

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung über die Gewichtsbezeichnung an schweren, zur Verschiffung bestimmten Frachtstücken.

(Vom 24. November 1933.)

Herr Präsident!

Hochgeehrte Herren!

Der Bundesrat unterbreitet Ihnen hiemit eine Gesetzesvorlage über die Gewichtsbezeichnung an schweren Frachtstücken, die zur Beförderung auf Schiffen bestimmt sind. Gleichzeitig legt er Ihnen den Entwurf eines Bundesbeschlusses vor, durch den der Bundesrat ermächtigt wird, das internationale Übereinkommen über die Gewichtsbezeichnung an schweren, auf Schiffen beförderten Frachtstücken zu ratifizieren.

I. Vorgeschichte.

An ihrer zwölften Tagung vom Jahr 1929 hat die Allgemeine Konferenz der Internationalen Arbeitsorganisation das «Übereinkommen über die Gewichtsbezeichnung an schweren, auf Schiffen beförderten Frachtstücken» angenommen. Diese Konvention bestimmt, dass an Frachtstücken oder andern Gegenständen von 1000 Kilogramm oder mehr Bruttogewicht, die im Gebiet eines das Übereinkommen ratifizierenden Mitgliedstaates zur Beförderung zur See oder auf Binnenwasserstrassen aufgegeben werden, an der Aussen-seite eine verständliche und dauerhafte Angabe des Bruttogewichts angebracht werden müsse, bevor die Verladung auf ein Schiff erfolgt. Die Verpflichtung, für die Durchführung dieser Vorschrift zu sorgen, trifft den Staat, in dem das Frachtstück aufgegeben wird. Veranlasst wurde dieser Beschluss der Arbeitskonferenz durch die Tatsache, dass sich bei Frachtstücken, die für den Transport auf Schiffen bestimmt sind, oft nicht ohne weiteres erkennen lässt, ob sie schwer oder leicht sind. Besteht die Sendung aus mehreren Teilen, so geht aus den Begleitpapieren meist nur das Gesamtgewicht, nicht aber das Gewicht des einzelnen Stückes hervor. Die Folge hievon ist, dass die Krananlagen überlastet und beschädigt werden und dass daraus Unfälle der beim

Beladen und Entladen beschäftigten Arbeiter entstehen können. Diese Gefahr soll durch die Gewichtsangabe, die das Übereinkommen vorsieht, verhütet werden.

Der Bundesrat hat gemäss Art. 405, Abs. 5, des Versaillervertrages den gesetzgebenden Räten mit Bericht vom 8. Dezember 1930 über die zwölfte Tagung der Internationalen Arbeitskonferenz ¹⁾ die Beschlüsse dieser Konferenz zur Kenntnis gebracht, darunter auch das erwähnte Übereinkommen. Bezüglich der Stellungnahme der Schweiz hiez zu äusserte er sich in der Hauptsache wie folgt:

Da das Übereinkommen sich nur auf Frachtstücke von 1000 Kilogramm und darüber bezieht, berührt es eigentlich, soweit der Schiffsverkehr unseres eigenen Landes in Betracht kommt, nur die Rheinschiffahrt in Basel. Die Anwendung der Konvention auf die Basler Rheinschiffahrt liesse sich durch besondere Vorschriften unschwer sicherstellen, würde aber ihren Zweck nur dann erreichen, wenn alle an der Rheinschiffahrt beteiligten Staaten dieselbe Verpflichtung eingingen. Weit häufiger und wichtiger für die Schweiz ist der Fall, in dem das Frachtstück zunächst mit der Eisenbahn — zuweilen vielleicht auch mit dem Automobil — befördert wird, um nachher in einem ausländischen Hafen verschifft zu werden. Den Absender unter diesen Umständen zur Gewichtsangabe gesetzlich zu veranlassen, wie das Übereinkommen es verlangt, würde um so weniger Schwierigkeiten bieten, als der schweizerische Absender diese Forderung ohnehin bereits vielfach erfüllt, um den für einzelne Einschiffungs- und Bestimmungshäfen geltenden polizeilichen Vorschriften oder den von den Speditionsfirmen aufgestellten Bedingungen nachzukommen. Es fragt sich jedoch, ob ein Staat, der das Übereinkommen ratifiziert, nicht auch eine gewisse Kontrolle über die Innehaltung der Vorschriften, zu denen er den Absender verpflichtet, ausüben müsste. Für die Schweiz würde dies eine besondere Bestimmung in den Transportreglementen der Eisenbahn voraussetzen, und da infolge der Binnenlage unseres Landes einzig der internationale Frachtverkehr in Betracht käme, wäre die Frage auf dem Boden des internationalen Frachtrechts zu ordnen. Massgebend wäre demnach das Internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 28. Oktober 1924. Da dieses Übereinkommen, das die Pflichten des Absenders von Frachtgütern abschliessend regelt, keine den Anforderungen der Konvention über die Gewichtsbezeichnung entsprechende Vorschrift enthält, schiene es das zweckmässigste, wenn eine dem Übereinkommen der Arbeitskonferenz entsprechende Bestimmung im Wege der Revision in das Internationale Transportübereinkommen aufgenommen würde. Ob eine solche Revision eingeleitet werden soll — so schloss damals der Bundesrat — ist eine Frage, die noch näherer Prüfung bedarf.

