



Übereinkommen über Mindestnormen auf Handelsschiffen, 1976 IAOÜbk 147

Dieses Übereinkommen ist am 28. November 1981 in Kraft getreten.

Die Allgemeine Konferenz der Internationalen Arbeitsorganisation, die vom Verwaltungsrat des Internationalen Arbeitsamtes nach Genf einberufen wurde und am 13. Oktober 1976 zu ihrer zweiundsechzigsten Tagung zusammengetreten ist, verweist auf die Bestimmungen der Empfehlung betreffend die Anheuerung der Seeleute (ausländische Schiffe), 1958, sowie der Empfehlung betreffend die Lebens- und Arbeitsbedingungen und die Sicherheit der Seeleute, 1958; hat beschlossen, verschiedene Anträge anzunehmen betreffend nichtnormengemäße Seefahrzeuge, insbesondere soweit sie unter Gefälligkeitsflaggen eingetragen sind, eine Frage, die den fünften Gegenstand ihrer Tagesordnung bildet, und dabei bestimmt, daß diese Anträge die Form eines internationalen Übereinkommens erhalten sollen. Die Konferenz nimmt heute, am 29. Oktober 1976, das folgende Übereinkommen an, das als Übereinkommen über die Handelsschifffahrt (Mindestnormen), 1976, bezeichnet wird.

Artikel 1

1. Dieses Übereinkommen gilt, soweit in diesem Artikel nichts anderes bestimmt wird, für alle Seeschiffe, gleichviel ob in öffentlichem oder privatem Eigentum, die der gewerbsmäßigen Beförderung von Fracht oder von Fahrgästen oder anderen gewerblichen Zwecken dienen.
2. Die innerstaatliche Gesetzgebung hat die Voraussetzungen zu bestimmen, unter denen Schiffe als Seeschiffe im Sinne dieses Übereinkommens zu gelten haben.
3. Dieses Übereinkommen gilt für Seeschlepper.
4. Dieses Übereinkommen gilt nicht für
 - a) Segelschiffe mit oder ohne Hilfsmotoren;
 - b) Schiffe, die zur Fischerei oder zum Walfang oder zu ähnlichen Zwecken verwendet werden;
 - c) Kleinfahrzeuge und Fahrzeuge wie schwimmende Bohr- und Förderinseln, soweit sie nicht zur Schifffahrt verwendet werden; die Entscheidung, welche Fahrzeuge unter diese Bezeichnung fallen, ist von der zuständigen Stelle jedes Landes nach Anhörung der maßgebenden Verbände der Reeder und der Seeleute zu treffen.
5. Keine Bestimmung dieses Übereinkommens darf so ausgelegt werden, als würde dadurch der Geltungsbereich der im Anhang zu diesem Übereinkommen aufgezählten Übereinkommen oder der darin enthaltenen Bestimmungen ausgedehnt.

Artikel 2

Jedes Mitglied, das dieses Übereinkommen ratifiziert, verpflichtet sich

- a) für die in seinem Gebiet eingetragenen Schiffe eine Gesetzgebung zu erlassen über
 - i) Sicherheitsnormen, einschließlich Normen für Befähigung, Arbeitszeit und Besatzungsstärke, um die Sicherheit des Lebens an Bord zu gewährleisten;
 - ii) geeignete Maßnahmen der Sozialen Sicherheit;
 - iii) die Beschäftigungs- und Aufenthaltsbedingungen an Bord, soweit diese nach Ansicht des Mitglieds nicht durch Gesamtarbeitsverträge geregelt oder durch die zuständigen Gerichte in einer für die beteiligten Reeder und Seeleute gleichermaßen verbindlichen Weise festgelegt sind;und sich zu vergewissern, daß die Bestimmungen dieser Gesetzgebung den im Anhang zu diesem Übereinkommen aufgeführten Übereinkommen oder Artikeln von Übereinkommen im wesentlichen gleichwertig sind, sofern das Mitglied nicht anderweitig zur Durchführung der betreffenden Übereinkommen verpflichtet ist;
- b) seine Hoheitsgewalt oder Kontrolle über die in seinem Gebiet eingetragenen Schiffe wirksam auszuüben in bezug auf
 - i) die von der innerstaatlichen Gesetzgebung vorgeschriebenen Sicherheitsnormen, einschließlich Normen für Befähigung, Arbeitszeit und Besatzungsstärke;
 - ii) die von der innerstaatlichen Gesetzgebung vorgeschriebenen Maßnahmen der Sozialen Sicherheit;
 - iii) die von der innerstaatlichen Gesetzgebung vorgeschriebenen oder durch die zuständigen Gerichte in einer für die beteiligten Reeder und Seeleute gleichermaßen verbindlichen Weise festgelegten Beschäftigungs- und Aufenthaltsbedingungen an Bord;



