

5382

Bericht

des

**Bundesrates an die Bundesversammlung über die 28. Tagung
der Internationalen Arbeitskonferenz.**

(Vom 23. Dezember 1947.)

Herr Präsident!

Hochgeehrte Herren!

Wir erstatten Ihnen hiemit Bericht über die 28. Tagung der Internationalen Arbeitskonferenz.

I. Tagesordnung und hauptsächlichliche Beschlüsse der Konferenz.

Nach einer vorbereitenden Konferenz, die im November—Dezember 1945 in Kopenhagen abgehalten worden war, fand die 28. Tagung der Internationalen Arbeitskonferenz vom 6.—29. Juli 1946 in Seattle in den Vereinigten Staaten von Amerika statt. Sie war von Delegationen aus 32 Mitgliedstaaten der Internationalen Arbeitsorganisation beschickt. In Anbetracht dessen, dass ausschliesslich Fragen der Seeschifffahrt behandelt wurden, liess sich die Schweiz daran, wie dies auch bei den früheren maritimen Arbeitskonferenzen üblich war, nicht vertreten, sondern begnügte sich damit, auf Grund der Akten vom Verlaufe und Ergebnis der Verhandlungen Kenntnis zu nehmen.

Die Tagesordnung der Konferenz umfasste folgende Gegenstände:

- Bericht des Direktors,
- Soziale Sicherheit der Schiffsleute,
- Quartierräume der Besatzung an Bord,
- Verproviantierung und Verköstigung an Bord,
- Anstellung, Ausbildung und Beförderung der Schiffsleute,
- Bezahlter Urlaub der Schiffsleute,
- Beständigkeit der Anstellung der Schiffsleute,
- Anerkennung der Organisation der Schiffsleute,
- Heuern, Arbeitszeit und Besatzungsstärke an Bord.

Der Bericht des Direktors, der das erste Traktandum bildete, befasste sich mit dem Stande der Schiffsindustrie, den Arbeitsbedingungen der Seeleute, der Tätigkeit der Internationalen Arbeitsorganisation in Schiffsahrts-

fragen von 1936—1946 und mit den künftigen Aufgaben der Arbeitsorganisation auf diesem Gebiete.

Die Verhandlungen über die aufgeführten Gegenstände der Tagesordnung führten zur Aufstellung folgender Übereinkommen und Empfehlungen:

- Übereinkommen (Nr. 68) über Verproviantierung und Verköstigung der Besatzung an Bord von Schiffen,
- Übereinkommen (Nr. 69) über den Befähigungsausweis für Schiffsköche,
- Übereinkommen (Nr. 70) über die soziale Sicherheit der Schiffsleute.
- Empfehlung (Nr. 75) betreffend Verträge auf dem Gebiete der sozialen Sicherheit der Schiffsleute.
- Empfehlung (Nr. 76) betreffend ärztliche Hilfe für Personen mit Unterhaltsansprüchen an Schiffsleute.
- Übereinkommen (Nr. 71) über die Altersrenten der Schiffsleute,
- Übereinkommen (Nr. 72) über den bezahlten Urlaub der Schiffsleute,
- Übereinkommen (Nr. 73) über die ärztliche Untersuchung der Schiffsleute,
- Übereinkommen (Nr. 74) über die Befähigungsausweise der Vollmatrosen,
- Empfehlung (Nr. 77) betreffend die Organisation der beruflichen Ausbildung zum Dienst auf See,
- Übereinkommen (Nr. 75) über die Quartierräume der Besatzung an Bord von Schiffen,
- Empfehlung (Nr. 78) betreffend die Lieferung von Bettzeug Tischgerät und anderen Gegenständen an die Schiffsbesatzung durch den Reeder,
- Übereinkommen (Nr. 76) über die Heuern, die Arbeitszeit an Bord von Schiffen und die Besatzungsstärke.

Daneben stimmte die Konferenz verschiedenen Resolutionen zu.

Die Tagung von Seattle dürfte eine der wichtigsten bisherigen maritimen Arbeitskonferenzen gewesen sein. Es kommt dies nicht allein in der Zahl der aufgestellten Konventionen und Empfehlungen zum Ausdruck, die eine Regelung der Arbeits- und Lebensbedingungen der Seeleute in zahlreichen bedeutsamen Fragen anstreben. Vielmehr weisen die Beschlüsse dieser Konferenz auch in grundsätzlicher Beziehung einige bemerkenswerte Besonderheiten auf. Zum erstenmal wurde in einem Übereinkommen der Internationalen Arbeitsorganisation für eine Erwerbsgruppe ein Mindestlohn materiell festgesetzt. Neu ist auch die in zwei Konventionen aufgenommene Bestimmung, die es den Mitgliedstaaten anheimstellt, ihre Ratifikationen ganz oder teilweise auf Gesamtarbeitsverträge zu stützen, die den Anforderungen der Übereinkommen entsprechen.

II. Stellungnahme der Schweiz.

Die Schweiz ist als Mitglied der Internationalen Arbeitsorganisation verpflichtet, die von den Internationalen Arbeitskonferenzen angenommenen Übereinkommen und Empfehlungen spätestens ein Jahr oder, wenn dies nicht möglich ist, jedenfalls nicht später als 18 Monate nach Konferenzschluss der

zuständigen Stelle zu unterbreiten zum Zwecke der Verwirklichung durch die Gesetzgebung oder sonstiger Massnahmen. Demgemäss legen wir Ihnen die Beschlüsse der 28. Internationalen Arbeitskonferenz in der Beilage vor. Wenn wir von der verlängerten Frist von 18 Monaten Gebrauch gemacht haben, so geschah dies vor allem deshalb, weil die Übersetzung der englisch-französischen Originaltexte ins Deutsche, die das Internationale Arbeitsamt in Verbindung mit dem Bundesamt für Industrie, Gewerbe und Arbeit hergestellt hat, erst vor kurzem angefertigt werden konnte.

Abgesehen von der ersten maritimen Konferenz, die 1920 als zweite Tagung der Internationalen Arbeitsorganisation in Genua stattfand und über die wir in einer besonderen Botschaft vom 17. Juni 1921 berichtet haben ¹⁾, begnügten wir uns bei den weiteren Konferenzen, welche Fragen der Seeschifffahrt behandelten und die in den Jahren 1926, 1929 und 1936 stattfanden, mit kurzen Hinweisen und einer Wiedergabe der Texte der angemommenen Übereinkommen und Empfehlungen ²⁾. Mit Ausnahme der Genueserkonferenz liess sich die Schweiz an diesen Tagungen nicht vertreten. Auch an die Konferenz von Seattle hat unser Land, wie schon erwähnt, keine Vertretung gesandt. Die Schweiz befindet sich jedoch, nachdem sie seit 1941 eine Seeschifffahrt unter eigener Flagge betreibt, gegenüber allen Fragen, welche die sozialen Verhältnisse der Seeleute und ihre internationale Regelung betreffen, heute in einer ganz andern Lage als vor dem letzten Weltkriege. Dem ist auch im Bundesratsbeschluss vom 9. April 1941 über die Seeschifffahrt unter der Schweizerflagge Rechnung getragen, wo Artikel 29 wie folgt lautet:

Für das Dienstverhältnis der Schiffsmannschaft gelten die Bestimmungen des Internationalen Übereinkommens vom 24. Juni 1926 über den Heuervertrag der Schiffsleute.

Ferner sind auf die an Bord eines schweizerischen Seeschiffes angestellte Schiffsmannschaft anwendbar die Internationalen Übereinkommen über das Mindestalter für die Zulassung von Kindern zur Arbeit auf See vom 9. Juli 1920, über die Gewährung einer Entschädigung für Arbeitslosigkeit infolge von Schiffbruch vom 9. Juli 1920, über die pflichtmässige ärztliche Untersuchung der in der Seeschifffahrt beschäftigten Kinder und Jugendlichen vom 11. November 1921, über das Mindestalter für die Zulassung von Jugendlichen zur Beschäftigung als Kohlenzieher oder Heizer vom 11. November 1921, über die Heimschaffung der Schiffsleute vom 23. Juni 1926.

Wir haben somit hier die Bestimmungen verschiedener internationaler Konventionen als auf die Mannschaft schweizerischer Seeschiffe anwendbar erklärt, obwohl wir diese Konventionen nicht formell ratifiziert haben. Von einer Ratifikation wurde vor allem auch deshalb Umgang genommen, weil sich

¹⁾ BBl. 1921 III 611.

²⁾ 1926, 8. und 9. Internationale Arbeitskonferenz, Geschäftsbericht des Bundesrates 1926, S. 571 ff.

1929, 13. Internationale Arbeitskonferenz, Geschäftsbericht des Bundesrates 1929, S. 588.

1936, 21. und 22. Internationale Arbeitskonferenz, Bericht des Bundesrates vom 13. Juni 1938, BBl. 1938 II 1.

damals über die Lebensdauer unserer Seeschiffahrt noch nichts Bestimmtes sagen liess. Nachdem der Bundesrat jedoch ihre grundsätzliche Beibehaltung beschlossen hat, ist die Überführung der bisher auf dem Vollmachtenregime beruhenden Schifffahrtsvorschriften in die ordentliche Gesetzgebung zur Zeit in Vorbereitung. Die Ratifikation eines internationalen Übereinkommens kann von uns — diesen Grundsatz haben wir stets streng befolgt — erst dann in Betracht gezogen werden, wenn unsere Gesetzgebung den Vorschriften des Übereinkommens entspricht und die Einhaltung dieser Vorschriften gewährleistet ist. Wir sind der Auffassung, dass wir, soweit es an uns liegt, nach Möglichkeit bestrebt sein sollten, mit der Entwicklung der internationalen Sozialpolitik zum Schutze der Seeleute Schritt zu halten, und dass unsere in Vorbereitung befindliche Gesetzgebung über die Seeschiffahrt den an den Internationalen Arbeitskonferenzen auf diesem Gebiete gefassten Beschlüssen im Rahmen der schweizerischen Verhältnisse Rechnung tragen sollte. Dabei müssen wir uns allerdings der bescheidenen Rolle, die unser Land hier nach wie vor spielt, bewusst bleiben. Sobald einmal die Fragen unserer Seeschiffahrt gesetzlich geregelt sind, werden wir prüfen, welche Stellung wir zu den einzelnen Beschlüssen der maritimen Internationalen Arbeitskonferenzen, und zwar sowohl der Tagung von Seattle wie auch der früheren Tagungen dieser Art, einnehmen sollen und welche Übereinkommen wir ratifizieren können. Solange diese Gesetzgebung noch nicht vorliegt, kann jedoch insbesondere auch zu den neuen Beschlüssen, wie sie aus den Verhandlungen der 28. Tagung der Internationalen Arbeitskonferenz hervorgegangen sind, noch nicht in nützlicher und abschliessender Weise Stellung genommen werden. Wir müssen uns deshalb vorläufig damit begnügen, Ihnen diese Beschlüsse in der Beilage zur Kenntnis zu bringen. Den ergänzenden Bericht und die definitive Antragsstellung werden wir Ihnen unterbreiten, sobald uns dies gestützt auf die gesetzliche Regelung der schweizerischen Seeschiffahrt möglich sein wird.

Wir bitten Sie, von den vorstehenden Ausführungen in zustimmendem Sinne Kenntnis zu nehmen und versichern Sie, Herr Präsident, hochgeehrte Herren, unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 23. Dezember 1947.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Etter.

Der Bundeskanzler:

Leimgruber.

Achtundzwanzigste Tagung der Internationalen Arbeitskonferenz.

(Seattle, 6. bis 29. Juli 1946.)

Die nachfolgend abgedruckten deutschen Texte der Übereinkommen und der Empfehlungen bilden die in Übereinstimmung mit Art. 35 der Geschäftsordnung der Internationalen Arbeitskonferenz angefertigten offiziellen Übersetzungen der französischen und englischen Urtexte.

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

Die Allgemeine Konferenz der Internationalen Arbeitsorganisation, die vom Verwaltungsrate des Internationalen Arbeitsamtes nach Seattle einberufen wurde und am 6. Juni 1946 zu ihrer achtundzwanzigsten Tagung zusammengetreten ist,

hat beschlossen, verschiedene Anträge anzunehmen betreffend Verproviantierung und Verköstigung an Bord von Schiffen, eine Frage, die den vierten Gegenstand ihrer Tagesordnung bildet, und hat dabei bestimmt, dass diese Anträge die Form eines internationalen Übereinkommens erhalten sollen.

Die Konferenz nimmt heute, am 27. Juni 1946, das folgende Übereinkommen an, das als Übereinkommen über Verproviantierung und Verköstigung (Schiffsbesatzungen), 1946, bezeichnet wird.

Artikel 1.

1. Jedes Mitglied der Internationalen Arbeitsorganisation, für das dieses Übereinkommen in Kraft ist, trägt die Verantwortung für die Herbeiführung eines angemessenen Standes der Verproviantierung und Verköstigung der Besatzungen seiner Seeschiffe, gleichviel ob in öffentlichem oder privatem Besitze, die der gewerbmässigen Beförderung von Fracht oder von Fahrgästen dienen und in einem Gebiet eingetragen sind, für das dieses Übereinkommen in Kraft ist.

2. Die Schiffe oder die Schiffsgattungen, die im Sinne dieses Übereinkommens als Seeschiffe zu gelten haben, werden durch die Gesetzgebung oder,

in deren Ermangelung, durch Gesamtarbeitsverträge zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern bestimmt.

Artikel 2.

Die zuständige Behörde hat die folgenden Aufgaben wahrzunehmen, es sei denn, diese Aufgaben werden auf Grund von Gesamtarbeitsverträgen angemessen erfüllt:

- a. Ausarbeitung und Durchführung von Vorschriften über Nahrungsmittel- und Wasservorräte und Verköstigung, sowie Bau, Lage, Lüftung, Heizung, Beleuchtung, Wasserversorgung und Einrichtung der Küchen und der übrigen Räume des allgemeinen Dienstes an Bord, einschliesslich Lager- und Kühlräume,
- b. Überprüfung der Nahrungsmittel- und Wasservorräte sowie der Räume, der Vorkehrungen und der Einrichtung für Lagerung, Handhabung und Zubereitung von Nahrungsmitteln an Bord,
- c. Ausstellung von Befähigungsausweisen an die Mitglieder des allgemeinen Dienstes, die bestimmte Fähigkeiten besitzen müssen,
- d. Ermittlung von Verfahren zur Gewährleistung angemessener Verproviantierung und Verköstigung der Schiffsbesatzungen und Aufklärungs- und Propagandaarbeit darüber.

Artikel 3.

1. Die zuständige Behörde hat ihre Tätigkeit in enger Zusammenarbeit mit den Berufsverbänden der Reeder und der Schiffsleute und den staatlichen und örtlichen Behörden auszuüben, die sich mit Ernährungs- und Gesundheitsfragen befassen. Im Bedarfsfalle kann sie die Dienste dieser Behörden in Anspruch nehmen.

2. Die Tätigkeit der einzelnen Behörden ist angemessen in Einklang zu bringen, um Überschneidungen oder Zweifel über die Zuständigkeit zu verhüten.

Artikel 4.

Die zuständige Behörde muss über ein ständiges, sachkundiges Personal verfügen, das auch Aufsichtsbeamte umfasst.

Artikel 5.

1. Jedes Mitglied hat gesetzliche Vorschriften über Verproviantierung und Verköstigung in Kraft zu halten, die den Schutz der Gesundheit und die Gewährleistung des Wohlergehens der Besatzungen der in Artikel 1 bezeichneten Schiffe bezwecken.

2. Darin ist zu verlangen:

- a. eine unter Berücksichtigung der Besatzungsstärke und der Dauer und Art der Reise, nach Menge, Nährwert, Güte und Abwechslung angemessene Versorgung mit Nahrungsmitteln und mit Wasser,

- b. eine Einrichtung und Ausrüstung des Verpflegungs- und Aufwartedienstes an Bord jedes Schiffes, die es gestatten, den Besatzungsmitgliedern angemessene Mahlzeiten zu liefern.

Artikel 6.

Die Gesetzgebung hat eine durch die zuständige Behörde auszuübende Aufsicht vorzusehen über:

- a. die Nahrungsmittel- und Wasservorräte,
- b. alle für Lagerung und Handhabung von Nahrungsmitteln und Wasser bestimmten Räume und Einrichtungen,
- c. die Küche und die anderen Einrichtungen für Zubereitung und Verabreichung von Mahlzeiten,
- d. die berufliche Befähigung der Mitglieder des Verpflegungs- und Aufwartedienstes, die nach der Gesetzgebung bestimmte Befähigungen besitzen müssen.

Artikel 7.

1. Die Gesetzgebung oder, in deren Ermangelung, Gesamtarbeitsverträge zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern haben vorzusehen, dass der Kapitän, oder ein von ihm hierfür ausdrücklich bestimmter Offizier, begleitet von einem verantwortlichen Mitglieder des Verpflegungs- und Aufwartedienstes, auf See in festgesetzten Zeitabständen zu überprüfen hat:

- a. die Nahrungsmittel- und Wasservorräte,
- b. alle der Lagerung und der Handhabung von Nahrungsmitteln und Wasser dienenden Räume und Einrichtungen sowie die Küche und anderen Einrichtungen für Zubereitung und Verabreichung von Mahlzeiten.

2. Die Ergebnisse jeder Überprüfung sind schriftlich niederzulegen.

Artikel 8.

Die Vertreter der zuständigen Behörde des Eintragungsgebietes des Schiffes haben eine besondere Überprüfung auf Grund jeder Beschwerde vorzunehmen, die von einer gesetzlich festgesetzten Zahl von Besatzungsmitgliedern oder einem gesetzlich festgesetzten Teile der Besatzung oder im Namen eines anerkannten Berufsverbandes von Reedern oder von Schiffsleuten schriftlich eingebracht worden ist. Solche Beschwerden sollten, um die Ausfahrt des Schiffes nicht zu verzögern, möglichst rasch und mindestens vierundzwanzig Stunden vor der für das Auslaufen festgesetzten Stunde eingereicht werden.

Artikel 9.

1. Die Aufsichtsbeamten sind befugt, dem Reeder oder Kapitän oder jeder anderen verantwortlichen Person Massnahmen zur Verbesserung des Verpflegungs- und Aufwartedienstes zu empfehlen.

2. Die Gesetzgebung hat Strafen vorzuschreiben gegen:

- a. Nichteinhaltung der geltenden gesetzlichen Vorschriften durch den Reeder, den Kapitän, ein Besatzungsmitglied oder jede sonstige verantwortliche Person,
- b. jeden Versuch, einen Aufsichtsbeamten an der Erfüllung seiner Aufgaben zu verhindern.

3. Die Aufsichtsbeamten legen der zuständigen Behörde regelmässige, nach einheitlichen Richtlinien abgefasste Berichte über ihre Tätigkeit und deren Ergebnisse vor.

Artikel 10.

1. Die zuständige Behörde verfasst einen Jahresbericht.

2. Der Jahresbericht ist möglichst bald nach Ende des Berichtsjahres herauszugeben und allen beteiligten Stellen und Personen zur freien Verfügung zu halten.

3. Ausfertigungen dieses Berichtes werden dem Internationalen Arbeitsamt übermittelt.

Artikel 11.

1. Ausbildungskurse für den Verpflegungs- und Aufwartedienst auf Seeschiffen sind von anerkannten Lehranstalten oder auf andere von den Verbänden der Reeder und der Schiffsleute gemeinsam genehmigte Weise zu veranstalten.