Weiter wird im bundesrätlichen Bericht ausgeführt, dass eine Ratifikation des Übereinkommens über die Gewichtsbezeichnung durch unser Land offen-

¹⁾ Bundesbl. 1930, II, 809.

sichtlich überhaupt nur dann einen praktischen Wert hat, wenn die Staaten, deren Häfen für die Verschiffung schweizerischer Waren nach Übersee vorwiegend in Betracht fallen, der Konvention ebenfalls beitreten, weil sonst die Anwendung ihrer Bestimmungen durch die Schweiz wirkungslos bleiben würde. Da jedoch einstweilen die Haltung dieser Staaten noch ungewiss sei, müsse vorerst die weitere Entwicklung abgewartet werden.

Seine Darlegungen im Bericht vom 8. Dezember 1930 fasste der Bundesrat in folgende Worte zusammen: «Wir stimmen dem Übereinkommen zu, doch haben über die erwähnten Punkte noch weitere Abklärungen zu erfolgen. Sobald dies geschehen ist und die nötigen Voraussetzungen erfüllt sind, werden wir der Bundesversammlung den formellen Entwurf eines Beschlusses über den Beitritt der Schweiz zum Übereinkommen vorlegen.»

Die gesetzgebenden Räte haben durch Genehmigung des Berichtes diese Schlussfolgerung gutgeheissen.

II. Die Entwicklung seit 1931.

Wenn die Schweiz sich veranlasst sah, ihre Stellungnahme zum Übereinkommen über die Gewichtsbezeichnung von der Haltung anderer Staaten abhängig zu machen, so befand sich auch das Ausland, wenngleich teilweise aus andern Gründen, vielfach in einer ähnlichen Lage. Es herrschte allgemein die Auffassung, dass der Zweck der Konvention nur durch eine möglichst gleichzeitige Ratifikation aller beteiligten Staaten sich verwirklichen lasse. Namentlich wurde betont, dass ein isoliertes Vorgehen einzelner Länder in der Ratifikation und Anwendung des Übereinkommens eine verhängnisvolle Unsicherheit zur Folge haben würde; denn sobald einzelne Gepäckstücke mit der vorgeschriebenen Gewichtsangabe versehen seien, könnten die mit der Verladung beschäftigten Hafenarbeiter glauben, dass Gepäckstücke ohne Gewichtsbezeichnung die Gewichtsgrenze von 1000 Kilogramm nicht erreichten, und es sei zu befürchten, dass infolge derartiger Missverständnisse das Übereinkommen, statt Unfälle zu verhindern, selbst zu einer Gefahrenquelle würde.

Von diesen Erwägungen ausgehend, ersuchte die deutsche Regierung das Internationale Arbeitsamt, eine Konferenz der interessierten Staaten einzuberufen. Zweck der Besprechung sollte sein, zu prüfen, ob nicht eine möglichst gleichzeitige Ratifikation des Übereinkommens durch diese Staaten zu erreichen wäre, um den Bestimmungen der Konvention ihre volle praktische Wirksamkeit zu sichern und die allfälligen nachteiligen Folgen eines uneinheitlichen Vorgehens zu vermeiden. Die von Deutschland angeregte Zusammenkunft fand am 11. Juni 1931 in Genf anlässlich der damals dort tagenden Internationalen Arbeitskonferenz statt. Daran waren folgende Staaten vertreten: Belgien, Dänemark, Deutschland, Estland, Finnland, Frankreich, Griechenland, Grossbritannien, Indien, Irland, Italien, Japan, Kanada, Lettland, die Niederlande, Norwegen, Österreich, Polen, Portugal, Spanien, Schweden, die Schweiz und die Tschechoslowakei. Es zeigte sich, dass die an der Besprechung

