schiffslehrlinge anbetrifft, so werden diese, in Ermangelung einer besonderen schweizerischen Regelung des Lehrverhältnisses, einfach als junge

Seeleute an Bord aufgenommen (selbstverständlich unter Beobachtung der Mindestaltervorschriften) und in der Musterrolle entsprechend bezeichnet. Dadurch gelangen sie ohne weiteres in den Genuss des Heimschaffungsrechtes.

Wie aus diesen Ausführungen hervorgeht, entspricht die schweizerische Praxis im wesentlichen der Empfehlung über das Heimschaffungsrecht der Kapitäne und Schiffslehrlinge.

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

a. Nach dieser Empfehlung ist es die Hauptaufgabe der in den einzelnen Staaten mit der Aufsicht über die Arbeitsbedingungen der Schiffsleute beauftragten Behörden, dafür zu sorgen, dass alle Gesetze und Verordnungen, die die Arbeitsbedingungen und den Schutz der Schiffsleute bei der Ausübung ihres Berufes regeln, auch angewendet werden. Diesen Behörden können auch weitere Aufgaben sozialer Natur übertragen werden, allerdings nur unter der Voraussetzung, dass sie weder die Erfüllung der genannten Hauptaufgabe beeinträchtigen, noch das Ansehen und die Unparteilichkeit in Frage stellen, die die Aufsichtsbeamten gegenüber den Reedern und Schiffsleuten haben müssen. Die Empfehlung enthält des weitern auch Grundsätze über die Organisation der Arbeitsaufsicht, die Art und die Anzahl der vorzulegenden Berichte, die Aufsichts- und Zwangsbefugnisse der Aufsichtsbeamten, das Recht des Kapitäns und der Besatzung, die Durchführung einer Kontrolle zu veranlassen, die Mitwirkung der Reeder und Schiffsleute beim Aufsichtsdienst sowie über die an die Aufsichtsbehörden zu stellenden Anforderungen. Schliesslich können diesen Experten noch weitere Aufgaben, wie die Mitwirkung bei der Verbesserung der Gesetzgebung oder der Aufklärung von Schiffbrüchen und Unfällen, übertragen werden.

b. Für die schweizerischen Seeschiffe wird diese Aufsicht gemäss Artikel 8 und 9 BG durch das Schweizerische Seeschiffahrtsamt unter Mitwirkung unserer Konsulate durchgeführt. Dieser Inspektionsdienst kann gegenwärtig noch nicht besonders ausgebaut werden, was durch die Kleinheit der schweizerischen Flotte, den Mangel an eigenen Häfen und wegen der geringen Erfahrung erklärlich ist. Es wird erst in einigen Jahren möglich sein, festzulegen, wie weit der Empfehlung auch in Einzelheiten Folge geleistet werden kann.

19. Empfehlung (Nr. 48) betreffend die Verbesserung der Aufenthaltsverhältnisse der Schiffsleute in den Häfen. Text s. gleichen Bericht wie unter 7, BBl 1938 II 27

a. Die Empfehlung schlägt eine ganze Reihe von Massnahmen vor, die in den Häfen und in deren Umgebung zum Schutz von Gesundheit und Wohlergehen der Seeleute getroffen werden sollen. Sie ist in Abschnitte über die allgemeine

Organisation, Schutz der Seeleute vor den Gefahren, denen sie in gewissen Lokalen oder auf den Docks selbst ausgesetzt sind, gesundheitliche Massnahmen, Unterbringung und Erholung, Möglichkeiten von Sparrücklagen und Überweisung von Heuerbeträgen sowie die Aufklärung der Seeleute, gegliedert. Die Empfehlung drückt schliesslich den Wunsch aus, im Sinne des internationalen Zusammengehörigkeitsgefühls die fremden Seeleute auf der gleichen Stufe zu behandeln wie die eigenen Staatsangehörigen.

b. Mangels eigener Häfen ist die Schweiz auf diesem Gebiet zu einer eher passiven Rolle gezwungen. Dies hindert jedoch nicht, dass sie sich unter gewissen Umständen veranlasst sehen könnte, finanziell oder auf andere Weise die Bestrebungen für die Wohlfahrt der Seeleute zu unterstützen, soweit ihr dies mit Rücksicht auf die Kleinheit ihrer Flotte und die Benützung der angelaufenen Häfen möglich ist.

20. Übereinkommen (Nr. 53) über das Mindestmass beruflicher Befähigung der Schiffsführer und Schiffsoffiziere auf Handelsschiffen.

Text s. gleichen Bericht wie unter 7, BBl 1938 II 31

a. Gemäss diesem Übereinkommen darf niemand die Funktionen eines Kapitäns, eines Wachoffiziers des Deckdienstes, eines leitenden oder wachhabenden Schiffingenieurs auf einem Handelsschiff ausüben, ohne im Besitze eines Befähigungsausweises zu sein. Die nationale Gesetzgebung muss die Abgabe eines solchen Ausweises an gewisse Bedingungen knüpfen, wie Mindestalter, bestimmte Dauer der beruflichen Erfahrung, erfolgreich bestandene Prüfung. Artikel 5 sieht gewisse Vorkehrungen zur Sicherung einer wirksamen Aufsicht der Durchführung des Übereinkommens vor, während Artikel 6 die Einführung von Strafsanktionen in die nationale Gesetzgebung für den Fall der Nichteinhaltung verlangt.

