

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung über die Beschlüsse der zweiten internationalen Arbeitskonferenz, abgehalten in Genua vom 15. Juni bis 10. Juli 1920.

(Vom 17. Juni 1921.)

I.

Über die Entstehung sowie über die Aufgaben und die Funktionen der internationalen Arbeitsorganisation, insbesondere auch über die Stellungnahme zu den Beschlüssen der Allgemeinen Konferenzen vom Standpunkt des schweizerischen Staatsrechts aus, haben wir ausführlich berichtet in unserer Botschaft vom 10. Dezember 1920 über die Beschlüsse der ersten internationalen Arbeitskonferenz, abgehalten in Washington vom 29. Oktober bis 29. November 1919. Wir können daher, soweit es die grundsätzlichen mit der internationalen Arbeitsorganisation zusammenhängenden Fragen betrifft, uns hier mit dem blossen Hinweis auf diese Botschaft begnügen.

Gemäss Art. 389, Al. 1, des Friedensvertrages von Versailles hat die Allgemeine Konferenz der Mitgliedstaaten je nach Bedarf, mindestens jedoch einmal im Jahr, ihre Tagungen abzuhalten. In seiner Sitzung vom Januar 1920 in Paris setzte der Verwaltungsrat des internationalen Arbeitsamtes den Beginn der zweiten Allgemeinen Konferenz auf den 15. Juni 1920 fest und bezeichnete als deren Ort Genua. Gleichzeitig bestimmte er die Verhandlungsgegenstände.

Der in Washington aufgestellte Entwurf eines Übereinkommens betreffend die Festsetzung der Arbeitszeit in gewerblichen Betrieben auf 8 Stunden täglich und 48 Stunden wöchentlich nennt in Art. 1, al. 1, als Betriebe, die unter die Konvention fallen, auch den Transport von Personen und Gütern auf dem Wasser (Meer- und Binnenschifffahrt). Er enthält aber eine weitere Vorschrift, die besagt, dass «die Bestimmungen über die Beförderung zur See und auf Binnengewässern durch eine besondere Konferenz zur Regelung

der Arbeitsverhältnisse der Seeleute und der Binnenschiffer zu treffen seien» (Art. 1, al. 2). In Ausführung dieser Vorschrift und nach Prüfung der am 23. Januar 1920 von der Fédération internationale des Marins angenommenen Resolutionen sowie weiterer, bereits früher und von anderer Seite eingereichter Eingaben stellte der Verwaltungsrat des internationalen Arbeitsamtes für die Genueser Konferenz — kurzweg Seeleutekonferenz genannt — folgende Traktandenliste auf:

1. Bedingungen, unter denen das in Washington im vergangenen November abgeschlossene Übereinkommen betreffend die Arbeitszeit auf die Seeleute angewendet werden kann — dieses Übereinkommen bezweckt, die Arbeitszeit in allen gewerblichen Betrieben und insbesondere den Unternehmungen des Seetransportes sowie, unter gewissen Bedingungen, des Transports auf Binnengewässern auf 8 Stunden täglich und 48 Stunden wöchentlich festzusetzen — unter Berücksichtigung der Wirkungen auf die Bemannung und auf die Vorschriften über die Unterkunft und die Gesundheitsverhältnisse an Bord.

2. Überwachung der Bedingungen für die Anwerbung von Seeleuten; Stellenvermittlung für Seeleute; Bedingungen, unter denen das in Washington im vergangenen November abgeschlossene Übereinkommen und die dort angenommenen Vorschläge betreffend die Arbeitslosigkeit und die Arbeitslosenversicherung auf die Seeleute angewendet werden können.

3. Bedingungen, unter denen das in Washington im vergangenen November abgeschlossene Übereinkommen betreffend das Verbot der Beschäftigung von Kindern unter 14 Jahren auf Seeleute angewendet werden kann.

4. Prüfung der Möglichkeit, eine internationale Seemannsordnung zu schaffen.

Mit Rücksicht darauf, dass die Schweiz an diesen Fragen nicht direkt interessiert war, verzichtete der Bundesrat anfänglich auf eine Beschickung der Konferenz, in Übereinstimmung mit den in Betracht fallenden Arbeitgeber- und Arbeitnehmerverbänden (Verband schweizerischer Dampfschiffahrtsunternehmungen und Verband des Personals schweizerischer Transportanstalten). Immerhin wurden, entsprechend dem Ersuchen des Direktors des internationalen Arbeitsamtes, die an alle Mitgliedstaaten verschickten Fragebogen beantwortet. Ferner beschloss der Bundesrat nachträglich, angesichts verschiedener an ihn gelangter Wünsche und hauptsächlich um den persönlichen Kontakt mit den Organen der internationalen Arbeits-

organisation nicht zu verlieren, zwei Regierungsvertreter an die Konferenz abzuordnen. Als solche wurden ernannt die Herren R. Winkler, Direktor der technischen Abteilung des eidgenössischen Eisenbahndepartements, und H. Pfister, damals Delegierter des eidgenössischen Volkswirtschaftsdepartements für Sozialgesetzgebung, jetzt Direktor des eidgenössischen Arbeitsamtes.

II.

Die zweite internationale Arbeitskonferenz, die — wie bereits erwähnt — am 15. Juni 1920 eröffnet wurde, dauerte bis zum 10. Juli 1920. Von diesem Tage hinweg läuft die ordentliche Frist von einem Jahr, innerhalb welcher gemäss Art. 405, Al. 5, des Friedensvertrages von Versailles die Mitglieder der internationalen Arbeitsorganisation die Beschlüsse der Konferenz der zuständigen Stelle unterbreiten müssen, damit sie dazu Stellung nehmen.