beteiligten Regierungen, soweit sie nicht schon das Übereinkommen ratifiziert haben — Ratifikationen lagen damals erst von Australien, Irland, Japan und Luxemburg vor —, dem Gedanken der Ratifikation sympathisch gegenüberstanden und auch die Wünschbarkeit einer möglichst gleichzeitigen Ratifikation anerkannten. Die Verhandlungen endeten mit der Annahme zweier Resolutionen, denen auch der Vertreter der schweizerischen Regierung zustimmte, und die wie folgt lauteten:

1. «Die gegenwärtige Versammlung spricht den Wunsch aus, dass die Delegierten derjenigen Staaten, die das Übereinkommen noch nicht ratifiziert haben, ihrer Regierung vorschlagen, die notwendigen Massnahmen zu ergreifen, um die im Übereinkommen vorgesehene Regelung spätestens am 1. Januar 1933 in Kraft zu setzen und das Übereinkommen selbst möglichst frühzeitig zu ratifizieren.»

2. «Die gegenwärtige Versammlung äussert den Wunsch, dass die Staaten, die an der Besprechung nicht teilgenommen haben, und insbesondere diejenigen Länder, die der Internationalen Arbeitsorganisation nicht angehören, über die vorausgehende Resolution in Kenntnis gesetzt und eingeladen werden, auch ihrerseits das Notwendige vorzukehren, um dieselbe Regelung innerhalb der gleichen Frist zur Anwendung zu bringen.»

Seit dieser Konferenz der Regierungsvertreter im Juni 1931 sind in der Ratifikation bedeutende Fortschritte zu verzeichnen. Während damals erst 4 Staaten das Übereinkommen ratifiziert hatten, ist die Zahl der Ratifikationen inzwischen auf 28 angestiegen. Sie betrifft folgende Länder: Australien, Chile, China, Dänemark, Deutschland, Estland, Finnland, Indien, Irland, Italien, Japan, Jugoslawien, Luxemburg, die Niederlande, Norwegen, Polen, Portugal, Rumänien, Schweden, Spanien, Südafrika, Uruguay und Venezuela. Einzelne Ratifikationen haben allerdings nur bedingten Charakter, d. h. die Ratifikation des betreffenden Landes tritt erst in Kraft, nachdem bestimmte andere Staaten das Übereinkommen ebenfalls ratifiziert haben. In einer Anzahl sonstiger Länder ist die notwendige Gesetzgebung bereits erlassen oder soweit vorbereitet, dass mit weiteren Ratifikationen in nächster Zeit gerechnet werden darf.

Nachdem ein Jahr seit der Eintragung der beiden ersten Ratifikationen verflossen war, ist das Übereinkommen gemäss seinem Art. 3 am 9. März 1932 in Kraft getreten.

Was die Staaten betrifft, die nicht Mitglieder der Internationalen Arbeitsorganisation sind, so haben die beiden wichtigsten unter ihnen, die Vereinigten Staaten von Amerika und Sowjetrussland, das Internationale Arbeitsamt auf eine im Sinn der Beschlüsse der Genfer Regierungskonferenz an sie gerichtete Anfrage folgendes wissen lassen: In den Vereinigten Staaten ist es seit längerer Zeit allgemein üblich, dass der Verfrachter an Frachtstücken, die zum Transport auf See bestimmt sind, eine Gewichtsbezeichnung anbringt; die Bestimmungen des Übereinkommens dürfen hier daher als durch die Praxis im grossen und ganzen erfüllt betrachtet werden. In Russland andererseits hat der Rat der Volkskommissare den Inhalt des Übereinkommens als Verordnung erlassen.

III. Gegenwärtige Stellungnahme der Schweiz.

Grundsätzlich hat der Bundesrat und mit ihm die Bundesversammlung dem Übereinkommen betreffend die Gewichtsbezeichnung bereits zugestimmt. Die endgültige Beschlussfassung über die Ratifikation sollte erfolgen, sobald nähere Abklärung geschaffen war über die Frage der Revision des internationalen Frachtübereinkommens und über die Stellungnahme der andern Staaten zur Konvention über die Gewichtsbezeichnung (s. S. 748 hievor).