Die Konvention ist am 29. März 1939 in Kraft getreten. Sie wurde von 13 Staaten ratifiziert, darunter befinden sich wichtige Seefahrernationen, wie etwa die Vereinigten Staaten, Frankreich und Norwegen, hingegen fehlen sowohl Grossbritannien als auch Holland.

b. Die schweizerischen Vorschriften über den Fähigkeitsausweis, die in Artikel 20 bis 22 VVO aufgenommen sind, stimmen im allgemeinen mit der Konvention überein. Sie weichen jedoch in gewissen Punkten ab. So wurde vor allem auf Vorschlag der Schweizer Fachleute – entgegen den Satzungen der Konvention – in Artikel 21, Absatz 3, VVO vorgesehen, dass der dritte und vierte Offizier des Maschinendienstes kein Examen ablegen müssen, um das Fähigkeitszeugnis zu erhalten, sondern neben den Voraussetzungen des Mindestalters und der Mindestfahrzeit sich lediglich «über eine an Land bestandene, zweckmässige Berufslehre und hinsichtlich ihrer Befähigung über eine Empfehlung des Reeders auszuweisen» haben. Andererseits konnten wir gewisse Aufsichtspflichten, die sich auch auf fremde Schiffe erstrecken, wie sie Artikel 5, Absatz 2 und 3, der Konvention vorsieht, nicht übernehmen, da dies den Besitz von eigenen Häfen voraussetzt, in welchen eine Hafenbehörde mit entsprechenden Vollmachten vor-

handen und mit genügenden Mitteln ausgestattet ist, um die Schiffe im Falle einer Übertretung anzuhalten.

Wir können daher die Ratifikation des Übereinkommens (Nr.53) nicht beantragen.

21. Übereinkommen (Nr.69) über den Befähigungsausweis für Schiffsköche. Text s. gleichen Bericht wie unter 9, BBl 1948 I 96

a. Nach diesem Übereinkommen kann niemand den notwendigen Befähigungsausweis erhalten, um als «Schiffskoch» angeheuert zu werden, wenn er nicht das vorgeschriebene Mindestalter erreicht; eine Mindestdienstzeit zur See zurückgelegt und eine Spezialprüfung mit Erfolg bestanden hat.

11 Staaten haben dieses Übereinkommen ratifiziert, das seit dem 22. April 1953 in Kraft steht.

b. In der Schweiz verlangt Artikel 32, Absatz 2, VVO lediglich, dass der Schiffskoch «ein erfahrener Berufskoch» sein muss und dass ein Hilfskoch anzuheuern sei, sobald die Besatzung aus mehr als 25 Personen besteht. Das schweizerische Seeschiffahrtsamt hat in seinen Richtlinien vom 20. August 1957 über die Mindestanforderungen für den Dienst auf schweizerischen Seeschiffen in der grossen Fahrt festgelegt, dass der Küchenchef und der erste Koch ein Mindestalter von 20 Jahren haben müssen; weiter sollen sie eine Praxis von zwölf Monaten als Hilfskoch aufweisen oder mit Erfolg an Land eine Lehre als Koch beendet haben. Die schweizerische Gesetzgebung sieht jedoch kein Diplom als «Schiffskoch» vor, so dass wir die Ratifikation des Übereinkommens (Nr.69) nicht beantragen können.

22. Übereinkommen (Nr.74) über die Befähigungsausweise der Vollmatrosen. Text s. gleichen Bericht wie unter 9, BBl 1948 I 123

a. Das Übereinkommen stellt in seinem Artikel 1 den Grundsatz auf, dass als Vollmatrose nur angeheuert werden kann, wer einen entsprechenden Befähigungsausweis besitzt. Andere Vorschriften regeln die Voraussetzungen zur Zulassung zum Examen und den Inhalt dieser Prüfung (Art. 2), die Anerkennung der tatsächlichen Ausübung des Dienstes als Vollmatrosen vor dem Inkrafttreten der Konvention (Art. 3) und die Gleichberechtigung von Ausweisen anderer Staaten (Art. 4).

Das Übereinkommen ist am 14. Juli 1951 in Kraft getreten und wurde von 9 Staaten ratifiziert.

b. Die konsultative Kommission, die mit der Vorbereitung des schweizerischen Seerechts beauftragt war, hat mit Recht befürchtet, dass die Annahme der im Übereinkommen vorgesehenen Regelung die Schwierigkeiten der Anmusterung noch erhöhe, unter denen die Reeder eines Binnenstaates schon genug zu leiden haben. Es wurde deshalb in Artikel 62, Absatz 1, BG und in Artikel 12 VVO eine etwas allgemeinere Formulierung gewählt, wonach die Schiffsbesat-

zung nach Zahl und Befähigung genügend dotiert sein muss, um den Schiffsdienst entsprechend den in der Seeschifffahrt geltenden Gebräuchen ordnungsgemäss durchzuführen. Im übrigen kontrolliert das schweizerische Seeschiffahrtsamt laufend die Zusammensetzung und Befähigung der Mannschaften auf schweizerischen Schiffen und hat, wie wir schon unter Ziffer 21 dargetan haben, Weisungen über die Minimalanforderungen, die im Dienst auf Seeschiffen zu beachten sind, herausgegeben. Da die schweizerische Gesetzgebung der Konvention nicht voll Rechnung trägt, müssen wir davon absehen, die Ratifikation des Übereinkommens (Nr. 74) zu beantragen.