Die Beschlüsse dieser zweiten Arbeitskonferenz bestehen in folgenden Vorschlägen und Entwürfen von Übereinkommen, abgedruckt als Beilage IV dieser Botschaft:

1. Vorschlag betreffend die Festsetzung der Arbeitszeit in der Fischerei.

2. Vorschlag betreffend die Festsetzung der Arbeitszeit in der Binnenschifffahrt.

3. Vorschlag betreffend den Erlass von Seemannsordnungen in den einzelnen Ländern.

4. Entwurf eines Übereinkommens betreffend das Mindestalter für die Zulassung der Kinder zur Arbeit auf See.

5. Vorschlag betreffend die Arbeitslosenversicherung der Seeleute.

6. Entwurf eines Übereinkommens betreffend die Gewährung einer Entschädigung für Arbeitslosigkeit infolge von Schiffbruch.

7. Entwurf eines Übereinkommens betreffend die Stellenvermittlung für Seeleute.

Ferner nahm die Konferenz eine Resolution an betreffend die Möglichkeit und Notwendigkeit der Aufstellung einer internationalen Seemannsordnung. Sie stimmte im weitem einer Kundgebung zu betreffend die Bekämpfung der Geschlechtskrankheiten; darin wird die Hygieneabteilung des Völkerbundes auf die dringende Notwendigkeit hingewiesen, «angesichts der Wichtigkeit, auf internationalem Weg wirksame Massnahmen zur Verhütung und Behandlung der Geschlechtskrankheiten bei der Handelsmarine zu treffen,

unverzüglich ihre Aufmerksamkeit auf diese Frage zu richten». Die Genueser Konferenz beschloss ausserdem, auf die Traktandenliste der dritten Allgemeinen Konferenz zu setzen einmal die Frage des Verbotes der Beschäftigung Jugendlicher unter 18 Jahren als Trimmer und Heizer und sodann die weitere Frage der obligatorischen ärztlichen Untersuchung für alle an Bord von Fahrzeugen beschäftigten Kinder.

Abgelehnt dagegen wurde die Regelung der Arbeitszeit in der Meerschiffahrt. Gleich zu Beginn hatte die Konferenz zur Vorberatung dieses Traktandums eine aus je 10 Vertretern der Regierungen, Reeder und Seeleute bestehende Kommission bestellt. Das Ergebnis der ausserordentlich schwierigen, über 2 Wochen dauernden Verhandlungen in diesem Ausschuss war der «Entwurf eines Übereinkommens betreffend die Festsetzung der Arbeitszeit an Bord der Schiffe», der — gewisse Ausnahmen vorbehalten — den 8-Stundentag oder die 48-Stundenwoche für sämtliche an Bord eines Fahrzeuges beschäftigten Personen vorsah. Diese Vorlage bildete auch im Plenum den Gegenstand ausgiebiger und teilweise heftiger Debatten. In der Schlussabstimmung wurde sie verworfen; sie vereinigte 48 gegen 25 Stimmen auf sich, erhielt also nicht die erforderliche Zweidrittelmehrheit. Die schweizerischen Delegierten hatten an der Abstimmung nicht mitgewirkt, da sie nicht in einer Frage den Ausschlag geben wollten, die in erster Linie die seefahrenden Länder betrafte.

Von den in Genua gefassten Beschlüssen fallen die in Ziff. 3—7 hiivor genannten für die Schweiz von vornherein ausser Betracht, da sie sich nur auf die Meerschiffahrt beziehen. Es sind daher nur der Vorschlag betreffend die Festsetzung der Arbeitszeit in der Fischerei sowie der Vorschlag betreffend die Festsetzung der Arbeitszeit in der Binnenschiffahrt näher zu behandeln.

III.

Im Vorschlag betreffend die Festsetzung der Arbeitszeit in der Fischerei wird den Mitgliedern der internationalen Arbeitsorganisation empfohlen, auf dem Weg der nationalen Gesetzgebung die Arbeitszeit aller in der Fischerei beschäftigten Arbeiter im Sinn der Grundsätze der Friedensverträge — also des 8-Stundentages oder der 48-Stundenwoche — zu regeln, vorbehältlich der besondern Vorschriften, die erforderlich sind, um den eigenartigen Bedingungen dieses Gewerbes in jedem Lande Rechnung zu tragen.

An der Genueser Konferenz war man sich klar darüber, dass die Verhältnisse in der Fischerei nicht nur von Land zu Land, sondern

auch innerhalb der einzelnen Staaten derart verschieden sind, dass eine einheitliche Regelung nicht in Frage kommen konnte. Dies ist auch der Hauptgrund, warum nur ein Vorschlag und nicht ein Entwurf zu einem Übereinkommen aufgestellt wurde. Wenn auch der Vorschlag in erster Linie die Hochsee- und Küstentischerei, sowie den Fischfang auf grossen Binnengewässern im Auge hat, so bezieht er sich doch auf alle Arten der Fischerei, also auch auf die Verhältnisse, wie sie bei uns bestehen. Wir sind daher gezwungen, zu ihm Stellung zu nehmen.

Die Kantonsregierungen und wirtschaftlichen Verbände, zur Vernehmlassung eingeladen, wiesen darauf hin, dass die Fischerei bei uns in der Regel ohne fremde Arbeitskräfte betrieben werde und zu einer gesetzlichen Festsetzung der Arbeitszeit in diesem Gewerbe kein Bedürfnis vorhanden sei*). Wir teilen diese Auffassung. Die Fälle, wo eine Person die Fischerei bei uns ausschliesslich als Gewerbe betreibt, sind selten; in der Regel ist sie Nebenbeschäftigung, zu der gegriffen wird, wenn die Verhältnisse hierzu günstig sind. Die Fischerei ist, ähnlich wie die Arbeit in der Landwirtschaft, abhängig von verschiedenen äusseren Einflüssen, der Witterung, der Jahreszeit, dem biologischen Verhalten der Fischarten usw. Eine gesetzliche Regelung der Arbeitszeit im Sinn des Vorschlages erscheint uns unter diesen Verhältnissen in der Tat nicht angezeigt. Wir beantragen daher, dem Postulat keine Folge zu geben.

