

vom 20. November 1956 (Stand am 14. Oktober 1997)

Der Schweizerische Bundesrat,

gestützt auf die Artikel 5, 11, 12, 20, 21, 23, 24, 26, 30, 33, 47, 50, 62, 63, 84, 122 und 124 des Bundesgesetzes vom 23. September 1953² über die Seeschiffahrt unter der Schweizer Flagge (im folgenden Seeschiffahrtsgesetz genannt) und auf Artikel 66 des Bundesgesetzes vom 28. September 1923³ über das Schiffsregister,⁴

beschliesst:

Erster Abschnitt: Organisatorische Bestimmungen

I. Behördenorganisation

1. Schweizerisches Seeschiffahrtsamt

Art. 1

Das Eidgenössische Departement für auswärtige Angelegenheiten⁵ ordnet die Organisation des Schweizerischen Seeschiffahrtsamtes und regelt die Befugnisse und Obliegenheiten der Beamten und Angestellten im Rahmen der personalrechtlichen Bestimmungen des Bundes.

2. Schweizerisches Seeschiffsregisteramt

Art. 2

¹ Die Geschäftsführung des Schweizerischen Seeschiffsregisteramtes wird dem Grundbuchverwalter des Kantons Basel-Stadt übertragen.

AS 1956 1369

¹ Fassung gemäss Ziff. I der V vom 29. Juni 1977, in Kraft seit 1. Aug. 1977 (AS 1977 1338).

² SR 747.30

³ SR 747.11

⁴ Fassung gemäss Ziff. I der V vom 5. Mai 1993 (AS 1993 1710).

⁵ Bezeichnung gemäss Art. 1 des nicht veröffentlichten BRB vom 23. April 1980 über die Anpassung von bundesrechtlichen Erlassen an die neuen Bezeichnungen der Departemente und Ämter. Diese Änderung ist im ganzen Erlass berücksichtigt.

² Das Schweizerische Seeschiffsregisteramt steht unter der Aufsicht des Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartements, das im Einvernehmen mit dem Eidgenössischen Finanzdepartement⁶ die Entschädigung des Grundbuchverwalters des Kantons Basel-Stadt bestimmt.

3. Schweizerische Konsulate

Art. 3⁷

Im Sinne des Seeschifffahrtsgesetzes sind unter Konsulaten auch Botschaften zu verstehen, sofern sie mit der Erledigung der Konsulargeschäfte beauftragt sind. Die Bezeichnung «Konsulat» umfasst Generalkonsulate, Konsulate und Konsularagenturen; als Konsul gilt der Chef der diplomatischen oder konsularischen Vertretung oder sein Beauftragter.

II.⁸ Zivilrechtliche Aufgaben

Art. 4

Für die Durchführung der zivilrechtlichen Aufgaben des Kapitäns nach Artikel 56 des Seeschifffahrtsgesetzes erlässt das Eidgenössische Justiz- und Polizeidepartement die erforderlichen Weisungen.

Zweiter Abschnitt: Das schweizerische Seeschiff⁹

I. Voraussetzungen für die Registrierung schweizerischer Seeschiffe und Kontrolle durch Revisionsstellen¹⁰

1.¹¹ Allgemeine Voraussetzungen

Art. 5

Ein Seeschiff wird im Register der schweizerischen Seeschiffe eingetragen, wenn die Voraussetzungen nach dem Seeschifffahrtsgesetz und dieser Verordnung erfüllt sind.

⁶ Bezeichnung gemäss Art. 1 des nicht veröffentlichten BRB vom 23. April 1980 über die Anpassung von bundesrechtlichen Erlassen an die neuen Bezeichnungen der Departemente und Ämter. Diese Änderung ist im ganzen Erlass berücksichtigt.

⁷ Fassung gemäss Ziff. I der V vom 29. Juni 1977, in Kraft seit 1. Aug. 1977 (AS 1977 1338).

⁸ Fassung gemäss Ziff. I der V vom 5. Mai 1993 (AS 1993 1710).

⁹ Eingefügt durch Ziff. I der V vom 5. Mai 1993 (AS 1993 1710).

¹⁰ Eingefügt durch Ziff. I der V vom 5. Mai 1993 (AS 1993 1710).

¹¹ Fassung gemäss Ziff. I der V vom 5. Mai 1993 (AS 1993 1710).

2.¹² Wohnsitz und Sitz

Art. 5a

In der Schweiz müssen Wohnsitz oder Sitz haben:

- a. der Inhaber einer Einzelfirma;
- b. drei Viertel der Gesellschafter oder sonstigen Teilhaber einer Kollektiv- oder Kommanditgesellschaft oder einer Gesellschaft mit beschränkter Haftung, die über drei Viertel der Kapital- und Kommanditeinlagen oder des Stammkapitals verfügen;
- c. die Aktionäre einer Aktiengesellschaft oder Kommanditaktiengesellschaft, die über die Mehrheit des Aktienkapitals sowie über zwei Drittel der Stimmen verfügen;
- d. zwei Drittel der Genossenschafter einer Genossenschaft, die zugleich über zwei Drittel des durch Anteilscheine geschaffenen Genossenschaftskapitals verfügen.

3.¹³ Staatsangehörigkeit und Beherrschung

Art. 5b

¹ Natürliche Personen nach Artikel 5a müssen Schweizer Bürger sein.

² Handelsgesellschaften oder juristische Personen, die als Gesellschafter, Kommanditäre, Aktionäre, Genossenschafter oder sonstige Teilhaber am Unternehmen des schweizerischen Schiffseigentümers beteiligt oder als Nutzniesser oder in anderer Weise daran berechtigt sind, müssen hinsichtlich ihrer Gesellschafter, Kommanditäre, Aktionäre, Genossenschafter oder Mitglieder und der mit der Verwaltung beauftragten Personen sowie in Bezug auf ihr Gesellschaftskapital unzweifelhaft schweizerisch sein.

³ Das Schweizerische Seeschiffahrtsamt kann, wenn es für die Erhaltung der schweizerischen Eigenart des Unternehmens erforderlich ist, verlangen, dass die Aktionäre, Gesellschafter oder Genossenschafter, welche die nach Artikel 24 des Seeschiffahrtsgesetzes erforderlichen eigenen Mittel des Unternehmens stellen, in der Schweiz wohnhafte Schweizer Bürger oder im Sinne von Absatz 2 schweizerisch beherrschte Handelsgesellschaften oder juristische Personen sind.

¹² Eingefügt durch Ziff. I der V vom 5. Mai 1993 (AS 1993 1710). Fassung gemäss Ziff. I der V vom 25. Okt. 1995 (AS 1995 4867).

¹³ Eingefügt durch Ziff. I der V vom 5. Mai 1993 (AS 1993 1710). Fassung gemäss Ziff. I der V vom 25. Okt. 1995 (AS 1995 4867).

4.¹⁴ Verwaltung und Geschäftsführung

Art. 5c

¹ Zwei Drittel der Mitglieder der Verwaltung und Geschäftsführung einer Aktiengesellschaft, einer Kommanditaktiengesellschaft, einer Gesellschaft mit beschränkter Haftung oder einer Genossenschaft müssen Schweizer Bürger sein.

² Ist mit der Verwaltung oder Geschäftsführung eine einzige Person betraut, so muss diese in der Schweiz wohnhaft sein. Besteht die Verwaltung oder Geschäftsführung aus mehreren Mitgliedern, so muss deren Mehrheit in der Schweiz wohnhaft sein.

³ Das Schweizerische Seeschiffahrtsamt kann, wenn es für die Erhaltung der schweizerischen Eigenart des Unternehmens erforderlich ist, verlangen, dass auch andere leitende Personen in der Schweiz wohnhafte Schweizer Bürger sind.

5.¹⁵ Finanzielle Mittel

Art. 5d

¹ Der Schiffseigentümer muss über eigene Mittel verfügen, die mindestens 20 Prozent des Buchwerts der auf seinen Namen eingetragenen Schiffe entsprechen. Für jedes neu einzutragende Seeschiff gilt der Erwerbspreis als erster Buchwert.

² Vermindern sich die eigenen Mittel infolge von Verlusten, so dürfen sie in den nächsten fünf Geschäftsjahren nie unter 8 Prozent des Buchwerts sinken; in Ausnahmefällen kann das Schweizerische Seeschiffahrtsamt diese Frist um höchstens zwei Jahre verlängern.

³ Für den Erwerb von Seeschiffen kann das Schweizerische Seeschiffahrtsamt eine Unterschreitung der in Absatz 1 geforderten eigenen Mittel zulassen, wenn die begründete Aussicht besteht, dass im Rahmen des normalen Geschäftsganges in den nächsten fünf Jahren die eigenen Mittel wieder 20 Prozent des Buchwertes erreichen. Die eigenen Mittel dürfen jedoch 8 Prozent des Buchwertes nicht unterschreiten.

⁴ Der Schiffseigentümer muss die Herkunft der in seinem Seeschiff investierten Mittel mit einem vollständigen Finanzierungsausweis darlegen. Unter Vorbehalt der Bestimmungen dieses Artikels kann er ein Seeschiff vollständig mit fremden Mitteln finanzieren, wenn:

- a. dadurch der schweizerische Einfluss auf das Unternehmen und auf die Führung des Seeschiffes nicht beeinträchtigt wird und
- b. die ausländischen Gläubiger verpflichtet sind, auf Verlangen des Schweizerischen Seeschiffahrtsamtes die sofortige Rückzahlung der Schuld entgegenzunehmen.

¹⁴ Eingefügt durch Ziff. I der V vom 5. Mai 1993 (AS 1993 1710). Fassung gemäss Ziff. I der V vom 25. Okt. 1995 (AS 1995 4867).

¹⁵ Eingefügt durch Ziff. I der V vom 5. Mai 1993 (AS 1993 1710).

⁵ Der Schiffseigentümer hat schriftlich zu erklären, dass sein Unternehmen keinen ausländischen Einfluss verdeckt oder verheimlicht.

6.¹⁶ Buchführung

Art. 5e

¹ Die im Unternehmen eines schweizerischen Schiffseigentümers oder Reeders investierten finanziellen Mittel, mit denen er die Seeschifffahrt unter Schweizer Flagge betreibt, sind in der Bilanz und in den Büchern gesondert auszuweisen und dürfen nicht unter den laufenden Verpflichtungen aufgeführt sein.

² Im Aktienbuch einer Aktiengesellschaft und im Anteilbuch einer Genossenschaft sind die Gesellschafter mit Name, Wohnort, Staatsangehörigkeit sowie Art und Umfang ihrer Beteiligung einzutragen.

³ Als eigene Mittel im Sinne von Artikel 24 Absatz 1 des Seeschifffahrtsgesetzes gelten:

- a. bei Aktiengesellschaften, Kommanditaktiengesellschaften, Gesellschaften mit beschränkter Haftung und Genossenschaften:
 1. das einbezahlte Kapital (Aktien-, Stamm- und Genossenschaftskapital),
 2. das Partizipationskapital und die Guthaben jedes Aktionärs, Gesellschafters oder Genossenschafters im Umfang des nicht einbezahlten Kapitals;
- b. bei Kollektiv- und Kommanditgesellschaften: die Kapitaleinlagen und Guthabenkonten der unbeschränkt haftenden Gesellschafter und die einbezahlten Kommanditsummen;
- c. bei Einzelfirmen: die eigenen Mittel des Inhabers im Unternehmen;
- d. bei allen Unternehmen: die offenen Reserven einschliesslich des Gewinnvortrages und die Rückstellungen, die nicht zur Deckung von Kosten des laufenden Geschäftsjahres bestimmt sind.

⁴ Ein Verlust ist von den eigenen Mitteln abzuziehen.

7.¹⁷ Revisionsstelle

Art. 5f

¹ Als Revisionsstellen nach Artikel 26 des Seeschifffahrtsgesetzes gelten Revisionsverbände und Treuhandgesellschaften, welche:

¹⁶ Eingefügt durch Ziff. I der V vom 5. Mai 1993 (AS 1993 1710).

¹⁷ Eingefügt durch Ziff. I der V vom 5. Mai 1993 (AS 1993 1710).

- a. ihren Sitz oder eine eingetragene Zweigniederlassung in der Schweiz haben;
- b. am Unternehmen des Schiffseigentümers nicht wesentlich beteiligt und auch von Gesellschaften, die zum gleichen Konzern gehören, unabhängig sind; für die Personen, welche die Prüfung leiten oder durchführen, gilt sinngemäss Artikel 727d Absatz 3 des Obligationenrechts¹⁸.