2. Für bereits ausgebildete Personen sind Fortbildungskurse vorzusehen, um ihnen zu ermöglichen, mit ihren theoretischen und praktischen Kenntnissen auf dem Laufenden zu bleiben.

Artikel 12.

1. Die zuständige Behörde sammelt die jeweils neuesten Aufschlüsse über Verpflegung und Verfahren betreffend Einkauf, Lagerung, Erhaltung, Zubereitung und Verabreichung von Nahrungsmitteln, unter besonderer Berücksichtigung der Erfordernisse des Verpflegungs- und Aufwartedienstes an Bord.

2. Diese Aufschlüsse sind den Herstellern und Lieferanten von Nahrungsmitteln oder Küchen- und Tischbedarf für Schiffe, den Kapitänen, Aufwärtern und Schiffsköchen und, allgemein, den Reedern und Schiffsleuten sowie ihren Verbänden kostenlos oder gegen mässige Gebühr zur Verfügung zu stellen. Zu diesem Zwecke sind geeignete Mittel der Verbreitung zu verwenden, wie Handbücher, Broschüren, Anschläge, graphische Tafeln oder Anzeigen in der Fachpresse.

3. Die zuständige Behörde wird Empfehlungen zur Verhütung der Vergeudung von Nahrungsmitteln, zur Erleichterung der Aufrechterhaltung eines angemessenen Grades von Reinlichkeit und zur Gewährleistung möglicher Arbeitsbequemlichkeit ausgeben.

Artikel 13.

Die zuständige Behörde kann jeder ihrer Aufgaben im Bereiche der Ausstellung von Befähigungsausweisen für das Verpflegungs- und Aufwartepersonal sowie der Sammlung und Verteilung von Aufschlüssen dadurch nachkommen, dass sie diese Tätigkeit ganz oder teilweise einer Zentralorganisation oder Zentralbehörde überträgt, die entsprechende Aufgaben für die Schiffsleute im allgemeinen wahrnimmt.

Artikel 14.

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

Artikel 15.

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

2. Dieses Übereinkommen tritt sechs Monate nach dem Zeitpunkt in Kraft, an dem die Ratifikationen von neun der folgenden Staaten eingetragen worden sind: Argentinien, Australien, Belgien, Brasilien, Chile, China, Dänemark, Finnland, Frankreich, Griechenland, Indien, Irland, Italien, Jugoslawien, Kanada, Niederlande, Norwegen, Polen, Portugal, Schweden, Türkei, Vereinigte Staaten von Amerika, Vereinigtes Königreich von Grossbritannien und Nordirland, wobei von diesen neun Staaten mindestens fünf eine Handelsflotte von je mindestens einer Million Bruttoregistertonnen besitzen müssen. Die Aufnahme dieser Bestimmung soll die baldige Ratifikation dieses Übereinkommens durch die Mitgliedstaaten erleichtern und fördern.

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

Artikel 16.

1. 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 Direktor des Internationalen Arbeitsamtes kündigen. Die Kündigung wird von diesem eingetragen. Ihre Wirkung tritt erst ein Jahr nach der Eintragung ein.

2. Jedes Mitglied, das dieses Übereinkommen ratifiziert hat und innerhalb eines Jahres nach Ablauf des im vorigen 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 17.

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

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

Artikel 18.

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

Artikel 19.

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 20.

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

- a. Die Ratifikation des neugefassten Übereinkommens durch ein Mitglied schliesst ohne weiteres die sofortige Kündigung des vorliegenden Übereinkommens in sich, ohne Rücksicht auf Artikel 16; Voraussetzung ist dabei, dass das neugefasste Übereinkommen in Kraft getreten ist.
- b. Vom Zeitpunkte des Inkrafttretens des neugefassten Übereinkommens an kann das vorliegende Übereinkommen von den Mitgliedern nicht mehr ratifiziert werden.

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

Artikel 21.

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

Übereinkommen (Nr. 69) über den Befähigungsausweis für Schiffsköche.

Die Allgemeine Konferenz der Internationalen Arbeitsorganisation, die vom Verwaltungsrate des Internationalen Arbeitsamtes nach Seattle einberufen wurde und am 6. Juni 1946 zu ihrer achtundzwanzigsten Tagung zusammengetreten ist,

hat beschlossen, verschiedene Anträge anzunehmen betreffend den Befähigungsausweis für Schiffsköche, eine Frage, die zum vierten Gegenstand ihrer Tagesordnung gehört, und hat dabei bestimmt, dass diese Anträge die Form eines internationalen Übereinkommens erhalten sollen.

Die Konferenz nimmt heute, am 27. Juni 1946, das folgende Übereinkommen an, das als Übereinkommen über den Befähigungsausweis für Schiffsköche, 1946, bezeichnet wird.

Artikel 1.

1. Dieses Übereinkommen gilt für alle Seeschiffe, gleichviel ob in öffentlichem oder privatem Besitze, die der gewerbmässigen Beförderung von Fracht oder von Fahrgästen dienen und in einem Gebiet eingetragen sind, für das dieses Übereinkommen in Kraft ist.

2. Die Schiffe oder die Schiffsgattungen, die im Sinne dieses Übereinkommens als Seeschiffe zu gelten haben, werden durch die Gesetzgebung oder, in deren Ermangelung, durch Gesamtarbeitsverträge zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern bestimmt.

Artikel 2.

Im Sinne dieses Übereinkommens gilt als «Schiffskoch» die für die Zubereitung der Mahlzeiten der Besatzung unmittelbar verantwortliche Person.

Artikel 3.

1. Als Schiffskoch darf an Bord eines Schiffes, für das dieses Übereinkommen gilt, niemand eingestellt werden, der nicht einen nach den Bestimmungen der folgenden Artikel ausgestellten Ausweis über seine Befähigung zur Ausübung des Berufes eines Schiffskochs besitzt.

2. Die zuständige Behörde kann jedoch Ausnahmen von den Bestimmungen dieses Artikels gewähren, wenn ihrem Ermessen nach Mangel an Schiffsköchen mit Befähigungsausweisen besteht.

Artikel 4.

1. Die zuständige Behörde trifft Vorkehrungen für die Abhaltung von Prüfungen und die Ausstellung von Befähigungsausweisen.

2. Niemand darf einen Befähigungsausweis erhalten, der nicht
a. das von der zuständigen Behörde vorzuschreibende Mindestalter erreicht hat,

- b. eine Mindestdienstzeit auf See zurückgelegt hat, deren Dauer von der zuständigen Behörde vorzuschreiben ist,
- c. eine von der zuständigen Behörde vorzuschreibende Prüfung bestanden hat.

3. Die vorgeschriebene Prüfung hat eine Probeleistung des Anwärters zum Nachweise seiner Befähigung zur Bereitung von Mahlzeiten vorzusehen; sie hat auch die Feststellung seiner Kenntnisse betreffend Nährwert der Nahrungsmittel, Zusammenstellung abwechslungsreicher und angemessen ausgeglichener Mahlzeiten und Behandlung und Lagerung von Nahrungsmitteln an Bord zu umfassen.

4. Die vorgeschriebene Prüfung und die Ausstellung der Ausweise kann entweder unmittelbar durch die zuständige Behörde oder, unter ihrer Aufsicht, durch eine anerkannte Kochschule oder eine andere anerkannte Stelle vorgenommen werden.

Artikel 5.

Artikel 3 dieses Übereinkommens wird rechtswirksam nach Ablauf einer Zeitspanne von höchstens drei Jahren, gerechnet von dem Zeitpunkte des Inkrafttretens dieses Übereinkommens für das Gebiet, in dem das Schiff eingetragen ist. Doch kann auf Grund der Gesetzgebung im Fall eines Schiffsmannes, der vor Ablauf dieser Frist zwei Jahre lang zufriedenstellende Dienste als Schiffskoch geleistet hat, ein Zeugnis über diese Dienstzeit als einem Befähigungsausweise gleichwertig anerkannt werden.

Artikel 6.

Die zuständige Behörde kann die Anerkennung von in anderen Gebieten ausgestellten Befähigungsausweisen vorsehen.

Artikel 7.

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

Artikel 8.

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

2. Dieses Übereinkommen tritt sechs Monate nach dem Zeitpunkt in Kraft, an dem die Ratifikationen von neun der folgenden Staaten eingetragen worden sind: Argentinien, Australien, Belgien, Brasilien, Chile, China, Dänemark, Finnland, Frankreich, Griechenland, Indien, Irland, Italien, Jugoslawien, Kanada, Niederlande, Norwegen, Polen, Portugal, Schweden, Türkei, Vereinigte Staaten von Amerika, Vereinigtes Königreich von Grossbritannien

und Nordirland, wobei von diesen neun Staaten mindestens fünf eine Handelsflotte von je mindestens einer Million Bruttoregistertonnen besitzen müssen. Die Aufnahme dieser Bestimmung soll die baldige Ratifikation dieses Übereinkommens durch die Mitgliedstaaten erleichtern und fördern.

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

Artikel 9.

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

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

Artikel 10.

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

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

Artikel 11.

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

Artikel 12.

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 13.

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

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

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

Artikel 14.

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

Übereinkommen (Nr. 70) über die soziale Sicherheit der Schiffsleute.

Die Allgemeine Konferenz der Internationalen Arbeitsorganisation, die vom Verwaltungsrate des Internationalen Arbeitsamtes nach Seattle einberufen wurde und am 6. Juni 1946 zu ihrer achtundzwanzigsten Tagung zusammengetreten ist,

hat beschlossen, verschiedene Anträge anzunehmen betreffend die soziale Sicherheit der Schiffsleute, eine Frage, die den zweiten Gegenstand ihrer Tagesordnung bildet, und hat dabei bestimmt, dass diese Anträge die Form eines internationalen Übereinkommens erhalten sollen.

Die Konferenz nimmt heute, am 28. Juni 1946, das folgende Übereinkommen an, das als Übereinkommen über die soziale Sicherheit der Schiffsleute, 1946, bezeichnet wird.

Artikel 1.

1. In diesem Übereinkommen gelten folgende Begriffsbestimmungen:

- a. Der Ausdruck «Schiffsmann» umfasst jede Person, die an Bord oder im Dienst eines Seeschiffes beschäftigt ist, sofern dieses kein Kriegsschiff und in einem Gebiet eingetragen ist, für das dieses Übereinkommen in Kraft ist.

- b. Der Ausdruck «Personen mit Unterhaltsansprüchen an den Schiffsmann» ist im Sinne der einzelstaatlichen Gesetzgebung zu verstehen.
- c. «Heimschaffung» bedeutet die Beförderung nach einem Hafen, nach dem der Schiffsmann einen gesetzlichen Anspruch auf Rückbeförderung hat.

2. Jedes Mitglied kann in seiner Gesetzgebung die ihm gegebenenfalls erforderlich erscheinenden Ausnahmen vorsehen für:

- a. Personen, die beschäftigt sind an Bord oder im Dienste von:
 - I. Schiffen der Behörden, wenn diese Schiffe nicht der Handelsschiffahrt dienen,
 - II. Fahrzeugen der Küstenfischerei,
 - III. Fahrzeugen mit weniger als 25 Registertonnen Bruttoreaumgehalt,
 - IV. einfachen Holzfahrzeugen wie Dhows und Dschunken,
 - V. in bezug auf die in Indien eingetragenen Schiffe, während einer Zeitspanne von höchstens fünf Jahren, gerechnet von dem Zeitpunkte der Eintragung der Ratifikation dieses Übereinkommens durch Indien:
Fahrzeugen des «home trade» mit höchstens 300 Registertonnen Bruttoreumgehalt,
- b. Familienangehörige des Reeders,
- c. Lotsen, die nicht zur Schiffsbesatzung gehören,
- d. Personen, die an Bord oder im Dienst eines Schiffes für Rechnung eines anderen Arbeitgebers als des Reeders beschäftigt sind, mit Ausnahme der Funkoffiziere und Funker und des Personals des allgemeinen Dienstes,
- e. Personen, die in Häfen beschäftigt sind und in der Regel nicht auf See beschäftigt werden,
- f. Personen im Dienst einer staatlichen Behörde mit Anspruch auf Leistungen, die in ihrer Gesamtheit den in diesem Übereinkommen vorgesehenen Leistungen mindestens gleichkommen,
- g. Personen, die für ihre Dienste kein Entgelt oder nur ein nominales Entgelt erhalten,
- h. Personen, die ausschliesslich für eigene Rechnung arbeiten.

3. Wird eine in diesem Übereinkommen vorgesehene Leistung anderswie als auf Grund der gesetzlichen Vorschriften über die Pflichten des Reeders bei Krankheit, Unfall oder Tod von Schiffsteuten gewährt, so können die Gesetzgebung oder die Gesamtarbeitsverträge gegebenenfalls notwendig erachtete zusätzliche Ausnahmen bezüglich des Anspruches auf die betreffende Leistung und die Beitragspflicht vorsehen für:

- a. Personen, die ausschliesslich im Wege der Gewinnbeteiligung entlohnt werden,

- b. Personen, die an Bord oder im Dienst anderer als der in Absatz 2, a II, dieses Artikels bezeichneten Fischereifahrzeuge oder an Bord oder im Dienste von Schiffen zur Seehundjagd beschäftigt sind,
- c. Personen, die an Bord oder im Dienste von Schiffen zur Walfischjagd, von schwimmenden Fabriken oder Transportschiffen oder in anderer Weise bei der Walfischjagd oder zu ähnlichen Zwecken unter Bedingungen beschäftigt sind, die durch einen von einem Berufsverbande beteiligter Schiffsleute abgeschlossenen besonderen Walfischfangs- oder entsprechenden Gesamtarbeitsvertrag mit Bestimmungen über Heuersätze, Arbeitszeit und sonstige Heuerbedingungen geregelt sind,
- d. Personen, die an Bord oder im Dienste von Schiffen beschäftigt sind, die nicht der gewerbmässigen Beförderung von Fracht oder von Fahrgästen dienen,
- e. Personen, die an Bord oder im Dienste von Schiffen mit weniger als 200 Registertonnen Bruttoreaumgehalt beschäftigt sind.

Artikel 2.

1. Schiffsleute und Personen mit Unterhaltsansprüchen an sie, die ihren Wohnsitz im Gebiet eines Mitgliedes haben und sich dort aufhalten, haben auf Grund der Beschäftigung des Schiffsmannes an Bord oder im Dienst eines im Gebiete dieses Mitgliedes eingetragenen Schiffes Anspruch auf folgende Leistungen:

- a. Schiffsleute haben Anspruch auf Krankenpflege zu mindestens ebenso günstigen Bedingungen in bezug auf Anspruchseröffnung, Umfang und Dauer wie gewerbliche Arbeitnehmer; soweit gewerblichen Arbeitnehmern kein Anspruch auf Krankenpflege zusteht, haben die Schiffsleute Anspruch auf angemessene und ausreichende ärztliche Hilfe.
- b. Schiffsleute haben im Falle von Arbeitsunfähigkeit, gleichviel ob sie auf einen beruflich bedingten Körperschaden zurückgeht oder nicht, sowie im Falle von Arbeitslosigkeit und Alter Anspruch auf Barleistungen zu mindestens ebenso günstigen Bedingungen in bezug auf Anspruchseröffnung, Bemessung und Dauer wie gewerbliche Arbeitnehmer; soweit gewerblichen Arbeitnehmern kein Anspruch auf Barleistungen in bezug auf Arbeitsunfähigkeit zusteht, gleichviel ob diese auf einen beruflich bedingten Körperschaden zurückgeht oder nicht, haben Schiffsleute Anspruch auf solche nach ihren Bedürfnissen und nach den Bedürfnissen der Personen mit Unterhaltsansprüchen an sie bemessenen Barleistungen, wobei der Stand der Lebenshaltung in dem betreffenden Gebiete zu berücksichtigen ist.
- c. Personen mit Unterhaltsansprüchen an einen Schiffsmann haben Anspruch auf Krankenpflege zu mindestens ebenso günstigen Bedingungen in bezug auf Anspruchseröffnung, Umfang und Dauer wie Personen mit Unterhaltsansprüchen an gewerbliche Arbeitnehmer.

d. Beim Tod eines Schiffsmannes haben Personen mit Unterhaltsansprüchen an ihn Anspruch auf Barleistungen zu mindestens ebenso günstigen Bedingungen in bezug auf Anspruchseröffnung, Umfang und Dauer wie Personen mit Unterhaltsansprüchen an gewerbliche Arbeitnehmer; soweit Personen mit Unterhaltsansprüchen an gewerbliche Arbeitnehmer kein Anspruch auf Barleistungen beim Tode des Arbeitnehmers zusteht, haben Personen mit Unterhaltsansprüchen an Schiffsleute Anspruch auf solche nach ihren Bedürfnissen bemessenen Barleistungen, wobei der Stand der Lebenshaltung in dem betreffenden Gebiete zu berücksichtigen ist.

2. Sind Krankenpflege oder Barleistungen für Schiffsleute und Personen mit Unterhaltsansprüchen an sie durch Sonderregelung vorgesehen, so sind diese Sonderbestimmungen (soweit sie nicht die Verpflichtungen des Reeders betreffen) mit jeder bestehenden Regelung angemessen in Einklang zu bringen oder in sie einzugliedern, die für gewerbliche Arbeitnehmer und Personen mit Unterhaltsansprüchen an sie entsprechende, mindestens ebenso günstige Leistungen in bezug auf Anspruchseröffnung, Umfang oder Bemessung und Dauer vorsieht.

Artikel 3.

1. Ein Schiffsmann mit Wohnsitz in dem Eintragungsgebiete des Schiffes, der wegen eines im Schiffsdienst erlittenen Unfalles oder einer Krankheit, die er sich nicht vorsätzlich zugezogen hat, in einem anderen Gebiet an Land gesetzt wird, hat Anspruch auf:

- a. angemessene und ausreichende ärztliche Hilfe bis zu seiner Genesung oder Heimschaffung, je nachdem, welches dieser Ereignisse zuerst eintritt,
- b. Unterkunft und Verpflegung, bis er eine passende Beschäftigung finden kann oder heimgeschafft wird, je nachdem, welches dieser Ereignisse zuerst eintritt,
- c. Heimschaffung.

2. Der Schiffsmann, für den diese Bedingungen zutreffen, hat ausserdem Anspruch auf eine Unterstützung von 100 v. H. seiner Heuer (ohne Anrechnung von Prämien), bis er eine passende Beschäftigung findet oder heimgeschafft wird, oder bis zum Ablauf einer durch Gesetzgebung oder Gesamtarbeitsvertrag festgesetzten Zeitspanne, deren Dauer nicht weniger als zwölf Wochen betragen darf, je nachdem, welches dieser Ereignisse zuerst eintritt. Läuft die festgesetzte Zeitspanne ab, bevor der Schiffsmann eine passende Beschäftigung findet oder heimgeschafft wird, so steht ihm oder den Personen mit Unterhaltsansprüchen an ihn jede Leistung zu, die auf Grund einer pflichtmässigen Sozialversicherung oder eines Systems der Entschädigung bei Betriebsunfällen zu bezahlen wäre, wenn sich der Schiffsmann in dem Eintragungsgebiete befände. Jede dem Schiffsmann oder den Personen mit Unterhaltsansprüchen an ihn auf Grund eines solchen Systems vor Ablauf der festgesetzten Zeitspanne gewährte Leistung kann auf die Unterstützung angerechnet werden.