- c) sofern es keine wirksame Hoheitsgewalt hinsichtlich anderer Beschäftigungs- und Aufenthaltsbedingungen an Bord ausübt, sich zu vergewissern, daß Maßnahmen zu deren wirksamen Kontrolle zwischen den Reedern oder ihren Verbänden und den Seeleuterverbänden, die im Einklang mit den materiellen Bestimmungen des Übereinkommens über die Vereinigungsfreiheit und den Schutz des Vereinigungsrechtes, 1948, und des Übereinkommens über das Vereinigungsrecht und das Recht zu Kollektivverhandlungen, 1949, gebildet worden sind, vereinbart werden;
- d) dafür zu sorgen, daß
 - i) angemessene Verfahren unter der allgemeinen Aufsicht der zuständigen Stelle, gegebenenfalls nach dreigliedrigen Beratungen zwischen dieser Stelle und den maßgebenden Verbänden der Reeder und der Seeleute, für die Anheuerung von Seeleuten auf Schiffen, die in seinem Gebiet eingetragen sind, und für die Untersuchung damit zusammenhängender Beschwerden bestehen;
 - ii) angemessene Verfahren unter der allgemeinen Aufsicht der zuständigen Stelle, gegebenenfalls nach dreigliedrigen Beratungen zwischen dieser Stelle und den maßgebenden Verbänden der Reeder und der Seeleute, für die Untersuchung von Beschwerden bestehen, die im Zusammenhang mit und nach Möglichkeit zum Zeitpunkt der in seinem Gebiet erfolgenden Anheuerung von Seeleuten seiner Staatsangehörigkeit auf Schiffen, die in einem anderen Land eingetragen sind, erhoben werden, und daß solche Beschwerden sowie Beschwerden, die im Zusammenhang mit und nach Möglichkeit zum Zeitpunkt der in seinem Gebiet erfolgenden Anheuerung ausländischer Seeleute auf Schiffen, die in einem anderen Land eingetragen sind, erhoben werden, von seiner zuständigen Stelle unverzüglich der zuständigen Stelle des Landes, in dem das Schiff eingetragen ist, mit einer Abschrift an den Generaldirektor des Internationalen Arbeitsamtes gemeldet werden;
- e) dafür zu sorgen, daß Seeleute, die an Bord von in seinem Gebiet eingetragenen Schiffen beschäftigt sind, für die Aufgaben, für die sie angeheuert werden, ausreichend befähigt oder ausgebildet sind, wobei die Empfehlung betreffend die berufliche Ausbildung (Seeleute), 1970, zu berücksichtigen ist;
- f) durch Inspektion oder sonstige geeignete Mittel nachzuprüfen, daß die in seinem Gebiet eingetragenen Schiffe den in Kraft befindlichen und von ihm ratifizierten internationalen Arbeitsübereinkommen, der gemäß Buchstabe a) dieses Artikels zu erlassenden Gesetzgebung und, sofern dies auf Grund der innerstaatlichen Gesetzgebung angebracht ist, den einschlägigen Gesamtarbeitsverträgen entsprechen;
- g) eine amtliche Untersuchung aller schweren Seeunfälle durchzuführen, an denen in seinem Gebiet eingetragene Schiffe beteiligt waren, vor allem solche Unfälle, bei denen Menschen verletzt wurden oder ums Leben kamen; der abschließende Untersuchungsbericht ist normalerweise zu veröffentlichen.

Artikel 3

Jedes Mitglied, das dieses Übereinkommen ratifiziert hat, hat seine Staatsangehörigen nach Möglichkeit über die Probleme zu unterrichten, die sich bei der Anheuerung auf einem Schiff ergeben können, das in einem Staat eingetragen ist, der das Übereinkommen nicht ratifiziert hat, bis es die Gewißheit hat, daß Normen angewandt werden, die den in diesem Übereinkommen festgelegten gleichwertig sind. Die von dem ratifizierenden Staat zu diesem Zweck getroffenen Maßnahmen dürfen mit dem Grundsatz der Freizügigkeit der Arbeitnehmer, wie er in den gegebenenfalls für beide beteiligte Staaten verbindlichen Verträgen niedergelegt ist, nicht im Widerspruch stehen.

Artikel 4

1. Erhält ein Mitglied, das dieses Übereinkommen ratifiziert hat und dessen Hafen von einem Schiff auf seinem planmäßigen Kurs oder aus betriebstechnischen Gründen angelaufen wird, eine Beschwerde oder Beweismaterial, daß dieses Schiff nach Inkrafttreten des Übereinkommens nicht dessen Normen entspricht, so kann es der Regierung des Landes, in dem das Schiff eingetragen ist, einen Bericht mit einer Abschrift an den Generaldirektor des Internationalen Arbeitsamtes übermitteln und die notwendigen Maßnahmen zur Beseitigung aller Bedingungen an Bord treffen, die eindeutig eine Gefahr für die Sicherheit oder Gesundheit darstellen.