23. Empfehlung (Nr. 77) betreffend die Organisation der beruflichen Ausbildung zum Dienst auf See.

Text s. gleichen Bericht wie unter 9, BBl 1948 I 126

a. Diese Empfehlung schlägt den Mitgliedstaaten vor, die berufliche Ausbildung für den Dienst auf See zu organisieren und weiter zu entwickeln sowie zu diesem Zweck ein Programm aufzustellen, das folgende Punkte berücksichtigen soll:

- die beruflichen Interessen sowie die kulturellen und geistigen Bedürfnisse des Seemanns;
- den Bedarf an Arbeitskräften der gesamten Seetransportindustrie;
- die wirtschaftlichen und sozialen Allgemeininteressen.

Diese Grundsätze werden durch eine Reihe von Massnahmen ergänzt, welche die berufliche Ausbildung erleichtern und fördern sollen.

b. Die Schweiz hat auf diesem Gebiet nur beschränkte Möglichkeiten, denn in unserem Lande sind die Matrosenanwärter zu wenig zahlreich, als dass man für sie eine Schule eröffnen könnte. Unsere Anwärter geniessen übrigens freien Zutritt zu den Schulen der grossen Seefahrernationen. Um die Ausbildung der Offiziere und Kapitäne zu fördern, haben wir auf Grund von Artikel 61, Absatz 2, BG am 18. September 1959 eine Verordnung erlassen, die bezweckt, für die Ausbildung Unterstützungsbeiträge auszurichten.

24. Übereinkommen (Nr. 91) über den bezahlten Urlaub der Schiffsleute.

Text s. Bericht des Bundesrates vom 25. September 1950 über die

32. Internationale Arbeitskonferenz, BBl 1950 II 867

a. Das Übereinkommen (Nr. 91) stellt die zweite Revision einer Konvention dar, die im Jahre 1936 (Nr. 54) angenommen und die erstmals im Jahre 1946 (Nr. 72) abgeändert wurde. In den Artikeln 3 bis 7 wird die Mindestdauer des Jahresurlaubes der Kapitäne, der Offiziere sowie der übrigen Besatzungsmitglieder, soweit sie nicht unter die Ausnahmen von Artikel 2 fallen, geregelt. Sie sehen namentlich vor, dass dieser Urlaub erreichen muss:

- mindestens 18 Arbeitstage für die Kapitäne und Besatzungsoffiziere sowie für die Funkoffiziere und Funker;
- mindestens zwölf Arbeitstage für die übrigen Besatzungsmitglieder.

Die Artikel 8 bis 10 beziehen sich auf die Durchführung des Abkommens.

Das Übereinkommen (Nr. 91) wurde von 8 Staaten ratifiziert. Davon figurieren nur 5 auf der Liste der wichtigen Seefahrernationen, von denen aber mindestens 9 die Konvention ratifizieren müssen, bevor sie in Kraft tritt. Sie ist deshalb noch nicht in Geltung.

b. In der Schweiz ist der Jahresurlaub der Seeleute in Artikel 38, 39 und 40 VVO geregelt. Diese Artikel sehen ebenfalls 18 und 12 freie Arbeitstage vor, jedoch nicht für die Kapitäne, deren Ferien im Dienstvertrag, den sie mit dem Reeder abschliessen, festgesetzt sind. Zwar können gemäss Artikel 2, Absatz 2, der Konvention die Kapitäne von der Anwendung des Übereinkommens ausgenommen werden, jedoch nur unter gewissen Bedingungen, wovon die wichtigste verlangt, dass ihnen mit Gesamtarbeitsvertrag eine mindestens so günstige Lösung der Ferien zugesichert wird. In der Schweiz bestehen aber noch keine solchen Kollektivverträge für diesen Beruf. Daraus ergibt sich, dass die schweizerische Gesetzgebung von den Bestimmungen des Übereinkommens in bezug auf die Kapitäne abweicht, unabhängig davon, wie die Ferien in der Praxis geregelt sein mögen. Wir beantragen unter diesen Umständen, das Übereinkommen (Nr. 91) vorläufig nicht zu ratifizieren.

25. Übereinkommen (Nr. 109) über die Heuern, die Arbeitszeit an Bord und die Besatzungsstärken. Text s. unten.

a. Vor dem Jahre 1958 hat die Internationale Arbeitskonferenz bereits drei Konventionen über dieselben Gegenstände angenommen, die eine im Jahre 1936 (Nr. 57), die zweite 1946 (Nr. 76) und die letzte 1949 (Nr. 93), aber keine der drei konnte in Kraft gesetzt werden, da die nötigen Ratifikationen ausblieben. Das Übereinkommen (Nr. 109) stellt nun den vierten Versuch der Arbeitsorganisation dar, um die hauptsächlichsten Arbeitsbedingungen der Seeleute zu regeln. Wenn die Konvention Zeugnis gibt von der Zähigkeit, mit der die Seeleute für die Verbesserung ihres Loses kämpfen, so zeigt sie gleichzeitig auch, dass zu wenig abgewogene und mit allzuvielen Einzelheiten befrachtete internationale Regelungen zum Misserfolg verurteilt sind. Der dreifachen Erfahrung Rechnung tragend, hat die 41. Internationale Maritime Arbeitskonferenz dieses Mal beschlossen, jedem Mitgliedstaat die Möglichkeit zu geben, die Konvention nur teilweise, nämlich ohne den zweiten Teil, der die Mindestlöhne der Seeleute regelt, zu ratifizieren.