Was die Ergänzung des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr betrifft, so hat die erneute Prüfung dieser Frage gezeigt, dass unter den gegebenen Verhältnissen wenig Aussicht vorhanden ist, auf diesem Wege das gewünschte Ziel zu erreichen. Vor allem ergaben sich prinzipielle Bedenken, in dieses Übereinkommen, das ausschliesslich den Frachtvertrag zwischen der Bahn und dem Verfrachter regelt, eine Verpflichtung aufzunehmen, deren Zweckbestimmung überhaupt erst nach Erlöschen des Frachtvertrages, nämlich beim Umschlag im Seehafen, in Erscheinung tritt. Hätte die Schweiz aber sich über dieses grundsätzliche Bedenken hinweggesetzt und dieses Jahr an der Revisionskonferenz der Vertragsstaaten einen Antrag auf entsprechende Ergänzung des Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr eingebracht, so hätte doch wenig Aussicht auf Annahme eines solchen Antrages bestanden. Denn einerseits muss eine Revision dieses Übereinkommens angesichts des wachsenden Wettbewerbs anderer Verkehrsmittel eher auf Erleichterungen der Bahnbeförderung hinzielen, und anderseits haben verschiedene Vertragsstaaten, wie Deutschland, Frankreich und Italien, an einem solchen Vorgehen gar kein Interesse, da sie dem Übereinkommen über die Gewichtsbezeichnung durch internen Erlass Nachachtung verschaffen können. Die Entwicklung zeigt denn auch deutlich, dass das Ausland diesen Weg beschreitet oder schon beschritten hat. Selbst wenn aber die Ergänzung des Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr im oben angedeuteten Sinn zustande gekommen wäre — ein nach allem sehr unwahrscheinlicher Fall —, so hätte diese Ergänzung doch erst nach der Ratifikation dieses Übereinkommens in seiner neuen Fassung, im günstigsten Fall also in drei bis vier Jahren in Kraft treten können. Sodann darf auch nicht übersehen werden, dass mit dieser Massnahme, selbst in Verbindung mit einer entsprechenden Ergänzung der internen schweizerischen Transportgesetzgebung, immer nur die mit der Bahn beförderten Frachtstücke getroffen worden wären, nicht aber solche, die zu Wasser oder mit Lastwagen ausgeführt werden. Aus all diesen Gründen glaubte der Bundesrat davon absehen zu müssen, einen Antrag auf Revision des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr einzubringen.

Bezüglich des zweiten Punktes, der Stellungnahme der andern Staaten zur Konvention über die Gewichtsbezeichnung, ist zu sagen, dass das Übereinkommen heute 23 Ratifikationen auf sich vereinigt hat (näheres s. S. 749 hievor). Von denjenigen Ländern, in denen sich die für den schweizerischen Überseehandel wichtigsten Umschlaghäfen befinden, haben Deutschland,

Holland und Italien schon ratifiziert. Auch Belgien hat bereits die notwendige Gesetzgebung erlassen, welche die Durchführung der Konventionsbestimmungen sicherstellt. Ebenso dürfte nach Informationen des Internationalen Arbeitsamtes Frankreich vor dem Abschluss der gesetzgeberischen Arbeiten stehen, welche den Forderungen des Übereinkommens entsprechen. Bei dieser Sachlage hält der Bundesrat dafür, dass auch für die Schweiz, schon aus Gründen internationaler Solidarität im Gebiete der Sozialpolitik, der Zeitpunkt gekommen sei, um die notwendige gesetzliche Grundlage für die Ratifikation und Durchführung des Übereinkommens über die Gewichtsbezeichnung zu schaffen. Dabei ist vom praktischen Gesichtspunkt aus die durch eine Umfrage bei einer Reihe von Firmen der Maschinenindustrie neuerdings bestätigte Tatsache von Bedeutung, dass die hauptsächlich in Frage kommenden schweizerischen Exportfirmen den Forderungen des Übereinkommens schon genügen oder in den seltenen Fällen, wo dies noch nicht zutrifft, keine Bedenken gegen eine Verpflichtung haben. Eine gesetzliche Vorschrift über die Gewichtsbezeichnung an schweren, zur Verschiffung bestimmten Frachtstücken wird somit im wesentlichen lediglich eine bereits bestehende Übung obligatorisch erklären, und dort, wo diese Gepflogenheit heute noch nicht besteht, kann die bescheidene Neuerung von der Industrie kaum als besondere Last empfunden werden.