2. Werden solche Maßnahmen getroffen, so hat das Mitglied hiervon unverzüglich den nächsterreichbaren konsularischen, diplomatischen oder für Seeschiffsfragen zuständigen Vertreter des Flaggenstaates zu benachrichtigen und ihn zu ersuchen, wenn möglich persönlich anwesend zu sein. Das Mitglied darf das Schiff nicht über Gebühr festhalten oder seine Weiterfahrt verzögern.

3. Im Sinne dieses Artikels gilt als „Beschwerde“ jede Mitteilung, die von einem Mitglied der Besatzung, einer Berufsvereinigung, einem Verband, einer Gewerkschaft oder allgemein jeder Person gemacht wird, die ein Interesse an der Sicherheit des Schiffes hat, insbesondere im Zusammenhang mit etwaigen Gefahren für die Sicherheit oder Gesundheit seiner Besatzung.

Artikel 5

1. Dieses Übereinkommen kann von den Mitgliedern ratifiziert werden, die Vertragsstaaten der nachstehend aufgezählten internationalen Urkunden sind beziehungsweise, hinsichtlich der in Buchstabe c) genannten Urkunden, deren Bestimmungen durchgeführt haben:

- a) Internationales Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See, 1960, oder Internationales Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See, 1974, oder jedes spätere Übereinkommen zur Neufassung dieser Übereinkommen;
- b) Internationales Freibord-Übereinkommen, 1966, oder jedes spätere Übereinkommen zur Neufassung dieses Übereinkommens;
- c) Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See, 1960, oder Übereinkommen über Internationale Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See, 1972, oder jedes spätere Übereinkommen zur Neufassung dieser internationalen Urkunden.

2. Dieses Übereinkommen kann auch von jedem Mitglied ratifiziert werden, das sich bei der Ratifikation zur Erfüllung aller Bedingungen verpflichtet, von denen gemäß Absatz 1 dieses Artikels die Ratifikation abhängig gemacht wird und die es noch nicht erfüllt hat.

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

Artikel 6

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

2. Es tritt in Kraft zwölf Monate nachdem die Ratifikationen von mindestens zehn Mitgliedern eingetragen worden sind, die zusammen über einen Brutto-Schiffsraum von 25 Prozent der Welthandelsflotte verfügen.

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

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

Artikel 8

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

2. Sobald die in Artikel 6 Absatz 2 festgelegten Bedingungen erfüllt sind, wird der Generaldirektor die Mitglieder der Organisation auf den Zeitpunkt aufmerksam machen, in dem dieses Übereinkommen in Kraft tritt.

Artikel 9

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

**Artikel 10**

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

Artikel 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, vorausgesetzt, daß das neugefaßte Übereinkommen in Kraft getreten ist.
- b) Vom Zeitpunkt des Inkrafttretens des neugefaßten Übereinkommens an kann das vorliegende Übereinkommen von den Mitgliedern nicht mehr ratifiziert werden.

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

Artikel 12

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

Anhang

Übereinkommen (Nr. 138) über das Mindestalter, 1973, oder
Abgeändertes Übereinkommen (Nr. 58) über das Mindestalter (Arbeit auf See), 1936, oder
Übereinkommen (Nr. 7) über das Mindestalter (Arbeit auf See), 1920;
Übereinkommen (Nr. 55) über die Verpflichtungen des Reeders bei Krankheit oder Unfall der
Schiffsleute, 1936, oder
Übereinkommen (Nr. 56) über die Krankenversicherung der Schiffsleute, 1936, oder Übereinkommen
(Nr. 130) über ärztliche Betreuung und Krankengeld, 1969;
Übereinkommen (Nr. 73) über die ärztliche Untersuchung der Schiffsleute, 1946;
Übereinkommen (Nr. 134) über die Unfallverhütung (Seeleute), 1970 (Artikel 4 und 7);
Übereinkommen (Nr. 92) über die Quartierräume der Schiffsbesatzung (Neufassung), 1949;
Übereinkommen (Nr. 68) über Verproviantierung und Verköstigung (Schiffsbesatzungen), 1946 (Artikel
5);
Übereinkommen (Nr. 53) über die Befähigungsausweise der Schiffsoffiziere, 1936 (Artikel 3 und 4)⁽¹⁾;
Übereinkommen (Nr. 22) über den Heuervertrag der Schiffsleute, 1926;
Übereinkommen (Nr. 23) über die Heimschaffung der Schiffsleute, 1926;
Übereinkommen (Nr. 87) über die Vereinigungsfreiheit und den Schutz des Vereinigungsrechtes, 1948;
Übereinkommen (Nr. 98) über das Vereinigungsrecht und das Recht zu Kollektivverhandlungen, 1949.

Fußnote

(1) Falls das übliche System oder die Verfahren für die Ausstellung von Befähigungsausweisen einem Staat durch die strenge Befolgung der Normen des Übereinkommens über die Befähigungsausweise der Schiffsoffiziere, 1936, beeinträchtigt werden könnten, ist der Grundsatz der wesentlichen Gleichwertigkeit anzuwenden, damit kein Konflikt mit den herkömmlichen Verfahren des Staates auf diesem Gebiet entsteht.