Der erste Teil der Konvention enthält verschiedene allgemeine Bestimmungen; der erste Artikel behält die für die Seeleute günstigeren Bestimmungen vor; die Artikel 2 bis 4 setzen den Geltungsbereich des Übereinkommens fest und definieren einige Begriffe; Artikel 5 stellt besondere Regeln für die Ratifikation dieses Übereinkommens auf.

Der zweite Teil der Konvention (Art. 6 bis 10) bringt die Vorschriften über die Festsetzung der Grundheuer für die Vollmatrosen, während der dritte Teil (Art. 11 bis 20) die Arbeitszeit an Bord von Schiffen regelt. Der vierte Teil behandelt die Besatzungsstärke, der fünfte ordnet die Durchführung der Konvention, der sechste schliesslich enthält die traditionellen Bestimmungen über die Modalitäten der Ratifikation, das Inkrafttreten und die Berichterstattung durch die Mitgliedstaaten.

b. Obwohl diese Konvention in den bisherigen drei Versionen nur wenig Erfolg gehabt hat, übten diese dennoch auf die nationalen Gesetzgebungen, insbesondere auch auf unsere, einen gewissen Einfluss aus. Wenn auch eine Ratifikation des Teils II über die Grundheuer für die Schweiz nicht in Frage kommt, da wir grundsätzlich kein staatliche Lohnfestsetzung kennen, so muss man andererseits doch zugestehen, dass die schweizerischen Vorschriften für die übrigen Punkte, trotz klarer Unterschiede in Form und Konzeption, den Bestimmungen der neuen Konvention in weitem Masse Genüge tun.

So finden sich etwa in den Artikeln 23 und 24 VVO für die tägliche Normalarbeitszeit Bestimmungen, die den Offizieren und Seeleuten des Deck- und Maschinendienstes und den Funkern zum mindesten dieselben, wenn nicht noch bessere Bedingungen bieten, als sie in der Konvention vorgesehen sind.

Was die Seeleute des allgemeinen Dienstes anbetrifft, setzt Artikel 25 VVO die tägliche Normalarbeitszeit auf 9 Stunden im Tage fest, unabhängig davon, ob sich das Schiff auf See, im Hafen oder auf der Reede befindet. Zusätzliche Arbeit an Sonn- und Feiertagen, die übrigens auf das notwendigste beschränkt bleiben muss, gibt Anspruch auf zusätzliche Freizeit. Die Regeln des Übereinkommens sind anders ausgestaltet. So wird bei letztgenannten Vorschriften unterschieden, ob das Schiff sich auf dem Meer oder im Hafen befindet. Im ersten Fall darf die Normalarbeitszeit 9 Stunden während einer Zeitspanne von 13 sich folgenden Stunden nicht überschreiten. Im zweiten Fall darf sie nicht mehr als 5 Stunden am wöchentlichen Ruhetag, 6 Stunden am vorhergehenden und (an den andern Tagen) 8 Stunden innert einer Periode von 12 Stunden betragen. Weiter haben die Seeleute erst Anspruch auf Ausgleich in Form von Freizeit, wenn sie mehr als 112 Stunden im Verlaufe von zwei sich folgenden Wochen gearbeitet haben. Wenn man nun die schweizerische Regelung mit jener der Konvention vergleicht, kann man feststellen, dass im ganzen gesehen unter Berücksichtigung eines längeren Zeitabschnittes unsere Lösung für den Seemann ebenso günstig ist. Dies hindert jedoch nicht, dass sie in bezug auf Einzelheiten in einigen wenigen Fällen von den Bestimmungen der Konvention abweicht.

Artikel 73 BG und die Artikel 28, 30 und 31 VVO regeln das Nachtarbeitsverbot für Personen unter 16 Jahren sowie die Vergütung der Überstunden gleich wie in den Bestimmungen der Konvention.

Hinsichtlich der Besatzungsstärke genügt Artikel 12 VVO den Vorschriften von Artikel 21 der Konvention vollauf.

Dagegen entspricht die schweizerische Gesetzgebung wiederum nur teilweise den Bestimmungen über die Anwendung des Übereinkommens (Art. 22 und 24), von denen einige den Besitz eigener Häfen voraussetzen.

Bei einer abschliessenden Betrachtung zeigt es sich, dass sogar bei Fragen, deren Regelung sich in unserer Gesetzgebung günstiger auswirken als die Bestimmung des Übereinkommens, die schweizerischen Vorschriften anders gestaltet sind, so dass ihre Übereinstimmung mit der Konvention bestritten werden könnte. Andererseits entsprechen unsere Vorschriften nicht ganz den Bestimmungen der Konvention über deren Anwendung. Es sei auch beigefügt, dass die schweizerische Gesetzgebung gewisse Bestimmungen der Konvention von sekundärer Bedeutung, wie etwa die Definition des Begriffs «auf See» und «im Hafen», in Artikel 14, Absatz 6, nicht übernommen hat.

Auf Grund dieser Erwägungen beantragen wir daher, das Übereinkommen (Nr. 109) nicht zu ratifizieren.