Artikel 4.

Die beteiligten Versicherungsträger haben gemeinsame Vorkehrungen zur Wahrung der Anwartschaften von Personen zu treffen, die aus einer pflichtmässigen Sozialversicherung für Schiffsleute ausgeschieden sind und unter eine solche Versicherung für Arbeitnehmer an Land fallen, oder die aus einer solchen Versicherung für Arbeitnehmer an Land ausgeschieden sind und unter eine solche Versicherung für Schiffsleute fallen.

Artikel 5.

Die Gesetzgebung über die Verpflichtungen des Reeders bei Krankheit, Unfall oder Tod von Schiffsleuten, über Pflichtversicherung gegen beruflich bedingte Körperschäden oder über Entschädigung bei Betriebsunfällen, über Pflichtversicherung für den Fall von Krankheit und Pflichtversicherung für den Fall von Arbeitslosigkeit, hat den Schiffsleuten und den Personen mit Unterhaltsansprüchen an sie Gleichbehandlung ungeachtet der Staatsangehörigkeit oder Rasse zu gewährleisten.

Artikel 6.

1. Die Gesetzgebung über die Verpflichtungen des Reeders bei Krankheit, Unfall oder Tod von Schiffsleuten hat den Schiffsleuten und den Personen mit Unterhaltsansprüchen an sie Gleichbehandlung zu gewährleisten, gleichviel ob sich ihr Wohnsitz im Eintragungsgebiete des Schiffes befindet oder nicht.

2. Räumt die Gesetzgebung eines Mitgliedens über die Verpflichtungen des Reeders den Schiffsleuten, deren Wohnsitz sich ausserhalb seines Gebietes befindet, keinen Anspruch auf die Leistungen nach Artikel 3, Absatz 1, ein, so hat das Mitglied diese Leistungen anderswie gesetzlich vorzuschreiben.

Artikel 7.

1. Die Gesetzgebung eines Mitgliedens über Krankenpflege und Barleistungen bei beruflich bedingten Körperschäden darf Schiffsleuten und Personen mit Unterhaltsansprüchen an sie, deren Wohnsitz sich im Gebiet eines anderen Mitgliedens befindet, für das dieses Übereinkommen in Kraft ist, keine Bedingungen auferlegen, die nicht in gleicher Weise für Schiffsleute und Personen mit Unterhaltsansprüchen an sie gelten, deren Wohnsitz sich im Gebiete des erstgenannten Mitgliedens befindet.

2. Jedoch sind diese Leistungen und die Beiträge zu ihrer Aufbringung nach der im Gebiete des erstgenannten Mitgliedens geltenden Regelung nicht zu entrichten, wenn sie für Rechnung der betroffenen Schiffsleute nach einer im Gebiete des zweiten Mitgliedens geltenden Regelung zu entrichten sind.

Artikel 8.

Zur Erleichterung einer lückenlosen Versicherung und zur Vermeidung von Doppelbeiträgen und Doppelleistungen können die Mitglieder Vereinba-

rungen darüber treffen, dass Staatsangehörige eines Mitgliedes oder Personen mit Wohnsitz in seinem Gebiete, die an Bord oder im Dienst eines im Gebiet eines anderen Mitgliedes eingetragenen Schiffes beschäftigt sind, einer Versicherung oder Unfallentschädigung des ersten Mitgliedes unterstellt und damit von der entsprechenden Regelung des zweiten Mitgliedes ausgeschlossen werden.

Artikel 9.

Soweit kraft Gesetz, Entscheidung, Gewohnheit oder Vereinbarung zwischen Reedern und Schiffleuten günstigere Bedingungen gelten, als in diesem Übereinkommen vorgesehen sind, werden diese durch die Bestimmungen dieses Übereinkommens nicht berührt.

Artikel 10.

1. Artikel 3, Absatz 2, dieses Übereinkommens kann durchgeführt werden im Wege: *a.* der Gesetzgebung, *b.* von Gesamtarbeitsverträgen zwischen anerkannten Berufsverbänden von Reedern oder Reedern und anerkannten Berufsverbänden von Schiffleuten, die alle Schiffleute erfassen, für die der bezeichnete Absatz gilt, oder *c.* einer Verbindung von Gesetzgebung und Gesamtarbeitsverträgen zwischen anerkannten Berufsverbänden von Reedern oder Reedern und anerkannten Berufsverbänden von Schiffleuten, die alle Schiffleute erfassen, für die der bezeichnete Absatz gilt. Soweit dieses Übereinkommen nichts anderes vorsieht, gelten seine Bestimmungen für jedes Schiff, das im Gebiete des ratifizierenden Mitgliedes eingetragen ist, und für jeden an Bord eines solchen Schiffes Beschäftigten.

2. Jedes Mitglied, das dieses Übereinkommen ratifiziert, hat dem Direktor des Internationalen Arbeitsamtes Auskünfte über die Massnahmen zur Durchführung des Übereinkommens zu übermitteln, einschliesslich genauer Angaben über alle im Zeitpunkte seiner Ratifikation in Kraft befindlichen Gesamtarbeitsverträge, die der Durchführung von Bestimmungen des Übereinkommens dienen.

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

4. Der Direktor wird dem genannten Ausschuss eine Zusammenfassung der ihm nach Absatz 2 dieses Artikels übermittelten Auskünfte vorlegen.

5. Der Ausschuss wird prüfen, ob die Gesamtarbeitsverträge, über die ihm ein Bericht vorgelegt wird, den Bestimmungen dieses Übereinkommens wirksam Rechnung tragen. Jedes Mitglied, das dieses Übereinkommen ratifiziert,

verpflichtet sich, alle die Durchführung des Übereinkommens betreffenden Bemerkungen und Anregungen des Ausschusses in Erwägung zu ziehen sowie die an einem der unter Absatz 1 fallenden Gesamtarbeitsverträge beteiligten Berufsverbände der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer von allen Bemerkungen und Anregungen des genannten Ausschusses betreffend die Wirksamkeit dieser Gesamtarbeitsverträge zur Durchführung dieses Übereinkommens in Kenntnis zu setzen.

Artikel 11.

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

Artikel 12.

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

2. Dieses Übereinkommen tritt sechs Monate nach dem Zeitpunkt in Kraft, an dem die Ratifikationen von sieben der folgenden Staaten eingetragen worden sind: Argentinien, Australien, Belgien, Brasilien, Chile, China, Dänemark, Finnland, Frankreich, Griechenland, Indien, Irland, Italien, Jugoslawien, Kanada, Niederlande, Norwegen, Polen, Portugal, Schweden, Türkei, Vereinigte Staaten von Amerika, Vereinigtes Königreich von Grossbritannien und Nordirland, wobei von diesen sieben Staaten mindestens vier eine Handelsflotte von je mindestens einer Million Bruttoregistertonnen besitzen müssen. Die Aufnahme dieser Bestimmung soll die baldige Ratifikation dieses Übereinkommens durch die Mitgliedstaaten erleichtern und fördern.

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

Artikel 13.

1. 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 Direktor des Internationalen Arbeitsamtes kündigen. Die Kündigung wird von diesem eingetragen. Ihre Wirkung tritt erst ein Jahr nach der Eintragung ein.

2. Jedes Mitglied, das dieses Übereinkommen ratifiziert hat und innerhalb eines Jahres nach Ablauf des im vorigen 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 14.

1. Der Direktor des Internationalen Arbeitsamtes gibt allen Mitgliedern der Internationalen Arbeitsorganisation Kenntnis von der Eintragung aller

Ratifikationen und Kündigungen, die ihm von den Mitgliedern der Organisation mitgeteilt werden.

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

Artikel 15.

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

Artikel 16.

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 17.

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

- a. Die Ratifikation des neugefassten Übereinkommens durch ein Mitglied schliesst ohne weiteres die sofortige Kündigung des vorliegenden Übereinkommens in sich, ohne Rücksicht auf Artikel 13; Voraussetzung ist dabei, dass das neugefasste Übereinkommen in Kraft getreten ist.
- b. Vom Zeitpunkte des Inkrafttretens des neugefassten Übereinkommens an kann das vorliegende Übereinkommen von den Mitgliedern nicht mehr ratifiziert werden.

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

Artikel 18.

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

Empfehlung (Nr. 75) betreffend Verträge auf dem Gebiete der sozialen Sicherheit der Schiffsleute.

Die Allgemeine Konferenz der Internationalen Arbeitsorganisation, die vom Verwaltungsrate des Internationalen Arbeitsamtes nach Seattle einberufen wurde und am 6. Juni 1946 zu ihrer achtundzwanzigsten Tagung zusammengetreten ist,

hat beschlossen, verschiedene Anträge anzunehmen betreffend Verträge auf dem Gebiete der sozialen Sicherheit der Schiffsleute, eine Frage, die zum zweiten Gegenstand ihrer Tagesordnung gehört, und hat dabei bestimmt, dass diese Anträge die Form einer Empfehlung erhalten sollen.

Die Konferenz nimmt heute, am 28. Juni 1946, die folgende Empfehlung an, die als Empfehlung betreffend Verträge über die soziale Sicherheit der Schiffsleute, 1946, bezeichnet wird.

Die Konferenz empfiehlt den Mitgliedern der Organisation, die nachstehenden Grundsätze anzuwenden und das Internationale Arbeitsamt in der vom Verwaltungsrate festzusetzenden Weise von den zur Durchführung dieser Grundsätze getroffenen Massnahmen zu verständigen.

1. Die Mitglieder sollten Verträge abschliessen, um sicherzustellen, dass Schiffsleute eines Staates, die an Bord oder im Dienst eines Schiffes eines anderen Staates beschäftigt sind, entweder der pflichtmässigen Sozialversicherung oder der Entschädigung bei Betriebsunfällen ihres Heimatstaates unterstellt bleiben oder den entsprechenden Systemen des anderen Staates unterstellt sind.

2. Solche Verträge könnten zum Beispiele vorsehen, dass die Mitglieder als gegenseitige Beauftragte handeln zur Entgegennahme von Leistungsansprüchen, Beschaffung der notwendigen Beweismittel und Besorgung von Bar- oder Sachleistungen an Schiffsleute oder Personen mit Unterhaltsansprüchen an sie, die Leistungsansprüche nach der Sozialversicherungsordnung eines Mitgliedes besitzen, sich aber in dem Gebiet eines anderen Mitgliedes befinden, oder zur Beitragsüberweisung, oder zur Durchführung des Übereinkommens über die internationale Wanderversicherung, 1935, oder schliesslich zum Zwecke einer Verbindung solcher Massnahmen.

3. Erleidet ein Schiffsmann, dessen Wohnsitz sich im Gebiet eines Mitgliedes befindet und der an Bord oder im Dienst eines im Gebiet eines anderen Mitgliedes eingetragenen Schiffes beschäftigt ist, einen Betriebsunfall, ohne durch eine Betriebsunfallentschädigung oder ein entsprechendes System geschützt zu sein, so sollte das zweitgenannte Mitglied Massnahmen treffen, um diesem Schiffsmanne durch Vertrag mit dem erstgenannten Mitglied oder auf andere Weise vollen Schutz zu gewährleisten.

4. Schliessen die Reeder eines Mitgliedes Gesamtarbeitsverträge, die für die Schiffsleute, deren Wohnsitz sich im Gebiete dieses Mitgliedes befindet, zusätzliche Leistungen über die Gesetzgebung hinaus vorsehen, so sollten die

gleichen zusätzlichen Leistungen auch den von ihnen beschäftigten Schiffsleuten gewährt werden, deren Wohnsitz sich im Gebiet eines anderen Mitgliednes befindet.

Empfehlung (Nr. 76) betreffend ärztliche Hilfe für Personen mit Unterhaltsansprüchen an Schiffsleute.

Die Allgemeine Konferenz der Internationalen Arbeitsorganisation, die vom Verwaltungsrate des Internationalen Arbeitsamtes nach Seattle einberufen wurde und am 6. Juni 1946 zu ihrer achtundzwanzigsten Tagung zusammengetreten ist,

hat beschlossen, verschiedene Anträge anzunehmen über ärztliche Hilfe für Personen mit Unterhaltsansprüchen an Schiffsleute, eine Frage, die zum zweiten Gegenstand ihrer Tagesordnung gehört, und hat nach Annahme des Übereinkommens über soziale Sicherheit der Schiffsleute, 1946, beschlossen, die Bestimmungen dieses Übereinkommens durch eine Empfehlung zu ergänzen.

Die Konferenz nimmt heute, am 28. Juni 1946, die folgende Empfehlung an, die als Empfehlung betreffend ärztliche Hilfe für Personen mit Unterhaltsansprüchen an Schiffsleute, 1946, bezeichnet wird.

Die Konferenz empfiehlt den Mitgliedern der Organisation darauf hinzuwirken, bis zur Errichtung eines ärztlichen Hilfedienstes, der die Arbeitnehmer im allgemeinen und die Personen mit Unterhaltsansprüchen an sie umfassen würde, für eine angemessene und ausreichende ärztliche Hilfe zugunsten von Personen mit Unterhaltsansprüchen an Schiffsleute zu sorgen und das Internationale Arbeitsamt in der vom Verwaltungsrate festzusetzenden Weise von den zu diesem Zwecke getroffenen Massnahmen zu verständigen.

Übereinkommen (Nr. 71) über die Altersrenten der Schiffsleute.

Die Allgemeine Konferenz der Internationalen Arbeitsorganisation, die vom Verwaltungsrate des Internationalen Arbeitsamtes nach Seattle einberufen wurde und am 6. Juni 1946 zu ihrer achtundzwanzigsten Tagung zusammengetreten ist,

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

Die Konferenz nimmt heute, am 28. Juni 1946, das folgende Übereinkommen an, das als Übereinkommen über Altersrenten der Schiffsleute, 1946, bezeichnet wird.

Artikel 1.

In diesem Übereinkommen umfasst der Ausdruck «Schiffsmann» jede Person, die an Bord oder im Dienst eines Seeschiffes beschäftigt wird, sofern dieses kein Kriegsschiff und in einem Gebiet eingetragen ist, für das dieses Übereinkommen in Kraft steht.

Artikel 2.

1. Jedes Mitglied der Internationalen Arbeitsorganisation, für das dieses Übereinkommen in Kraft steht, wird gemäss seiner Gesetzgebung ein System von Altersrenten für Schiffleute, die sich vom Dienst auf See zurückziehen, einrichten oder die Einrichtung eines solchen Systemes gewährleisten.

2. Das System kann die dem Mitglied erforderlich scheinenden Ausnahmen vorsehen für:

a. Personen, die beschäftigt sind an Bord oder im Dienst von

- I. Schiffen der Behörden, wenn diese Schiffe nicht der Handelsschiffahrt dienen,
- II. Schiffen, die nicht der gewerbsmässigen Beförderung von Fracht oder von Fahrgästen dienen,
- III. Fischereifahrzeugen,
- IV. Schiffen, die der Seehundjagd dienen,
- V. Schiffen mit weniger als 200 Registertonnen Bruttoreaumgehalt,
- VI. einfachen Holzfahrzeugen wie Dhows und Dschunken,
- VII. in bezug auf die in Indien eingetragenen Schiffe, während einer Zeitspanne von höchstens fünf Jahren, gerechnet von dem Zeitpunkte der Eintragung der Ratifikation dieses Übereinkommens durch Indien: Fahrzeugen des «home trade» mit höchstens 300 Registertonnen Bruttoreaumgehalt,

b. Familienangehörige des Reeders,

c. Lotsen, die nicht zur Schiffsbesatzung gehören,

d. Personen, die an Bord oder im Dienst eines Schiffes für Rechnung eines anderen Arbeitgebers als des Reeders beschäftigt sind, mit Ausnahme der Funkoffiziere und Funker und des Personals des allgemeinen Dienstes,

e. Personen, die in Häfen beschäftigt sind und in der Regel nicht auf See beschäftigt werden,

f. Personen im Dienst einer staatlichen Behörde mit Anspruch auf Leistungen, die in ihrer Gesamtheit den in diesem Übereinkommen vorgesehenen Leistungen mindestens gleichkommen,

g. Personen, die für ihre Dienste kein Entgelt oder nur ein nominales Entgelt erhalten, sowie Personen, die ausschliesslich im Wege der Gewinnbeteiligung entlohnt werden,

h. Personen, die ausschliesslich für eigene Rechnung arbeiten,

i. Personen, die an Bord oder im Dienste von Schiffen zur Walfischjagd, von schwimmenden Fabriken oder Transportschiffen oder in anderer

Weise bei der Walfischjagd oder zu ähnlichen Zwecken unter Bedingungen beschäftigt sind, die durch einen von einem Berufsverbande beteiligter Schiffsleute abgeschlossenen besonderen Walfischfangs oder entsprechenden Gesamtarbeitsvertrag mit Bestimmungen über Heuersätze, Arbeitszeit und sonstige Heuerbedingungen geregelt sind,

- j. Personen, deren Wohnsitz sich nicht im Gebiete des Mitgliedes befindet,
- k. Personen, die nicht Staatsangehörige des Mitgliedes sind.

Artikel 3.

1. Das System hat einer der nachstehenden Bedingungen zu entsprechen:

a. Die durch das System vorgesehenen Altersrenten sind:

- I. allen Schiffsleuten nach Erfüllung einer vorgeschriebenen Seedienstzeit bei Erreichung des 55. oder 60. Lebensjahres, je nach der in dem System getroffenen Regelung, zu gewähren,
- II. einschliesslich jeder andern dem Rentner gleichzeitig zustehenden Sozialsicherheitsrente, falls das System als Rentenanzfallsalter das 55. Lebensjahr vorsieht, nicht unter dem Betrag anzusetzen, welcher der Zahl der Seedienstjahre vervielfältigt mit 1,5 v. H. der Heuer des Berechtigten entspricht, wobei als Heuer die Summe massgebend ist, die in jedem dieser Jahre die Grundlage der für seine Rechnung entrichteten Beiträge gebildet hat; sieht das System als Anfallsalter das 60. Lebensjahr vor, so sind 2 v. H. der Heuer zugrunde zu legen.

b. Das System hat Renten vorzusehen, deren Kostendeckung ein Prämien-einkommen aus allen Quellen von mindestens 10 v. H. der Gesamtheuer erfordert, welche die Grundlage für die nach dem System zahlbaren Beiträge bildet. Damit ist auch der Aufwand zu decken für jede andere dem Rentner gleichzeitig zustehende Sozialsicherheitsrente und für jede Sozialsicherheitsleistung an Personen, die nach der Gesetzgebung Unterhaltsansprüche an ihn besaßen.

2. An die Deckung der Kosten der nach dem System zahlbaren Renten haben die Schiffsleute insgesamt nicht mehr als die Hälfte beizutragen.

Artikel 4.

1. Das System hat angemessene Bestimmungen zu enthalten, wonach die Anwartschaften ausscheidender Personen gewahrt bleiben oder ihnen eine Leistung als Gegenwert der gutgeschriebenen Beiträge gewährt wird.

2. Das System hat für die aus seiner Anwendung erwachsenden Streitigkeiten das Recht der Berufung zu gewährleisten.

3. Das System kann vorsehen, dass der Rentenanspruch bei betrügerischem Handeln des Beteiligten ganz oder teilweise versagt wird oder ruht.

4. Die Reeder und die Schiffsleute, die auf Grund des Systems an die Kosten der Renten beitragen, sind berechtigt, durch Vertreter an dessen Verwaltung mitzuwirken.

Artikel 5.