² Der Revisionsbericht muss von einem besonders befähigten Revisor im Sinne der Verordnung vom 15. Juni 1992¹⁹ über die fachlichen Anforderungen an besonders befähigte Revisoren erstellt werden.

³ Die Aufgaben der Revisionsstelle richten sich nach den Artikeln 728–731 des Obligationenrechts. Die Revisionsstelle prüft zudem, ob ein ausländischer Einfluss verdeckt oder verheimlicht wird.

⁴ Das Eidgenössische Departement für auswärtige Angelegenheiten kann Revisionsverbände und Treuhandgesellschaften, die den Bestimmungen dieser Verordnung zuwiderhandeln, als Revisionsstellen für bestimmte oder alle Unternehmen schweizerischer Schiffseigentümer ausschliessen.

7a.²⁰ Vorbehalt künftiger Änderungen

Art. 5g

Erfüllt ein Schiffseigentümer im Falle einer künftigen Änderung die Bestimmungen dieser Verordnung über die Voraussetzungen für die Registrierung schweizerischer Seeschiffe nicht mehr, so finden die Bestimmungen der Artikel 27–29 des Seeschifffahrtsgesetzes Anwendung.

8. Reeder-Nichteigentümer²¹

Art. 6

Ist ein Reeder nicht zugleich Eigentümer des Seeschiffes, so überwacht das Schweizerische Seeschifffahrtsamt, ob er die gesetzlichen Bedingungen als schweizerischer Reeder erfüllt. Der Reeder kann jedoch gleich wie ein Eigentümer alljährlich einen Revisionsbericht einer anerkannten Revisionsstelle einreichen, womit die Prüfung durch das Amt dahinfällt.

¹⁸ SR 220

¹⁹ SR 221.302

²⁰ Eingefügt durch Ziff. I der V vom 25. Okt. 1995 (AS 1995 4867).

²¹ Eingefügt durch Ziff. I der V vom 5. Mai 1993 (AS 1993 1710).

9.²² Antrag auf Registrierung

Art. 7

¹ Der Antrag auf Eintragung eines Seeschiffes im Register der schweizerischen Seeschiffe muss enthalten:

- a. Name, Firma und Sitz des Eigentümers;
- b. den genehmigten Namen des Seeschiffes, seine Merkmale und seine Tonnage oder Raumzahl;
- c. die Gattung, Zweckbestimmung, den Baustoff und die Antriebsmittel des Seeschiffes;
- d. den Erbauer des Seeschiffes sowie die Zeit und den Ort des Baus;
- e. gegebenenfalls die frühere Flagge und den früheren Eigentümer des Seeschiffes.

² Der Schiffseigentümer hat dem Antrag beizulegen:

- a. die Übereinstimmungsbescheinigung, die Bescheinigung über die Zulassung zur Seeschifffahrt und die Genehmigung des Namens, ausgestellt für das einzutragende Seeschiff vom Schweizerischen Seeschiffverkehrsamt, sowie den Eigentumsnachweis;
- b. den Nachweis, dass das Seeschiff, falls es bereits im Register eines andern Staates eingetragen war, daselbst gestrichen ist oder dass die Streichung im Zeitpunkt der Eintragung in das Register der schweizerischen Seeschiffe erfolgen wird;
- c. eine schriftliche Erklärung, dass er die Eintragung des Seeschiffes im Register eines andern Staates weder beantragt hat noch beantragen wird;
- d. den Nachweis, dass auf dem Seeschiff keine vertraglichen Pfandrechte lasten oder, falls solche vorhanden sind, dass der Pfandgläubiger der Eintragung des Pfandrechts in schweizerischer Währung in das Register der schweizerischen Seeschiffe und der Unterstellung des Anspruches unter schweizerisches Recht zustimmt, und, falls der Pfandgläubiger Ausländer ist, dass dessen Pfandrecht nach Artikel 5d Absatz 4 zulässig ist.

³ Jede Änderung der angegebenen Tatsachen ist vom Schiffseigentümer unverzüglich dem Schweizerischen Seeschiffsregisteramt zu melden, das sie an das Schweizerische Seeschiffverkehrsamt weiterleitet.

²² Fassung gemäss Ziff. I der V vom 5. Mai 1993 (AS 1993 1710).

II. Klassifikation der Seeschiffe²³

Art. 8

¹ Schweizerische Seeschiffe müssen die höchste Klasse einer vom Schweizerischen Seeschiffahrtsamt anerkannten Klassifikationsgesellschaft besitzen.

² Vorbehalten bleiben die Seefähigkeitszeugnisse für einzelne Reisen.

III. Ausrüstung der Seeschiffe und Sicherheitsvorschriften²⁴

1. Anwendung internationaler Übereinkommen

Art. 9²⁵

¹ Für die schweizerischen Seeschiffe, ihre Ausrüstung und Sicherheit, den Schutz des menschlichen Lebens auf See und der Gewässer des Meeres sowie für die Ausbildung von Seeleuten gelten die folgenden internationalen Übereinkommen in ihrer jeweils neuesten gültigen Fassung:

- a. Internationales Freibord-Übereinkommen vom 5. April 1966²⁶;
- b. Internationales Übereinkommen vom 1. November 1974²⁷ mit Protokoll vom 17. Februar 1978²⁸ zum Schutz des menschlichen Lebens auf See;
- c. Übereinkommen vom 20. Oktober 1972²⁹ über die internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstössen auf See;
- d. Radioreglement, das als Anhang zum internationalen Fernmeldevertrag vom 6. November 1982³⁰ beigelegt ist;
- e. Internationales Übereinkommen vom 2. November 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe in der Fassung des Protokolls vom 17. Februar 1978³¹;
- f. Internationales Übereinkommen vom 7. Juli 1978³² über die Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Fähigkeitsausweisen und den Wachdienst von Seeleuten.³³

²³ Fassung gemäss Ziff. I der V vom 5. Mai 1993 (AS **1993** 1710).

²⁴ Fassung gemäss Ziff. I der V vom 5. Mai 1993 (AS **1993** 1710).

²⁵ Fassung gemäss Ziff. I des BRB vom 4. Nov. 1966, in Kraft seit 1. Jan. 1967 (AS **1966** 1475).

²⁶ SR **0.747.305.411**

²⁷ SR **0.747.363.33**

²⁸ SR **0.747.363.331**

²⁹ SR **0.747.363.321**

³⁰ SR **0.784.16**. Vom Radioreglement wurden in der AS nur die Ziff. 422 § 1 und 725 § 1 veröffentlicht (SR **784.403**).

³¹ SR **0.814.288.2**

³² SR **0.747.341.2**

³³ Fassung gemäss Ziff. I der V vom 22. Dez. 1988, in Kraft seit 1. Febr. 1989 (AS **1989** 220).

g³⁴. Internationales Übereinkommen vom 30. November 1990³⁵ über Vorsorge, Bekämpfung und Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Ölverschmutzung.

² Die Bestimmungen der in Absatz 1 erwähnten internationalen Übereinkommen finden auch Anwendung auf schweizerische Seeschiffe, die weniger als 500 Bruttoregistertonnen aufweisen; jedoch kann das Schweizerische Seeschiffahrtsamt für solche Schiffe im Einzelfalle Erleichterungen zulassen, sofern die erforderliche Sicherheit und der angestrebte Schutz gewährleistet sind.

³ Von schweizerischen Seeschiffen aus dürfen keine radioaktiven Abfälle ins Meer versenkt werden.

⁴ Vorbehalten bleiben die Vorschriften der PTT-Betriebe³⁶ für die Errichtung und den Betrieb der Radiotelegrafie- und Radiotelefonie- Anlagen an Bord der Seeschiffe nach Massgabe des Internationalen Übereinkommens vom 1. November 1974 mit Protokoll vom 17. Februar 1978 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See.³⁷

2. Zuständige Behörde und Kontrolle

Art. 10

¹ Wo ein anwendbar erklärtes internationales Übereinkommen von der Zuständigkeit und den Befugnissen der Regierung oder der Verwaltung des Staates, in dessen Schiffsregister das Seeschiff eingetragen ist, spricht, ist für schweizerische Seeschiffe das Schweizerische Seeschiffahrtsamt die zuständige Behörde, vorbehältlich der Befugnisse der PTT-Betriebe für die Radiotelegrafie- und Radiotelefonie-Anlagen.

² Sieht ein anwendbar erklärtes internationales Übereinkommen das Mitführen von Zeugnissen vor, so ist die Richtigkeit der in ihnen enthaltenen Angaben in den vorgeschriebenen Zeitabständen nachzuprüfen.³⁸

3. Ladegeschirre

Art. 11³⁹

¹ Das Ladegeschirr eines schweizerischen Seeschiffes muss den Vorschriften einer in der Seeschiffahrt hierfür anerkannten Kontrollorganisation entsprechen, die den Bestimmungen des Übereinkommens Nr. 32 der Internationalen Arbeitsorganisation

³⁴ Eingefügt durch Ziff. I der V vom 9. Dez. 1996, in Kraft seit 1. Febr. 1997 (AS **1997** 151)
³⁵ BBl **1995** IV 271

³⁶ Bezeichnung gemäss Anhang Ziff. 1 des Fernmeldegesetzes vom 21. Juni 1991, in Kraft seit 1. Mai 1992 [AS **1992** 581]. Diese Änderung ist im ganzen Erlass berücksichtigt.

³⁷ Fassung gemäss Ziff. I der V vom 22. Dez. 1988, in Kraft seit 1. Febr. 1989 (AS **1989** 220).

³⁸ Fassung gemäss Ziff. I der V vom 22. Dez. 1988, in Kraft seit 1. Febr. 1989 (AS **1989** 220).

³⁹ Fassung gemäss Ziff. I des BRB vom 4. Nov. 1966, in Kraft seit 1. Jan. 1967 (AS **1966** 1475).

über den Schutz der mit dem Beladen und Entladen von Schiffen beschäftigten Arbeitnehmer gegen Unfälle (geänderter Wortlaut vom Jahre 1932)⁴⁰ Rechnung tragen.

² Die periodischen Überprüfungen des Ladegeschirrs haben nach den Vorschriften der anerkannten Kontrollorganisation und in Anlehnung an die Bestimmungen des genannten Übereinkommens stattzufinden. Ausserdem hat der Kapitän eines schweizerischen Seeschiffes mindestens einmal jährlich die Überholung und Kontrolle des gesamten Ladegeschirrs anzuordnen.

³ Das Ergebnis der Überprüfungen und Kontrollen ist in einem hierfür besonders vorgesehenen Kontrollbuch (Ladegeschirrheft) einzutragen. Die Prüfungsatteste und das Ladegeschirrheft sind stets an Bord zu führen.

IV. Bestand der Schiffsbesatzung⁴¹

Art. 12

¹ Der Bestand der Schiffsbesatzung eines schweizerischen Seeschiffes nach Zahl und Befähigung muss, unter Berücksichtigung der in der Seeschifffahrt geltenden Gebräuche, genügend sein, damit die Sicherheit des Schiffes und der Schifffahrt und der Schutz des menschlichen Lebens auf See gewährleistet sind, und damit der Schiffsdienst ordnungsgemäss durchgeführt, die Bestimmungen über die Arbeitszeit eingehalten und eine übermässige Beanspruchung der Schiffsbesatzung durch Überzeitarbeit nach Möglichkeit vermieden werden können.

² Das Schweizerische Seeschiffahrtsamt entscheidet in Ausführung der Resolutionen der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation und nach Anhören der beteiligten Kreise über den erforderlichen Mindestbestand der Schiffsbesatzung und stellt hierüber ein Zeugnis aus.⁴²

V. Unterkunft der Schiffsbesatzung⁴³

1. Anwendung internationaler Übereinkommen

Art. 13

¹ Für Anordnung, Grösse, Bau, Ausstattung und Einrichtung der Unterkunftsräume der Schiffsbesatzung schweizerischer Seeschiffe, welche im Jahre 1953 und später gebaut und fertig gestellt worden sind, finden die Bestimmungen der Artikel 6–17 des Internationalen Übereinkommens vom 18. Juni 1949⁴⁴ über die Quartierräume der Besatzung an Bord von Schiffen Anwendung.

⁴⁰ Von der Schweiz nicht ratifiziert.

⁴¹ Fassung gemäss Ziff. I der V vom 5. Mai 1993 (AS **1993** 1710).