IV.

Der Vorschlag betreffend die Festsetzung der Arbeitszeit in der Binnenschifffahrt enthält, abgesehen von der Einladung zur Abgabe eines Berichtes über die zu seiner Ausführung getroffenen Massnahmen, folgende vier Postulate:

1. Gesetzliche Regelung der Arbeitszeit im Sinn der Grundsätze der Friedensverträge — also des 8-Studentages oder der 48-Stundenwoche — für die in der Binnenschifffahrt beschäftigten Personen, unter Vorbehalt der Sonderbestimmungen, die mit Rücksicht auf die ausserordentlichen, der Binnenschifffahrt eines jeden Landes eigentümlichen klimatischen oder technischen Verhältnisse erforderlich sind.

2. Abschluss von Vereinbarungen zwischen Uferstaaten, um die Arbeitszeit für die Personen auf den Fahrzeugen der gemeinsam benutzten Binnengewässer im Sinn der in den Friedensverträgen niedergelegten Erklärungen festzusetzen.

*) Nach der eidgenössischen Volkszählung vom 1. Dezember 1910 waren in der Fischerei 1038 Erwerbstätige, davon 729 Betriebsinhaber; von den unselbständigen Berufstätigen gehörten 133 zur Familie des Geschäftsinhabers. Es blieben also noch 176 fremde Arbeitskräfte.

3. Beobachtung der allgemeinen Grundsätze des an der Konferenz in Washington aufgestellten Entwurfs zu einem Übereinkommen betreffend die Festsetzung der Arbeitszeit in gewerblichen Betrieben, sowohl beim Erlass von Landesgesetzen (Fall 1), als auch beim Abschluss von Vereinbarungen (Fall 2), — vorbehalten die mit Rücksicht auf die klimatischen und etwaigen andern besondern Verhältnisse der beteiligten Länder erforderlichen Ausnahmen.

4. Festlegung der Grenze zwischen der Binnenschifffahrt einerseits und der Meerschifffahrt andererseits.

Von diesen Postulaten fällt für unser Land das letzte von vornherein ausser Betracht. Im übrigen ist zum Vorschlag folgendes zu sagen:

Die Schweiz kennt nach dem gegenwärtigen Stand der Gesetzgebung zweierlei Arten von Schifffahrt: konzessionierte und nicht konzessionierte. Von der erstgenannten Art bestehen zurzeit 18 Unternehmungen mit 153 Schiffen, deren maximale Belastung 250 Tonnen pro Schiff nicht übersteigt, und einem Personalbestand von insgesamt 500—550 (in normalen Friedenszeiten etwa 1200) Mann; über die zweite, minder wichtige Kategorie waren zuverlässige Zahlen nicht zu bekommen*). Konzessionspflichtig ist gemäss Art. 8 des Bundesgesetzes vom 5. April 1910 betreffend das schweizerische Postwesen die regelmässige und die periodische Beförderung von Personen. Sämtliche auf schweizerischen Gewässern in Betrieb befindlichen Schiffe konzessionierter Unternehmungen, die zum Personen- oder Gütertransport verwendet werden, unterliegen der Kontrolle des Bundes. Die Aufsicht über alle übrigen Schiffe ist den Kantonen überbunden. (Vgl. diesbezüglich Art. 9 des erwähnten Bundesgesetzes betreffend das schweizerische Postwesen, sowie Art. 2 und 4 der Verordnung vom 19. Dezember 1910 über die Schifffahrt konzessionierter Unternehmungen auf schweizerischen Gewässern.)

Für die konzessionierten Schifffahrtsunternehmungen ist die Arbeitszeit bereits gesetzlich geregelt durch das in der Volksabstimmung vom 31. Oktober 1920 angenommene Bundesgesetz über die Arbeitszeit beim Betrieb der Eisenbahnen und anderer Verkehrsanstalten vom 6. März 1920 (s. Art. 1, al. 1, lit. *d*, des Gesetzes). Dieses Gesetz hat den Grundsatz des 8-Studentages in der Hauptsache verwirklicht. Damit ist das erste Postulat des Vorschlages inbezug auf die konzessionierte Schifffahrt erfüllt.

*) Nach der eidgenössischen Volkszählung vom 1. Dezember 1910 waren in der privaten Schifffahrt und Flösserei 595 Erwerbstätige, davon 207 Betriebsinhaber; von den unselbständigen Berufstätigen gehörten 31 zur Familie des Geschäftsinhabers.