26. Empfehlung (Nr. 49) betreffend die Arbeitszeit an Bord von Schiffen und die Besatzungsstärke.

Text s. gleichen Bericht wie unter 7, BBl 1938 II 62

a. Diese Empfehlung lädt die Mitgliedstaaten ein, die Verhältnisse an Bord von Schiffen, die der heimischen Küstenfahrt (sogenannte Cabotage) oder andern Zwecken dienen und nicht unter das Übereinkommen (Nr. 57) betreffend die Arbeitszeit und die Besatzungsstärke fallen, im Sinne der vorerwähnten Konvention zu ordnen.

b. Die schweizerischen Schiffe sind in den Geltungsbereich des Übereinkommens (Nr. 57) miteinbezogen und fallen deshalb nicht unter die Empfehlung. Wir haben sie dennoch hier aufgeführt, um von den Bemühungen der Internationalen Arbeitsorganisation für die Verbesserung der Arbeitsbedingungen der Seeleute ein vollständiges Bild zu geben.

27. Empfehlung (Nr. 109) betreffend die Heuern, die Arbeitszeit an Bord und die Besatzungsstärken. Text s. unten.

a. Nach dieser Empfehlung, die der Konvention (Nr. 109) entspricht, darf die Grundheuer eines Vollmatrosen, von einigen Ausnahmen abgesehen, nicht niedriger sein als 25 Pfund oder 70 Dollar im Monat. Wenn die nationale Gesetzgebung diese Regelung gutheisst, so muss deren Einhaltung durch Überwachungs- und Zwangsmassnahmen sichergestellt werden. Die Normalarbeitszeit soll gemäss der Empfehlung für alle Dienste auf 8 Stunden pro Arbeitstag festgesetzt werden. Weiter ist vorgesehen, dass für die Zubringung des wöchentlichen Ruhetages auf See den Seeleuten eine Entschädigung, die durch Gesamtarbeitsvertrag oder Gesetz festgelegt ist, entrichtet werden soll. Überstunden sollen durch Lohnzuschlag von mindestens 25 Prozent der Grundheuern oder

durch Freizeit und Landgang von gleicher Dauer abgegolten werden. Was schliesslich die Besatzungsstärke anbetrifft, wiederholt die Empfehlung im wesentlichen die in der Konvention (Nr. 109) getroffene Regelung (s. oben Ziffer 25).

b. In der schweizerischen Gesetzgebung haben diese Fragen eine Regelung gefunden, die im Einklang zur Praxis der traditionellen Seefahrernationen steht (vgl. Ziffer 25 b). Im übrigen bleibt es den Beteiligten vorbehalten, den in der Empfehlung vorgeschlagenen Bestimmungen auf dem Wege eines Kollektivvertrages Folge zu geben. Gegenwärtig besteht jedoch bei uns noch kein Gesamtarbeitsvertrag für die Seeleute.

28. Übereinkommen (Nr. 68) über Verproviantierung und Verköstigung der Besatzungen an Bord von Schiffen.

Text s. gleichen Bericht wie unter 9, BBI 1948 I 90

a. Jeder Staat, der das Übereinkommen ratifiziert, hat Bestimmungen aufzustellen, die die Einzelheiten des Verpflegungsbetriebes an Bord von Schiffen sowohl hinsichtlich der Konstruktion der betreffenden Räume, der Befähigung und Ausbildung des Personals, der Menge, der Güte und der Aufbewahrung der Lebensmittel als auch in bezug auf die Kontrolle und Aufklärung über diese Fragen ordnen. Diese Bestimmungen können entweder vom Staat oder aber durch Gesamtarbeitsverträge aufgestellt werden.

Das Übereinkommen ist am 24. März 1957 in Kraft getreten. Es wurde bisher von 12 Ländern ratifiziert, worunter sich jedoch weder die Vereinigten Staaten noch Deutschland und die skandinavischen Länder, mit Ausnahme von Norwegen, befinden.

b. Die schweizerischen Vorschriften folgen in Artikel 63, Absatz 3, BG und in den Artikeln 32 bis 36 VVO sowie in Ziffer VI des Bordreglementes in einer mehr allgemeinen Form den Bestimmungen der Konvention. Sie beruhen auf der gemeinsamen Grundauffassung, dass es sich im Hinblick auf die sehr verschiedenen Essgewohnheiten der gemischten Mannschaften auf schweizerischen Schiffen – eine Folge ihrer internationalen Zusammensetzung – empfiehlt, die Handlungsfreiheit der für die Verpflegung verantwortlichen Personen nicht allzusehr einzuengen. Diese Auffassung hat sich in der Praxis bewährt. Wir beantragen unter diesen Umständen, das Übereinkommen (Nr. 68) nicht zu ratifizieren.

29. Übereinkommen (Nr. 73) über die ärztliche Untersuchung der Schiffsleute. Text s. gleichen Bericht wie unter 9, BBI 1948 I 119

a. Nach diesem Übereinkommen kann niemand zum Schiffsdienst zugelassen werden, ohne dass er ein Zeugnis über eine nach den Vorschriften der zuständigen nationalen Behörde bestandene ärztliche Untersuchung vorweist.

Dieses Zeugnis soll in allgemeiner Hinsicht höchstens zwei Jahre, hinsichtlich des Farbenunterscheidungsvermögens dagegen sechs Jahre Gültigkeit haben. In dringenden Fällen kann die zuständige Behörde Ausnahmen gestatten.