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

Artikel 6.

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

2. Dieses Übereinkommen tritt sechs Monate nach dem Zeitpunkt in Kraft, an dem die Ratifikationen von fünf der folgenden Staaten eingetragen worden sind: Argentinien, Australien, Belgien, Brasilien, Chile, China, Dänemark, Finnland, Frankreich, Griechenland, Indien, Irland, Italien, Jugoslawien, Kanada, Niederlande, Norwegen, Polen, Portugal, Schweden, Türkei, Vereinigte Staaten von Amerika, Vereinigtes Königreich von Grossbritannien und Nordirland, wobei von diesen fünf Staaten mindestens drei eine Handelsflotte von je mindestens einer Million Bruttoregistertonnen besitzen müssen. Die Aufnahme dieser Bestimmung soll die baldige Ratifikation dieses Übereinkommens durch die Mitgliedstaaten erleichtern und fördern.

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

Artikel 7.

1. 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 Direktor des Internationalen Arbeitsamtes kündigen. Die Kündigung wird von diesem eingetragen. Ihre Wirkung tritt erst ein Jahr nach der Eintragung ein.

2. Jedes Mitglied, das dieses Übereinkommen ratifiziert hat und innerhalb eines Jahres nach Ablauf des im vorigen 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 8.

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

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

Artikel 9.

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

Artikel 10.

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

Artikel 11.

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

- a. Die Ratifikation des neugefassten Übereinkommens durch ein Mitglied schliesst ohne weiteres die sofortige Kündigung des vorliegenden Übereinkommens in sich, ohne Rücksicht auf Artikel 7; Voraussetzung ist dabei, dass das neugefasste Übereinkommen in Kraft getreten ist.
- b. Vom Zeitpunkte des Inkrafttretens des neugefassten Übereinkommens an kann das vorliegende Übereinkommen von den Mitgliedern nicht mehr ratifiziert werden.

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

Artikel 12.

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

Übereinkommen (Nr. 72) über den bezahlten Urlaub der Schiffsleute.

Die Allgemeine Konferenz der Internationalen Arbeitsorganisation, die vom Verwaltungsrate des Internationalen Arbeitsamtes nach Seattle einberufen wurde und am 6. Juni 1946 zu ihrer achtundzwanzigsten Tagung zusammengetreten ist,

hat beschlossen, verschiedene Anträge anzunehmen betreffend den bezahlten Urlaub der Schiffsleute, eine Frage, die den sechsten Gegenstand ihrer Tagesordnung bildet,

und hat dabei berücksichtigt, dass diese Anträge die völlige Abänderung des Übereinkommens über den bezahlten Urlaub der Schiffsleute, 1936, erfordern, und dass sie die Form eines internationalen Übereinkommens erhalten müssen.

Die Konferenz nimmt heute, am 28. Juni 1946, das folgende Übereinkommen an, das als Übereinkommen über den bezahlten Urlaub der Schiffsleute, 1946, bezeichnet wird.

Artikel 1.

1. Dieses Übereinkommen gilt für alle Schiffe der Seeschifffahrt mit Kraftantrieb, gleichviel ob in öffentlichem oder privatem Besitze, die in einem Gebiet eingetragen sind, für das dieses Übereinkommen in Kraft ist, und die der gewerbmässigen Beförderung von Fracht oder von Fahrgästen dienen.

2. Die Gesetzgebung bestimmt die Voraussetzungen, unter denen ein Schiff als Schiff der Seeschifffahrt zu gelten hat.

3. Dieses Übereinkommen gilt nicht für:

- a. einfache Holzfahrzeuge wie Dhows und Dschunken,
- b. Schiffe, die zur Fischerei oder damit unmittelbar zusammenhängenden Arbeiten oder zur Seehundjagd oder zu ähnlichen Zwecken verwendet werden,
- c. Fahrzeuge, die zu Fahrten in Flussmündungen verwendet werden.

4. Durch die Gesetzgebung oder durch Gesamtarbeitsverträge können Schiffe mit weniger als 200 Registertonnen Bruttoreaumgehalt von den Bestimmungen dieses Übereinkommens ausgenommen werden.

Artikel 2.

1. Dieses Übereinkommen gilt für jede in irgendeiner Eigenschaft an Bord eines Schiffes beschäftigte Person, mit Ausnahme:

- a. des Lotsen, der nicht Mitglied der Besatzung ist,
- b. des Arztes, der nicht Mitglied der Besatzung ist,
- c. des ausschliesslich mit der Krankenpflege beschäftigten und der Besatzung nicht angehörenden Krankenwärter- und anderen Lazarett-personals,
- d. der Personen, die ausschliesslich für eigene Rechnung arbeiten oder ausschliesslich im Wege der Gewinnbeteiligung entlohnt werden,
- e. der Personen, die für ihre Dienste kein Entgelt oder nur ein nominales Entgelt erhalten,
- f. der Personen, die an Bord von einem anderen Arbeitgeber als dem Reeder beschäftigt werden, mit Ausnahme der Funkoffiziere oder Funker in Diensten einer Gesellschaft für drahtlose Telegraphie,
- g. der mitfahrenden Hafendarbeiter, die nicht Mitglieder der Besatzung sind,
- h. der Personen, die an Bord von Schiffen zur Walfischjagd, von schwimmenden Fabriken oder in anderer Weise bei der Walfischjagd oder zu

ähnlichen Zwecken unter Bedingungen beschäftigt werden, die durch einen von einem Berufsverbände von Schiffleuten abgeschlossenen besonderen Walfischfangs- oder entsprechenden Gesamtarbeitsvertrag mit Bestimmungen über Heuersätze, Arbeitszeit und sonstige Heuerbedingungen geregelt sind,

- i. der Personen, die im Hafen beschäftigt sind und in der Regel nicht auf See beschäftigt werden.

2. Die zuständige Behörde kann nach Befragung der beteiligten Berufsverbände der Reeder und der Schiffleute von der Anwendung dieses Übereinkommens die Kapitäne sowie die ersten Offiziere des Deck- und des Maschinendienstes ausnehmen, deren Dienstverhältnisse in bezug auf den bezahlten Jahresurlaub auf Grund von Gesetz oder Gesamtarbeitsvertrag mindestens ebenso günstig geregelt sind als in diesem Übereinkommen.

Artikel 3.

1. Jede Person, für die dieses Übereinkommen gilt, hat nach einjähriger ununterbrochener Dienstzeit Anspruch auf einen bezahlten Jahresurlaub, dessen Dauer folgendermassen zu bemessen ist:

- a. für Kapitäne, Schiffsoffiziere, Funkoffiziere oder Funker mindestens achtzehn Werktage je Dienstjahr,
- b. für die übrigen Mitglieder der Besatzung mindestens zwölf Werktage je Dienstjahr.

2. Nach einer ununterbrochenen Dienstzeit von mindestens sechs Monaten haben Kapitäne, Schiffsoffiziere sowie Funkoffiziere oder Funker bei Verlassen des Dienstes für jeden vollen Dienstmonat einen Urlaub von anderthalb Werktagen, die übrigen Mitglieder der Besatzung einen Urlaub von einem Werktag zu beanspruchen.

3. Bei Entlassung ohne eigenes Verschulden vor Zurücklegung einer ununterbrochenen Dienstzeit von mindestens sechs Monaten haben Kapitäne, Schiffsoffiziere, Funkoffiziere oder Funker bei Verlassen des Dienstes für jeden vollen Dienstmonat einen Urlaub von anderthalb Werktagen, die übrigen Mitglieder der Besatzung einen Urlaub von einem Werktag zu beanspruchen.

4. Für die Berechnung der Zeitdauer, nach deren Ablauf der Urlaub fällig ist, sind:

- a. ausserhalb des Heuervertrages geleistete Dienste in die Zeit der ununterbrochenen Dienstleistungen einzurechnen,
- b. kurze Unterbrechungen des Dienstes, die nicht einer Handlungsweise oder dem Verschulden des Beteiligten zuzuschreiben sind und insgesamt sechs Wochen innerhalb jeder Zeitspanne von zwölf Monaten nicht überschreiten, nicht als Unterbrechung der ihnen vorausgehenden oder nachfolgenden Dienstzeit anzusehen,

c. ein Wechsel im Betrieb oder im Besitze des Schiffes oder der Schiffe, auf dem oder auf denen der Beteiligte gedient hat, nicht als Unterbrechung der Fortdauer der Dienstzeit anzusehen.

5. In den bezahlten Jahresurlaub werden nicht eingerechnet:

a. öffentliche oder ortsübliche Feiertage,

b. durch Krankheit oder Unfall verursachte Dienstunterbrechungen.

6. Durch die Gesetzgebung oder durch Gesamtarbeitsverträge kann eine Teilung des gemäss diesem Übereinkommen zu gewährenden Jahresurlaubes oder die Zusammenziehung eines für ein gegebenes Jahr zustehenden Urlaubes mit einem späteren Urlaube vorgesehen werden.

7. Durch die Gesetzgebung oder durch Gesamtarbeitsverträge kann vorgesehen werden, dass ein gemäss diesem Übereinkommen zustehender Jahresurlaub, wenn es der Schiffsdienst in ganz besonderen Ausnahmefällen erfordert, durch eine dem in Artikel 5 festgesetzten Entgelte mindestens gleichwertige Barzahlung abgegolten werden darf.

Artikel 4.

1. Der zustehende Jahresurlaub ist im gegenseitigen Einvernehmen und unter Berücksichtigung der Erfordernisse des Dienstes bei der ersten sich bietenden Gelegenheit zu gewähren.

2. Niemand darf ohne seine Zustimmung gezwungen werden, den ihm zustehenden Jahresurlaub in einem anderen Hafen zu nehmen als in einem Hafen des Gebietes, in dem er angeheuert wurde, oder in einem Hafen seiner Heimat. Vorbehaltlich dieser Bestimmung ist der Urlaub in einem durch die Gesetzgebung oder durch Gesamtarbeitsvertrag vorgesehenen Hafen zu gewähren.

Artikel 5.

1. Jede Person, die Urlaub nach Artikel 3 dieses Übereinkommens nimmt, erhält während der ganzen Urlaubsdauer ihr gewöhnliches Entgelt.

2. Das nach dem vorstehenden Absatze zustehende gewöhnliche Entgelt umfasst ein angemessenes Verpflegungsgeld und ist in einer Weise zu bemessen, die durch die Gesetzgebung oder durch Gesamtarbeitsvertrag bestimmt wird.

Artikel 6.

Vorbehaltlich der Bestimmungen von Artikel 3, Absatz 7, ist jede Vereinbarung über die Abdingung des Anspruches auf bezahlten Jahresurlaub oder über den Verzicht auf solchen Urlaub als nichtig anzusehen.

Artikel 7.

Jede Person, die den Dienst verlässt oder die vom Arbeitgeber entlassen wird, bevor sie den ihr zustehenden Urlaub genommen hat, erhält für jeden Urlaubstag, der ihr nach diesem Übereinkommen gebührt, das in Artikel 5 vorgesehene Entgelt.

Artikel 8.

Jedes Mitglied, das dieses Übereinkommen ratifiziert, hat die wirksame Durchführung seiner Bestimmungen zu gewährleisten.

Artikel 9.

Soweit kraft Gesetz, Entscheidung, Gewohnheit oder Vereinbarung zwischen Reedern und Schiffsleuten günstigere Bedingungen gelten, als in diesem Übereinkommen vorgesehen sind, werden diese durch die Bestimmungen dieses Übereinkommens nicht berührt.

Artikel 10.

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

2. Wird eine Bestimmung dieses Übereinkommens im Weg eines Gesamtarbeitsvertrages nach Absatz 1 dieses Artikels durchgeführt, so ist das Mitglied, in dessen Gebiet dieser Gesamtarbeitsvertrag in Kraft steht, ungeachtet von Artikel 8 dieses Übereinkommens, nicht verpflichtet, in bezug auf die im Weg eines Gesamtarbeitsvertrages durchgeführten Bestimmungen des Übereinkommens Massnahmen nach Artikel 8 zu treffen.

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

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

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

6. Der Ausschuss wird prüfen, ob die Gesamtarbeitsverträge, über die ihm ein Bericht vorgelegt wird, den Bestimmungen dieses Übereinkommens wirksam Rechnung tragen. Jedes Mitglied, das dieses Übereinkommen ratifi-

ziert, verpflichtet sich, alle die Durchführung des Übereinkommens betreffenden Bemerkungen und Anregungen des Ausschusses in Erwägung zu ziehen, sowie die an einem der unter Absatz 1 fallenden Gesamtarbeitsverträge beteiligten Berufsverbände der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer von allen Bemerkungen und Anregungen des genannten Ausschusses betreffend die Wirksamkeit dieser Gesamtarbeitsverträge zur Durchführung dieses Übereinkommens in Kenntnis zu setzen.

Artikel 11.

Für die Zwecke von Artikel 17 des Übereinkommens über den bezahlten Jahresurlaub für Schiffsleute, 1936, gilt das vorliegende Übereinkommen als Übereinkommen zur Abänderung des genannten Übereinkommens.

Artikel 12.

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

Artikel 13.

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

2. Dieses Übereinkommen tritt sechs Monate nach dem Zeitpunkt in Kraft, an dem die Ratifikationen von neun der folgenden Staaten eingetragen worden sind: Argentinien, Australien, Belgien, Brasilien, Chile, China, Dänemark, Finnland, Frankreich, Griechenland, Indien, Irland, Italien, Jugoslawien, Kanada, Niederlande, Norwegen, Polen, Portugal, Schweden, Türkei, Vereinigte Staaten von Amerika und Vereinigtes Königreich von Grossbritannien und Nordirland, wobei von diesen neun Staaten mindestens fünf eine Handelsflotte von je mindestens einer Million Bruttoregistertonnen besitzen müssen. Die Aufnahme dieser Bestimmung soll die baldige Ratifikation dieses Übereinkommens durch die Mitgliedstaaten erleichtern und fördern.

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

Artikel 14.

1. 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 Direktor des Internationalen Arbeitsamtes kündigen. Die Kündigung wird von diesem eingetragen. Ihre Wirkung tritt erst ein Jahr nach der Eintragung ein.

2. Jedes Mitglied, das dieses Übereinkommen ratifiziert hat und innerhalb eines Jahres nach Ablauf des im vorigen 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 15.

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

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

Artikel 16.

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

Artikel 17.

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 18.

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

- a. Die Ratifikation des neugefassten Übereinkommens durch ein Mitglied schliesst ohne weiteres die sofortige Kündigung des vorliegenden Übereinkommens in sich, ohne Rücksicht auf Artikel 14; Voraussetzung ist dabei, dass das neugefasste Übereinkommen in Kraft getreten ist.
- b. Vom Zeitpunkte des Inkrafttretens des neugefassten Übereinkommens an kann das vorliegende Übereinkommen von den Mitgliedern nicht mehr ratifiziert werden.

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

Artikel 19.

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

Übereinkommen (Nr. 73) über die ärztliche Untersuchung der Schiffsleute.

Die Allgemeine Konferenz der Internationalen Arbeitsorganisation, die vom Verwaltungsrate des Internationalen Arbeitsamtes nach Seattle einberufen wurde und am 6. Juni 1946 zu ihrer achtundzwanzigsten Tagung zusammengetreten ist,

hat beschlossen, verschiedene Anträge anzunehmen betreffend die ärztliche Untersuchung der Schiffsleute, eine Frage, die zum fünften Gegenstand ihrer Tagesordnung gehört,

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

Die Konferenz nimmt heute, am 29. Juni 1946, das folgende Übereinkommen an, das als Übereinkommen über die ärztliche Untersuchung der Schiffsleute, 1946, bezeichnet wird.

Artikel 1.

1. Dieses Übereinkommen gilt für alle Schiffe der Seeschifffahrt, gleichviel ob in öffentlichem oder privatem Besitze, die der gewerbsmässigen Beförderung von Fracht oder von Fahrgästen dienen und in einem Gebiet eingetragen sind, für das dieses Übereinkommen in Kraft ist.

2. Die Gesetzgebung bestimmt die Voraussetzungen, unter denen ein Schiff als Schiff der Seeschifffahrt zu gelten hat.

3. Dieses Übereinkommen gilt nicht für:

- a. Schiffe mit weniger als 200 Registertonnen Bruttoreaumgehalt,
- b. einfache Holzfahrzeuge wie Dhows und Dschunken,
- c. Fischereifahrzeuge,
- d. Fahrzeuge, die zu Fahrten in Flussmündungen verwendet werden.

Artikel 2.

Vorbehaltlich der Massnahmen, die getroffen werden sollten, um sicherzustellen, dass die nachstehend bezeichneten Personen sich in gutem Gesundheitszustande befinden und die Gesundheit anderer Personen an Bord nicht gefährden, gilt dieses Übereinkommen für alle in irgendeiner Eigenschaft an Bord eines Schiffes beschäftigten Personen, mit Ausnahme:

- a. des Lotsen, der nicht Mitglied der Besatzung ist,
- b. der Personen, die an Bord von einem anderen Arbeitgeber als dem Reeder beschäftigt werden, mit Ausnahme der Funkoffiziere oder Funker in Diensten einer Gesellschaft für drahtlose Telegraphie,

- c. der mitfahrenden Hafenarbeiter, die nicht Mitglieder der Besatzung sind,
- d. der Personen, die im Hafen beschäftigt sind und in der Regel nicht auf See beschäftigt werden.

Artikel 3.

1. Eine Person, für die dieses Übereinkommen gilt, darf zur Beschäftigung auf einem Schiffe, für welches das Übereinkommen gilt, nur angeheuert werden, wenn sie über ihre Eignung für die Arbeit auf See, mit der sie beschäftigt werden soll, ein Zeugnis vorgelegt hat, das von einem Arzt oder, im Fall eines nur die Sehschärfe betreffenden Zeugnisses, von einer durch die zuständige Behörde zur Ausstellung solcher Zeugnisse ermächtigten Person unterzeichnet ist.

2. Jedoch kann eine Person für eine Zeitspanne von zwei Jahren, gerechnet vom Inkrafttreten dieses Übereinkommens für das betreffende Gebiet, auf Grund des Nachweises angeheuert werden, dass sie in den vorangehenden zwei Jahren während einer beträchtlichen Zeitspanne auf einem durch dieses Übereinkommen erfassten Schiffe der Seeschifffahrt beschäftigt war.

Artikel 4.

1. Die zuständige Behörde bestimmt nach Anhörung der beteiligten Berufsverbände der Reeder und der Schiffsleute die Art der ärztlichen Untersuchung und die Angaben, die das ärztliche Zeugnis zu enthalten hat.

2. Bei der Festsetzung der Art der Untersuchung sind das Alter der zu untersuchenden Person und die Natur der zu leistenden Arbeit angemessen zu berücksichtigen.

3. In dem ärztlichen Zeugnis ist insbesondere zu bescheinigen:

- a. dass Gehör und Sehvermögen des Inhabers und, wenn er im Deckdienste zu beschäftigen ist (mit Ausnahme bestimmten Fachpersonals, dessen Eignung für die zu leistenden Dienste durch Farbenblindheit nicht beeinträchtigt wird), sein Farbenunterscheidungsvermögen voll befriedigen;
- b. dass der Inhaber nicht an einer Krankheit leidet, die sich durch den Seedienst verschlimmern oder ihn hierfür untauglich machen oder die Gesundheit anderer Personen an Bord gefährden könnte.

Artikel 5.