Es bleibt nur noch die Frage zu prüfen, wie es sich inbezug auf die nicht konzessionierte, der Aufsicht der Kantone unterstellte Schifffahrt verhält. Die zur Vernehmlassung eingeladenen Kantonsregierungen und wirtschaftlichen Verbände verneinten, soweit sie sich überhaupt zur Frage äusserten, das Bedürfnis nach gesetzlicher Regelung der Arbeitszeit im Sinne des Vorschlages für die nicht konzessionierte Schifffahrt. Einzig zwei Kantone, Baselstadt und Thurgau, nehmen eine andere Haltung ein. Der Regierungsrat des Kantons Baselstadt schreibt in seinem Bericht: «Neben den konzessionierten Verkehrsanstalten bestehen als Schifffahrtsunternehmen einige Binnenschifffahrtsgesellschaften, deren Schiffe bis Basel fahren, und die Fährbetriebe. Es besteht ein Bedürfnis für die internationale Regelung der Arbeitszeit in diesen Betrieben, namentlich in denen der Grossschifffahrt auf dem Rhein, da eine in den verschiedenen angrenzenden Staaten verschiedene Gesetzgebung jede einzelne undurchführbar werden liesse.» Im Gebiet des Kantons Baselstadt — so wird weiter ausgeführt — gelte auch für diese Betriebe, sofern und soweit sie überhaupt der baselstädtischen Rechtsordnung unterstehen, das kantonale Arbeitszeitgesetz mit der 48-Stundenwoche (dem 8 $\frac{1}{2}$ stündigen Arbeitstag und einem freien Werktagnachtsmittag von 1 Uhr an). Der Regierungsrat des Kantons Thurgau bemerkt, dass auf dem Bodensee (Obersee) etwa 40 Motorschiffe mit 80—250 Tonnen Tragfähigkeit dem Güterverkehr dienen, und weist darauf hin, dass die konzessionierten Schifffahrtsunternehmungen, die alle Bestimmungen des Arbeitszeitgesetzes für die Verkehrsanstalten genau einzuhalten haben, durch diese Motorlastschiffe je länger je mehr eine empfindliche Konkurrenz erleiden, da diese privaten Unternehmen infolge ihrer billigen Arbeitskräfte mit uneingeschränkter Arbeitszeit die Frachten wesentlich niedriger halten können. Es empfehle sich daher, die Arbeitszeit der Bedienungsmannschaft dieser privaten Schiffsbetriebe gleich zu ordnen, wie es für die vom Bund konzessionierten Unternehmungen geschehen sei.

Was die Stellungnahme der baselstädtischen Regierung betrifft, so ist darauf hinzuweisen, dass die Schifffahrtsverhältnisse auf dem Rhein zurzeit durch die «Zentralkommission für die Rheinschifffahrt» (Commission Centrale du Rhin) geprüft und möglicherweise geordnet werden. Es empfiehlt sich daher, zunächst das Ergebnis dieser Prüfung abzuwarten, bevor wir von uns aus etwas vorgehen. Erfolgt bezüglich der Arbeitszeit keine Regelung, wird man immer noch untersuchen können, ob — insofern ein Bedürfnis überhaupt vorliegt — eine Vereinbarung von Land zu Land angezeigt erscheint. Gegenwärtig sind aber die Verhältnisse zu wenig abgeklärt, als dass schon eine bestimmte Lösung ins Auge gefasst werden könnte.

Der Standpunkt, den die Regierung des Kantons Thurgau befürwortet, wurde schon früher vom Verband schweizerischer Dampfschiffahrtsunternehmungen eingenommen. Es mag zugegeben werden, dass da oder dort gewisse Ungleichheiten bestehen, indem die konzessionierten Schiffahrtsbetriebe mit Bezug auf den Gütertransport strengern Bestimmungen unterworfen sind als die nicht konzessionierten. Eine Regelung der Arbeitszeit für die nicht konzessionierten Schiffahrtsunternehmen kann aber nur in Betracht fallen in einem allgemeinen Gesetz über die Arbeit im Handel und in den Gewerben, dessen Vorlage bereits in Aussicht gestellt wurde. Vorher ein Spezialgesetz zu erlassen, rechtfertigt sich wohl nicht. Ebenso wenig kann eine Änderung des Arbeitszeitgesetzes für die Transportanstalten oder des Postgesetzes in Frage kommen. Es wird daher bei der Aufstellung von gesetzlichen Vorschriften über die Arbeitszeit im Handel und in den Gewerben zu prüfen sein, ob und inwieweit den vorgebrachten Bedenken Rechnung getragen und damit ein Ausgleich herbeigeführt werden kann.

Unsere Stellungnahme zu dem in Frage stehenden Vorschlag ist also folgende:

a. Die Arbeitszeit im Sinne des Vorschlages ist für die konzessionierte Schifffahrt bereits gesetzlich geregelt und damit das Hauptpostulat des Vorschlages verwirklicht.

Die Regelung der Arbeitszeit in der übrigen Schifffahrt wird bei Anlass der zukünftigen gesetzlichen Regelung der Arbeitszeit im Handel und in den Gewerben näher geprüft werden.

b. Zum Postulat betreffend den Abschluss von Vereinbarungen zwischen Uferstaaten zur Regelung der Arbeitszeit auf Fahrzeugen gemeinsam benutzter Binnengewässer können wir zurzeit nicht endgültig Stellung nehmen, da die Verhältnisse zu wenig abgeklärt sind. Sollten später solche Vereinbarungen notwendig werden, so werden wir der Bundesversammlung, deren Genehmigung sie unterliegen, Bericht und Antrag stellen.

V.

Entsprechend den vorstehenden Ausführungen unterbreiten wir Ihnen nachstehende Beschlussentwürfe zur Annahme (Beilage I, II, III).

Bern, den 17. Juni 1921.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Schulthess.

Der Bundeskanzler:

Steiger.

(Entwurf.)

Beilage I.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
in Erwägung,

dass die nachstehenden Beschlüsse der zweiten internationalen
Arbeitskonferenz für die Schweiz gegenstandslos sind,

beschliesst:

1. Vom Beitritt zu den Übereinkommen betreffend:

- a. das Mindestalter für die Zulassung der Kinder zur Arbeit auf See,
- b. die Gewährung einer Entschädigung für Arbeitslosigkeit infolge von Schiffbruch,
- c. die Stellenvermittlung für Seeleute

wird abgesehen.