Das Übereinkommen (Nr. 73) ist am 17. August 1955 in Kraft getreten und wurde von 13 Staaten, worunter sich weder Grossbritannien, Deutschland, Schweden noch Dänemark befinden, ratifiziert.

b. Die schweizerische Regelung dieser Angelegenheit findet sich in den Artikeln 63, Absatz 2, und 3 BG sowie in Artikel 17 bis 19 VVO. Sie entspricht den Vorschriften der Konvention bis auf Artikel 18, Absatz 1, VVO, in der die ärztliche Untersuchung nur alle fünf Jahre vorgesehen ist. Tatsächlich bringt eine generelle Untersuchung alle zwei Jahre Unannehmlichkeiten und – verglichen mit dem beabsichtigten Ziel – unverhältnismässig hohe Kosten mit sich, so dass sich eine Anzahl von wichtigen Seefahrnationen gleich wie die Schweiz mit einer nur alle fünf, zum Teil sogar nur alle zehn Jahre durchzuführenden Untersuchung zufrieden geben. Es sei beigefügt, dass die Seeleute bei jeder neuen Anheuerung auf einem Schweizerschiff eine ärztliche Untersuchung bestehen müssen, auch wenn ihr früheres Zeugnis noch Gültigkeit hat.

Mit Rücksicht auf die Unterschiede zwischen unserer Gesetzgebung und dem Übereinkommen (Nr. 73) ist es uns nicht möglich, die Ratifikation desselben vorzuschlagen.

30. Übereinkommen (Nr. 92) über die Quartierräume der Besatzungen an Bord von Schiffen.

Text s. gleichen Bericht wie unter 24, BBl 1950 II 873

a. Dieses ziemlich umfangreiche Übereinkommen behandelt die Planung, die Einteilung, die Masse und die Einrichtung der «Quartierräume», worunter alle der Mannschaft dienenden Räume erfasst werden. Insbesondere wird verlangt, dass die Pläne dieser Lokalitäten den zuständigen Behörden vor dem Baubeginn des Schiffes zur Bewilligung vorgelegt werden müssen.

Das Übereinkommen (Nr. 92) ist am 29. Januar 1953 in Kraft getreten und hat 12 Ratifikationen auf sich vereinigt.

b. Die wichtigsten Vorschriften der Konvention finden sich in ihren Artikeln 6 bis 17, die den Teil III «Bestimmungen über die Quartierräume der Besatzung» bilden. Man hätte sich nicht besser an diese Bestimmungen halten können, als die Schweiz es tat, denn sie hat in Artikel 13 VVO ganz einfach die Artikel 6 bis 17 des Übereinkommens, die im Anhang II der Verordnung beigegeben sind, für alle schweizerischen Schiffe, die im Jahre 1953 und später gebaut und vollendet wurden, als anwendbar erklärt. Derselbe Artikel stellt eine besondere Regelung für die Schiffe auf, die vor dem Jahre 1953 oder vor dem Inkrafttreten der Verordnung registriert wurden, und unterstellt den Vorschriften des Übereinkommens, «soweit dies durchführbar und tragbar ist», auch die Seeschiffe von weniger als 500 Bruttoregistertonnen. Artikel 14 VVO räumt dem

Schweizerischen Seeschiffahrtsamt die notwendigen Kompetenzen ein, die sich auf die in Artikel 30 und 31 BG geordneten Befugnisse stützen. Es sei daran erinnert, dass auf besonderes Verlangen technische Kontrollen durch anerkannte Klassifikationsgesellschaften oder durch die zuständige lokale Behörde des Landes, in welchem das Schiff gebaut wurde, durchgeführt werden. Gleichwohl konnten wir, da ja die schweizerischen Schiffe im Ausland gebaut wurden, das im Teil II der Konvention vorgesehene Planbewilligungsverfahren nicht einführen.

Daraus folgt, dass wir trotz der vollen Übereinstimmung unserer Vorschriften über die Quartierräume auf den schweizerischen Schiffen mit dem Übereinkommen (Nr. 92) dessen Ratifikation nicht beantragen können.

**31. Empfehlung (Nr. 78) betreffend die Lieferung von Bettzeug,
Tischgerät und andern Gegenständen durch den Reeder
Text s. gleichen Bericht wie unter 9, BBI 1948 I 143**

a. Der Verpflichtung des Reeders, eine Reihe von Gegenständen dem Seemann zum persönlichen Gebrauch zur Verfügung zu halten, steht die Pflicht des Seemanns gegenüber, diese Gegenstände in gutem Zustand wieder zurückzugeben und, wenn dies nicht möglich ist, den Anschaffungspreis zu ersetzen.

b. Die Schweiz hat die Empfehlung in Artikel 32, Absatz 3, VVO und in den Ziffern I bis III und VI, Absatz 2, des Bordreglements für den Dienst auf schweizerischen Seeschiffen berücksichtigt.