1. Die Gültigkeitsdauer des ärztlichen Zeugnisses beträgt höchstens zwei Jahre, gerechnet vom Zeitpunkte der Ausstellung.

2. Soweit ein ärztliches Zeugnis das Farbenunterscheidungsvermögen betrifft, beträgt seine Gültigkeitsdauer höchstens sechs Jahre, gerechnet vom Zeitpunkte der Ausstellung.

3. Läuft die Gültigkeitsdauer eines Zeugnisses während einer Reise ab, so bleibt es bis zum Ende der Reise in Kraft.

Artikel 6.

1. In dringenden Fällen kann die zuständige Behörde die Beschäftigung einer Person, welche die Bestimmungen der vorangehenden Artikel nicht erfüllt hat, für eine einzelne Reise gestatten.

2. In solchen Fällen gelten dieselben Heuerbedingungen wie für Schiffsleute der gleichen Gruppe, die ein ärztliches Zeugnis besitzen.

3. Beschäftigung auf Grund dieses Artikels darf in der Folge nicht als Beschäftigung im Sinne von Artikel 3 angesehen werden.

Artikel 7.

Die zuständige Behörde kann der Vorlage eines ärztlichen Zeugnisses den vorschriftsmässig geleisteten Nachweis über die Ausstellung des Zeugnisses gleichsetzen.

Artikel 8.

Personen, denen nach der Untersuchung ein Zeugnis verweigert wird, ist durch entsprechende Massnahmen die Möglichkeit zu geben, eine neue Untersuchung durch einen oder mehrere ärztliche Oberexperten zu beantragen, die in keinem Abhängigkeitsverhältnisse zu einem Reeder oder zu einem Berufsverbände von Reedern oder von Schiffsleuten stehen dürfen.

Artikel 9.

Die zuständige Behörde kann jede ihrer Aufgaben auf Grund dieses Übereinkommens dadurch erfüllen, dass sie diese nach Anhörung der Berufsverbände der Reeder und der Schiffsleute ganz oder teilweise einem Verband oder einer Behörde überträgt, die entsprechende Aufgaben für die Gesamtheit der Schiffsleute wahrnimmt.

Artikel 10.

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

Artikel 11.

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

2. Dieses Übereinkommen tritt sechs Monate nach dem Zeitpunkt in Kraft, an dem die Ratifikationen von sieben der folgenden Staaten eingetragen worden sind: Argentinien, Australien, Belgien, Brasilien, Chile, China, Dänemark, Finnland, Frankreich, Griechenland, Indien, Irland, Italien, Jugoslawien, Kanada, Niederlande, Norwegen, Polen, Portugal, Schweden, Türkei, Vereinigte Staaten von Amerika und Vereinigtes Königreich von Grossbritannien

und Nordirland, wobei von diesen sieben Staaten mindestens vier eine Handelsflotte von je mindestens einer Million Bruttoregistertonnen besitzen müssen. Die Aufnahme dieser Bestimmung soll die baldige Ratifikation dieses Übereinkommens durch die Mitgliedstaaten erleichtern und fördern.

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

Artikel 12.

1. 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 Direktor des Internationalen Arbeitsamtes kündigen. Die Kündigung wird von diesem eingetragen. Ihre Wirkung tritt erst ein Jahr nach der Eintragung ein.

2. Jedes Mitglied, das dieses Übereinkommen ratifiziert hat und innerhalb eines Jahres nach Ablauf des im vorigen 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 13.

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

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

Artikel 14.

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

Artikel 15.

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 16.

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

- a. Die Ratifikation des neugefassten Übereinkommens durch ein Mitglied schliesst ohne weiteres die sofortige Kündigung des vorliegenden Übereinkommens in sich, ohne Rücksicht auf Artikel 12; Voraussetzung ist dabei, dass das neugefasste Übereinkommen in Kraft getreten ist.
- b. Vom Zeitpunkte des Inkrafttretens des neugefassten Übereinkommens an kann das vorliegende Übereinkommen von den Mitgliedern nicht mehr ratifiziert werden.

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

Artikel 16.

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

Übereinkommen (Nr. 74) über die Befähigungsausweise der Vollmatrosen.

Die Allgemeine Konferenz der Internationalen Arbeitsorganisation, die vom Verwaltungsrate des Internationalen Arbeitsamtes nach Seattle einberufen wurde und am 6. Juni 1946 zu ihrer achtundzwanzigsten Tagung zusammengetreten ist,

hat beschlossen, verschiedene Anträge anzunehmen betreffend die Befähigungsausweise der Vollmatrosen, eine Frage, die zum fünften Gegenstand ihrer Tagesordnung gehört,

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

Die Konferenz nimmt heute, am 29. Juni 1946, das folgende Übereinkommen an, das als Übereinkommen über die Befähigungsausweise der Vollmatrosen, 1946, bezeichnet wird.

Artikel 1.

Niemand darf an Bord eines Schiffes als Vollmatrose angeheuert werden, ohne im Sinne der Gesetzgebung zur Erfüllung jedes Dienstes befähigt zu sein, der von einem Mitgliede des Deckdienstes (mit Ausnahme eines Offiziers, Bootsmannes oder Matrosen mit Spezialaufgaben) gefordert werden kann, und ohne einen Befähigungsausweis als Vollmatrose gemäss den folgenden Artikeln zu besitzen.

Artikel 2.

1. Die zuständige Behörde sorgt für die Abhaltung von Prüfungen und die Ausstellung von Befähigungsausweisen.

2. Niemand darf einen Befähigungsausweis erhalten, der nicht
 - a. das von der zuständigen Behörde vorgeschriebene Mindestalter erreicht hat,
 - b. während einer von der zuständigen Behörde vorgeschriebenen Mindestdauer auf See im Deckdienst gedient hat,
 - c. eine von der zuständigen Behörde vorgeschriebene Prüfung über seine Befähigung bestanden hat.
3. Das vorgeschriebene Mindestalter darf nicht weniger als achtzehn Jahre betragen.
4. Die vorgeschriebene Mindestdienstzeit auf See darf nicht weniger als sechsunddreissig Monate betragen. Doch kann die zuständige Behörde gestatten:
 - a. dass den Personen mit einer tatsächlichen Dienstzeit auf See von mindestens vierundzwanzig Monaten, die einen Ausbildungskurs in einer anerkannten Ausbildungsschule erfolgreich abgeschlossen haben, diese Ausbildungszeit ganz oder teilweise als Seedienstzeit angerechnet wird,
 - b. dass den auf anerkannten Schulschiffen der Seefahrt ausgebildeten Personen, die achtzehn Monate auf solchen Schiffen gedient und diese Ausbildungszeit mit gutem Erfolg abgeschlossen haben, der Befähigungsausweis als Vollmatrose zuerkannt wird.
5. Die vorgeschriebene Prüfung hat eine praktische Erprobung der Kenntnisse des Bewerbers auf dem Gebiete des Schiffsmannsberufes sowie seiner Beherrschung aller Aufgaben vorzusehen, die einem Vollmatrosen gestellt werden können, einschliesslich der Aufgaben eines Rettungsbootführers; die Prüfung muss ausreichen, um den Personen, die sie bestanden haben, die Erlangung des besonderen Ausweises für Rettungsbootführer zu ermöglichen, der in Artikel 22 des internationalen Übereinkommens zum Schutze des menschlichen Lebens auf See von 1929 oder in den entsprechenden Bestimmungen jedes späteren in dem betreffenden Gebiete zur Zeit in Kraft stehenden Übereinkommens über Abänderung oder Ersatz des Übereinkommens von 1929 vorgesehen ist.

Artikel 3.

Ein Befähigungsausweis kann jedem ausgestellt werden, der im Zeitpunkte des Inkrafttretens dieses Übereinkommens für das betreffende Gebiet die gesamten Aufgaben eines Vollmatrosen oder eines Bootsmannes des Deckdienstes erfüllt oder erfüllt hat.

Artikel 4.

Die zuständige Behörde kann die Anerkennung von in anderen Gebieten ausgestellten Befähigungsausweisen vorsehen.

Artikel 5.

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

Artikel 6.

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

2. Es tritt zwölf Monate nach dem Zeitpunkt in Kraft, in dem die Ratifikationen zweier Mitglieder durch den Direktor eingetragen worden sind.

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

Artikel 7.

1. 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 Direktor des Internationalen Arbeitsamtes kündigen. Die Kündigung wird von diesem eingetragen. Ihre Wirkung tritt erst ein Jahr nach der Eintragung ein.

2. Jedes Mitglied, das dieses Übereinkommen ratifiziert hat und innerhalb eines Jahres nach Ablauf des im vorigen 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 8.

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

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

Artikel 9.

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

Artikel 10.

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

Artikel 11.

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

- a. Die Ratifikation des neugefassten Übereinkommens durch ein Mitglied schliesst ohne weiteres die sofortige Kündigung des vorliegenden Übereinkommens in sich, ohne Rücksicht auf Artikel 7; Voraussetzung ist dabei, dass das neugefasste Übereinkommen in Kraft getreten ist.
- b. Vom Zeitpunkte des Inkrafttretens des neugefassten Übereinkommens an kann das vorliegende Übereinkommen von den Mitgliedern nicht mehr ratifiziert werden.

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

Artikel 12.

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

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

Die Allgemeine Konferenz der Internationalen Arbeitsorganisation, die vom Verwaltungsrate des Internationalen Arbeitsamtes nach Seattle einberufen wurde und am 6. Juni 1946 zu ihrer achtundzwanzigsten Tagung zusammengetreten ist,

hat beschlossen, verschiedene Anträge anzunehmen betreffend die Organisation der beruflichen Ausbildung zum Dienst auf See, eine Frage, die zum fünften Gegenstand ihrer Tagesordnung gehört, und hat dabei bestimmt, dass diese Anträge die Form einer Empfehlung erhalten sollen.

Die Konferenz nimmt heute, am 29. Juni 1946, die folgende Empfehlung an, die als Empfehlung betreffend Organisation der beruflichen Ausbildung (Dienst auf See), 1946, bezeichnet wird.

Die Konferenz empfiehlt allen Seefahrt treibenden Mitgliedern der Internationalen Arbeitsorganisation bei der Gestaltung der beruflichen Ausbildung

für den Dienst auf See die nachstehenden Grundsätze und Regeln zu beachten und das Internationale Arbeitsamt in der vom Verwaltungsrate festzusetzenden Weise von den zu ihrer Verwirklichung getroffenen Massnahmen zu verständigen.

1. Die Tätigkeit der verschiedenen amtlichen und privaten Einrichtungen, die sich in jedem Lande mit der beruflichen Ausbildung für den Dienst auf See befassen, sollte, ohne Schmälerung der freien Initiative und Anpassbarkeit an die wechselnden Bedürfnisse des Schiffahrtsgewerbes und an die besonderen Verhältnisse jedes Landes, nach einem Gesamtplane zusammenfassend geordnet und ausgebaut werden, der genügend Anreiz bietet, um Männer zum Eintritt in das Seeschiffahrtsgewerbe und zu dessen Wahl als Lebensberuf zu veranlassen.

2. Bei der Aufstellung dieses Planes wären zu berücksichtigen:

- a. die beruflichen Interessen und die kulturellen und geistigen Bedürfnisse des Schiffsmannes,
- b. der Bedarf des Schiffahrtsgewerbes an Arbeitskräften, unter besonderer Beachtung der Änderungen auf dem Gebiete der Technik und der Verfahren der Arbeitsorganisation sowie der Entwicklung der Verhältnisse auf dem Arbeitsmarkte,
- c. die wirtschaftlichen und sozialen Interessen der Allgemeinheit.

3. Die zusammenfassende Ordnung und der Ausbau der Einrichtungen für die berufliche Ausbildung sollten auf nationaler Grundlage durchgeführt werden, unter planmässiger Mitarbeit der staatlichen und örtlichen Behörden, welche die im vorstehenden Absatze bezeichneten Fragen behandeln, sowie der beteiligten Berufsverbände der Reeder und der Schiffsleute.

4. ¹⁾ Umfasst der Ausbildungsplan die Ausbildung Jugendlicher vor der erstmaligen Beschäftigung auf See in Anstalten an Land oder auf Schulschiffen, so sollte diese Ausbildungsmöglichkeit den Personen, die als nachgeordnete Besatzungsmitglieder dienen wollen, ebenso offen stehen wie den Offiziersanwärtern.

²⁾ Eintrittsalter, sonstige Zulassungsbedingungen und Lehrplan der Anstalten für seemännische Vorbildung sollten an das Schulentlassungsalter und an die Lehrpläne der Schulen des Landes angepasst sein.

³⁾ Der Lehrplan von Anstalten für seemännische Vorbildung sollte, soweit tunlich, Fächer der Allgemeinbildung umfassen; besondere Aufmerksamkeit sollte der Gesundheit und körperlichen Ertüchtigung der Schüler gewidmet werden.

5. ¹⁾ Vorzusehen wären Kurse für Personen, die ihre theoretischen und praktischen Kenntnisse erweitern und auffrischen, besondere technische Kenntnisse erwerben oder sich auf einen höheren Dienstgrad oder Posten vorbereiten wollen.

²⁾ Diese Kurse sollten Fernunterrichtskurse umfassen, die an die Bedürfnisse von Personen, die bereits auf See dienen, besonders anzupassen wären.

6. 1) Durch planmässige Bemühungen sollte nach Möglichkeit erreicht werden, dass niemand, der in den Seedienst eintreten will oder im Seedienst den höchsten seinen natürlichen Fähigkeiten entsprechenden Grad zu erreichen wünscht, wegen seiner finanziellen Verhältnisse oder der seiner Eltern darauf verzichten muss.

2) Zur Verwirklichung dieses Grundsatzes sollten die Gewährung von Freiplätzen und Studienzuschüssen, Schulgeldermässigung, Gewährung bezahlten Studienurlaubes, Massnahmen zur Erleichterung des Ausleihens oder Kaufes von Büchern und Instrumenten sowie Fernunterrichtskurse gefördert werden.

7. 1) Angezeigt wären Massnahmen, um den Eltern, Schulen, Berufsberatungs-, Arbeitsvermittlungs- und anderen beteiligten Stellen sowie den Schiffsleuten Aufschlüsse zu vermitteln über die Bedingungen für die berufliche Ausbildung zum Dienst auf See, über die verfügbaren Erleichterungen und die Vorteile, einschliesslich etwaiger späterer Arbeitsmöglichkeiten, die sich die Beteiligten durch Ausnützung dieser Erleichterungen sichern können.

2) Insbesondere sollten genehmigte Verzeichnisse der Privatanstalten veröffentlicht werden, die in bezug auf Ausstattung, Güte der theoretischen und praktischen Ausbildung sowie Verwaltung im allgemeinen und Schulgeldbemessung als befriedigend gelten.

8. Der Ausbau der Erleichterungen zur beruflichen und allgemeinen Weiterbildung auf See sollte gefördert werden durch:

- a. Einrichtung von Schiffsbibliotheken und Bereitstellung von belehrenden und unterhaltenden Filmen,
- b. Veranstaltung von Fernunterrichtskursen,
- c. Veranstaltung besonderer Radioprogramme.

Übereinkommen (Nr. 75) über die Quartierräume der Besatzung an Bord von Schiffen.

Die Allgemeine Konferenz der Internationalen Arbeitsorganisation, die vom Verwaltungsrate des Internationalen Arbeitsamtes nach Seattle einberufen wurde und am 6. Juni 1946 zu ihrer achtundzwanzigsten Tagung zusammengetreten ist,

hat beschlossen, verschiedene Anträge anzunehmen betreffend die Quartierräume der Besatzung an Bord von Schiffen, eine Frage, die den dritten Gegenstand ihrer Tagesordnung bildet, und hat dabei bestimmt, dass diese Anträge die Form eines internationalen Übereinkommens erhalten sollen.

Die Konferenz nimmt heute, am 29. Juni 1946, das nachstehende Übereinkommen an, das als Übereinkommen über Quartierräume von Schiffsbesatzungen, 1946, bezeichnet wird.

Teil I.

Allgemeine Bestimmungen.

Artikel 1.

1. Dieses Übereinkommen gilt für alle Seeschiffe mit Kraftantrieb, gleichviel ob in öffentlichem oder privatem Besitze, die der gewerbmässigen Beförderung von Fracht oder von Fahrgästen dienen und in einem Gebiet eingetragen sind, für das dieses Übereinkommen in Kraft ist.

2. Die Gesetzgebung bestimmt die Voraussetzungen, unter denen ein Schiff als Seeschiff im Sinne dieses Übereinkommens zu gelten hat.

3. Dieses Übereinkommen gilt nicht für:

- a. Schiffe mit weniger als 500 Tonnen Raumgehalt,
- b. Segelschiffe mit Hilfsmotoren,
- c. Schiffe, die zur Fischerei, zur Walfischjagd oder zu ähnlichen Zwecken verwendet werden,
- d. Schlepper.

4. Jedoch ist das Übereinkommen, soweit tunlich und durchführbar, anzuwenden auf,

- a. Schiffe mit einem Raumgehalte von 200 bis 500 Tonnen,
- b. die Quartierräume von Personen, die im normalen Borddienst auf zur Walfischjagd oder zu ähnlichen Zwecken verwendeten Schiffen beschäftigt sind.

Artikel 2.

In diesem Übereinkommen bedeuten die Ausdrücke:

- a. «Schiff» jedes Fahrzeug, auf das dieses Übereinkommen Anwendung findet,
- b. «Tonnen» der Raumgehalt an Bruttoregistertonnen,
- c. «Passagierschiff» jedes Schiff, das entweder ein Sicherheitszeugnis nach den Bestimmungen des internationalen Übereinkommens zum Schutze des menschlichen Lebens auf See, in seiner in dem betreffenden Zeitpunkt geltenden Fassung oder einen zur Beförderung von Fahrgästen berechtigenden Ausweis besitzt,
- d. «Offizier» jede Person mit Ausnahme des Kapitäns, die nach der Gesetzgebung oder, in deren Ermangelung, nach Gesamtarbeitsvertrag oder Gewohnheit den Dienstgrad eines Schiffsoffiziers besitzt,
- e. «Mannschaft» alle Mitglieder der Besatzung, mit Ausnahme der Offiziere,
- f. «Unteroffizier» ein Mannschaftsmitglied mit Aufsichtsbefugnissen oder besonderer Verantwortung, das nach der Gesetzgebung oder, in deren Ermangelung, nach Gesamtarbeitsvertrag oder Gewohnheit den Dienstgrad eines Unteroffiziers besitzt,

- g. «Quartierräume der Besatzung» die zur Verwendung durch die Besatzung bestimmten Schlaf-, Mess-, Kranken- und Erholungsräume sowie die zugehörigen sanitären Einrichtungen,
- h. «vorgeschrieben» durch die Gesetzgebung oder durch die zuständige Behörde vorgeschrieben,
- i. «genehmigt» durch die zuständige Behörde genehmigt,
- j. «neueingetragen» bei gleichzeitigem Wechsel der Flagge und des Reeders neueingetragen.

Artikel 3.

1. Jedes Mitglied, für das dieses Übereinkommen gilt, verpflichtet sich, gesetzliche Vorschriften in Kraft zu halten, welche die Durchführung der Bestimmungen der Teile II, III und IV dieses Übereinkommens gewährleisten.