⁴² Fassung gemäss Ziff. I der V vom 22. Dez. 1988, in Kraft seit 1. Febr. 1989 (AS **1989** 220).

⁴³ Fassung gemäss Ziff. I der V vom 5. Mai 1993 (AS **1993** 1710).

⁴⁴ Anhang II der vorliegenden V.

2 ...⁴⁵

³ Dieselben Bestimmungen des Internationalen Übereinkommens finden auch Anwendung auf schweizerische Seeschiffe, welche weniger als 500 Bruttoregistertonnen aufweisen, soweit dies durchführbar und tragbar ist.

2. Behördliche Befugnisse

Art. 14

Das Schweizerische Seeschiffahrtsamt kann bei bereits eingetragenen und bei vor dem Jahre 1953 gebauten und fertig gestellten Seeschiffen sowie bei Seeschiffen von weniger als 500 Bruttoregistertonnen im Einzelfalle nach Anhören der beteiligten Kreise und unter Würdigung der Umstände die durchführbar und tragbar erscheinenden Änderungen und die Anpassung des Seeschiffes an die Bestimmungen des Internationalen Übereinkommens vom 18. Juni 1949⁴⁶ anordnen.

Dritter Abschnitt:

Anmerkung und Vormerkung der Schiffsmiete und Charterverträge⁴⁷

Art. 15

¹ Die Anmerkung der Schiffsmiete gemäss Artikel 93 des Seeschiffahrtsgesetzes erfolgt für See- und Binnenschiffe in der Kolonne «Anmerkungen» des Hauptbuchblattes unter Angabe des Datums und des Mieters (Reeders).

² Die Anmerkung erfolgt ohne besonderen Ausweis auf schriftliches Begehren des Eigentümers und des Mieters, oder auf Begehren eines derselben mittels Ausweis. Der Ausweis wird erbracht durch das Original oder eine beglaubigte Abschrift des Mietvertrages, welchem die Ermächtigung zur Anmerkung der Miete zu entnehmen ist. Bei Seeschiffen bedarf die Anmerkung der Miete ausserdem einer Bescheinigung des Schweizerischen Seeschiffahrtsamtes, dass der Mieter schweizerischer Reeder ist.

³ Die Löschung der Anmerkung erfolgt auf schriftliches Begehren des Eigentümers und des Mieters. Ist der Mietvertrag dahingefallen, so kann der Mieter vom Eigentümer und dieser vom Mieter verlangen, dass er die Löschung der Anmerkung bewillige. Der Mieter hat dieses Recht auch dann, wenn der Eigentümer auf die Anmerkung verzichtet hat.

⁴⁵ Aufgehoben durch Ziff. I der V vom 22. Dez. 1988 (AS 1989 220).

⁴⁶ Anhang II der vorliegenden V.

⁴⁷ Fassung des Tit. gemäss Ziff. I des BRB vom 4. Nov. 1966, in Kraft seit 1. Jan. 1967 (AS 1966 1475).

⁴ Für die Vormerkung der Schiffsmiete gemäss Artikel 92 Absatz 4⁴⁸ und eines Chartervertrages gemäss Artikel 94 Absatz 3 des Seeschifffahrtsgesetzes finden die Bestimmungen der Artikel 70, 71 und 72 der Verordnung vom 22. Februar 1910⁴⁹ betreffend das Grundbuch entsprechende Anwendung.⁵⁰

Vierter Abschnitt: Das Arbeitsrecht zur See

I. Jugendliche Seeleute

Art. 16

¹ Der Kapitän hat Seeleute unter 18 Jahren in der Musterrolle unter besonderem Hinweis auf ihr Geburtsdatum einzutragen.

² Personen unter 15 Jahren dürfen nicht an Bord schweizerischer Seeschiffe beschäftigt werden.⁵¹

³ ...⁵²

II. Ärztliche Untersuchung

1. Ärztliches Tauglichkeitszeugnis

Art. 17

¹ An Bord eines schweizerischen Seeschiffes darf nur angeheuert werden, wer mit einem ärztlichen Zeugnis nachweist, dass er für den vorgesehenen Dienst tauglich und von keiner Krankheit befallen ist, die andere Personen an Bord gefährden könnte. Das Zeugnis ist von einem im Lande, in welchem die Untersuchung stattfindet, anerkannten und vom Reeder bezeichneten Arzt auszustellen.⁵³

² Für die Art der ärztlichen Untersuchung sind die Bestimmungen des vom Schweizerischen Seeschifffahrtsamt herausgegebenen Formulars eines ärztlichen Tauglichkeitszeugnisses massgebend. Das Seeschifffahrtsamt kann ausnahmsweise Abweichungen von einzelnen, im ärztlichen Tauglichkeitszeugnis vorgesehenen Mindestanforderungen gewähren, wenn sie für die Ausübung einer Funktion an Bord nicht unerlässlich sind.⁵⁴

⁴⁸ Heute: Abs. 5.

⁴⁹ SR **211.432.1**

⁵⁰ Eingefügt durch Ziff. I des BRB vom 4. Nov. 1966, in Kraft seit 1. Jan. 1967 (AS **1966** 1475).

⁵¹ Fassung gemäss Ziff. I der V vom 22. Dez. 1988, in Kraft seit 1. Febr. 1989 (AS **1989** 220).

⁵² Aufgehoben durch Ziff. I der V vom 22. Dez. 1988 (AS **1989** 220).

⁵³ Fassung gemäss Ziff. I der V vom 22. Dez. 1988, in Kraft seit 1. Febr. 1989 (AS **1989** 220).

⁵⁴ Fassung gemäss Ziff. I der V vom 29. Juni 1977, in Kraft seit 1. Aug. 1977 (AS **1977** 1338).

³ Die erste ärztliche Untersuchung hat vor der ersten Anmusterung an Bord eines schweizerischen Seeschiffes stattzufinden.

2. Periodische Untersuchungen

Art. 18

¹ Jeder Seemann muss mindestens alle zwei Jahre ärztlich untersucht werden. Für Jugendliche unter 18 Jahren hat jedes Jahr eine Untersuchung stattzufinden.⁵⁵

² ...⁵⁶

³ Ausserdem hat eine erneute, den Umständen entsprechende ärztliche Untersuchung stattzufinden, wenn ein Seemann eine schwere Krankheit oder einen schweren Unfall erlitten hat, oder wenn er durch sein Verhalten an Bord zur Vermutung Anlass gibt, dass sein Hör-, Seh- oder Farbenunterscheidungsvermögen abgenommen hat.

3. Ausnahmen und Untersuchung auf eigene Kosten

Art. 19

¹ In dringenden Fällen kann ein schweizerisches Konsulat, und wenn ein solches nicht erreichbar ist, die zuständige lokale Behörde die Anmusterung eines Seemannes ohne vorgängige ärztliche Untersuchung gestatten, sofern diese im nächsten Hafen, den das Seeschiff anläuft, nachgeholt wird.

² Wird einem Seemann nach erfolgter Untersuchung das ärztliche Tauglichkeitszeugnis verweigert, so kann er auf seine Kosten eine erneute Untersuchung durch einen oder mehrere, vom Schweizerischen Seeschiffahrtsamt bezeichnete Ärzte verlangen.

III. Schweizerische Fähigkeitsausweise

1. Ausstellung und Bedingungen

Art. 20

¹ Das Schweizerische Seeschiffahrtsamt stellt für Kapitäne und Offiziere des Deck- und Maschinendienstes, für Rettungsbootleute sowie Schiffsleute, die Brückenwache gehen, und die PTT-Betriebe stellen für die Funker an Bord eines Seeschiffes schweizerische Fähigkeitsausweise aus, wenn die erforderlichen Bedingungen erfüllt sind.⁵⁷

⁵⁵ Fassung gemäss Ziff. I der V vom 22. Dez. 1988, in Kraft seit 1. Febr. 1989 (AS **1989** 220).

⁵⁶ Aufgehoben durch Ziff. I der V vom 22. Dez. 1988 (AS **1989** 220).

⁵⁷ Fassung gemäss Ziff. I der V vom 22. Dez. 1988, in Kraft seit 1. Febr. 1989 (AS **1989** 220).

² Schweizerische Fähigkeitsausweise können auch ausländischen Staatsangehörigen, die an Bord schweizerischer Seeschiffe beschäftigt sind, ausgestellt werden, sofern sie solche für die Ausübung ihrer Tätigkeit an Bord nachweislich benötigen.⁵⁸

³ Wer einen schweizerischen Fähigkeitsausweis erwerben will, hat sich darüber auszuweisen, dass er das vorgeschriebene Mindestalter erreicht, die erforderliche Prüfung bestanden und an Bord eines Seeschiffes während der vorgesehenen Fahrzeit Dienst geleistet hat. Die vorgeschriebenen Bedingungen gelten nur für die grosse Fahrt. Für beschränkte Fahrgebiete setzt das Schweizerische Seeschiffahrtsamt im Einzelfalle unter Berücksichtigung der in den Ausbildungsländern geltenden Bestimmungen die erforderlichen leichteren Bedingungen fest.

⁴ In begründeten Fällen kann das Schweizerische Seeschiffahrtsamt einen zeitlich befristeten, provisorischen Fähigkeitsausweis ausstellen. Es beachtet dabei die Regeln der anwendbaren internationalen Übereinkommen.⁵⁹

2. Mindestalter und Prüfung

Art. 21

¹ Das Mindestalter beträgt für den Kapitän und den ersten Offizier des Maschinendienstes 23 Jahre, für den ersten Offizier des Deckdienstes und den zweiten Offizier des Maschinendienstes 21 Jahre und für alle weiteren Offiziere des Deck- und Maschinendienstes sowie für den Funker 20 Jahre.⁶⁰

² Die Prüfung für den entsprechenden Dienstgrad ist an einer vom Schweizerischen Seeschiffahrtsamt anerkannten Seefahrtsschule zu bestehen, wobei die Prüfungsbedingungen dieser Schulen massgebend sind. Für Funker und Hilfsfunke wird die Prüfung jedoch von den PTT-Betrieben durchgeführt.

³ Der dritte und der vierte Offizier des Maschinendienstes brauchen keine Prüfung abzulegen, müssen sich aber ausweisen über:

- a. eine an Land bestandene, zweckmässige Berufslehre;
- b. eine Empfehlung des Reeders hinsichtlich ihrer Befähigung;
- c. die Teilnahme an einem zugelassenen praktischen Brandbekämpfungskurs.⁶¹

⁵⁸ Fassung gemäss Ziff. I der V vom 22. Dez. 1988, in Kraft seit 1. Febr. 1989 (AS 1989 220).

⁵⁹ Fassung gemäss Ziff. I der V vom 22. Dez. 1988, in Kraft seit 1. Febr. 1989 (AS 1989 220).

⁶⁰ Fassung gemäss Ziff. I des BRB vom 4. Nov. 1966, in Kraft seit 1. Jan. 1967 (AS 1966 1475).

⁶¹ Fassung gemäss Ziff. I der V vom 22. Dez. 1988, in Kraft seit 1. Febr. 1989 (AS 1989 220).

3. Mindestfahrzeit

Art. 22

¹ Die Fahrzeit an Bord eines Seeschiffes, die für den Erwerb eines Fähigkeitszeugnisses erforderlich ist, bestimmt sich nach den Vorschriften des Landes, in welchem die Prüfung durchgeführt wird. Umfasst eine ausländische Prüfung für Offiziere des Deckdienstes mehrere Grade, so beträgt die Fahrzeit jedoch mindestens:

- für den Fähigkeitsausweis als Kapitän: Ein Jahr als erster oder zwei Jahre als zweiter Offizier des Deckdienstes;
- für den Fähigkeitsausweis als erster Offizier des Deckdienstes: Ein Jahr als selbständig wachegehender dritter Offizier des Deckdienstes;
- für den Fähigkeitsausweis als zweiter Offizier des Deckdienstes: Vier Jahre Deckdienst, wovon ein Jahr als Vollmatrose, oder eineinhalb Jahre Deckdienst als Offiziersaspirant oder dritter Offizier;
- für den Fähigkeitsausweis als dritter Offizier des Deckdienstes: Zweieinhalb Jahre Deckdienst, wovon ein Jahr als Vollmatrose, oder ein Jahr Deckdienst als Offiziersaspirant.⁶²

² Für die Offiziere des Maschinendienstes wird hinsichtlich des erforderlichen Werkdienstes und der Fahrzeit auf die Vorschriften des Ausbildungslandes oder Prüfungslandes abgestellt. Der dritte Offizier hat jedoch mindestens ein Jahr als vierter Offizier, und dieser mindestens ein Jahr als Hilfsmaschinist an Bord eines Seeschiffes tätig gewesen zu sein.