**32. Übereinkommen (Nr. 108) über die staatlichen Personalausweise für
Schiffsleute. Text s. unten.**

a. Die Staaten, die das Übereinkommen ratifizieren, müssen auf Verlangen ihren eigenen Seeleuten einen «Personalausweis für Schiffsleute» mit bestimmten Angaben über dessen Inhaber ausstellen. Sie können auf Verlangen einen solchen Ausweis ebenfalls für ausländische Seeleute abgeben, die auf einem in ihrem Land eingetragenen Schiff Dienst tun oder bei einer Heuerstelle, die sich in ihrem Land befindet, angemeldet sind. Der Seemann hat den Personalausweis ständig aufzubewahren. Dieser gibt dem Inhaber nicht nur das Recht, in das Land, das ihn ausgestellt hat, zurückzukehren, sondern auch in allen andern Ländern, die das Übereinkommen ratifiziert haben, zugelassen zu werden, wenn er einzureisen wünscht:

- um den befristeten Urlaub an Land während des Aufenthaltes des Schiffes im Hafen zu verbringen;
- um sich an Bord eines Schiffes zu begeben oder das Schiff zu wechseln;
- zur Durchreise, um sich in einem andern Land an Bord seines Schiffes zu begeben, oder zur Heimschaffung;
- zu jedem andern, von den Behörden des betreffenden Mitgliedstaates genehmigten Zweck.

Das Übereinkommen gibt deutlich zu verstehen, dass mit den genannten Bestimmungen das Recht der Mitgliedstaaten, bestimmten Personen die Einreise oder den Aufenthalt in ihrem Hoheitsgebiet zu untersagen, nicht eingeschränkt wird.

b. In Übereinstimmung mit der Eidgenössischen Polizeiabteilung hat die schweizerische Delegation an der 41. Tagung der Internationalen Arbeitskonferenz dieser Konvention (Nr. 108) zugestimmt, und zwar um so entschiedener, als diese gerade den schweizerischen Seeleuten eine willkommene Erleichterung bringt. Dasselbe gilt zugunsten der ausländischen Seeleute, die unser Land durchqueren, um sich auf einem Schiffe anheuern zu lassen oder um heimgeschafft zu werden. Damit kann unser Land das Gastrecht, das die schweizerischen Seeleute im Ausland auf Grund des neuen Personalausweises geniessen, auch seinerseits erwidern.

Auf Grund von Artikel 66, Absatz 1, BG, erhält jeder schweizerische Seemann, der auf einem Schweizerschiff Dienst leistet, vom Schweizerischen Seeschiffahrtsamt ein auf seinen Namen lautendes Seemannsbuch. Dieses Seemannsbuch entspricht mit Ausnahme von einigen unbedeutenden Abweichungen, die leicht zu beseitigen wären, den Bestimmungen des Übereinkommens. Dennoch scheint es uns angezeigt, bevor wir einen Entscheid treffen, zu erfahren, welche Haltung die grossen Seefahrernationen, die ebenfalls ein Seemannsbuch besitzen, im Hinblick auf das Übereinkommen einnehmen und auf welche Weise sie die Frage des Personalausweises lösen werden.

Aus diesen Gründen verzichten wir vorläufig darauf, das Übereinkommen (Nr. 108) zur Ratifikation vorzuschlagen.

33. Empfehlung (Nr. 105) über den Inhalt der Schiffsapotheken

Text s. unten.

a. Die Empfehlung geht dahin, dass jedes Schiff eine Apotheke an Bord haben soll, deren Inhalt gemäss den Weisungen der zuständigen Behörde auf Grund von bestimmten Faktoren vorgeschrieben wird. Medikamente, deren Verwendung reglementiert ist, sollen vom Kapitän oder einem verantwortlichen Offizier aufbewahrt werden. Die zuständigen Stellen sollen bei der Aufstellung von Vorschriften, die unabhängig von der Anwesenheit eines Schiffsarztes Geltung haben, die im Anhang zur Empfehlung enthaltene Mindestliste der Medikamente und ärztlichen Ausrüstungen berücksichtigen. Die betreffenden Bestimmungen sollen ständig den neuesten Erkenntnissen der Medizin angepasst werden. Jede Schiffsapothek soll zudem einen von der zuständigen Stelle genehmigten ärztlichen Leitfaden enthalten, der mit genügend klaren Erklärungen versehen ist, so dass auch medizinisch nicht ausgebildete Personen Kranke und Verwundete, sei es mit oder ohne funkärztliche Beratung, pflegen können. Schliesslich sollen die notwendigen Massnahmen zur Instandhaltung der Schiffsapothek sowie ihre regelmässige Inspektion in Zeitabständen von normalerweise höchstens

zwölf Monaten durch die von den zuständigen Stellen ermächtigten Personen gewährleistet sein.

° b. Auf Grund von Artikel 67, Absatz 2, BG hat das Schweizerische Seeschiffahrtsamt Vorschriften über Schiffsapotheken in Ziffer V des Bordreglements für den Dienst auf schweizerischen Seeschiffen aufgestellt. Der erste Absatz sieht vor: «Der Reeder ist verpflichtet, das Seeschiff mit Arzneien und auch Hilfsmitteln für die Krankenpflege an Bord nach den vom Schweizerischen Seeschiffahrtsamt anerkannten Vorschriften eines andern seefahrenden Staates auszurüsten und eine leicht verständliche Anweisung für den Gebrauch beizulegen.» Der zweite Absatz schreibt vor, dass die Medikamente und andern Gegenstände mindestens einmal pro Jahr durch einen Arzt oder Apotheker zu prüfen seien.