2. Den Vorschlägen betreffend:

- a. den Erlass von Seemannsordnungen in den einzelnen Ländern,
- b. die Arbeitslosenversicherung der Seeleute

wird keine Folge gegeben.

(Entwurf.)

Beilage II.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
in Erwägung,

dass bei der Fischerei in der Schweiz fremde Arbeitskräfte nur in unbedeutendem Masse verwendet werden und ein Bedürfnis zur gesetzlichen Regelung der Arbeitszeit in diesem Gewerbe nicht vorhanden ist,

beschliesst:

Dem Vorschlag betreffend die Festsetzung der Arbeitszeit in der Fischerei wird keine Folge gegeben.

(Entwurf.)

Beilage III.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
in Erwägung,

dass der Vorschlag betreffend die Festsetzung der Arbeitszeit in der Binnenschifffahrt für die konzessionierte Schifffahrt bereits verwirklicht ist und zurzeit weitergehende gesetzliche Massnahmen nicht angezeigt sind,

beschliesst:

Dem Vorschlag betreffend die Festsetzung der Arbeitszeit in der Binnenschifffahrt wird, soweit nicht bereits verwirklicht, zurzeit keine Folge gegeben.

Internationale Arbeitskonferenz.

Zweite Jahrestagung

(Seeleutekonferenz)

Genua, 15. Juni bis 10. Juli 1920.

Von der Konferenz angenommene
Entwürfe von Übereinkommen und Vorschläge.

Von der Konferenz angenommene Entwürfe von Übereinkommen und Vorschläge.

	Seite
Vorschlag betreffend die Festsetzung der Arbeitszeit in der Fischerei	623
Vorschlag betreffend die Festsetzung der Arbeitszeit in der Binnenschifffahrt	624
Vorschlag betreffend den Erlass von Seemannsordnungen in den einzelnen Ländern	626
Entwurf eines Übereinkommens betreffend das Mindestalter für die Zulassung der Kinder zur Arbeit auf See	626
Vorschlag betreffend die Arbeitslosenversicherung der Seeleute . . .	629
Entwurf eines Übereinkommens betreffend die Gewährung einer Entschädigung für Arbeitslosigkeit infolge von Schiffbruch	630
Entwurf eines Übereinkommens betreffend die Stellenvermittlung für Seeleute	633

Vorschlag betreffend die Festsetzung der Arbeitszeit in der Fischerei.

Die Allgemeine Konferenz der Internationalen Arbeitsorganisation des Völkerbundes,

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

gestützt auf ihren Beschluss über die Annahme verschiedener Anträge betreffend «die Bedingungen, unter denen das im vergangenen November in Washington abgeschlossene Übereinkommen auf die Seeleute angewendet werden kann — dieses Übereinkommen bezweckt, die Arbeitszeit in allen gewerblichen Betrieben und insbesondere den Unternehmungen des Seetransports und, unter gewissen Bedingungen, des Transports auf Binnengewässern auf 8 Stunden täglich und 48 Stunden wöchentlich festzusetzen — unter Berücksichtigung der Wirkungen auf die Bemannung und auf die Vorschriften über die Unterkunft und die Gesundheitsverhältnisse an Bord», eine Frage, die den ersten Verhandlungsgegenstand der Konferenz von Genua bildete,

gestützt ferner auf ihren Beschluss, diese Anträge in die Form eines Vorschlages zu fassen,

nimmt den nachstehenden Vorschlag an, der den Mitgliedern der Internationalen Arbeitsorganisation zur Prüfung vorzulegen ist zu dem Zweck, ihn auf dem Wege der Landesgesetzgebung oder in anderer Weise in Kraft treten zu lassen, entsprechend den Bestimmungen über die Arbeit im Vertrag von Versailles vom 28. Juni 1919, im Vertrag von Saint-Germain vom 10. September 1919, im Vertrag von Neuilly vom 27. November 1919 und im Vertrag vom Grand Trianon vom 4. Juni 1920:

Angesichts der Erklärung der Friedensverträge, dass alle Industriegemeinschaften, soweit es ihre besondern Verhältnisse gestatten, «die Annahme des Achtstundentages oder der Achtundvierzigstundenwoche als Ziel überall da anstreben sollen, wo es noch nicht erreicht ist», schlägt die Allgemeine Arbeitskonferenz vor, dass jedes Mitglied der Internationalen Arbeitsorganisation eine Gesetzgebungsanfrage, die in diesem Sinne die Arbeitszeit aller in der Fischerei beschäftigten Arbeiter festsetzt, vorbehaltlich der besondern Vor-

schriften, die erforderlich sind, um den eigenartigen Bedingungen dieses Gewerbes in jedem Lande Rechnung zu tragen; dass ferner zur Vorbereitung dieser Gesetzgebung jede Regierung die beteiligten Verbände der Arbeitgeber und Arbeiter anhöre.

Vorschlag betreffend die Festsetzung der Arbeitszeit in der Binnenschifffahrt.