Da nach den vorhergehenden Ausführungen eine Revision der schweizerischen Eisenbahn-Transportgesetzgebung nicht genügt, um dem Übereinkommen Geltung zu verschaffen, kommt nur der Erlass eines Sondergesetzes in Frage, zu dem Ihnen der Bundesrat mit dieser Botschaft einen Entwurf unterbreitet.

IV. Erläuterungen zum Entwurf eines Bundesgesetzes.

Die verfassungsmässige Grundlage des Gesetzentwurfes liegt in Art. 84^{ter} der Bundesverfassung. Die Auffassung des Bundesrates über Bedeutung und Tragweite dieses Artikels ist namentlich in der Botschaft zum Entwurf eines Bundesgesetzes über die berufliche Ausbildung vom 9. November 1928 ¹⁾ sowie in der Botschaft zum Entwurf eines Bundesgesetzes über die wöchentliche Ruhezeit vom 27. Mai 1930 ²⁾ dargelegt und von den gesetzgebenden Räten bei der Beratung jener Vorlagen gutgeheissen worden ³⁾. Es erübrigt sich daher, die Frage der Verfassungsmässigkeit hier nochmals aufzurollen.

Zu Art. 1.

Abs. 1 übernimmt den in Art. 1, Abs. 1, des internationalen Übereinkommens aufgestellten Grundsatz. Der ganz allgemein gehaltene Ausdruck «zur Beförderung übergeben» umfasst die Übergabe des Frachtstückes auch an andere Transportmittel als die Eisenbahn.

¹⁾ Bundesbl. 1928, II, 735 ff.

²⁾ Bundesbl. 1930, I, 517 ff.

³⁾ Amtl. sten. Bulletin der Bundesversammlung, Nationalrat 1929, 634 ff., Ständerat 1930, 15 ff.

Abs. 2 stützt sich auf Art. 1, Abs. 2, des Übereinkommens, wonach die Gesetzgebung für Ausnahmefälle, in denen es schwierig ist, das genaue Gewicht zu bestimmen, eine annähernde Gewichtsbezeichnung zulassen kann.

Zu Art. 2.

Abs. 1 bestimmt den Zeitpunkt, in dem die Gewichtsbezeichnung anzubringen ist. Die Gewichtsangabe muss, wie dies das Übereinkommen (Art. 1, Abs. 1) vorschreibt, angebracht werden, bevor die Verladung auf ein Schiff erfolgt. Sie ist aber, wenn die Verschiffung, wie dies in der Regel geschieht, erst im Ausland stattfindet, jedenfalls noch auf schweizerischem Boden anzubringen; dies immer unter der Voraussetzung, dass das Frachtstück in der Schweiz aufgegeben wird.

Abs. 2 macht den Absender und seine Vertreter für die Angabe der Gewichtsbezeichnung verantwortlich. Damit sind die Träger der Verantwortung grundsätzlich bezeichnet. In der Regel wird der Absender verantwortlich sein; doch wäre dies von Fall zu Fall festzustellen. — Nach Art. 1, Schlussabsatz, des Übereinkommens bleibt es der Gesetzgebung vorbehalten zu bestimmen, ob die Verpflichtung, die Gewichtsbezeichnung anzubringen, dem Absender oder einer andern Person oder Stelle obliegt.

Zu Art. 3.

Abs. 1 nimmt unverpackte Massengüter von der Anwendung des Gesetzes aus. Diese Ausnahme wurde von der Internationalen Arbeitskonferenz bei Aufstellung der Konvention anerkannt.

Abs. 2 schliesst sich an Art. 1, Abs. 3, des Übereinkommens an; demnach fallen Durchfuhrgüter nicht unter das Gesetz.

Zu Art. 4.

Art. 4 regelt die Aufsicht über die Durchführung des Gesetzes. Der Bundesrat hat geprüft, ob diese Aufsicht, soweit die Frachtstücke zunächst mit der Bahn befördert werden, den Organen der Eisenbahn und soweit zuerst ein Transport mit dem Automobil stattfindet, den Zollorganen übertragen werden könnte. Es haben sich jedoch dieser Lösung grosse Schwierigkeiten entgegengestellt. Geprüft wurde auch die Möglichkeit, die eidgenössischen Fabrikinspektorate mit der Kontrolle zu beauftragen; doch dieser Ausweg ist ebensowenig gangbar, insbesondere deshalb, weil die in Betracht kommenden Gepäckstücke möglicherweise auch von Firmen aufgegeben werden, die dem Fabrikgesetz nicht unterstehen. Es wird deshalb am zweckmässigsten sein, die Durchführung des Gesetzes den Kantonen zu überlassen, welche ja auf kantonalem Rechtsgebiet verschiedene ähnliche Gesetze zu vollstrecken haben, dem Bundesrat aber die Oberaufsicht vorzubehalten.