2. Die gesetzlichen Vorschriften haben

- a. die zuständige Behörde zu verpflichten, sie allen Beteiligten zur Kenntnis zu bringen,
- b. die für ihre Durchführung verantwortlichen Personen zu bezeichnen,
- c. angemessene Strafen gegen jede Übertretung vorzuschreiben,
- d. die Einrichtung und Aufrechterhaltung einer die wirksame Durchführung ausreichend gewährleistenden Aufsicht vorzusehen,
- e. die zuständige Behörde zu verpflichten, die Berufsverbände der Reeder oder die Reeder sowie die bona fide anerkannten Berufsverbände der Schiffsleute bei der Ausarbeitung von Vorschriften anzuhören und, soweit möglich, bei deren Durchführung mit den Beteiligten zusammenzuarbeiten.

Teil II.

Planung und Überwachung der Quartierräume der Besatzung.

Artikel 4.

1. Bevor der Bau eines Schiffes beginnt, ist der zuständigen Behörde ein Plan des Schiffes zur Genehmigung vorzulegen, der die Verteilung und allgemeine Anlage der Quartierräume der Besatzung in vorgeschriebenem Maßstabe veranschaulicht.

2. Bevor der Bau der Quartierräume der Besatzung beginnt oder diese Quartierräume auf einem bereits bestehenden Schiffe geändert oder umgebaut werden, sind der zuständigen Behörde eingehende Pläne der Quartierräume und Angaben darüber zur Genehmigung vorzulegen, welche die Bestimmung jedes Raumes, die Anordnung der Möbel und der anderen Einrichtung, die Art und Anbringung der Lüftung, der Beleuchtung und Heizung sowie der sanitären Einrichtungen in vorgeschriebenem Maßstab und mit vorgeschriebenen Einzelheiten veranschaulichen. In Notfällen sowie im Falle zeitweiliger Änderungen oder Umbauten ausserhalb des Eintragungsgebietes gilt diese Bestimmung jedoch als angemessen erfüllt, wenn die Pläne der zuständigen Behörde nachträglich zur Genehmigung vorgelegt werden.

Artikel 5.

Die zuständige Behörde hat eine Besichtigung des Schiffes vorzunehmen und sich zu vergewissern, dass die Quartierräume der Besatzung den gesetzlichen Erfordernissen entsprechen, wenn

- a. ein Schiff eingetragen oder neueingetragen wird,
- b. die Quartierräume der Besatzung wesentlich geändert oder umgebaut worden sind,
- c. ein bona fide anerkannter Berufsverband von Schiffsleuten, der die Besatzung ganz oder zum Teile vertritt, oder eine bestimmte Zahl von Besatzungsmitgliedern oder ein bestimmter Bruchteil der Besatzung sich bei der zuständigen Behörde in vorschriftsmässiger Form und zeitig genug, um das Auslaufen des Schiffes nicht zu verzögern, darüber beschwert hat, dass die Quartierräume der Besatzung den Bestimmungen dieses Übereinkommens nicht entsprechen.

Teil III.

Bestimmungen über die Quartierräume der Besatzung.

Artikel 6.

1. Verteilung, Zugänge, Bau und Anordnung der Quartierräume der Besatzung im Verhältnisse zu den anderen Schiffsteilen haben angemessene Sicherheit, Schutz gegen Witterung und die See sowie Isolierung gegen Hitze, Kälte, übermässige Geräusche und Gerüche oder Ausdünstungen aus anderen Schiffsteilen zu gewährleisten.

2. Direkte Öffnungen aus den Frachträumen, Maschinen- und Kesselräumen, Küchen, Lampen- und Farbenkammern, Maschinen-, Deck- und anderen Sturzgüterräumen, Trockenräumen, gemeinsamen Waschräumen oder aus den Abtritten in die Schlafräume sind zu verbieten. Die Schottenteile zwischen solchen Räumen und den Schlafräumen und die Aussenschotten der Schlafräume haben angemessen aus Stahl oder einem anderen genehmigten Stoffe hergestellt und wasser- und gasdicht zu sein.

3. Die Aussenschotten von Schlaf- und Messräumen haben angemessen isoliert zu sein. Alle Maschinenkästen und alle Schottwände von Küchen und anderen Räumen mit Wärmeausstrahlung haben angemessen isoliert zu sein, wenn die Hitze in den anstossenden Räumen oder Gängen belästigen könnte. Vorzusehen sind auch Massnahmen zum Schutze gegen Hitzeausstrahlung der Dampf- und Heisswasserrohre.

4. Die Innenschotten haben aus einem genehmigten Stoffe hergestellt zu sein, in dem sich Ungeziefer nicht einnisten kann.

5. Schlaf-, Mess- und Erholungsräume sowie Gänge in dem der Unterbringung der Besatzung dienenden Teile des Schiffes sind angemessen zu isolieren, um Feuchtigkeitsniederschlag oder Überhitzung zu verhüten.

6. Hauptdampf- und Abdampfrohre von Winden und ähnlichen Geräten dürfen weder durch Quartierräume noch, soweit technisch irgendwie möglich, durch die zu Quartierräumen führenden Gänge verlaufen; sind sie durch solche Gänge gelegt, so haben sie angemessen isoliert und verkleidet zu sein.

7. Innenfüllungen oder -wegerungen sind aus Stoffen herzustellen, deren Oberfläche leicht reingehalten werden kann. Zu untersagen sind Verschalungen mit Vorsprüngen und Vertiefungen oder andere Arten von Konstruktionen, in denen sich Ungeziefer einnisten könnte.

8. Die zuständige Behörde entscheidet, wie weit Massnahmen zur Verhütung oder Eindämmung von Bränden beim Bau von Quartierräumen zu treffen sind.

9. Die Wände und Decken von Schlaf- und Messräumen müssen leicht reinzuhalten sein; für den etwaigen Anstrich sind helle Farben zu verwenden. Kalktünche ist zu untersagen.

10. Der Anstrich der Innenwände ist nach Bedarf zu erneuern oder auszubessern.

11. Baustoff und -art der Deckbekleidung aller Quartierräume der Besatzung bedürfen der Genehmigung; die Deckbekleidung muss feuchtigkeitsdicht und leicht reinzuhalten sein.

12. Bei Verwendung zusammengesetzten Deckbelages sind die Übergänge zu den Wänden zur Vermeidung der Fugenbildung abzurunden.

13. Ausreichender Wasserabfluss ist vorzusehen.

Artikel 7.

1. Schlaf- und Messräume sind mit angemessener Lüftung zu versehen.

2. Die Lüftungsanlage muss so einstellbar sein, dass die Luftbeschaffenheit bei jedem Wetter und Klima befriedigend bleibt und ausreichende Lufterneuerung gewährleistet ist.

3. Schiffe, die regelmässig zu Fahrten in den Tropen oder im Persischen Golfe verwendet werden, sind mit einer mechanischen Lüftung auszurüsten.

4. Ausserhalb der Tropen verwendete Schiffe sind mit einer mechanischen Lüftung oder mit elektrischen Ventilatoren auszurüsten. Die zuständige Behörde kann Schiffe, die gewöhnlich in den kalten Gewässern der nördlichen und südlichen Halbkugel verkehren, von dieser Bestimmung ausnehmen.

5. Die Triebkraft zur Bedienung der in Absatz 3 und 4 vorgesehenen Lüftung hat, soweit tunlich, stets verfügbar zu sein, wenn die Besatzung an Bord wohnt oder arbeitet und die Umstände es erfordern.

Artikel 8.

1. Mit Ausnahme der Schiffe, die ausschliesslich in den Tropen oder im Persischen Golfe verkehren, ist für die Quartierräume der Besatzung eine angemessene Heizanlage vorzusehen.

2. Die Heizanlage ist, soweit tunlich, stets in Betrieb zu halten, wenn die Besatzung an Bord wohnt oder arbeitet und die Umstände es erfordern.

3. Auf allen Schiffen, die eine Heizanlage erfordern, ist mit Dampf, Heisswasser, Heissluft oder Elektrizität zu heizen.

4. Auf Schiffen mit Ofenheizung sind Massnahmen zu treffen, damit der Ofen ausreichend gross und angemessen aufgestellt und verkleidet sei und damit die Luft nicht verdorben werde.

5. Die Heizanlage muss instande sein, die Wärme in den Quartierräumen der Besatzung unter den Wetter- und Klimabedingungen, denen das Schiff auf der Fahrt normalerweise ausgesetzt ist, befriedigend hoch zu erhalten. Die zuständige Behörde wird die bezüglichen Normen festsetzen.

6. Heizkörper und sonstige Heizgeräte sind so aufzustellen und, soweit erforderlich, abzuschirmen, dass Brandgefahr oder Gefährdung und Belästigung der Bewohner der Räume vermieden wird.

Artikel 9.

1. Vorbehaltlich der besonderen Abweichungen, die für Passagierschiffe zugelassen werden können, sind für Schlaf- und Messräume ausreichende natürliche Beleuchtung und angemessene künstliche Beleuchtung vorzusehen.

2. Alle Besatzungsräume sind angemessen zu beleuchten. Als Mindestnorm für die natürliche Beleuchtung von Aufenthaltsräumen ist festzusetzen, dass eine Person mit normaler Sehschärfe in der Lage sein muss, an einem klaren Tag eine normal gedruckte Zeitung an jeder frei zugänglichen Stelle zu lesen. Soweit angemessene natürliche Beleuchtung nicht vorgesehen werden kann, ist für künstliche Beleuchtung zu sorgen, die der genannten Mindestnorm entspricht.

3. Auf allen Schiffen sind die Quartierräume der Besatzung mit elektrischem Lichte zu versehen. Wenn nicht zwei unabhängige elektrische Kraftquellen vorhanden sind, ist für Notfälle eine zusätzliche Beleuchtung mit angemessen gebauten Lampen oder Beleuchtungsgeräten vorzusehen.

4. Die künstliche Beleuchtung ist so anzubringen, dass ihren Benutzern die grösstmögliche Lichtwirkung zugute kommt.

5. In den Schlafräumen ist jedes Bett am Kopfende mit einer elektrischen Leselampe zu versehen.

Artikel 10.

1. Die Schlafräume sind über der Ladelinie mittschiffs oder achtern unterzubringen.

2. Wenn die Grösse, Art oder beabsichtigte Verwendung des Schiffes jede andere Anordnung untunlich oder undurchführbar erscheinen lässt, kann die zuständige Behörde in Ausnahmefällen gestatten, dass die Schlafräume im Vorschiffe, keinesfalls aber vor dem Kollisionsschott, untergebracht werden.

3. Auf Passagierschiffen können die Schlafräume mit Zustimmung der zuständigen Behörde, falls befriedigende Vorkehrungen für Belüchtung und Lüftung getroffen sind, unter der Ladelinie untergebracht werden, keinesfalls aber unmittelbar unter den für den Dienst bestimmten Gängen.

4. Die Bodenfläche je Person in Mannschaftsschlafräumen darf nicht geringer sein als:

- a. 1,85 m² (20 Quadratfuss) auf Schiffen unter 800 Tonnen Raumgehalt,
- b. 2,35 m² (25 Quadratfuss) auf Schiffen mit 800 oder mehr, aber weniger als 3000 Tonnen Raumgehalt,
- c. 2,78 m² (30 Quadratfuss) auf Schiffen mit 3000 oder mehr Tonnen Raumgehalt.

Doch kann die Mindestfläche je Person auf Passagierschiffen, auf denen mehr als vier Mannschaftsmitglieder im gleichen Schlafraum untergebracht sind, 2,22 m² (24 Quadratfuss) betragen.

5. Werden Mannschaftsgruppen auf Schiffen beschäftigt, die eine wesentlich höhere Zahl von Mannschaftsmitgliedern erfordern, als sonst beschäftigt würden, so kann die zuständige Behörde für solche Gruppen die Bodenfläche der Schlafräume je Person unter den folgenden Voraussetzungen herabsetzen:

- a. Die diesen Gruppen zubemessene Gesamtfläche an Schlafraum darf nicht geringer sein als die Fläche, die ohne Erhöhung der Besetzung vorgesehen worden wäre.
- b. Die Mindestbodenfläche in Schlafräumen darf je Person nicht geringer sein als:
 - I. 1,67 m² (18 Quadratfuss) auf Schiffen unter 3000 Tonnen Raumgehalt,
 - II. 1,85 m² (20 Quadratfuss) auf Schiffen mit 3000 oder mehr Tonnen Raumgehalt.

6. Die von den Kojen, Spinden, Seekisten und Sitzgelegenheiten eingenommene Fläche ist in die Berechnung der Bodenfläche einzubeziehen. Auszunehmen sind kleine oder unregelmässige Flächen, die den Bewegungsraum nicht wirksam vergrössern und nicht als Stellraum verwendet werden können.

7. Die freie Höhe der Schlafräume der Besatzung hat mindestens 1,90 m (6 Fuss 3 Zoll) zu betragen.

8. Die Zahl der Schlafräume muss ausreichen, um einen oder mehrere gesonderte Schlafräume für jeden Dienst vorsehen zu können. Doch kann die zuständige Behörde für kleine Schiffe Erleichterungen von dieser Bestimmung gewähren.

9. Die Belegschaft eines Schlafraumes darf die folgenden Höchstzahlen nicht überschreiten:

- a. dienstleitende Offiziere, Wachoffiziere des Deck- und Maschinendienstes und leitende Offiziere des Funkdienstes oder Funker: eine Person je Raum;

- b. andere Offiziere: soweit möglich, eine Person, keinesfalls mehr als zwei Personen je Raum,
- c. Unteroffiziere: eine oder zwei, keinesfalls mehr als zwei Personen je Raum,
- d. nachgeordnete Mannschaft: soweit möglich, zwei oder drei, keinesfalls mehr als vier Personen je Raum.

10. Für Passagierschiffe kann die Erlaubnis erteilt werden, höchstens zehn nachgeordnete Mitglieder des allgemeinen Dienstes in einem Schlafraum unterzubringen.

11. In jedem Schlafraum ist die Höchstzahl der Personen, die darin untergebracht werden darf, an leicht sichtbarer Stelle unlöslich und leserlich anzugeben.

12. Für die Mitglieder der Besatzung sind Einzelkojen vorzusehen.

13. Kojen dürfen nicht derart nebeneinander aufgestellt sein, dass eine Koje überstiegen werden muss, um zur Nachbarkoje zu gelangen.

14. Übereinander dürfen nicht mehr als zwei Kojen aufgestellt sein. Der Schiffswand entlang dürfen Kojen nur einreihig aufgestellt sein.

15. Die untere von zwei übereinanderliegenden Kojen ist mindestens 0,30 m (12 Zoll) über dem Boden und die obere annähernd in der Mitte zwischen dem Boden der unteren Koje und der Unterseite der Deckbalken anzubringen.

16. Die Mindestinnenmasse einer Koje haben 1,90 m zu 0,68 m (6 Fuss 3 Zoll zu 2 Fuss 3 Zoll) zu betragen.

17. Der Rahmen und, soweit vorhanden, die Schlingerleiste der Koje sind aus einem genehmigten harten, glatten und rostfreien Stoffe herzustellen, in dem sich Ungeziefer nicht leicht einnisten kann.

18. Werden für die Kojenherstellung Rohrahmen verwendet, so müssen diese völlig geschlossen sein und dürfen keine Öffnungen aufweisen, durch die Ungeziefer eindringen könnte.

19. Jede Koje ist mit einem Sprungfederboden oder einer Sprungfedermatratze und mit einer Matratze aus einem genehmigten Stoff auszustatten. Füllungen aus Stroh oder anderen Stoffen, in denen sich Ungeziefer leicht einnisten kann, sind nicht zu verwenden.

20. Bei übereinanderliegenden Kojen ist unter dem Sprungfederboden der oberen Koje ein staubdichter Schirm aus Holz, Leinwand oder einem anderen geeigneten Stoff anzubringen.

21. Die Schlafräume sind so anzulegen und auszustatten, dass sie der Belegschaft angemessene Bequemlichkeit bieten und leicht in Ordnung gehalten werden können.

22. Die Ausstattung muss für jede Person ein Kleiderspind umfassen, das eine Höhe von mindestens 1,52 m (5 Fuss) und eine Querschnittfläche von 19,30 dm² (300 Quadratzoll) aufzuweisen hat und mit einem Fach und einer Verschlussvorrichtung mittels Vorlegeschloss zu versehen ist. Das Vorlegeschloss stellt der Benutzer.

23. Jeder Schlafräum ist mit einem festangebrachten, aufklappbaren oder ausziehbaren Tisch oder Pult und, nach Erfordernis, mit bequemen Sitzgelegenheiten auszustatten.

24. Die Möbel haben aus einem glatten, harten Stoffe zu bestehen, der sich nicht wirft oder rostet.

25. Die Lade oder der entsprechende Raum für jeden Bewohner hat mindestens 0,056 m³ (2 Kubikfuss) zu umfassen.

26. Die Schlafräumluken sind mit Vorhängen auszustatten.

27. Jeder Schlafräum ist mit einem Spiegel, kleinen Spinden für Toilettenbedarf, einem Bücherbrett und einer ausreichenden Zahl von Kleiderhaken auszustatten.

28. Soweit tunlich sind die Besatzungsmitglieder so auf die Schlafräume aufzuteilen, dass die Wachen getrennt sind und dass die im Taglohn stehenden Personen nicht einen Schlafräum mit wachegehenden Besatzungsmitgliedern teilen.

Artikel 11.

1. Auf allen Schiffen sind ausreichende Messräume vorzusehen.

2. Auf Schiffen mit weniger als 1000 Tonnen Raumgehalt sind gesonderte Messräume vorzusehen für:

- a. den Kapitän und die Offiziere,
- b. die Unteroffiziere und die nachgeordnete Mannschaft.

3. Auf Schiffen mit 1000 und mehr Tonnen Raumgehalt sind gesonderte Messräume vorzusehen für:

- a. den Kapitän und die Offiziere,
- b. die Unteroffiziere und die nachgeordnete Mannschaft des Deckdienstes,
- c. die Unteroffiziere und die nachgeordnete Mannschaft des Maschinendienstes.

Doch kann

I. der eine der beiden für die Unteroffiziere und die nachgeordnete Mannschaft bestimmten Messräume den Unteroffizieren und der andere der nachgeordneten Mannschaft zugewiesen werden,

II. ein einziger Messraum für die Unteroffiziere und die nachgeordnete Mannschaft des Deck- und Maschinendienstes vorgesehen werden, wenn die Berufsverbände der Reeder oder die Reeder sowie die beteiligten bona fide anerkannten Berufsverbände der Schiffsleute dieser Regelung den Vorzug geben.

4. Für das Personal des allgemeinen Dienstes ist angemessen zu sorgen, indem entweder ein gesonderter Messraum vorgesehen oder ihm die Mitbenutzung der Messräume anderer Dienste gestattet wird; für Schiffe mit 5000 oder mehr Tonnen Raumgehalt, deren allgemeiner Dienst mehr als fünf Personen umfasst, ist die Einrichtung eines gesonderten Messraumes zu erwägen.

5. Ausmasse und Einrichtung jedes Messraumes haben für die Zahl von Personen auszureichen, die ihn wahrscheinlich gleichzeitig benutzen.

6. Die Messräume sind mit ausreichenden Tischen und genehmigten Sitzgelegenheiten für die Zahl von Personen auszustatten, die sie wahrscheinlich gleichzeitig benutzen.

7. Von den vorstehenden Bestimmungen über Messräume kann die zuständige Behörde die zur Berücksichtigung der besonderen Voraussetzungen auf Passagierschiffen etwa notwendigen Ausnahmen gewähren.