IV. Arbeitszeit an Bord

1. Normalarbeitszeit

a. Wachegehende Seeleute des Deck-, Maschinen- und Funkdienstes

Art. 23

¹ Die Normalarbeitszeit für wachegehende Offiziere und Seeleute des Deck-, Maschinen- und Funkdienstes beträgt auf See und an Tagen der Ein- und Ausfahrt täglich acht Stunden, und zwar auch an Sonn- und gesetzlichen Feiertagen. Als gesetzliche Feiertage auf See und in den Häfen gelten der Neujahrstag, der Karfreitag, der Ostermontag, der Auffahrtstag, der Pfingstmontag, der Weihnachtstag und der Stephanstag.⁶³

² Auf See an einem Sonn- oder gesetzlichen Feiertag verbrachte Arbeitstage sind durch ebenso viele freie Tage in einem Hafen nach Weisung des Kapitäns auszugleichen. Ist dies aus Zeitmangel oder aus andern zwingenden Gründen nicht möglich,

⁶² Fassung gemäss Ziff. I des BRB vom 4. Nov. 1966, in Kraft seit 1. Jan. 1967 (AS 1966 1475).

⁶³ Fassung gemäss Ziff. I der V vom 22. Dez. 1988, in Kraft seit 1. Febr. 1989 (AS 1989 220).

so ist für jeden nicht gewährten freien Tag eine Entschädigung in der Höhe eines Dreissigstels der vereinbarten monatlichen Grundheuer ohne Einrechnung einer Vergütung für Unterkunft und Verpflegung als Abgeltung zu bezahlen.

³ Im Hafen und auf der Reede beträgt die Normalarbeitszeit für Offiziere und Seeleute des Deck-, Maschinen- und Funkdienstes vom Montag bis Freitag acht Stunden täglich und am Samstag fünf Stunden.

⁴ Pikettdienst an Sonn- und gesetzlichen Feiertagen und Nachtpikettdienst im Hafen und auf der Reede sind durch entsprechende Freizeit auszugleichen oder durch Zahlung einer im Heuervertrag aufgeführten Entschädigung abzugelten.⁶⁴

⁵ Im Hafen und auf der Reede ist Wachtdienst an Sonn- und gesetzlichen Feiertagen als Überzeit zu entschädigen; als Überzeit gilt auch Nachtwachtdienst, wenn dabei die tägliche Arbeitsdauer nach Massgabe von Absatz 3 überschritten wird.⁶⁵

b. Nicht wachegehende Seeleute des Deck- und Maschinendienstes

Art. 24

¹ Die Normalarbeitszeit für Offiziere und Seeleute des Deck- und Maschinendienstes, welche nicht in Wachen eingeteilt sind, beträgt auf See und an Tagen der Ein- und Ausfahrt vom Montag bis Freitag acht Stunden täglich, an einem Samstag sechs Stunden und an Sonn- und gesetzlichen Feiertagen zwei Stunden.

² Auf See verbrachte Sonn- und gesetzliche Feiertage geben keinen Anspruch auf Ausgleich durch freie Tage oder auf Abgeltung.

³ Im Hafen und auf der Reede beträgt die Normalarbeitszeit vom Montag bis Freitag acht Stunden täglich und am Samstag fünf Stunden.

⁴ Für den Pikettdienst oder den Wachtdienst im Hafen und auf der Reede an Sonn- und gesetzlichen Feiertagen sowie während der Nacht gelten die Bestimmungen von Artikel 23 Absätze 4 und 5.⁶⁶

c. Seeleute des allgemeinen Dienstes

Art. 25

¹ Die Normalarbeitszeit des allgemeinen Dienstes beträgt an Werktagen sowie an Sonn- und Feiertagen täglich neun Stunden, gleichgültig ob sich das Schiff auf See, im Hafen, oder auf der Reede befindet. An Sonn- und gesetzlichen Feiertagen soll

⁶⁴ Fassung gemäss Ziff. I des BRB vom 4. Nov. 1966, in Kraft seit 1. Jan. 1967 (AS 1966 1475).

⁶⁵ Eingefügt durch Ziff. I des BRB vom 4. Nov. 1966, in Kraft seit 1. Jan. 1967 (AS 1966 1475).

⁶⁶ Eingefügt durch Ziff. I des BRB vom 4. Nov. 1966, in Kraft seit 1. Jan. 1967 (AS 1966 1475).

jedoch in der Regel nur die für die Bedienung und Verpflegung der Schiffsbesatzung und allfälliger Passagiere erforderliche Arbeit verrichtet werden.

² Für die an Sonntagen geleistete Arbeit hat der Seemann des allgemeinen Dienstes Anspruch auf mindestens zwei freie Tage in jedem Monat. Ausserdem ist dem Seemann für die an jedem gesetzlichen Feiertag geleistete Arbeit ein freier Tag zu gewähren.⁶⁷

³ Die freien Tage sind in einem Hafen nach Weisung des Kapitäns zu gewähren. Ist dies aus Zeitmangel oder andern zwingenden Gründen nicht möglich, so ist für jeden nicht gewährten freien Tag eine Entschädigung in der Höhe eines Dreissigstels der vereinbarten monatlichen Grundheuer, ohne Einrechnung der Vergütung für Unterkunft und Verpflegung, als Abgeltung zu bezahlen.

2. Einteilung der Arbeit an Bord

a. auf See und an Tagen der Ein- und Ausfahrt

Art. 26

¹ Der Dienst der Offiziere und Seeleute des Deck- und Maschinendienstes auf See und auf grosser Fahrt wird täglich in drei Wachen eingeteilt.

² In der grossen Küstenfahrt darf auf Seeschiffen bis zu 1000 Bruttoregistertonnen (BRT), auf welchen wegen Raummangels eine dritte Wache nicht untergebracht werden kann, der Dienst in zwei Wachen eingeteilt werden. Auf allen Seeschiffen in der grossen Küstenfahrt sowie auf Seeschiffen bis zu 4000 BRT unabhängig vom Fahrtgebiet kann der Kapitän in den Wachdienst einbezogen werden. Als grosse Küstenfahrt gilt die Fahrt zwischen allen Häfen Europas und den Häfen des Mittelländischen und des Schwarzen Meeres sowie die Fahrten ähnlicher Art in überseeischen Gewässern.⁶⁸

³ Die nicht in Wachen eingeteilten Seeleute sowie die Seeleute des allgemeinen Dienstes leisten auf See ihre Arbeitsstunden innerhalb einer Zeitspanne von 13 aufeinander folgenden Stunden.

⁴ Die Funker leisten auf See täglich acht Stunden Wachdienst nach den Bestimmungen des dem Internationalen Fernmeldevertrag vom 6. November 1982⁶⁹ beigefügten Radioreglements. Ist das Schiff mit zusätzlichen automatischen Funkanlagen ausgerüstet, so kann das Schweizerische Seeschiffahrtsamt nach Anhören der beteiligten Kreise den Funker vom Wachdienst befreien. Nach Beendigung der allfälligen Instandstellungsarbeiten an den elektronischen Anlagen dürfen die Funker vom

⁶⁷ Fassung gemäss Ziff. I des BRB vom 4. Nov. 1966, in Kraft seit 1. Jan. 1967 (AS **1966** 1475).

⁶⁸ Fassung gemäss Ziff. I der V vom 22. Dez. 1988, in Kraft seit 1. Febr. 1989 (AS **1989** 220).

⁶⁹ SR **0.784.16**. Vom Radioreglement wurden in der AS nur die Ziff. 422 § 1 und 725 § 1 veröffentlicht (SR **784.403**).

Kapitän zu Schreibarbeiten oder andern administrativen Arbeiten herangezogen werden.⁷⁰

b. im Hafen und auf der Reede

Art. 27

¹ Im Hafen und auf der Reede arbeiten alle Mitglieder der Schiffsbesatzung in der Regel gleichzeitig zwischen 6 Uhr morgens und 6 Uhr abends, mit Ausnahme des allgemeinen Dienstes, dessen Arbeitseinteilung den besonderen Verhältnissen angepasst wird.

² Die Funker können im Hafen und auf der Reede vom Kapitän nur nach Beendigung der Instandstellungsarbeiten für die Radioanlagen oder anderer den Funkdienst betreffender Arbeiten und während der noch verfügbaren Arbeitszeit zu Schreibarbeiten oder anderen administrativen Arbeiten herangezogen werden.

c. Arbeit Jugendlicher

Art. 28

Personen unter 16 Jahren dürfen nicht zur Nachtarbeit herangezogen werden. Als Nacht gilt die Zeit von 9 Uhr abends bis 6 Uhr morgens.

3. Arbeitseinteilung durch den Kapitän

Art. 29

Soweit in dieser Verordnung keine Regelung vorgesehen ist, bestimmt der Kapitän die Einteilung und Dauer der Arbeit.

4. Überzeitarbeit

a. Pflicht zur Überzeitarbeit

Art. 30

¹ Der Kapitän kann in besonderen Fällen die Arbeitszeiten verlängern, insbesondere wenn dies im Interesse des Schiffes, der Ladung und der sich an Bord befindenden Personen unumgänglich ist. Die Offiziere und Seeleute sind verpflichtet, die vom Kapitän angeordnete Überzeitarbeit zu leisten.

⁷⁰ Fassung gemäss Ziff. I der V vom 22. Dez. 1988, in Kraft seit 1. Febr. 1989 (AS 1989 220).

² Überzeitarbeit ist nach Möglichkeit zu vermeiden und soll in der Regel täglich nicht mehr als 4 Stunden betragen, und jeder Seemann soll innerhalb 24 Stunden über eine ununterbrochene Mindestruhezeit von 8 Stunden verfügen.

b. Entschädigungspflicht

Art. 31

¹ Die Arbeitsleistungen ausserhalb der vorgesehenen Normalarbeitszeit gelten als Überzeitarbeit und geben Anspruch auf die in Artikel 73 des Seeschiffahrtsgesetzes vorgesehene Entschädigung.

² Folgende Arbeiten, welche vom Kapitän auch ausserhalb der Normalarbeitszeit angeordnet werden, gelten nicht als Überzeitarbeit und geben keinen Anspruch auf Überzeitarbeitentschädigung:

- die für die Sicherheit des Schiffes, der Ladung und der an Bord befindlichen Personen notwendigen und dringlichen Arbeiten;
- die Arbeiten zum Zweck der Hilfeleistung und Bergung von Schiffen oder Personen in Seenot;
- die erforderlichen Musterungen, Feuerlösch-, Rettungsboot- oder ähnlichen Übungen nach Massgabe der geltenden Vorschriften und Gebräuche zum Schutz des menschlichen Lebens auf See;
- zusätzliche Arbeiten zur Erledigung von Zollförmlichkeiten und zur Befolgung von Quarantäne- und andern gesundheitspolizeilichen Vorschriften;
- die Arbeiten der Schiffsoffiziere für die laufende und notwendige Peilung der Lage des Seeschiffes und für die Wetterbeobachtung;
- die für die normale Ablösung der Wachen erforderliche Zeit;
- die persönlichen Arbeiten jedes Seemannes für Unterhalt und Pflege der Schlafräume, Kleider und eigenen Effekten.

³ Der Heuervertrag kann für die gesamte Besatzung eine feste und einmalige Entschädigung für Überzeit vorsehen.⁷¹ Zusätzliche Arbeit im Sinne von Artikel 75 Absatz 1 des Seeschiffahrtsgesetzes fällt nicht unter diese Regelung.⁷²

⁴ Die Heuer, die im Sinne von Artikel 75 Absatz 1 des Seeschiffahrtsgesetzes zur Verteilung kommt oder die zur Berechnung der Vergütungen für Hilfeleistung und Bergung im Sinne von Artikel 75 Absatz 2 herangezogen wird, ist die Grundheuer unter Ausschluss jeglicher anderer Entschädigung.⁷³

⁷¹ Fassung gemäss Ziff. I der V vom 22. Dez. 1988, in Kraft seit 1. Febr. 1989 (AS 1989 220).

⁷² Eingefügt durch Ziff. I der BRB vom 4. Nov. 1966, in Kraft seit 1. Jan. 1967 (AS 1966 1475).

⁷³ Eingefügt durch Ziff. I der BRB vom 4. Nov. 1966, in Kraft seit 1. Jan. 1967 (AS 1966 1475).