Die Allgemeine Konferenz der Internationalen Arbeitsorganisation des Völkerbundes,

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

gestützt auf ihren Beschluss über die Annahme verschiedener Anträge betreffend «die Bedingungen, unter denen das im vergangenen November in Washington abgeschlossene Übereinkommen auf die Seeleute angewendet werden kann — dieses Übereinkommen bezweckt, die Arbeitszeit in allen gewerblichen Betrieben und insbesondere den Unternehmungen des Seetransports und, unter gewissen Bedingungen, des Transports auf Binnengewässern auf 8 Stunden täglich und 48 Stunden wöchentlich festzusetzen — unter Berücksichtigung der Wirkungen auf die Besatzung und auf die Vorschriften über die Unterkunft und die Gesundheitsverhältnisse an Bord», eine Frage, die den ersten Verhandlungsgegenstand der Konferenz von Genua bildete,

gestützt ferner auf ihren Beschluss, diese Anträge in die Form eines Vorschlages zu fassen,

nimmt den nachstehenden Vorschlag an, der den Mitgliedern der Internationalen Arbeitsorganisation zur Prüfung vorzulegen ist zu dem Zweck, ihn auf dem Wege der Landesgesetzgebung oder in anderer Weise in Kraft treten zu lassen, entsprechend den Bestimmungen über die Arbeit im Vertrag von Versailles vom 28. Juni 1919, im Vertrag von Saint-Germain vom 10. September 1919, im Vertrag von Neuilly vom 27. November 1919 und im Vertrag vom Grand Trianon vom 4. Juni 1920:

Angesichts der Erklärung der Friedensverträge, dass alle Industriegemeinschaften, soweit es ihre besondern Verhältnisse gestatten, «die Annahme des Achtstundentages oder der Achtundvierzigstundenwoche als Ziel überall da anstreben sollen, wo es noch nicht erreicht ist», schlägt die Allgemeine Arbeitskonferenz vor:

I.

Jedes Mitglied der Internationalen Arbeitsorganisation möge, sofern es nicht schon geschehen ist, durch seine Gesetzgebung in Übereinstimmung mit dieser in den Friedensverträgen enthaltenen Erklärung die Arbeitszeit der in der Binnenschifffahrt beschäftigten Personen festsetzen. Diese Gesetzgebung soll diejenigen Sonderbestimmungen vorsehen, die mit Rücksicht auf die ausserordentlichen der Binnenschifffahrt eines jeden Landes eigentümlichen klimatischen oder technischen Verhältnisse erforderlich sind. Vorher sind die beteiligten Verbände der Arbeitgeber und Arbeiter anzuhören.

II.

Die Mitglieder der Internationalen Arbeitsorganisation, die als Uferstaaten Binnengewässer mit ihren Fahrzeugen gemeinsam benützen, sollen miteinander Vereinbarungen abschliessen, um die Arbeitszeit im Sinne jener Erklärung für diejenigen Personen festzusetzen, die in der Binnenschifffahrt auf solchen Gewässern beschäftigt sind. Vorher sind die beteiligten Verbände der Arbeitgeber und Arbeiter anzuhören.

III.

Derartige Landesgesetze und Vereinbarungen zwischen Uferstaaten sollen sich soweit als möglich an die allgemeinen Grundsätze des Entwurfes eines Übereinkommens über die Arbeitszeit anschliessen, das von der Internationalen Arbeitskonferenz in Washington angenommen wurde, vorbehältlich der Ausnahmen, die mit Rücksicht auf die klimatischen und etwaige andere besondere Verhältnisse der beteiligten Länder erforderlich sind.

IV.

Zwecks Durchführung dieses Vorschlages möge jedes Mitglied der Internationalen Arbeitsorganisation nach Anhörung der beteiligten Verbände der Arbeitgeber und Arbeiter für seinen Bereich die Grenze zwischen der Binnenschifffahrt und der Seeschifffahrt festlegen und seine Entschliessung dem Internationalen Arbeitsamte mitteilen.

V.

Jedes Mitglied der Internationalen Arbeitsorganisation möge dem Internationalen Arbeitsamt innerhalb zweier Jahre nach Schluss der Konferenz von Genua über die zur Ausführung dieses Vorschlages getroffenen Massnahmen berichten.

Vorschlag betreffend den Erlass von Seemannsordnungen in den einzelnen Ländern.

Die Allgemeine Konferenz der Internationalen Arbeitsorganisation des Völkerbundes,

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

gestützt auf ihren Beschluss über die Annahme verschiedener Anträge betreffend «die Prüfung der Möglichkeit, eine internationale Seemannsordnung zu schaffen», eine Frage, die den vierten Verhandlungsgegenstand der Konferenz von Genua bildete,

gestützt ferner auf ihren Beschluss, diese Anträge in die Form eines Vorschlages zu fassen,

nimmt den nachstehenden Vorschlag an, der den Mitgliedern der Internationalen Arbeitsorganisation zur Prüfung vorzulegen ist zu dem Zweck, ihn auf dem Wege der Landesgesetzgebung oder in anderer Weise in Kraft treten zu lassen, entsprechend den Bestimmungen über die Arbeit im Vertrag von Versailles vom 28. Juni 1919, im Vertrag von Saint-Germain vom 10. September 1919, im Vertrag von Neuilly vom 27. November 1919 und im Vertrag vom Grand Trianon vom 4. Juni 1920:

Damit als Ergebnis einer klaren und systematischen Zusammenstellung der Gesetze eines jeden Landes die Seeleute der ganzen Welt, seien sie nun an Bord von Schiffen ihres eigenen oder eines fremden Landes beschäftigt, einen bessern Überblick über ihre Rechte und Pflichten gewinnen, und um die Schaffung einer internationalen Seemannsordnung zu fördern und zu erleichtern, schlägt die Internationale Arbeitskonferenz vor, jedes Mitglied der Internationalen Arbeitsorganisation möge alle seine Gesetze und Vorschriften, die sich auf die Seeleute in dieser ihrer Eigenschaft beziehen in einer Seemannsordnung zusammenfassen.

Entwurf eines Übereinkommens betreffend das Mindestalter für die Zulassung der Kinder zur Arbeit auf See.