8. Die Messräume sind von den Schlafräumen getrennt in möglichster Nähe der Küche unterzubringen.

9. Wo die vorhandenen Räume zur Reinigung und Aufbewahrung des Tischgerätes keine unmittelbaren Zugänge von den Messräumen besitzen, sind geeignete Spinde für das Tischgerät und geeignete Waschvorrichtungen vorzusehen.

10. Die Oberflächen der Tische und Sitzgelegenheiten müssen aus feuchtkraftfestem Stoffe, frei von Sprüngen und leicht zu reinigen sein.

Artikel 12.

1. Auf allen Schiffen sind ein oder mehrere Plätze auf einem Oberdecke vorzusehen, zu denen die dienstfreien Besatzungsmitglieder Zutritt haben. Dieser Platz oder diese Plätze sind entsprechend der Grösse des Schiffes und der Besatzungsstärke zu bemessen.

2. Für die Offiziere und die nachgeordnete Besatzung sind geeignet gelegene und angemessen ausgestattete Erholungsräume vorzusehen. Sind die Räume nicht von den Messräumen gesondert, so haben diese so angelegt und ausgestattet zu sein, dass sie Erholungsmöglichkeit bieten.

Artikel 13.

1. Auf allen Schiffen sind ausreichende sanitäre Einrichtungen vorzusehen, einschliesslich Waschbecken, Badewannen oder Brausen.

2. Die folgende Mindestzahl von gesonderten Abtritten ist vorzusehen:

- a. auf Schiffen mit weniger als 800 Tonnen Raumgehalt: drei,
- b. auf Schiffen mit 800 oder mehr, aber weniger als 3000 Tonnen Raumgehalt: vier,
- c. auf Schiffen mit 3000 oder mehr Tonnen Raumgehalt: sechs,
- d. auf Schiffen, auf denen die Funkoffiziere oder Funker in gesonderten Quartieräumen untergebracht sind, müssen sanitäre Einrichtungen anstossend oder in der Nähe vorhanden sein.

3. Die Gesetzgebung schreibt die Aufteilung der Abtritte auf die Besatzungsgruppen vorbehaltlich Absatz 4 dieses Artikels vor.

4. Für alle Besatzungsmitglieder, die nicht Räume mit eigenen sanitären Einrichtungen innehaben, sind inbezug auf jede Gruppe die folgenden sanitären Einrichtungen vorzusehen:

- a. eine Badewanne oder eine Brause für je acht oder weniger Personen,
- b. ein Abtritt für je acht oder weniger Personen,
- c. ein Waschbecken für je sechs oder weniger Personen.

Überschreitet die Zahl der Mitglieder einer Gruppe ein gerades Vielfaches der festgesetzten Zahl um weniger als die Hälfte, so darf dieser Überschuss für die Zwecke dieses Absatzes unberücksichtigt bleiben.

5. Für Schiffe mit einer Besatzung von insgesamt nicht mehr als 100 Personen, und für Passagierschiffe, die zu Reisen mit einer Fahrtdauer von höchstens vier Stunden verwendet werden, kann die zuständige Behörde Sonderbestimmungen oder die Herabsetzung der Zahl der vorgeschriebenen sanitären Einrichtungen erwagen.

6. In allen gemeinsamen Waschräumen sind kaltes und warmes Süßwasser oder Vorrichtungen zur Wassererwärmung vorzusehen. Die zuständige Behörde kann nach Anhörung der Berufsverbände der Reeder oder der Reeder sowie der bona fide anerkannten Berufsverbände der Schiffsleute die Höchstmenge an Süßwasser festsetzen, die der Reeder je Person und Tag zu liefern hat.

7. Waschbecken und Badewannen haben angemessen gross und aus einem genehmigten glatten Stoffe hergestellt zu sein, der nicht springt, splittert oder rostet.

8. Alle Abtritte haben einen eigenen Lüftungsabzug zu besitzen, der, von den anderen Teilen der Quartiere unabhängig, direkt ins Freie mündet.

9. Jeder Abtritt hat einem genehmigten Muster zu entsprechen und mit einer starken und jederzeit verwendungsbereiten Einzelwasserspülung versehen zu sein.

10. Die Abfluss- und Auslassrohre haben angemessene Ausmasse aufzuweisen und so gebaut zu sein, dass die Verstopfungsgefahr möglichst gering ist und sie leicht gereinigt werden können.

11. Für mehr als eine Person bestimmte sanitäre Einrichtungen haben folgenden Erfordernissen zu entsprechen:

- a. Die Böden haben aus einem genehmigten dauerhaften Stoffe zu bestehen und müssen leicht zu reinigen, feuchtigkeitsfest und mit einem angemessenen Abflusse versehen sein.
- b. Die Schotten haben aus Stahl oder einem anderen genehmigten Stoffe hergestellt und bis zur Höhe von mindestens 0,23 m (9 Zoll) über dem Deckboden wasserdicht zu sein.
- c. Die Räume haben ausreichend beleuchtet, geheizt und gelüftet zu sein.
- d. Die Abtritte sind in bequemer Nähe von Schlaf- und Waschräumen, aber getrennt von ihnen anzubringen; sie dürfen keinen direkten Zugang von den Schlafräumen oder einem Gange besitzen, der ausschliesslich eine Verbindung zwischen Schlafräum und Abtritt bildet. Doch gilt

diese Bestimmung nicht für einen zwischen zwei Schlafräumen mit einer Gesamtbelegschaft von höchstens vier Personen untergebrachten Abtritt.

e. Sind mehrere Abtritte im gleichen Raum untergebracht, so sind sie durch Wände ausreichend zu isolieren.

12. Auf allen Schiffen sind Vorrichtungen zum Waschen und Trocknen von Kleidung in einem der Besatzungsstärke und der gewöhnlichen Fahrdauer entsprechenden Umfange vorzusehen.

13. Die Vorrichtungen zum Waschen von Kleidung sind mit geeigneten Becken mit Abfluss zu versehen, die in den Waschräumen aufgestellt werden können, falls die Einrichtung einer gesonderten Waschküche nicht tunlich ist. Für die Becken sind ausreichendes kaltes und warmes Süßwasser oder Wassermärmer bereitzustellen.

14. Für das Trocknen von Kleidungsstücken ist ein von den Schlaf- und Messräumen gesonderter Raum mit angemessener Lüftung und Heizung und mit Leinen oder anderen Aufhängevorrichtungen vorzusehen.

Artikel 14.

1. Auf jedem Schiffe mit einer Besatzung von fünfzehn oder mehr Personen und einer Reisedauer von mehr als drei Tagen ist ein gesonderter Krankenraum vorzusehen. Für Küstenfahrzeuge kann die zuständige Behörde Abweichungen von dieser Bestimmung gewähren.

2. Der Krankenraum hat angemessen gelegen zu sein, so dass er leicht zugänglich ist und die Kranken bequem untergebracht und bei jeder Witterung angemessen gepflegt werden können.

3. Zugang, Betten, Beleuchtung, Lüftung, Heizung und Wasserversorgung sind so anzuordnen, dass die Bequemlichkeit der Kranken gewährleistet und ihre Behandlung erleichtert wird.

4. Die zuständige Behörde setzt die Bettenzahl im Krankenraume fest.

5. Abtritte für den ausschliesslichen Gebrauch der Kranken sind im Krankenraume oder in unmittelbarer Nähe vorzusehen.

6. Der Krankenraum darf nur zur Behandlung von Kranken verwendet werden.

7. Auf jedem Schiffe, das keinen Arzt an Bord führt, ist ein genehmigter Arzneikasten mit leicht verständlichen Anweisungen vorzusehen.

Artikel 15.

1. Für das Aufhängen von Öltuchkleidung sind ausreichende und angemessen gelüftete Räume ausserhalb der Schlafräume, aber in bequemer Nähe vorzusehen.

2. Auf Schiffen mit über 3000 Tonnen Raumgehalt ist je ein Raum als Bureau für den Deckdienst und für den Maschinendienst vorzusehen und auszustatten.

3. Auf Schiffen, die regelmässig von Stechmücken infizierte Häfen anlaufen, sind zum Schutze der Besatzungsräume gegen Stechmücken vor den Luken, Lüftungsöffnungen und Oberdecktüren geeignete Moskitonetze anzubringen.

4. Alle Schiffe, die regelmässig zu Fahrten in den Tropen oder im Perischen Golf oder zu Fahrten dahin verwendet werden, sind mit Sonnensegeln auszurüsten, die auf den Oberdecks über den Quartierräumen der Besatzung sowie über dem Deckteil oder den Deckteilen angebracht werden, die der Erholung dienen.

Artikel 16.

1. Für die in Artikel 10, Absatz 5, bezeichneten Schiffe kann die zuständige Behörde für die dort erfassten Besatzungsmitglieder Abweichungen von den Bestimmungen der vorangehenden Artikel vorsehen, soweit dies zur Berücksichtigung ihrer verschiedenen nationalen Gewohnheiten und Gebräuche notwendig ist, und namentlich besondere Vorschriften über die Belegschaftsstärke der Schlafräume und über Messräume und sanitäre Einrichtungen aufstellen.

2. Bei Abänderung der bezeichneten Vorschriften ist die zuständige Behörde jedoch an die Bestimmungen von Artikel 10, Absatz 1 und 2, sowie an die von Art. 10, Absatz 5, über die für solche Mannschaftsgruppen in Schlafräumen erforderliche Mindestfläche gebunden.

3. Auf Schiffen, auf denen die Mitglieder eines Dienstes Personen mit stark verschiedenen nationalen Gewohnheiten und Gebräuchen sind, ist den Bedürfnissen der einzelnen Gruppen, soweit erforderlich, durch Bereitstellung getrennter und angemessener Schlaf- und Wohnräume Rechnung zu tragen.

4. Auf den in Artikel 10, Absatz 5, bezeichneten Schiffen sind Krankenzimmer, Messräume und sanitäre Einrichtungen bezüglich der Zahl und der Verwendbarkeit nach denselben oder ähnlichen Normen einzurichten und instandzuhalten wie auf allen anderen ähnlichen Schiffen gleicher Flagge.

5. Die zuständige Behörde hat bei der Ausarbeitung besonderer Bestimmungen im Sinne dieses Artikels die bona fide anerkannten beteiligten Berufsverbände der Schiffsleute und die Berufsverbände der Reeder oder die Reeder anzuhören, welche die betreffenden Schiffsleute beschäftigen.

Artikel 17.

1. Die Quartierräume der Besatzung sind rein, angemessen wohnlich und frei von Gütern und Vorräten zu halten, die nicht persönliches Eigentum der Bewohner der Räume sind.

2. Der Kapitän oder ein von ihm für diesen Zweck ausdrücklich bestimmter Offizier hat in Begleitung eines oder mehrerer Mitglieder der Besatzung alle Quartierräume mindestens einmal wöchentlich zu besichtigen; die Ergebnisse jeder Besichtigung sind schriftlich niederzulegen.

Teil IV.

Anwendung des Übereinkommens auf schon bestehende Schiffe.

Artikel 18.

1. Vorbehaltlich der Bestimmungen von Absatz 2 und 3 dieses Artikels gilt dieses Übereinkommen für die Schiffe, die nach Inkrafttreten des Übereinkommens für das Eintragungsgebiet auf Kiel gelegt werden.

2. Für ein Schiff, das bei Inkrafttreten dieses Übereinkommens für das Eintragungsgebiet völlig fertiggestellt ist und hinter den Normen von Teil III dieses Übereinkommens zurückbleibt, kann die zuständige Behörde nach Anhörung der Berufsverbände der Reeder oder der Reeder sowie der bona fide anerkannten Berufsverbände der Schiffsleute, unter Würdigung der in Betracht kommenden praktischen Fragen die ihr möglich scheinenden Änderungen zur Anpassung des Schiffes an die Bestimmungen des Übereinkommens anordnen, wenn

- a. das Schiff erneut eingetragen wird,
- b. wesentliche bauliche Veränderungen oder grössere Ausbesserungen an dem Schiff auf Grund eines vorgefassten Planes und nicht wegen eines Unfalles oder Notstandes vorgenommen werden.

3. Für ein Schiff, das sich bei Inkrafttreten dieses Übereinkommens für das Eintragungsgebiet im Bau oder Umbau befindet, kann die zuständige Behörde nach Anhörung der Berufsverbände der Reeder oder der Reeder sowie der bona fide anerkannten Berufsverbände der Schiffsleute, unter Würdigung der in Betracht kommenden praktischen Fragen, die ihr möglich scheinenden Änderungen zur Anpassung des Schiffes an die Bestimmungen des Übereinkommens anordnen; solche Änderungen gelten bis zu einer erneuten Eintragung des Schiffes als endgültige Durchführung der Bestimmungen des Übereinkommens.

Teil V.

Schlussbestimmungen.

Artikel 19.

Soweit kraft Gesetz, Entscheidung, Gewohnheit oder Vereinbarung zwischen Reedern und Schiffsleuten günstigere Bedingungen gelten als in diesem Übereinkommen vorgesehen sind, werden diese durch die Bestimmungen dieses Übereinkommens nicht berührt.

Artikel 20.

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

Artikel 21.

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

2. Dieses Übereinkommen tritt sechs Monate nach dem Zeitpunkt in Kraft, an dem die Ratifikationen von sieben der folgenden Staaten eingetragen worden sind: Argentinien, Australien, Belgien, Brasilien, Chile, China, Dänemark, Finnland, Frankreich, Griechenland, Indien, Irland, Italien, Jugoslawien, Kanada, Niederlande, Norwegen, Polen, Portugal, Schweden, Türkei, Vereinigte Staaten von Amerika und Vereinigtes Königreich von Grossbritannien und Nordirland, wobei von diesen sieben Staaten mindestens vier eine Handelsflotte von je mindestens einer Million Bruttoregistertonnen besitzen müssen. Die Aufnahme dieser Bestimmung soll die baldige Ratifikation dieses Übereinkommens durch die Mitgliedstaaten erleichtern und fördern.

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

Artikel 22.

1. 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 Direktor des Internationalen Arbeitsamtes kündigen. Die Kündigung wird von diesem eingetragen. Ihre Wirkung tritt erst ein Jahr nach der Eintragung ein.

2. Jedes Mitglied, das dieses Übereinkommen ratifiziert hat und innerhalb eines Jahres nach Ablauf des im vorigen 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 23.

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

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

Artikel 24.

Der Direktor des Internationalen Arbeitsamtes übermittelt dem Generalsekretär der Vereinten Nationen zwecks Eintragung nach Artikel 102 der

Charte der Vereinigten Nationen vollständige Auskünfte über alle von ihm nach Massgabe der vorangehenden Artikel eingetragenen Ratifikationen und Kündigungen.

Artikel 25.

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 26.

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

- a. Die Ratifikation des neugefassten Übereinkommens durch ein Mitglied schliesst ohne weiteres die sofortige Kündigung des vorliegenden Übereinkommens in sich, ohne Rücksicht auf Artikel 22; Voraussetzung ist dabei, dass das neugefasste Übereinkommen in Kraft getreten ist.
- b. Vom Zeitpunkte des Inkrafttretens des neugefassten Übereinkommens an kann das vorliegende Übereinkommen von den Mitgliedern nicht mehr ratifiziert werden.

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

Artikel 27.

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

Empfehlung (Nr. 78) betreffend die Lieferung von Bettzeug, Tischgerät und anderen Gegenständen an die Schiffsbesatzung durch den Reeder.

Die Allgemeine Konferenz der Internationalen Arbeitsorganisation, die vom Verwaltungsrat des Internationalen Arbeitsamtes nach Seattle einberufen wurde und am 6. Juni 1946 zu ihrer achtundzwanzigsten Tagung zusammengetreten ist,

hat beschlossen, verschiedene Anträge anzunehmen betreffend die Lieferung von Bettzeug, Tischgerät und anderen Gegenständen an die Schiffsbesatzung durch den Reeder, eine Frage, die zum dritten Gegenstand ihrer Tagesordnung gehört, und hat dabei bestimmt, dass diese Anträge die Form einer Empfehlung erhalten sollen.

Die Konferenz nimmt heute, am 29. Juni 1946, die folgende Empfehlung

an, die als Empfehlung betreffend Lieferung von Bettzeug, Tischgerät und verschiedenen Gegenständen (Schiffsbesatzungen), 1946, bezeichnet wird.

Die Konferenz empfiehlt jedem Mitgliede der Internationalen Arbeitsorganisation, die nachstehenden Grundsätze anzuwenden und das Internationale Arbeitsamt in der vom Verwaltungsrate festzusetzenden Weise von den zur Durchführung dieser Grundsätze getroffenen Massnahmen zu verständigen.

1. ¹⁾ Der Reeder sollte den Mitgliedern der Besatzung reine Betttücher, Bettdecken und Überdecken sowie Tischgerät zum Gebrauch an Bord während der Dauer des Schiffsdienstes liefern; die Mitglieder der Besatzung sollten für die Rückgabe dieser Gegenstände zu den vom Kapitän festgesetzten Zeitpunkten und bei Ausscheiden aus dem Schiffsdienste verantwortlich sein.

²⁾ Wird ein Gegenstand, von normaler Abnutzung abgesehen, nicht in gutem Zustande zurückgegeben, so sollte das betreffende Mitglied der Besatzung den Wert zum Anschaffungspreis erstatten.

2. Betttücher, Bettdecken und Überdecken sollten von guter Beschaffenheit sein. Teller, Gläser und andere Tischgeräte sollten aus einem genehmigten, leicht zu reinigenden Stoffe bestehen.

3. Handtücher, Seife und Toilettenpapier sollten den Mitgliedern der Besatzung vom Reeder zur Verfügung gestellt werden.

Übereinkommen (Nr. 76) über die Heuern, die Arbeitszeit an Bord von Schiffen und die Besatzungsstärke.

Die Allgemeine Konferenz der Internationalen Arbeitsorganisation, die vom Verwaltungsrate des Internationalen Arbeitsamtes nach Seattle einberufen wurde und am 6. Juni 1946 zu ihrer achtundzwanzigsten Tagung zusammengetreten ist,

hat beschlossen, verschiedene Anträge anzunehmen betreffend die Heuern, die Arbeitszeit an Bord von Schiffen und die Besatzungsstärke, eine Frage, die den neunten Gegenstand ihrer Tagesordnung bildet,

und hat dabei berücksichtigt, dass diese Anträge die völlige Abänderung des Übereinkommens über die Arbeitszeit an Bord und die Besatzungsstärke, 1936, erfordern und dass sie die Form eines internationalen Übereinkommens erhalten müssen.

Die Konferenz nimmt heute, am 29. Juni 1946, das folgende Übereinkommen an, das als Übereinkommen über die Heuern, die Arbeitszeit an Bord und die Besatzungsstärke, 1946, bezeichnet wird.

Teil I.

Allgemeine Bestimmungen.

Artikel 1.

Soweit kraft Gesetz, Entscheidung, Gewohnheit oder Vereinbarung zwischen Reedern und Schiffleuten in bezug auf die Heuern, die Arbeitszeit an

Bord und die Besatzungsstärke für die Schiffsleute günstigere Bedingungen gelten, als in diesem Übereinkommen vorgesehen sind, werden diese durch die Bestimmungen dieses Übereinkommens nicht berührt.

Artikel 2.

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

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

2. Dieses Übereinkommen gilt nicht für:

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

Artikel 3.