V. Verpflegung der Seeleute an Bord

1. Einrichtung und Ausrüstung

Art. 32

¹ Jedes schweizerische Seeschiff muss über eine zweckmässig eingerichtete und ausgerüstete, saubere und genügend grosse Küche und die dazugehörigen Lager- und Kühlräume verfügen.

² Für die Zubereitung der Verpflegung der Schiffsbesatzung muss jedes schweizerische Seeschiff mit einem fachlich erfahrenen Schiffskoch bemannt sein, und wenn die Schiffsbesatzung mehr als 25 Personen zählt, muss ein Hilfskoch angeheuert werden.

³ Der Reeder hat allen Mitgliedern der Schiffsbesatzung das erforderliche Tisch- und Tafelgerät zum Gebrauch an Bord zur Verfügung zu stellen. Jeder Seemann ist zu sorgfältiger Behandlung der anvertrauten Gerätschaften verpflichtet und im Falle von verschuldetem Verlust oder Beschädigung dem Reeder ersatzpflichtig.

2. Verproviantierung des Seeschiffes

Art. 33

Der Reeder und der Kapitän sind dafür verantwortlich, dass jedes schweizerische Seeschiff zum Schutz der Gesundheit und des Wohlergehens der Schiffsbesatzung nach Dauer und Art der Reise mit gesunden und genügend frischen Nahrungsmitteln und frischem Trinkwasser verproviantiert ist, und dass für die Aufbewahrung und Erhaltung von Nahrungsmitteln und Trinkwasser geeignete Räume und Anlagen vorhanden sind.

3. Art und Menge der Verpflegung

Art. 34

¹ Jeder Seemann hat Anspruch auf Verpflegung an Bord. Die Verpflegung soll, soweit dies den Gebräuchen und Gepflogenheiten der Seeschiffahrt entspricht, für alle Mitglieder der Schiffsbesatzung dieselbe sein.

² Die Verpflegung hat, unter Berücksichtigung der Besatzungsstärke, der Art und Dauer der Reise, der klimatischen Verhältnisse und der Staatsangehörigkeit der Seeleute, nach Menge, Nährwert und Abwechslung genügend und angemessen zu sein, und sie muss gut und fachmännisch zubereitet werden.

³ Jeder Seemann erhält täglich drei Mahlzeiten. Diese umfassen ein Frühstück, ein Mittagessen und ein Nachtessen zu den üblichen Tageszeiten. Wird während der Nacht gearbeitet, so ist eine entsprechende zusätzliche, wenn nötig warme Verpflegung zu gewähren.

4. Verpflegungskontrolle

Art. 35

¹ Der Schiffskoch oder ein anderer, vom Kapitän bestimmter Seemann hat täglich über Art und Zusammensetzung der Mahlzeiten und allfällig zusätzlicher Verpflegung eine Kontrolle zu führen.

² Der Kapitän oder ein anderer, von ihm bestimmter Seemann führt eine Kontrolle über sämtliche, im Laufe eines Monats oder einer Reise den Mitgliedern der Schiffsbesatzung verabreichten Nahrungsmittel nach Art und Menge. Diese Kontrolle ist vom Kapitän und vom Seemann, der sie geführt hat, zu unterzeichnen.⁷⁴

³ Die geführten Kontrollen sind auf Verlangen dem Schweizerischen Seeschiffahrtsamt zur Einsicht auszuhändigen.

⁴ Der Kapitän ist verpflichtet, mindestens einmal jede Woche den Zustand der Küche, der Lager- und Kühlräume und der Einrichtungen und Gerätschaften für die Verpflegung der Schiffsbesatzung zu prüfen und die Zubereitung der Speisen zu überwachen. Missständen ist unverzüglich abzuhelpen. Wenn der Kapitän dazu nicht in der Lage ist, hat er unverzüglich den Reeder zu benachrichtigen, der sofort die nötigen Massnahmen zu treffen hat.

5. Aussergewöhnliche Ereignisse

Art. 36

¹ Bei unvorhergesehener langer Dauer einer Reise oder bei Eintritt aussergewöhnlicher Ereignisse ist der Kapitän befugt, die Verpflegung den Umständen anzupassen und notfalls einzuschränken, damit das Wohlergehen aller Mitglieder der Schiffsbesatzung bis zur Ankunft im nächsten Hafen nach Möglichkeit gewährleistet werden kann.

² Der Kapitän hat im Schiffstagebuch einzutragen, aus welchem Grunde er von dieser Befugnis Gebrauch gemacht und welche Massnahmen er angeordnet hat.

VI. Beschwerden der Seeleute

Art. 37

¹ Beschwerden der Seeleute wegen Mängeln der Unterkunftsräume und der Verpflegung, wegen Nichteinhaltung der Vorschriften über das Mindestalter, die ärztliche Untersuchung, die Arbeitseinteilung, die Arbeitszeit und Überzeitarbeit, sind schriftlich beim Kapitän einzureichen. Der Kapitän hat im Schiffstagebuch eine bei ihm

⁷⁴ Fassung gemäss Ziff. I des BRB vom 4. Nov. 1966, in Kraft seit 1. Jan. 1967 (AS 1966 1475).

eingegangene Beschwerde zu vermerken und anzuführen, welche Untersuchungs- und Abhilfemassnahmen er getroffen hat.

² Ist ein Seemann der Ansicht, dass weder der Kapitän noch der Reeder die erforderlichen Abhilfemassnahmen getroffen haben, so kann er den Schweizerischen Seeschiffahrtsamt Mitteilung machen.

VII. Ferienanspruch der Seeleute

1. Umfang des Ferienanspruchs

Art. 38⁷⁵

Der Mindestanspruch auf bezahlte Ferien bestimmt sich nach Artikel 329a des Obligationenrechts⁷⁶.

2. Durchführung des Ferienanspruches

Art. 39

¹ Als Ferientage dürfen die arbeitsfreien Sonn- und gesetzlichen Feiertage sowie durch Krankheit und Unfall verursachte Arbeitsunterbrechungen nicht angerechnet werden.

² Die Ferien sind in einem Hafen des Landes, in welchem der Seemann angemustert worden oder beheimatet ist, oder in dem er seinen Wohnsitz hat oder der seinem Heimat- oder Wohnsitzlande am nächsten liegt, zu gewähren, wobei von diesen Häfen der für den Seemann günstigste zu wählen ist, es sei denn, der Seemann erkläre sich mit einer anderen Regelung ausdrücklich einverstanden.

³ Die Ferien sind zusammenhängend oder, wenn wichtige dienstliche Umstände dies nicht gestatten, höchstens in zwei Teilen zu gewähren, oder ganz oder teilweise auf das folgende Dienstjahr zu übertragen. Ausnahmsweise und bei Vorliegen ausserordentlicher Umstände kann der Ferienanspruch, sofern der Seemann weiterhin im Dienste des Reeders bleibt und einwilligt, durch Zahlung abgegolten werden.

⁴ Den Zeitpunkt des Ferienantrittes bestimmt der Kapitän im Einvernehmen mit dem Reeder. Den Wünschen und Interessen des Seemannes ist in billiger Weise Rechnung zu tragen.

⁷⁵ Fassung gemäss Ziff. I der V vom 22. Dez. 1988, in Kraft seit 1. Febr. 1989 (AS 1989 220).

⁷⁶ SR 220

3. Heuerzahlung und Entschädigung

Art. 40

¹ Während der Dauer der Ferien, einschliesslich der in die Ferien fallenden Sonn- und gesetzlichen Feiertage, hat der Seemann Anspruch auf Fortbezug der vereinbarten Heuer, unter Wegfall der Entschädigungen für Überzeitarbeit oder anderer zusätzlicher Vergütungen, sowie auf eine angemessene Verpflegungsentschädigung. Besteht im Zeitpunkt der Auflösung des Heuerverhältnisses ein Ferienanspruch, so ist für die nichtgewährten Ferientage dieselbe Heuer- und Verpflegungsentschädigung zu entrichten.

² Die tägliche Verpflegungsentschädigung beträgt, sofern im Heuervertrag nichts anderes vereinbart worden ist, ebensoviel wie das für die Beiträge an die schweizerische Alters- und Hinterlassenenversicherung massgebliche Natureinkommen für einen Verpflegungstag in nichtlandwirtschaftlichen Berufen. Die Verpflegungsentschädigung ist vor Antritt der Ferien auszuzahlen.

³ Ein bei Eintritt eines Schiffbruchs bestehender Ferienanspruch darf auf die in Artikel 86 des Seeschiffahrtsgesetzes vorgesehene Periode, während welcher eine Arbeitslosenentschädigung auszurichten ist, nicht angerechnet werden. Die Entschädigung für Arbeitslosigkeit infolge Schiffbruches gemäss Artikel 86 des Seeschiffahrtsgesetzes entspricht der Grundheuer zuzüglich der Verpflegungsentschädigung.⁷⁷

VIII. Kranken- und Unfallversicherung

1. Versicherungsträger

Art. 41

¹ Die Versicherung gegen Krankheit und Berufsunfälle hat bei einer vom Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartement zum Geschäftsbetrieb in der Schweiz ermächtigten Versicherungsgesellschaft zu erfolgen. Verfügt der Reeder eines schweizerischen Seeschiffes für sein Personal über eine gemäss Krankenversicherungsgesetz⁷⁸ vom Bund anerkannte eigene Krankenkasse, ist diese für die vorgeschriebene Krankenversicherung zugelassen.⁷⁹

² Jeder Reeder eines schweizerischen Seeschiffes hat dem Schweizerischen Seeschiffahrtsamt ein Doppel des Versicherungsvertrages einzusenden. Dieses Amt hat vorgängig der Genehmigung das Bundesamt für Privatversicherungen⁸⁰ oder gegeb-

⁷⁷ Eingefügt durch Ziff. I des BRB vom 4. Nov. 1966, in Kraft seit 1. Jan. 1967 (AS 1966 1475).

⁷⁸ SR 832.10

⁷⁹ Fassung gemäss Ziff. I der V vom 22. Dez. 1988, in Kraft seit 1. Febr. 1989 (AS 1989 220).

⁸⁰ Bezeichnung gemäss nicht veröffentlichtem BRB vom 19. Dez. 1997.

nenfalls das Bundesamt für Gesundheit⁸¹ anzuhören. Die Versicherungsgesellschaften sind verpflichtet, dem Schweizerischen Seeschiffahrtsamt von einer Auflösung oder Beendigung des Vertrages durch eingeschriebenen Brief Kenntnis zu geben.

2. Mindestleistungen; Mustervertrag

Art. 42

¹ Die Mindestleistungen und die weiteren Bestimmungen, die der Versicherungsvertrag zu enthalten hat, um der Versicherungspflicht des Reeders gemäss Artikel 84 Absatz 3 des Seeschiffahrtsgesetzes zu genügen, werden nach Einladung der beteiligten Kreise zur Meinungsäusserung vom Bundesrat in einem Mustervertrag festgesetzt; dieser Mustervertrag wird der Verordnung im Anhang als Bestandteil beigelegt.⁸²

² Die Vergütungen aus der Versicherung werden an eine allfällige Leistungspflicht des Versicherungsnehmers angerechnet.

3. Berufsunfälle

Art. 43

Als Berufsunfälle gelten alle Unfälle, die sich bei Ausübung einer dienstlichen Obliegenheit ereignen. Unfälle an Bord des Schiffes, beim Bootsverkehr von Schiff zu Schiff sowie vom Schiff zum Land und zurück gelten in allen Fällen als Berufsunfälle.

4. ...⁸³

Fünfter Abschnitt⁸⁴: Haftungsbeträge

I. Beschränkung der Haftung des Frachtführers

Art. 44⁸⁵

¹ Die Haftung des Seefrachtführers wird nach Artikel 105 Absatz 3 des Seeschiffahrtsgesetzes beschränkt:

⁸¹ Die Bezeichnung der Verwaltungseinheit wurde gemäss Art. 4a der Publikationsverordnung vom 15. Juni 1998 (SR 170.512.1) angepasst.

⁸² Anhang III der vorliegenden V.

⁸³ Aufgehoben durch Ziff. I der V vom 22. Dez. 1988 (AS 1989 220).

⁸⁴ Eingefügt durch Ziff. I der V vom 22. Dez. 1988, in Kraft seit 1. Febr. 1989 (AS 1989 220).

⁸⁵ Ursprünglich vor dem fünften Abschnitt.