Zu Art. 5 und 6.

Keine Bemerkungen.

V. Ratifikation des internationalen Übereinkommens.

Mit dem soeben erläuterten Entwurf eines Bundesgesetzes unterbreitet Ihnen der Bundesrat den Entwurf eines Bundesbeschlusses betreffend das von der Internationalen Arbeitskonferenz an ihrer zwölften Tagung beschlossene Übereinkommen über die Gewichtsbezeichnung an schweren, auf Schiffen beförderten Frachtstücken. Durch diesen Bundesbeschluss würden die gesetzgebenden Räte den Bundesrat ermächtigen, nach Inkrafttreten des im Entwurf vorliegenden Bundesgesetzes das genannte internationale Übereinkommen zu ratifizieren. Die Annahme des Gesetzentwurfes würde die Voraussetzung und Grundlage bilden für die Ratifikation und Durchführung der internationalen Konvention.

* * *

Der Bundesrat ersucht Sie, von den vorstehenden Ausführungen Kenntnis zu nehmen und den mit dieser Botschaft Ihnen unterbreiteten Anträgen zuzustimmen.

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

Bern, den 24. November 1933.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Schulthess.

Der Bundeskanzler:

Kaeslin.

Beilagen:

1. Gesetzentwurf.
2. Entwurf eines Bundesbeschlusses.
3. Internationales Übereinkommen.

Bundesgesetz
über
**die Gewichtsbezeichnung an schweren, zur Verschiffung
bestimmten Frachtstücken.**

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
gestützt auf Art. 94^{ter} der Bundesverfassung,
nach Einsicht einer Botschaft des Bundesrates vom 24. November 1938,
beschliesst:

Art. 1.

¹ Frachtstücke oder andere Gegenstände von 1000 Kilogramm oder mehr Bruttogewicht, die im Gebiete der schweizerischen Eidgenossenschaft zur Beförderung übergeben werden und die zur Verschiffung auf See oder auf Binnenwasserstrassen bestimmt sind, müssen an der Aussenseite mit einer verständlichen und dauerhaften Angabe ihres Bruttogewichtes in Kilogramm versehen werden.

² Lässt sich das genaue Gewicht aus besondern Gründen ausnahmsweise nicht feststellen, so ist das annähernde Gewicht anzugeben, doch muss in diesem Falle deutlich ersichtlich sein, dass die Gewichtsangabe nur eine annähernde ist.

Art. 2.

¹ Die Gewichtsbezeichnung ist anzubringen, bevor die Verladung auf ein Schiff erfolgt und bevor das Frachtstück das Gebiet der schweizerischen Eidgenossenschaft verlässt.

² Für die Angabe der Gewichtsbezeichnung sind der Absender und seine Vertreter verantwortlich.

Art. 3.

¹ Unverpackte Massengüter fallen nicht unter dieses Gesetz.

² Desgleichen sind ausgenommen Durchfuhrgüter, soweit sie nicht auf Grund neuer Frachtdokumente aus der Schweiz weiterbefördert werden.

Art. 4.

¹ Die Aufsicht über die Durchführung dieses Gesetzes liegt den Kantonen ob; sie bezeichnen die Vollzugsorgane.

² Der Bundesrat hat die Oberaufsicht. Er kann von den Kantonen Berichte über den Vollzug verlangen.

Art. 5.

¹ Wer die in Art. 1 und 2 vorgeschriebene Gewichtsbezeichnung vorsätzlich oder fahrlässig nicht anbringt, wird mit Busse bis zu fünfhundert Franken bestraft.

² Die allgemeinen Bestimmungen des Bundesgesetzes vom 4. Februar 1858 über das Bundesstrafrecht finden Anwendung.

³ Die Verfolgung und Beurteilung der Widerhandlungen liegt den Kantonen ob.

Art. 6.

¹ Der Bundesrat bestimmt den Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Gesetzes.

² Er wird mit seinem Vollzuge beauftragt.