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

- a. des Kapitäns,
- b. des Lotsen, der nicht zur Schiffsbesatzung gehört,
- c. des Arztes,
- d. des ausschliesslich mit der Krankenpflege beschäftigten Krankenwärter- und anderen Lazarettpersonals,
- e. der Personen, deren Dienst die an Bord befindliche Fracht betrifft,
- f. der Personen, die ausschliesslich für eigene Rechnung arbeiten oder ausschliesslich im Wege der Gewinnbeteiligung entlohnt werden,
- g. der Personen, die für ihre Dienste kein Entgelt oder nur ein nominales Entgelt erhalten,
- h. der Personen, die an Bord für Rechnung eines anderen Arbeitgebers als des Reeders beschäftigt sind, mit Ausnahme der in Diensten einer Gesellschaft für drahtlose Telegraphie stehenden Personen,
- i. der mitfahrenden Hafendarbeiter, die nicht zur Besatzung gehören,
- j. der Personen, die an Bord von Schiffen zur Walfischjagd, von schwimmenden Fabriken oder Transportschiffen oder in anderer Weise bei der Walfischjagd oder zu ähnlichen Zwecken unter Bedingungen beschäftigt sind, die durch einen von einem Berufsverbande von Schiffsleuten abgeschlossenen besonderen Walfischfangs- oder entsprechenden Gesamt-

arbeitsvertrag mit Bestimmungen über Heuersätze, Arbeitszeit und sonstige Heuerbedingungen geregelt sind,

- k. der Personen, die nicht zur Besatzung gehören (gleichviel ob in der Musterrolle eingetragen oder nicht), sondern während des Aufenthaltes des Schiffes im Hafen mit Ausbesserungen, Reinigung, Laden oder Löschen des Schiffes oder mit ähnlichen Arbeiten beschäftigt sind oder Vertretungs-, Instandhaltungs-, Überwachungs- oder Wachtaufgaben erfüllen.

Artikel 4.

In diesem Übereinkommen bedeuten die Ausdrücke:

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

Teil II.

Die Heuer.

Artikel 5.

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

2. Bei Änderung des Pariwertes von Pfund oder Dollar, die dem Internationalen Währungsfonds mitgeteilt wird, gilt folgendes:

- a. Die Mindestgrundheuer nach Absatz 1 dieses Artikels, die auf Grund der Währung, für die eine solche Änderung mitgeteilt wurde, festgesetzt ist, hat so angepasst zu werden, dass die Parität zur anderen Währung gewahrt bleibt.
- b. Der Direktor des Internationalen Arbeitsamtes teilt diese Anpassung den Mitgliedern der Internationalen Arbeitsorganisation mit.

- c. Die in dieser Weise angepasste Mindestgrundheuer ist für die Mitglieder, die das Übereinkommen ratifiziert haben, ebenso bindend wie die Heuer nach Absatz 1 dieses Artikels; sie wird für jedes solche Mitglied spätestens mit Beginn des zweiten Kalendermonates nach dem Monate wirksam, in dem der Direktor den Mitgliedern die Änderung mitteilt.

Artikel 6.

1. Werden Mannschaftsgruppen auf Schiffen beschäftigt, die eine höhere Zahl von Mannschaftsmitgliedern erfordern, als sonst beschäftigt würden, so ist das Mindestgrundentgelt oder die Mindestgrundheuer des Vollmatrosen derart anzupassen, dass der Betrag dem Mindestgrundentgelt oder der Mindestgrundheuer nach dem vorstehenden Artikel entspricht.

2. Diese Anpassung ist nach dem Grundsatz «gleiches Entgelt für gleiche Arbeit» vorzunehmen. Dabei sind angemessen zu berücksichtigen:

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

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

Artikel 7.

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

Artikel 8.

1. Als Berechnungssatz zur Festsetzung des dem Grundentgelt oder der Grundheuer nach Artikel 5 in einer anderen Währung entsprechenden Betrages gilt das Verhältnis des Pariwertes der betreffenden Währung zum Pariwerte des Pfundes des Vereinigten Königreiches von Grossbritannien und Nordirland oder des Dollars der Vereinigten Staaten von Amerika.

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

3. Für die Währung eines Mitgliedes der Internationalen Arbeitsorganisation, das dem Internationalen Währungsfonds nicht angehört, gilt als Pari-

wert der amtliche Wechselkurs des Goldes oder des Dollars der Vereinigten Staaten von Amerika mit dem am 1. Juli 1944 geltenden Gewicht und Feingehalte, wie er bei den Zahlungen und Überweisungen im gewöhnlichen internationalen Geschäftsverkehr üblich ist.

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

- a. Der Umrechnungssatz für die Zwecke dieses Artikels wird von dem beteiligten Mitgliede der Internationalen Arbeitsorganisation festgesetzt.
- b. Das beteiligte Mitglied teilt seine Entscheidung dem Direktor des Internationalen Arbeitsamtes mit, der die übrigen Mitglieder, die dieses Übereinkommen ratifiziert haben, unverzüglich verständigt.
- c. Innerhalb einer Zeitspanne von sechs Monaten, gerechnet von dem Zeitpunkt der Verständigung durch den Direktor, kann jedes andere Mitglied, welches das Übereinkommen ratifiziert hat, dem Direktor des Internationalen Arbeitsamtes seinen Einspruch gegen die getroffene Entscheidung mitteilen; der Direktor verständigt hierauf das beteiligte Mitglied und die anderen Mitglieder, die das Übereinkommen ratifiziert haben, und legt die Frage dem in Artikel 21 bezeichneten Ausschusse vor.
- d. Die vorstehenden Bestimmungen gelten für den Fall einer Änderung der Entscheidung des beteiligten Mitgliedes.

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

Artikel 9.

Jedes Mitglied trifft die notwendigen Massnahmen, um

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

Teil III.

Die Arbeitszeit an Bord von Schiffen.

Artikel 10.

Dieser Teil des Übereinkommens gilt nicht für:

- a. den ersten Offizier des Deckdienstes und des Maschinendienstes,
- b. den Zahlmeister,

- c. alle anderen Offiziere, die Dienstleiter, aber nicht Wachhabende sind,
- d. mit Schreibearbeit oder im allgemeinen Dienste beschäftigte Personen, die
 - I. einen durch Gesamtarbeitsvertrag zwischen den beteiligten Berufsverbänden der Reeder und der Schiffsleute festgesetzten höheren Dienstgrad einnehmen, oder
 - II. vorwiegend für eigene Rechnung arbeiten, oder
 - III. ausschliesslich durch Provision oder hauptsächlich im Wege der Gewinnbeteiligung entlohnt werden.

Artikel 11.

In diesem Teile des Übereinkommens bedeuten die Ausdrücke:

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

Artikel 12.

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

2. Die Normalarbeitszeit eines Offiziers oder Mannschaftsmitgliedes darf nicht überschreiten:

- a. auf See: vierundzwanzig Stunden in jeder Zeitspanne von zwei aufeinanderfolgenden Tagen,
- b. im Hafen:
 - I. am wöchentlichen Ruhetage: die für laufende Instandhaltungs- und Reinigungsarbeiten erforderliche Zeit bis zu zwei Stunden,
 - II. an anderen Tagen: acht Stunden, es sei denn, dass durch Gesamtarbeitsvertrag eine kürzere Dauer vorgesehen ist;
- c. hundertzwölf Stunden in je zwei aufeinanderfolgenden Wochen.

3. Arbeitsleistung über die in Absatz 2 a und b festgesetzten Grenzen hinaus gilt als Überstundenleistung, für die dem Offizier oder Mannschaftsmitgliede Vergütung nach Artikel 17 dieses Übereinkommens zusteht.

4. Überschreitet die Gesamtzahl der in zwei aufeinanderfolgenden Wochen geleisteten Arbeitsstunden, ausschliesslich der als Überstunden zu bewertenden Zeit, hundertzwoölf Stunden, so gebührt dem Offizier oder Mannschaftsmitglied ein Ausgleich in Form von Freizeit im Hafen oder auf andere Weise nach den durch Gesamtarbeitsvertrag zwischen den beteiligten Berufsverbänden der Reeder und der Schiffsleute getroffenen Bestimmungen.

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

Artikel 13.

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

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

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

- a. am wöchentlichen Ruhetage: die für laufende Instandhaltungs- und Reinigungsarbeiten erforderliche Zeit bis zu zwei Stunden,
- b. an anderen Tagen: acht Stunden, es sei denn, dass durch Gesamtarbeitsvertrag eine kürzere Dauer vorgesehen ist.

4. Arbeitsleistung über die in den vorstehenden Absätzen festgesetzten Grenzen hinaus gilt als Überstundenleistung, für die dem Offizier oder Mannschaftsmitgliede Vergütung nach Artikel 17 dieses Übereinkommens zusteht.

5. Überschreitet die Gesamtzahl der in einer Woche geleisteten Arbeitsstunden, ausschliesslich der als Überstunden zu bewertenden Zeit, achtundvierzig Stunden, so gebührt dem Offizier oder Mannschaftsmitglied ein Ausgleich in Form von Freizeit im Hafen oder auf andere Weise nach den durch Gesamtarbeitsvertrag zwischen den beteiligten Berufsverbänden der Reeder und der Schiffsleute getroffenen Bestimmungen.

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

Artikel 14.

1. Dieser Artikel gilt für das Personal des allgemeinen Dienstes.

2. Auf Passagierschiffen darf die normale Arbeitszeit nicht überschreiten:

a. auf See und an den Tagen der Abfahrt und der Ankunft: zehn Stunden in jeder Zeitspanne von vierzehn aufeinanderfolgenden Stunden,

b. im Hafen:

I. wenn Fahrgäste an Bord sind: zehn Stunden in jeder Zeitspanne von vierzehn aufeinanderfolgenden Stunden,

II. in anderen Fällen:

am Vortage des wöchentlichen Ruhetages: fünf Stunden,

am wöchentlichen Ruhetage: für das Verpflegungs- und Aufwarte-
personal fünf Stunden, für andere Personen die für laufende In-
standhaltungs- und Reinigungsarbeiten erforderliche Zeit bis zu
zwei Stunden,

an allen anderen Tagen: acht Stunden.

3. Auf Schiffen, die nicht Passagierschiffe sind, darf die normale Arbeitszeit nicht überschreiten:

a. auf See und an den Tagen der Abfahrt und der Ankunft: neun Stunden in jeder Zeitspanne von dreizehn aufeinanderfolgenden Stunden,

b. im Hafen:

am wöchentlichen Ruhetage: fünf Stunden,

am Vortage des wöchentlichen Ruhetages: sechs Stunden,

an allen anderen Tagen: acht Stunden in jeder Zeitspanne von zwölf aufeinanderfolgenden Stunden.

4. Überschreitet die Gesamtzahl der in zwei aufeinanderfolgenden Wochen geleisteten Arbeitsstunden hundertzwei Stunden, so ist ein Ausgleich in Form von Freizeit im Hafen oder auf andere Weise nach den durch Gesamtarbeitsvertrag zwischen den beteiligten Berufsverbänden der Reeder und der Schiffsleute getroffenen Bestimmungen zu gewähren.

5. Durch die Gesetzgebung oder durch Gesamtarbeitsverträge zwischen den beteiligten Berufsverbänden der Reeder und der Schiffsleute können besondere Bestimmungen zur Regelung der Arbeitszeit von Nachtwächtern getroffen werden.

Artikel 15.

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

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

Artikel 16.

1. Die zuständige Behörde kann von dem Geltungsbereiche dieses Teiles des Übereinkommens Offiziere ausnehmen, die nicht schon nach Artikel 10 ausgenommen sind. Dabei gelten jedoch die folgenden Bedingungen:

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

2. Jedes Mitglied, das die Bestimmungen von Absatz 1 in Anspruch nimmt, hat dem Direktor des Internationalen Arbeitsamtes vollständige Angaben über jeden solchen Gesamtarbeitsvertrag mitzuteilen; der Direktor legt dem in Artikel 21 bezeichneten Ausschuss eine Zusammenfassung der erhaltenen Auskünfte vor.

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

Artikel 17.

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

2. Die Gesamtarbeitsverträge können vorsehen, dass die Barvergütung durch Freizeit oder Landgang von entsprechender Dauer oder durch ein anderes Ausgleichsverfahren abgegolten wird.

Artikel 18.

1. Überstunden dürfen nicht ständig angeordnet werden.

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

- a. Arbeiten, die der Kapitän für die Sicherheit des Schiffes, der Fracht oder der an Bord befindlichen Personen für notwendig und dringlich hält,
- b. vom Kapitän angeordnete Arbeiten zur Hilfeleistung für andere Schiffe oder Personen, die sich in Not befinden,
- c. Musterungen, Feuerlösch-, Rettungsboot- und ähnliche Übungen nach den Bestimmungen des internationalen Übereinkommens zum Schutze des menschlichen Lebens auf See in seiner in dem betreffenden Zeitpunkte geltenden Fassung,

- d. zusätzliche Arbeiten zur Abwicklung der Zollförmlichkeiten, der Quarantäne oder anderer Förmlichkeiten des Gesundheitsschutzes,
- e. die laufende und notwendige Peilung der Lage des Schiffes und die Wetterbeobachtungen durch die Offiziere,
- f. die für den normalen Wachenwechsel erforderliche zusätzliche Zeit.

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

Artikel 19.

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

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

Teil IV.

Besatzungsstärke.

Artikel 20.

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

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

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

3. Vertreter der Berufsverbände der Reeder und der Schiffsleute haben, mit oder ohne Mitarbeit anderer Personen oder Behörden, bei diesem Verfahren mitzuwirken.

Teil V.

Durchführung des Übereinkommens.

Artikel 21.

1. Dieses Übereinkommen kann durchgeführt werden im Wege: a. der Gesetzgebung, b. von Gesamtarbeitsverträgen zwischen Reedern und Schiffsleuten (vorbehaltlich Artikel 2, Absatz 2) oder c. einer Verbindung von Gesetz-

gebung und Gesamtarbeitsverträgen zwischen Reedern und Schiff sleuten. Soweit dieses Übereinkommen nichts anderes vorsieht, gelten seine Bestimmungen für jedes Schiff, das im Gebiete des ratifizierenden Mitglied es eingetragen ist, und für jeden an Bord eines solchen Schiffes Beschäftigten.

2. Wird eine Bestimmung dieses Übereinkommens im Weg eines Gesamtarbeitsvertrages nach Absatz 1 dieses Artikels durchgeführt, so ist das Mitglied, ungeachtet der Bestimmungen von Artikel 9 dieses Übereinkommens, nicht verpflichtet, in bezug auf die im Weg eines Gesamtarbeitsvertrages durchgeführten Bestimmungen des Übereinkommens Massnahmen nach Artikel 9 zu treffen.

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

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

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

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

Artikel 22.

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

- a. die Haftung des Reeders und des Kapitäns zur Sicherung der Durchführung,

- b. angemessene Strafen für jede Verletzung der Bestimmungen des Übereinkommens,
- c. die Errichtung einer geeigneten amtlichen Überwachung der Durchführung von Teil IV dieses Übereinkommens,
- d. die Führung eines Verzeichnisses der nach Teil III dieses Übereinkommens geleisteten Arbeitsstunden und der Vergütungen für Überstunden und Arbeitszeitüberschreitungen,
- e. die Gewährleistung der gleichen Rechtsmittel für die Schiffsleute zur Eintreibung der ihnen für Überstunden und Arbeitszeitüberschreitungen zustehenden Vergütungen, wie sie ihnen zur Eintreibung sonstiger Heuerückstände eingeräumt sind.

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

Artikel 23.

Zum Zwecke gegenseitiger Unterstützung bei der Durchführung dieses Übereinkommens verpflichtet sich jedes Mitglied, das dieses Übereinkommen ratifiziert, der zuständigen Hafenbehörde jedes in seinem Gebiete gelegenen Hafens Weisung zu geben, in allen Fällen, in denen sie Kenntnis davon erhält, dass die Bestimmungen des Übereinkommens auf einem im Gebiet eines anderen Mitgliedes eingetragenen Schiffe, das dieses Übereinkommen ratifiziert hat, nicht eingehalten werden, die Konsulatsbehörde oder eine andere geeignete Behörde des betreffenden Mitgliedes von dem Tatbestande zu verständigen.

Teil VI.

Schlussbestimmungen.

Artikel 24.

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

Artikel 25.

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

Artikel 26.

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

2. Es tritt erstmalig in Kraft sechs Monate nachdem die nachstehenden Bedingungen erfüllt worden sind:

- a. Die Ratifikationen von neun der folgenden Staaten müssen eingetragen sein: Argentinien, Australien, Belgien, Brasilien, Chile, China, Dänemark, Finnland, Frankreich, Griechenland, Indien, Irland, Italien, Jugoslawien, Kanada, Niederlande, Norwegen, Polen, Portugal, Schweden, Türkei, Vereinigte Staaten von Amerika und Vereinigtes Königreich von Grossbritannien und Nordirland.
 - b. Mindestens fünf der Mitglieder, deren Ratifikationen eingetragen worden sind, müssen im Zeitpunkte der Eintragung ihrer Ratifikation eine Handelsflotte von mindestens einer Million Bruttoregistertonnen besitzen.
 - c. Der Gesamttraumgehalt der Handelsflotten der Mitglieder, deren Ratifikationen eingetragen sind, muss im Zeitpunkte der Eintragung der Ratifikationen mindestens fünfzehn Millionen Bruttoregistertonnen betragen.
3. Durch die Aufnahme der Bestimmungen des vorstehenden Absatzes soll die baldige Ratifikation dieses Übereinkommens durch die Mitgliedstaaten erleichtert und gefördert werden.
4. Nach dem erstmaligen Inkrafttreten tritt dieses Übereinkommen für jedes Mitglied sechs Monate nach der Eintragung seiner Ratifikation in Kraft.

Artikel 27.

1. 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 Direktor des Internationalen Arbeitsamtes kündigen. Die Kündigung wird von diesem eingetragen. Ihre Wirkung tritt erst ein Jahr nach der Eintragung ein.

2. Jedes Mitglied, das dieses Übereinkommen ratifiziert hat und innerhalb eines Jahres nach Ablauf des im vorigen 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 28.

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

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

Artikel 29.

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

Artikel 30.

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 31.

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

- a. Die Ratifikation des neugefassten Übereinkommens durch ein Mitglied schliesst ohne weiteres die sofortige Kündigung des vorliegenden Übereinkommens in sich, ohne Rücksicht auf Artikel 27; Voraussetzung ist dabei, dass das neugefasste Übereinkommen in Kraft getreten ist.
- b. Vom Zeitpunkte des Inkrafttretens des neugefassten Übereinkommens an kann das vorliegende Übereinkommen von den Mitgliedern nicht mehr ratifiziert werden.

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

Artikel 32.

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

Bericht des Bundesrates an die Bundesversammlung über die 28. Tagung der Internationalen Arbeitskonferenz. (Vom 23. Dezember 1947.)

| | |
|---------------------|------------------|
| In | Bundesblatt |
| Dans | Feuille fédérale |
| In | Foglio federale |
| Jahr | 1948 |
| Année | |
| Anno | |
| Band | 1 |
| Volume | |
| Volume | |
| Heft | 02 |
| Cahier | |
| Numero | |
| Geschäftsnummer | 5382 |
| Numéro d'affaire | |
| Numero dell'oggetto | |
| Datum | 15.01.1948 |
| Date | |
| Data | |
| Seite | 86-157 |
| Page | |
| Pagina | |
| Ref. No | 10 036 111 |

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.