Die Allgemeine Konferenz der Internationalen Arbeitsorganisation des Völkerbundes,

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

gestützt auf ihren Beschluss über die Annahme verschiedener Anträge betreffend «die Bedingungen, unter denen das in Washington im vergangenen November abgeschlossene Übereinkommen über das Verbot der Beschäftigung von Kindern unter vierzehn Jahren auf Seeleute angewendet werden kann», eine Frage, die den dritten Verhandlungsgegenstand der Konferenz von Genua bildete,

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

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

Artikel 1.

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

Artikel 2.

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

Artikel 3.

Die Bestimmungen des Artikels 2 finden keine Anwendung auf die Arbeit von Kindern auf Schulschiffen, sofern diese Arbeit von der Behörde gestattet ist und von ihr überwacht wird.

Artikel 4.

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

Artikel 5.

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

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

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

Artikel 6.

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

Artikel 7.

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

Artikel 8.

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

Artikel 9.

Vorbehältlich der Bestimmungen des Artikels 8 verpflichtet sich jedes Mitglied, das dieses Übereinkommen ratifiziert, seine Bestimmungen spätestens am 1. Juli 1922 zur Anwendung zu bringen und die zu ihrer Durchführung nötigen Massnahmen zu treffen.

Artikel 10.

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

Artikel 11.

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

Artikel 12.

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

Vorschlag betreffend die Arbeitslosenversicherung der Seeleute.

Die Allgemeine Konferenz der Internationalen Arbeitsorganisation des Völkerbundes,
einberufen vom Verwaltungsrat des Internationalen Arbeitsamtes auf den 15. Juni 1920 nach Genua,
gestützt auf ihren Beschluss über die Annahme verschiedener Anträge betreffend «die Überwachung der Bedingungen für die Anwerbung von Seeleuten; Stellenvermittlung für Seeleute; Bedingungen, unter denen das in Washington im vergangenen November abgeschlossene Übereinkommen und die dort angenommenen Vorschläge über die Arbeitslosigkeit und die Arbeitslosenversicherung auf die Seeleute angewendet werden können», eine Frage, die den zweiten Verhandlungsgegenstand der Konferenz von Genua bildete,
gestützt ferner auf ihren Beschluss, diese Anträge in die Form eines Vorschlages zu fassen,
nimmt den nachstehenden Vorschlag an, der den Mitgliedern der Internationalen Arbeitsorganisation zur Prüfung vorzulegen ist

zu dem Zweck, ihn auf dem Wege der Landesgesetzgebung oder in anderer Weise in Kraft treten zu lassen, entsprechend den Bestimmungen über die Arbeit im Vertrag von Versailles vom 28. Juni 1919, im Vertrag von Saint-Germain vom 10. September 1919, im Vertrag von Neuilly vom 27. November 1919 und im Vertrag vom Grand Trianon vom 4. Juni 1920:

Um den Seeleuten die Anwendung des Teiles III des in Washington am 28. November 1919 angenommenen Vorschlages betreffend die Arbeitslosigkeit zu gewährleisten, schlägt die Allgemeine Konferenz vor, jedes Mitglied der Internationalen Arbeitsorganisation möge für die Seeleute eine wirksame Versicherung gegen Arbeitslosigkeit, die infolge von Schiffbruch oder aus einer andern Ursache eintritt, einrichten, sei es durch eine staatliche Versicherung, sei es durch Beiträge des Staates an Berufsverbände, deren Satzungen die Leistung von Arbeitslosenentschädigung an ihre Mitglieder vorsehen.

Entwurf eines Übereinkommens betreffend die Gewährung einer Entschädigung für Arbeitslosigkeit infolge von Schiffbruch.

Die Allgemeine Konferenz der Internationalen Arbeitsorganisation des Völkerbundes, einberufen vom Verwaltungsrat des Internationalen Arbeitsamtes auf den 15. Juni 1920 nach Genua, gestützt auf ihren Beschluss über die Annahme verschiedener Anträge betreffend «die Überwachung der Bedingungen für die Anwerbung von Seeleuten; Stellenvermittlung für Seeleute; Bedingungen, unter denen das in Washington im vergangenen November abgeschlossene Übereinkommen und die dort angenommenen Vorschläge über die Arbeitslosigkeit und die Arbeitslosenversicherung auf die Seeleute angewendet werden können», eine Frage, die den zweiten Verhandlungsgegenstand der Konferenz von Genua bildete, gestützt ferner auf ihren Beschluss, diese Anträge in die Form eines Entwurfes zu einem internationalen Übereinkommen zu fassen, nimmt den nachstehenden Entwurf eines Übereinkommens an, das den Mitgliedern der Internationalen Arbeitsorganisation gemäss den Bestimmungen über die Arbeit im Vertrag von Versailles vom 28. Juni 1919, im Vertrag von Saint-Germain vom 10. September 1919, im Vertrag von Neuilly vom 27. November 1919 und im Vertrag

vom Grand Trianon vom 4. Juni 1920 zur Ratifizierung vorzulegen ist.

Artikel 1.

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

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

Artikel 2.

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

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

Artikel 3.

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

Artikel 4.

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

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

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

Artikel 5.

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

Artikel 6.

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

Artikel 7.

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

Artikel 8.

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

Artikel 9.

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

Artikel 10.

Der Verwaltungsrat des Internationalen Arbeitsamtes hat mindestens alle zehn Jahre einmal der Allgemeinen Konferenz einen

Bericht über die Durchführung dieses Übereinkommens zu erstatten und darüber zu entscheiden, ob seine Durchsicht oder Abänderung auf die Tagesordnung der Konferenz gesetzt werden soll.

Artikel 11.

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

Entwurf eines Übereinkommens betreffend die Stellenvermittlung für Seeleute.