- a. für jedes Stück oder jede Beförderungseinheit auf 666.67 Rechnungseinheiten;
- b. für jedes Kilogramm des Rohgewichts der Güter auf 2 Rechnungseinheiten.

² Die Rechnungseinheit ist das Sonderziehungsrecht des Internationalen Währungsfonds. Die Umrechnung in die Landeswährung erfolgt auf den Tag des Urteils oder auf den von den Parteien vereinbarten Tag.

³ Die Haftung des Binnenfrachtführers in der Rheinschiffahrt wird im Falle von Absatz 1 Buchstabe b auf eine Rechnungseinheit beschränkt.

II. ...

Art. 44^{a86}

Sechster Abschnitt⁸⁷: Verfahrensrechtliche Bestimmungen

Erster Unterabschnitt:

Haftungsbeschränkung durch Einrichtung eines Haftungsfonds⁸⁸

I. Eröffnung des Verfahrens

1. Antrag und richterlicher Beschluss

Art. 45⁸⁹

¹ Der Reeder eines See- oder Binnenschiffes, der nach Artikel 49 Absatz 1 oder 126 Absatz 2 des Seeschiffahrtsgesetzes seine Haftung durch Errichtung eines oder mehrerer Haftungsfonds beschränken will, stellt dem Richter Antrag auf Eröffnung des Verfahrens und bezeichnet die Höhe der zu errichtenden Haftungsfonds sowie die Gläubiger, denen gegenüber er sich auf die Haftungsbeschränkung berufen will; er gibt den Grund und die Höhe der Forderungen an.

² Der Richter beschliesst, sofern die Voraussetzungen für eine beschränkte Haftung glaubhaft gemacht worden sind, unverzüglich die Eröffnung des Verfahrens, setzt die Fristen für die Errichtung der Haftungsfonds fest, bezeichnet die Gläubiger, auf die sich die Verfahren nach dem Antrag erstrecken, und ernennt einen Sachwalter. Der Richter kann den Sachwalter jederzeit abberufen und ersetzen.

³ Sind mehrere Haftungsfonds zu errichten, so finden die nachstehenden Bestimmungen für jeden einzelnen Haftungsfonds Anwendung.

⁸⁶ Aufgehoben durch Ziff. I der V vom 3. Sept. 1997 (AS 1997 2186).

⁸⁷ Ursprünglich fünfter Abschnitt.

⁸⁸ Fassung des Tit. gemäss Ziff. I des BRB vom 4. Nov. 1966, in Kraft seit 1. Jan. 1967 (AS 1966 1475).

⁸⁹ Fassung gemäss Ziff. I der V vom 22. Dez. 1988, in Kraft seit 1. Febr. 1989 (AS 1989 220).

⁴ Der Reeder trägt die Kosten des Verfahrens, einschliesslich der Kosten des Sachwalters.

2. Wirkungen der Eröffnung des Verfahrens

Art. 46

¹ Für Forderungen, auf die sich das Verfahren erstreckt, kann vom Tage des Antrages des Reeders an bis zum Tage des Abschlusses oder der Einstellung des Verfahrens eine Betreibung weder angehoben noch fortgesetzt werden; hängige Zivilprozesse oder Vollstreckungsverfahren werden solange eingestellt.

² Der Lauf von Verjährungs- und Verwirkungsfristen wird bis zum Abschluss oder Einstellung des Verfahrens gehemmt.

³ Nach Errichtung der Haftungsfonds und nach Leistung des Kostenvorschusses sind Arreste und Pfändungen für Forderungen, auf die sich das Verfahren erstreckt, von Amtes wegen aufzuheben, soweit noch keine Verwertung stattgefunden hat.⁹⁰

3. Sachwalter

Art. 47

¹ Der Sachwalter erlässt die erforderlichen Mitteilungen und Aufforderungen, erstellt für jeden Haftungsfonds den Kollokationsplan und die Verteilungsliste und verteilt die Haftungsbeträge unter die Gläubiger.⁹¹

² Gegen Verfügungen des Sachwalters kann innert zehn Tagen seit Kenntnisnahme bei der Aufsichtsbehörde gemäss den Artikeln 17 ff. des Schuldbetreibungs- und Konkursgesetzes⁹² Beschwerde geführt werden.

³ Die Mitteilungen und Aufforderungen des Sachwalters an die Gläubiger erfolgen mittels eingeschriebenem Brief. Ist der Wohnort eines Gläubigers unbekannt oder eine Zustellung durch die Post nicht möglich, so erfolgt eine öffentliche Bekanntmachung im Schweizerischen Handelsamtsblatt sowie gegebenenfalls in ausländischen Publikationsorganen. Wohnt ein Gläubiger im Ausland an unbekannter Adresse, so hat der Sachwalter der diplomatischen oder konsularischen Vertretung des betreffenden Landes von der öffentlichen Bekanntmachung Kenntnis zu geben.

⁹⁰ Fassung gemäss Ziff. I der V vom 22. Dez. 1988, in Kraft seit 1. Febr. 1989 (AS 1989 220).

⁹¹ Fassung gemäss Ziff. I der V vom 22. Dez. 1988, in Kraft seit 1. Febr. 1989 (AS 1989 220).

⁹² SR 281.1

4. Mitteilung an die Gläubiger

Art. 48

¹ Der Sachwalter teilt allen Gläubigern, auf die sich das Verfahren erstreckt, den Beschluss über die Eröffnung des Verfahrens unter Angabe des Datums mit.

² Die Mitteilung oder die öffentliche Bekanntmachung des Sachwalters hat zu enthalten:

- a. Name und Wohnsitz des Reeders sowie Name, Staatsangehörigkeit und Registerort des Schiffes;
- b.⁹³ Höhe und Art der Berechnung der Haftungsfonds sowie Datum und Art der Leistung;
- c. Unfallereignis oder Reise, auf welche sich die Forderungen der Gläubiger beziehen;
- d. Betrag der Forderung des einzelnen Gläubigers gemäss Antrag des Reeders;
- e.⁹⁴ Hinweis, dass jeder Gläubiger binnen 60 Tagen seit Postaufgabe der Mitteilung oder seit der öffentlichen Bekanntmachung im Schweizerischen Handelsamtsblatt gegen den Reeder Klage auf Errichtung höherer Haftungsfonds einreichen kann, widrigenfalls die vom Reeder errichteten Haftungsfonds als anerkannt gelten;
- f. Aufforderung an die Gläubiger, binnen derselben Fristen zu ihren vom Reeder in das Verfahren einbezogenen Forderungen Stellung zu nehmen, widrigenfalls der vom Reeder angemeldete Betrag dem Verfahren unterworfen wird;
- g. Hinweis auf die Verwirkungsbestimmungen der Artikel 49 und 52 dieser Verordnung;
- h. Name und Adresse des Sachwalters.

³ Auf Antrag des Reeders hat der Sachwalter in öffentlicher Bekanntmachung auch weitere, dem Reeder nicht bekannte oder von ihm nicht genannte Gläubiger aufzufordern, ihre Forderungen, für die sie aus einem Haftungsfonds befriedigt werden sollen, innert der Frist nach Absatz 2 Buchstabe *e* unter Einlegung der Beweismittel anzumelden.⁹⁵

⁹³ Fassung gemäss Ziff. I der V vom 22. Dez. 1988, in Kraft seit 1. Febr. 1989 (AS 1989 220).

⁹⁴ Fassung gemäss Ziff. I der V vom 22. Dez. 1988, in Kraft seit 1. Febr. 1989 (AS 1989 220).

⁹⁵ Eingefügt durch Ziff. I der V vom 22. Dez. 1988, in Kraft seit 1. Febr. 1989 (AS 1989 220).

II. Feststellung der Haftungsfonds⁹⁶

1. Gerichtliche Beurteilung auf Antrag des Gläubigers

Art. 49⁹⁷

¹ Der Gläubiger, auf dessen Forderung sich das Verfahren erstreckt, kann binnen 60 Tagen seit Postaufgabe der Mitteilung des Sachwalters über die Eröffnung des Verfahrens oder seit der öffentlichen Bekanntmachung im Schweizerischen Handelsamtsblatt, wenn keine persönliche Mitteilung erfolgt ist, beim Richter auf Feststellung höherer als der vom Reeder errichteten Haftungsfonds klagen, widrigenfalls diese als anerkannt gelten.⁹⁸

² Obsiegt der klagende Gläubiger, so fällt ihm der Mehrbetrag des Haftungsfonds bis zur Höhe seiner Forderung mit Einschluss seiner Prozesskosten zu.⁹⁹ Ein übersteigender Betrag fällt an die übrigen Gläubiger. Haben mehrere Gläubiger gemeinsam geklagt, so erfolgt, vorbehaltlich gegenteiliger Abrede, die Verteilung des Prozessergebnisses im Verhältnis der angemeldeten Forderungen.

³ Setzt der Richter einen höheren Haftungsfonds fest, so bestimmt er gleichzeitig die Art und Frist der Leistung.¹⁰⁰

2. Art der Errichtung und Berechnung der Haftungsfonds¹⁰¹

Art. 50

¹ Wer einen Haftungsfonds errichten will, hat diesen bei der kantonalen Depositenanstalt nach Anordnung des Richters zinsbringend zu hinterlegen. Anstelle der Hinterlegung kann der Richter eine unwiderrufliche Garantie einer schweizerischen Bank oder einer Versicherungsgesellschaft zugunsten des Gerichts vorsehen. In diesem Fall erhöht sich der sicherzustellende Haftungsbetrag um den Zins, der bei einer Hinterlegung erzielbar wäre. Der Richter kann bei hinreichenden Gründen die Frist für die Errichtung eines Haftungsfonds erstrecken.¹⁰²

⁹⁶ Fassung gemäss Ziff. I der V vom 22. Dez. 1988, in Kraft seit 1. Febr. 1989 (AS 1989 220).

⁹⁷ Fassung gemäss Ziff. I des BRB vom 4. Nov. 1966, in Kraft seit 1. Jan. 1967 (AS 1966 1475).

⁹⁸ Fassung gemäss Ziff. I der V vom 22. Dez. 1988, in Kraft seit 1. Febr. 1989 (AS 1989 220).

⁹⁹ Fassung gemäss Ziff. I der V vom 22. Dez. 1988, in Kraft seit 1. Febr. 1989 (AS 1989 220).

¹⁰⁰ Fassung gemäss Ziff. I der V vom 22. Dez. 1988, in Kraft seit 1. Febr. 1989 (AS 1989 220).

¹⁰¹ Fassung gemäss Ziff. I der V vom 22. Dez. 1988, in Kraft seit 1. Febr. 1989 (AS 1989 220).

¹⁰² Fassung gemäss Ziff. I der V vom 22. Dez. 1988, in Kraft seit 1. Febr. 1989 (AS 1989 220).

² Ist ein Haftungsfonds in Goldfranken, in besonderen Rechnungseinheiten oder in ausländischer Währung bestimmt, so findet eine Umrechnung in Schweizerfranken zu dem am Tage der Errichtung des Haftungsfonds geltenden Kurs statt.¹⁰³

³ Ist nach Massgabe des anwendbaren ausländischen Rechtes die Haftung des Reeder nach dem Wert des Schiffes beschränkt, oder haftet nur das Schiff selber, so ist für das Verfahren in der Schweiz der Wert des Schiffes festzustellen und dieser Betrag zu leisten.

3. Recht an den Haftungsfonds¹⁰⁴

Art. 51¹⁰⁵

¹ Ein vom Reeder errichteter Haftungsfonds kann für andere Forderungen, die nicht aus diesem Fonds zu befriedigen sind, weder gepfändet noch verarrestiert werden.

² Fällt der Reeder nach Errichtung eines Haftungsfonds in Konkurs oder stellt er ein Nachlassvertragsbegehren, so wird der Fortgang des Haftungsbeschränkungsverfahrens dadurch nicht berührt.

III. Erhaltung der Forderungen

1. Stellungnahme der Gläubiger

Art. 52

¹ Jeder Gläubiger, dessen Forderung vom Reeder dem Verfahren unterworfen wird, hat binnen der in Artikel 49 vorgesehenen Frist von 60 Tagen dem Sachwalter zu erklären, ob er eine höhere Forderung geltend macht oder die vom Reeder angemeldete Forderung ganz oder teilweise zurückzieht.

² Erfolgt innert dieser Frist keine schriftliche Erklärung des Gläubigers, so wird die Forderung in der vom Reeder angegebenen Höhe dem Verfahren unterworfen.