Bundesbeschluss

betreffend

**das internationale Übereinkommen über die Gewichtsbezeichnung
an schweren, auf Schiffen beförderten Frachtstücken.**

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht einer Botschaft des Bundesrates vom 24. November 1933,
beschliesst:

Einziges Artikel.

Der Bundesrat wird ermächtigt, nach Inkrafttreten des Bundesgesetzes über die Gewichtsbezeichnung an schweren, zur Verschiffung bestimmten Frachtstücken das von der Internationalen Arbeitskonferenz an ihrer zwölften Tagung beschlossene Übereinkommen über die Gewichtsbezeichnung an schweren, auf Schiffen beförderten Frachtstücken zu ratifizieren.

Übereinkommen über die Gewichtsbezeichnung an schweren, auf Schiffen beförderten Frachtstücken.

Die Allgemeine Konferenz der Internationalen Arbeitsorganisation des Völkerbundes, die vom Verwaltungsrate des Internationalen Arbeitsamtes nach Genf einberufen wurde und am 30. Mai 1929 zu ihrer zwölften Tagung zusammengetreten ist,

hat beschlossen, verschiedene Anträge anzunehmen betreffend die Gewichtsbezeichnung an schweren, auf Schiffen beförderten Frachtstücken, 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 21. Juni 1929, den folgenden 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.

An Frachtstücken oder anderen Gegenständen von 1000 kg (1 metrische Tonne) oder mehr Bruttogewicht, die im Gebiet eines Mitgliedes, das dieses Übereinkommen ratifiziert, zur Beförderung zur See oder auf Binnenwasserstrassen aufgegeben werden, muss an der Aussenseite eine verständliche und dauerhafte Angabe des Bruttogewichtes angebracht werden, bevor die Verladung auf ein Schiff erfolgt.

Für Ausnahmefälle, in denen es schwierig ist, das genaue Gewicht zu bestimmen, kann die Gesetzgebung eine annähernde Gewichtsbezeichnung zulassen.

Die Verpflichtung, für die Durchführung dieser Bestimmung Sorge zu tragen, trifft ausschliesslich die Regierung des Staates, in dessen Gebiet das Frachtstück aufgegeben wird, aber nicht die Regierung eines Staates, dessen Gebiet es auf seinem Wege zum Bestimmungsorte durchläuft.

Der Gesetzgebung bleibt es vorbehalten, zu bestimmen, ob die Verpflichtung, das Gewicht in der oben angegebenen Weise zu bezeichnen, dem Absender oder einer anderen Person oder Stelle obliegt.

¹⁾ Der hier abgedruckte deutsche Text des Entwurfs eines Übereinkommens bildet die auf Wunsch der Regierungen Deutschlands, Österreichs und der Schweiz in Übereinstimmung mit dem § 17 des Artikels 6 der Geschäftsordnung der Internationalen Arbeitskonferenz angefertigte offizielle Übersetzung des französischen und englischen Urtextes.

Artikel 2.

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 3.

Dieses Übereinkommen bindet nur diejenigen Mitglieder der Internationalen Arbeitsorganisation, deren Ratifikation beim Sekretariat eingetragen ist.

Es tritt in Kraft ein Jahr, nachdem die Ratifikationen zweier Mitglieder durch den Generalsekretär eingetragen worden sind.

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

Artikel 4.

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 5.

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 beim Sekretariat ein.

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 6.

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 7.

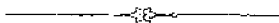
Nimmt die Allgemeine Konferenz ein Übereinkommen an, welches das vorliegende Übereinkommen ganz oder teilweise abändert, so schliesst die Ratifikation des neugefassten Übereinkommens durch ein Mitglied ohne weiteres die Kündigung des vorliegenden Übereinkommens in sich, ohne Rücksicht auf die in Artikel 5 vorgesehene Frist. Voraussetzung ist dabei, dass das neugefasste Übereinkommen in Kraft getreten ist.

Vom Inkrafttreten des neugefassten Übereinkommens an kann das vorliegende Übereinkommen von den Mitgliedern nicht mehr ratifiziert werden.

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

Artikel 8.

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



Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Gewichtsbezeichnung an schweren, zur Verschiffung bestimmten Frachtstücken. (Vom 24. November 1933.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1933
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	49
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	3037
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	29.11.1933
Date	
Data	
Seite	746-759
Page	
Pagina	
Ref. No	10 032 158

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.