In der allgemeinen Aussprache, die die Verhandlungen über die Empfehlung einleitete, erinnerte der chinesische Delegierte an eine von der vorbereitenden Technischen Seeschiffahrtskonferenz in London im Jahre 1956 angenommene Entschliessung, wonach die interessierten internationalen Organisationen (IAO und Weltgesundheitskonferenz) einen medizinischen Ratgeber für Schiffe ausarbeiten sollten. Die schweizerischen Behörden erachten es deshalb als empfehlenswert, mit der Änderung von Ziffer V des Bordreglements noch etwas zuzuwarten, bis dieser internationale Leitfaden, der eine bessere Vereinheitlichung des Inhalts der Schiffsapotheken ermöglicht, vorliegt. Im übrigen sei darauf hingewiesen, dass die gegenwärtige Ausrüstung der Schiffsapotheken auf den Schweizer Schiffen derjenigen der traditionellen Seefahrerstaaten vollauf entspricht.

34. Empfehlung (Nr. 106) betreffend die funkärztliche Beratung der Schiffe auf See. Text s. unten.

a. Die Seeschiffe kennen schon seit vielen Jahren die ärztliche Beratung durch Funk. Die Internationale Arbeitsorganisation hat es jedoch für nützlich befunden, die gegenwärtige Praxis zu verankern und die Wünsche für die Zukunft in eine Empfehlung zu kleiden. Diese lädt die Mitgliedstaaten ein, die nötigen Dispositionen zu treffen, um zu garantieren, dass:

- funkärztliche Beratung jederzeit unentgeltlich zur Verfügung steht;
- wenn notwendig und durchführbar auch fachärztliche Beratung erreichbar ist;
- die Möglichkeiten der Konsultationen gut ausgenützt werden, indem vor allem darüber gewacht wird, dass sich das mit dem Beratungsdienst durch Funk beauftragte Personal über die für den begutachtenden Arzt notwendigen Angaben auskennt;
- jedes mit Funkanlage versehene Schiff ein vollständiges Verzeichnis derjenigen Funkstationen mitführt, die einen funkärztlichen Beratungsdienst unterhalten.

b. Die schweizerischen Seeschiffe können sich nicht nur an die ausländischen Stationen wenden, sondern verfügen auch über einen eigenen Beratungsdienst.

Die Generaldirektion der PTT hat denn auch in ihren «Vorschriften über den Radiotelegrammverkehr der schweizerischen Seeschiffe (Schiffstationen)» unter Ziffer III vorgesehen: «Über die Landstation Zürich-Kloten-Radio ist ein drahtloser ärztlicher Notfalldienst mit Schiffen schweizerischer Nationalität zugelassen». Sicher würde auch heute schon die Station Kloten keinem fremden Schiff die Auskunft verweigern, doch sollte – zur Herstellung der vollen Gegenseitigkeit – die betreffende Bestimmung geändert werden und das Wort «schweizerische» gestrichen werden. Die Station Kloten wird auch formell allen fremden Seeschiffen zur Verfügung stehen und kann dann in die internationale Liste der funkärztlichen Beratungsstellen aufgenommen werden. Für die Ausführung der übrigen Punkte der Empfehlung sind das Schweizerische Seeschiffahrtsamt und die schweizerischen Reeder schon jetzt besorgt.

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

a. Diese Empfehlung bezweckt, dass diejenigen Staaten, die unter ihrer Flagge Schiffe zur See fahren lassen, ohne dass eine echte Verbindung zwischen dem Eintragsstaat und dem eingetragenen Schiff besteht, dennoch alle Verpflichtungen, die sich hinsichtlich der Sicherheit und des Wohlbefindens der Seeleute ergeben, übernehmen. Es werden deshalb die Mitgliedstaaten eingeladen, die notwendigen Vorschriften zu erlassen und besondere Aufsichtsstellen einzurichten, damit die Seeleute, die unter ihrer Flagge fahren, Arbeitsbedingungen vorfinden, die den allgemeinen Normen der traditionellen Seeschiffahrtsländer entsprechen, wie etwa die Vereinigungsfreiheit, das Heimschaffungsrecht und den Befähigungsausweis.

b. Nur schweizerische Schiffe, d. h. solche, die in der Schweiz registriert sind, dürfen die Schweizerflagge führen (Art. 2 und 3 BG). Daraus ergibt sich, dass die Arbeitsbedingungen der an Bord diensttuenden Seeleute durch unsere Seerechtsgesetzgebung erfasst werden. Somit stimmt unsere Gesetzgebung mit den Anforderungen der Empfehlung (Nr. 108) bis auf wenige Unstimmigkeiten überein, auf die wir schon bei der Behandlung der vorhergehenden Übereinkommen und Empfehlungen hingewiesen haben.

* * *

Wir empfehlen Ihnen, von den vorstehenden Ausführungen in zustimmendem Sinne Kenntnis zu nehmen und uns gemäss dem beigelegten Entwurf zu einem Bundesbeschluss zur Ratifikation der fünf Übereinkommen (Nrn. 8, 15, 16, 23 und 58) zu ermächtigen.

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.

**Bericht des Bundesrates an die Bundesversammlung über die 41. Tagung der
Internationalen Arbeitskonferenz und Botschaft betreffend die Ratifikation von fünf
internationalen Arbeitsübereinkommen durch die Schweiz (Vom 11. Dezember 1959)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1959
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	51
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	7964
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	17.12.1959
Date	
Data	
Seite	1145-1174
Page	
Pagina	
Ref. No	10 040 790

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.