³ Die von den Gläubigern nach Artikel 48 Absatz 3 angemeldeten Forderungen sind dem gleichen Verfahren unterworfen wie die vom Reeder einbezogenen Forderungen, sofern der Reeder nicht innert 30 Tagen seit Mitteilung des Sachwalters Widerspruch erhebt.¹⁰⁶

¹⁰³ Fassung gemäss Ziff. I der V vom 22. Dez. 1988, in Kraft seit 1. Febr. 1989 (AS 1989 220).

¹⁰⁴ Fassung gemäss Ziff. I der V vom 22. Dez. 1988, in Kraft seit 1. Febr. 1989 (AS 1989 220).

¹⁰⁵ Fassung gemäss Ziff. I der V vom 22. Dez. 1988, in Kraft seit 1. Febr. 1989 (AS 1989 220).

¹⁰⁶ Eingefügt durch Ziff. I der V vom 22. Dez. 1988, in Kraft seit 1. Febr. 1989 (AS 1989 220).

⁴ Ein Gläubiger, dessen Forderung dem Verfahren unterworfen wird, hat dadurch nicht auf die Geltendmachung der unbeschränkten Haftung wegen eigenen Verschuldens des Reeders verzichtet.¹⁰⁷

2. Fälligkeit und Berechnung der Forderungen

Art. 53

¹ Die aus den einzelnen Haftungsfonds zu befriedigenden Forderungen werden mit dem Tage der Errichtung der Haftungsfonds fällig. Der Zinsenlauf hört mit diesem Tage auf.¹⁰⁸

² Forderungen in ausländischer Währung werden in Schweizerfranken zu dem am Tage der Eröffnung des Verfahrens geltenden Kurse umgerechnet.

3. Kollokation der Forderungen

Art. 54

¹ Im Kollokationsplan für jeden Haftungsfonds sind die Forderungen, die aus dem Fonds zu befriedigen sind, entsprechend dem Verfahren nach Artikel 52 aufzunehmen. Die Kollokation erfolgt nach den Bestimmungen der nach Artikel 49 des Seeschifffahrtsgesetzes anwendbaren internationalen Übereinkommen.¹⁰⁹

² Der Kollokationsplan wird beim Gericht während 60 Tagen zur Einsicht aufgelegt. Der Sachwalter macht die Auflegung im Schweizerischen Handelsamtsblatt öffentlich bekannt und stellt jedem Gläubiger unter Hinweis auf das Datum der Auflegung eine Abschrift des Kollokationsplanes zu.

4. Anfechtung des Kollokationsplanes

Art. 55

¹ Will ein Gläubiger die Forderung oder die Teilnahmeberechtigung eines andern Gläubigers bestreiten, so hat er binnen 60 Tagen seit der Auflegung des Kollokationsplanes gegen den andern Gläubiger Klage einzureichen.

² Obsiegt der Kläger, so dient der Betrag, um welchen der Anteil des Beklagten an einem Haftungsfonds herabgesetzt wird, zur Befriedigung des Klägers bis zur vollen

¹⁰⁷ Fassung gemäss Ziff. I des BRB vom 4. Nov. 1966, in Kraft seit 1. Jan. 1967 (AS 1966 1475). Ursprünglich: Abs. 3.

¹⁰⁸ Fassung gemäss Ziff. I der V vom 22. Dez. 1988, in Kraft seit 1. Febr. 1989 (AS 1989 220).

¹⁰⁹ Fassung gemäss Ziff. I der V vom 22. Dez. 1988, in Kraft seit 1. Febr. 1989 (AS 1989 220).

Deckung seiner Forderung mit Einschluss seiner Prozesskosten.¹¹⁰ Ein allfälliger Überschuss fällt all die übrigen Gläubiger. Haben mehrere Gläubiger gemeinsam geklagt, so findet Artikel 49 Absatz 2 Satz 2 entsprechende Anwendung.¹¹¹

³ Klagt der Gläubiger auf Feststellung, dass die angefochtene Forderung der Haftungsbeschränkung nicht unterliege oder nicht auf dieselben Haftungsfonds anzuweisen sei, so kann der Reeder im Prozess intervenieren.¹¹²

⁴ Das Urteil wirkt sich für und gegen den Reeder und für und gegen alle beteiligten Gläubiger aus.

5. Zurückgezogene oder nicht angemeldete Forderungen

Art. 56

¹ Hat ein Gläubiger die vom Reeder angemeldete Forderung ganz oder teilweise zurückgezogen, oder eine Klage eines anderen Gläubigers im Sinne von Artikel 55 Absatz 3 ohne Zustimmung des Reeders anerkannt, so kann der Reeder gegenüber jeder erneuten Geltendmachung des zurückgezogenen Betrages einwenden, dass die Forderung der beschränkten Haftung unterliege und im durchgeführten Verfahren hätte geltend gemacht werden müssen. Dringt der Reeder mit dieser Einwendung durch, so ist der Anspruch des Gläubigers verwirkt.

² Forderungen, die der Reeder nicht in das Verfahren einbezogen hat, unterliegen der Haftungsbeschränkung nur insofern, als der Anspruch auf ein anderes Schadenereignis zurückgeführt werden kann, für welches ein besonderes Verfahren möglich ist.

6. Verrechnung mit Forderungen des Reeders

Art. 57¹¹³

¹ Für die Verrechnung gegenseitiger Forderungen, die aus dem gleichen Ereignis entstanden sind, und für die vor Eröffnung des Verfahrens erfolgte Tilgung von Forderungen durch Verrechnung finden die Bestimmungen der nach Artikel 49 des Seeschiffahrtsgesetzes anwendbaren internationalen Übereinkommen Anwendung.

² Mit einer Forderung des Reeders, die nicht aus dem gleichen Ereignis entstanden ist, kann ein Gläubiger nach Eröffnung des Verfahrens eine diesem unterworfenen Forderung nur in Höhe des auf sie entfallenen Anteils an den Haftungsfonds ver-

¹¹⁰ Fassung gemäss Ziff. I der V vom 22. Dez. 1988, in Kraft seit 1. Febr. 1989 (AS 1989 220).

¹¹¹ Fassung gemäss Ziff. I des BRB vom 4. Nov. 1966, in Kraft seit 1. Jan. 1967 (AS 1966 1475).

¹¹² Fassung gemäss Ziff. I der V vom 22. Dez. 1988, in Kraft seit 1. Febr. 1989 (AS 1989 220).

¹¹³ Fassung gemäss Ziff. I der V vom 22. Dez. 1988, in Kraft seit 1. Febr. 1989 (AS 1989 220).

rechnen. Soweit verrechnet wird, fällt das Betreffnis an einem Haftungsfonds dem Reeder zu.

³ Bestreitet ein durch Verrechnung betroffener Gläubiger die Rechte des Reeders, so hat der Sachwalter den streitigen Anteil an den Haftungsfonds zuhanden des Berechtigten gerichtlich zu hinterlegen.

IV. Verteilung der Haftungsfonds¹¹⁴

1. Verteilungsliste

Art. 58

¹ Sobald über einen Haftungsfonds und die Forderungen der Gläubiger rechtskräftig entschieden ist, stellt der Sachwalter für jeden Haftungsfonds die Verteilungsliste auf.¹¹⁵

² Die Verteilungsliste ist während 30 Tagen beim Gericht zur Einsicht aufzulegen. Der Sachwalter gibt jedem Gläubiger die Auflegung bekannt und stellt ihm einen Auszug über sein Betreffnis zu.

³ Eine Beschwerde gegen die Verteilungsliste ist innert der Auflegungsfrist anzubringen.

2. Auszahlung an die Gläubiger

Art. 59

¹ Nach Rechtskraft der Verteilungsliste zahlt der Sachwalter die Anteile an die Gläubiger aus.

² Der Sachwalter kann bereits vorher gleichmässige Abschlagszahlungen an die Gläubiger vornehmen.

3. Untergang der Forderungen

Art. 60¹¹⁶

¹ Mit der Auszahlung des dem Gläubiger zufallenden Anteils an den Haftungsfonds ist dessen Forderung untergegangen. Vorbehalten bleibt die Geltendmachung der

¹¹⁴ Fassung gemäss Ziff. I der V vom 22. Dez. 1988, in Kraft seit 1. Febr. 1989 (AS 1989 220).

¹¹⁵ Fassung gemäss Ziff. I der V vom 22. Dez. 1988, in Kraft seit 1. Febr. 1989 (AS 1989 220).

¹¹⁶ Fassung gemäss Ziff. I des BRB vom 4. Nov. 1966, in Kraft seit 1. Jan. 1967 (AS 1966 1475).

unbeschränkten Haftung nach den Bestimmungen der nach Artikel 49 des Seeschiffahrtsgesetzes anzuwendenden internationalen Übereinkommen.¹¹⁷

² Der Reeder kann sich auf die gesetzliche Haftungsbeschränkung gegenüber einer Forderung eines Gläubigers auch ausserhalb dieses Verfahrens berufen, wobei er jedoch der besonderen, an die Errichtung der Haftungsfonds geknüpften Vorteile nicht teilhaftig wird.¹¹⁸

V. Abschluss oder Einstellung des Verfahrens

Art. 61¹¹⁹

¹ Nach der Verteilung der Haftungsfonds legt der Sachwalter dem Richter einen Schlussbericht vor.¹²⁰ Findet der Richter, dass das Verfahren vollständig durchgeführt sei, so erklärt er dieses für geschlossen.

² Leistet der Reeder die beantragten oder gerichtlich festgesetzten Haftungsfonds und den Kostenvorschuss nicht fristgemäss, so stellt der Richter das Verfahren ein.¹²¹ Der Sachwalter teilt die Einstellung den bereits vom Verfahren in Kenntnis gesetzten Gläubigern mit. Ein teilweise errichteter Haftungsfonds fällt nach Abzug der entstandenen Kosten an den Reeder zurück.

VI. Gleichzeitige Verfahren im Ausland

Art. 62¹²²

Wird der Reeder für Forderungen, auf die sich ein in der Schweiz eröffnetes Verfahren erstreckt, zugleich im Ausland belangt, so hat der Richter auf Antrag des Reeders die zur Durchsetzung der Haftungsbeschränkung geeigneten und einer gleichmässigen Befriedigung der Gläubiger dienenden Massnahmen und Vorkehren zu treffen. Der Richter kann insbesondere einen Haftungsfonds herabsetzen oder den Anteil eines Gläubigers an einem Haftungsfonds insoweit dem Reeder zuweisen, als die Forderung des Gläubigers im Ausland befriedigt wird.¹²³

¹¹⁷ Fassung gemäss Ziff. I der V vom 22. Dez. 1988, in Kraft seit 1. Febr. 1989 (AS 1989 220).

¹¹⁸ Fassung des letzten Satzteiles gemäss Ziff. I der V vom 22. Dez. 1988, in Kraft seit 1. Febr. 1989 (AS 1989 220).

¹¹⁹ Fassung gemäss Ziff. I des BRB vom 4. Nov. 1966, in Kraft seit 1. Jan. 1967 (AS 1966 1475).

¹²⁰ Fassung gemäss Ziff. I der V vom 22. Dez. 1988, in Kraft seit 1. Febr. 1989 (AS 1989 220).

¹²¹ Fassung gemäss Ziff. I der V vom 22. Dez. 1988, in Kraft seit 1. Febr. 1989 (AS 1989 220).

¹²² Fassung gemäss Ziff. I des BRB vom 4. Nov. 1966, in Kraft seit 1. Jan. 1967 (AS 1966 1475).

¹²³ Fassung des letzten Satzes gemäss Ziff. I der V vom 22. Dez. 1988, in Kraft seit 1. Febr. 1989 (AS 1989 220).

Zweiter Unterabschnitt: Die gerichtliche Bestätigung einer Dispache

I.¹²⁴ Anwendbares Recht

Art. 63

Für die Havarie-Grosse gelten die Bestimmungen der York-Antwerpener Regeln in der Fassung von Anhang IV zu dieser Verordnung.

II. Aufstellung der Dispache¹²⁵

Art. 63a¹²⁶

¹ Im Falle einer Havarie-Grosse eines See- oder Binnenschiffes wird die Dispache von einem Sachverständigen (Dispacheur) aufgemacht, der entweder von der zuständigen Behörde des Ortes, wo die Dispache aufzumachen ist, ernannt, oder vom Reeder oder Kapitän bezeichnet, oder durch Vereinbarung der an der Havarie-Grosse Beteiligten bestimmt wird.