Die Allgemeine Konferenz der Internationalen Arbeitsorganisation des Völkerbundes,

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

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

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

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

Artikel 1.

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

Artikel 2.

Die Stellenvermittlung für Seeleute darf nicht gewerbsmässig von irgendeiner Person, Gesellschaft oder Anstalt zur Erzielung eines Gewinnes betrieben werden. Für die Vermittlung darf kein Seemann irgendeines Schiffes durch die Person, Gesellschaft oder Anstalt mittelbar oder unmittelbar mit einer Gebühr belastet werden.

Die Gesetze der einzelnen Länder haben jede Verletzung der Bestimmungen dieses Artikels unter Strafe zu stellen.

Artikel 3.

Unbeschadet der Bestimmungen des Artikels 2 kann Personen, Gesellschaften oder Anstalten, die gegenwärtig die Vermittlung gewerbsmässig ausüben, mit behördlicher Erlaubnis auf Zeit die Fortsetzung dieses Gewerbes gestattet werden, sofern ihre Tätigkeit einer behördlichen Aufsicht unterworfen wird und die Rechte aller Beteiligten gewahrt sind.

Jedes Mitglied, das dieses Übereinkommen ratifiziert, verpflichtet sich, alle erforderlichen Massnahmen zu treffen, um so rasch als möglich die gewerbsmässige Stellenvermittlung für Seeleute zu beseitigen.

Artikel 4.

Jedes Mitglied, das dieses Übereinkommen ratifiziert, hat dafür zu sorgen, dass ein wirksames und zweckmässiges System einer unentgeltlichen Stellenvermittlung für Seeleute eingerichtet und unterhalten werde. Dieses System kann eingerichtet und unterhalten werden:

1. durch massgebende Verbände der Reeder und der Seeleute, die gemeinsam unter der Aufsicht einer Zentralbehörde tätig sind, oder
2. in Ermangelung einer derartigen gemeinsamen Einrichtung durch den Staat selbst.

Die Tätigkeit dieser Vermittlungsstellen ist von Personen zu leiten, die im Seewesen praktisch erfahren sind.

Bestehen Vermittlungsstellen der verschiedenen Arten nebeneinander, so sind Massnahmen für ein Zusammenarbeiten nach einem das ganze Land umfassenden Plan zu treffen.

Artikel 5.

Ausschüsse, die aus einer gleichen Zahl von Vertretern der Reeder und der Seeleute bestehen, sind zu errichten und in allen die Tätigkeit dieser Vermittlungsstellen betreffenden Angelegenheiten anzuhören.

Im übrigen ist es Sache der Regierung eines jeden Landes, die Befugnisse dieser Ausschüsse, insbesondere deren Recht, den Vorsitzenden nicht dem Kreis ihrer Mitglieder zu entnehmen, sowie das Mass der staatlichen Aufsicht über diese Ausschüsse zu bestimmen und deren Unterstützung durch Personen zu regeln, die sich die Wohlfahrt der Seeleute angelegen sein lassen.

Artikel 6.

Im Rahmen der Stellenvermittlung muss dem Seemann das Recht gesichert sein, sich sein Schiff, und dem Reeder das Recht, sich seine Mannschaft zu wählen.

Artikel 7.

Der Heuervertrag der Seeleute muss die erforderlichen Bürgschaften zum Schutze aller Beteiligten enthalten. Dem Seemann muss zur Prüfung dieses Vertrages vor und nach der Unterzeichnung jede Möglichkeit gewährt werden.

Artikel 8.

Jedes Mitglied, das dieses Übereinkommen ratifiziert, hat Massnahmen zu treffen, um die in diesem Übereinkommen für die Stellenvermittlung für Seeleute vorgesehenen Einrichtungen, erforderlichenfalls durch öffentliche Stellen, den Seeleuten aller Länder, welche dieses Übereinkommen ratifizieren, zugänglich zu machen, sofern die Arbeitsbedingungen ungefähr die gleichen sind.

Artikel 9.

Es ist Sache eines jeden Landes, zu entscheiden, ob es Massnahmen, die denjenigen dieses Übereinkommens ähnlich sind, auch für Deckoffiziere und die Schiffsingenieure treffen will.

Artikel 10.

Jedes Mitglied, das dieses Übereinkommen ratifiziert, hat dem Internationalen Arbeitsamt alle verfügbaren statistischen und anderweitigen Aufschlüsse über die Arbeitslosigkeit der Seeleute und die Tätigkeit seiner Stellenvermittlung für Seeleute zu liefern.

Es ist Sache des Internationalen Arbeitsamtes, im Einvernehmen mit den Regierungen und den beteiligten Verbänden eines jeden Landes auf ein planmässiges Zusammenarbeiten der verschiedenen Landessysteme der Stellenvermittlung für Seeleute hinzuwirken.

Artikel 11.

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

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

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

Artikel 12.

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

Artikel 13.

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

Artikel 14.

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

Artikel 15.

Vorbehältlich der Bestimmungen des Artikels 14 verpflichtet sich jedes Mitglied, das dieses Übereinkommen ratifiziert, seine Bestimmungen spätestens am 1. Juli 1922 zur Anwendung zu bringen und die zu ihrer Durchführung nötigen Massnahmen zu treffen.

Artikel 16.

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

Artikel 17.

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

Artikel 18.

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



**Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Beschlüsse der zweiten internationalen Arbeitskonferenz, abgehalten in Genua vom 15. Juni bis 10. Juli 1920.
(Vom 17. Juni 1921.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1921
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	25
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	1448
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	22.06.1921
Date	
Data	
Seite	611-637
Page	
Pagina	
Ref. No	10 027 990

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.