² Wurde der Dispacheur vom Reeder oder Kapitän bezeichnet, und handelt es sich nicht um einen nach dem Recht des Landes, in dem die Dispache aufzumachen ist, anerkannten oder vereidigten Dispacheur, so kann jeder Beteiligte binnen zehn Tagen seit Kenntnis von der Person des Dispacheurs beim schweizerischen Richter Einsprache erheben, wenn nach dem Recht des Ortes, wo die Dispache aufzumachen ist, keine anderen Rechtsmittel zur Verfügung stehen.

³ Wird weder im Ausland noch in der Schweiz innert Frist eine Einsprache erhoben, so ist die Person des Dispacheurs genehmigt. Erachtet der Richter die Einsprache als begründet, so bestellt er einen neuen Dispacheur.

⁴ Wird die Bezeichnung des Dispacheurs oder die Aufstellung der Dispache in der Schweiz ungebührlich verzögert, so kann jeder Beteiligte dem Richter die Bezeichnung eines Dispacheurs oder die Abberufung des säumigen Dispacheurs beantragen.

III. Bestätigung der Dispache¹²⁷

1. Antrag der Beteiligten

Art. 64

¹ Jeder an der Havarie-Grosse Beteiligte ist berechtigt die gerichtliche Bestätigung einer Dispache gegenüber andern Beteiligten zu beantragen. Im Antrag sind diejenigen Beteiligten zu bezeichnen, denen gegenüber die gerichtliche Bestätigung verlangt wird.

¹²⁴ Eingefügt durch Ziff. I der V vom 5. Mai 1993 (AS 1993 1710).

¹²⁵ Fassung gemäss Ziff. I der V vom 5. Mai 1993 (AS 1993 1710).

¹²⁶ Ursprünglich Art. 63.

¹²⁷ Fassung gemäss Ziff. I der V vom 5. Mai 1993 (AS 1993 1710).

² Wenn die Voraussetzungen der Havarie-Grosse nicht offensichtlich fehlen, setzt der Richter für den Antragsteller und die von diesen bezeichneten Beteiligten eine öffentliche Verhandlung an, zu der auch der Dispacheur zu laden ist. Die Verhandlung findet frühestens 10 Tage seit der Vorladung statt.

³ Die Vorladung hat den Hinweis zu enthalten, dass, wenn der vorgeladene Beteiligte weder an der Verhandlung erscheint, noch vorher beim Richter schriftlich Einsprache erhebt, sein Einverständnis mit der Dispache angenommen wird.

⁴ Die Zuständigkeit der schweizerischen Behörden für die gerichtliche Bestätigung einer Dispache ist gegeben, wenn die zu bestätigende Dispache in der Schweiz aufgemacht worden ist, oder wenn der antragstellende oder belangte Beteiligte an der Havarie-Grosse in der Schweiz seinen Wohnsitz hat.¹²⁸

2. Gültliche Erledigung einer Einsprache

Art. 65

¹ Wird keine Einsprache gegen die Dispache erhoben, so bestätigt der Richter die Dispache gegenüber den am Verfahren Beteiligten.

² Erhebt ein Beteiligter rechtzeitig Einsprache, so haben die dadurch Betroffenen hiezu Stellung zu nehmen. Anerkennen sie die Einsprache, oder kommt anderweitig eine Einigung zustande, so ist die Dispache entsprechend zu berichtigen und vom Richter zu bestätigen. Erledigt sich eine Einsprache nicht, so ist die Dispache insoweit zu bestätigen, als sie durch die Einsprache nicht berührt wird.

³ Werden durch die Einsprache Rechte eines nicht erschienenen Beteiligten betroffen, so wird angenommen, dass dieser die Einsprache nicht anerkennt.

3. Gerichtliche Erledigung einer Einsprache

Art. 66

¹ Wird eine Einsprache in der Verhandlung weder anerkannt noch vergleichsweise erledigt, so hat der Einsprecher binnen 30 Tagen seit der Verhandlung gegen diejenigen Beteiligten, deren Rechte durch die Einsprache betroffen werden, Klage einzureichen.

² Wird die Klagfrist versäumt, so fällt die Einsprache dahin und die Dispache gilt als anerkannt und bestätigt.

³ Ist über die Einsprachen rechtskräftig entschieden, so ist die Dispache nach Massgabe der Ergebnisse zu berichtigen und vom Richter ohne weitere Verhandlung zu bestätigen.

¹²⁸ Eingefügt durch Ziff. I des BRB vom 4. Nov. 1966, in Kraft seit 1. Jan. 1967 (AS 1966 1475).

4. Klagen des Einsprechers

Art. 67

¹ Der Einsprecher kann gegen diejenigen Beteiligten, welche seine Einsprache abgelehnt haben, auf Feststellung seines eigenen Vergütungsanspruches oder seiner Beitragspflicht oder des Vergütungsanspruches oder der Beitragspflicht eines andern Beteiligten klagen.

² Werden durch die Einsprache mehrere Beteiligte in ihren Rechten betroffen, so sind diese gemeinsam als Streitgenossen einzuklagen. Klagen mehrere Beteiligte, so hat der Richter die Verfahren zusammenzulegen.

5. Wirkung des Urteils

Art. 68

¹ Die gerichtliche Bestätigung der Dispache ist nur für das gegenseitige Rechtsverhältnis der am Verfahren Beteiligten wirksam. Ihnen gegenüber gibt die rechtskräftig bestätigte Dispache einen Anspruch auf definitive Rechtsöffnung.

² Stellt der Richter gestützt auf die Klage eines Einsprechers fest, dass keine Havarie-Grosse vorliegt und keine Beitragspflicht gegeben ist, so wirkt sich das Urteil für die übrigen Beteiligten, welche die Dispache anerkannt haben, nicht aus.

6. Kosten

Art. 69

¹ Der Antragsteller trägt die Kosten des Bestätigungsverfahrens, wenn keine Einsprache erhoben wird. Hat ein Beteiligter jedoch seinen Beitrag zur Havarie-Grosse verweigert, im Verfahren aber auf eine Einsprache verzichtet, so kann ihm der Richter die Kosten auferlegen.

² Werden Einsprachen in der Verhandlung oder durch gerichtliches Urteil erledigt, so entscheidet der Richter je nach der Erledigung der Einsprache auch über die angemessene Verteilung der Kosten des Bestätigungsverfahrens.

Dritter Unterabschnitt: Gemeinsame Verfahrensbestimmungen

I. Ergänzende Bestimmungen

Art. 70

¹ Soweit im Seeschiffahrtsgesetz und in dieser Verordnung keine besonderen Vorschriften über das Verfahren enthalten sind, gelten sinngemäss die Bestimmungen

des Schuldbetreibungs- und Konkursgesetzes¹²⁹ und die dazugehörenden Verordnungen und Weisungen.

² Der für das Verfahren auf Haftungsbeschränkung durch Errichtung von Haftungsfonds verwendete Ausdruck Reeder gilt sinngemäss auch für alle weiteren Personen, die sich nach den Artikeln 49 und 126 Absatz 2 des Seeschiffahrtsgesetzes und den darin bezeichneten internationalen Übereinkommen auf die Haftungsbeschränkung berufen.¹³⁰

II. Richterliche Behörden

Art. 71

¹ Der Kanton Basel-Stadt bezeichnet die richterlichen Behörden, welche für die in dieser Verordnung dem Richter zugewiesenen Entscheidungen und Beschlüsse zuständig sind. Er stellt die erforderlichen Prozessbestimmungen für die Verfahren und den Gebührentarif auf.

² Eine Verletzung der Bestimmungen der Artikel 46 und 51 in einem Betreibungsverfahren ist durch Beschwerde gemäss den Artikeln 17 ff. des Schuldbetreibungs- und Konkursgesetzes¹³¹ zu rügen.

III. Schiedsgerichtliche Erledigung

Art. 72

¹ Für Klagen gemäss den Artikeln 49, 55 und 66 ist das schiedsgerichtliche Verfahren zulässig.

² Die Klagfristen sind eingehalten, wenn innerhalb der vorgeschriebenen Frist der Schiedsvertrag unterzeichnet worden ist, die Klagpartei ihren Schiedsrichter ernannt und die Gegenpartei um Ernennung ihres Schiedsrichters aufgefordert oder gegebenenfalls Antrag auf Bezeichnung des Einzelschiedsrichters gestellt hat. Von diesem Zeitpunkt an läuft eine weitere Frist von 30 Tagen, binnen welcher die Klage beim Schiedsgericht einzureichen ist, widrigenfalls die Klagfrist als versäumt gilt.

¹²⁹ SR 281.1

¹³⁰ Fassung gemäss Ziff. I der V vom 3. Sept. 1997, in Kraft seit 1. Nov. 1997 (AS 1997 2186).

¹³¹ SR 281.1

Siebter Abschnitt¹³²: Schlussbestimmungen
Inkrafttreten**Art. 73**

Diese Verordnung tritt zugleich mit dem Seeschiffahrtsgesetz am 1. Januar 1957 in Kraft.

¹³² Ursprünglich: sechster Abschnitt.

Anhang I
(Art. 9 Abs. 1 der Seeschiffverkehrsverordnung)

Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See¹³³

¹³³ SR 0.747.363.321

Anhang II

(Art. 13 der Seeschifffahrtsverordnung)

*Übersetzung*¹³⁴**Quartierräume der Besatzung**

(Auszug aus dem an der 32. Tagung der Internationalen Arbeitskonferenz genehmigten Übereink. No. 92 über die Quartierräume der Besatzung an Bord von Schiffen).

Art. 6

1. Verteilung, Zugänge, Bau und Anordnung der Quartierräume der Besatzung im Verhältnis 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 Sturzgüteräumen, 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 Stoff 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 rein gehalten werden kann. Zu untersagen sind Verschalungen mit Vorsprüngen und Vertiefungen oder andere Arten von Konstruktionen, in denen sich Ungeziefer einnisten könnte.

¹³⁴ Der französische Originaltext findet sich unter der gleichen Nummer in der entsprechenden Ausgabe dieser Sammlung.

8. Die zuständige Behörde entscheidet, wie weit Massnahmen zur Verhütung oder Eindämmung von Bränden beim Bau von Quarterräumen zu treffen sind.
9. Die Wände und Decken von Schlaf- und Messräumen müssen leicht rein zu halten 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 Quarterräume der Besatzung bedürfen der Genehmigung; die Deckbekleidung muss feuchtigkeitsdicht und leicht rein zu halten sein.
12. Bei Verwendung zusammengesetzten Deckbelages sind die Übergänge zu den Wänden zur Vermeidung der Fugenbildung abzurunden.
13. Ausreichender Wasserabfluss ist vorzusehen.

Art. 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 Lüfterneuerung gewährleistet ist.
3. Schiffe, die regelmässig zu Fahrten in den Tropen oder im Persischen Golfe verwendet werden, sind mit einer mechanischen Lüftung und mit elektrischen Ventilatoren auszurüsten; jedoch ist nur eine der beiden Anlagen in solchen Schiffsteilen erforderlich, in denen dadurch eine ausreichende Lüftung gewährleistet wird.
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 den Ziffern 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.

Art. 8

1. Mit Ausnahme der Schiffe, die ausschliesslich in den Tropen oder im Persischen Golfe verkehren, ist für die Quarterräume 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 imstande sein, die Wärme in den Quarterräumen 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.

Art. 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 Quarterräume 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.

Art. 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 Beleuchtung 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 t Raumgehalt,
- b. 2,35 m² (25 Quadratfuss) auf Schiffen mit 800 oder mehr, aber weniger als 3000 t Raumgehalt,
- c. 2,78 m² (30 Quadratfuss) auf Schiffen mit 3000 t oder mehr 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 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 Besatzung 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 t Raumgehalt,
 - ii. 1,85 m² (20 Quadratfuss) auf Schiffen mit 3000 t oder mehr 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. Zum Zwecke einer befriedigenden und bequemerer Unterbringung kann die zuständige Behörde nach Anhörung der Berufsverbände der Reeder und/oder der

Reeder sowie der *bona fide* anerkannten Berufsverbände der Schiffsleute für bestimmte Passagierschiffe die Erlaubnis erteilen, höchstens zehn Mitglieder der Besatzung im gleichen Schlafräum unterzubringen.

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

12. Für die Mitglieder der Besatzung sind Einzelkoben vorzusehen.

13. Koben dürfen nicht derart nebeneinander aufgestellt sein, dass eine Koj überstiegen werden muss, um zur Nachbarkoj zu gelangen.

14. Übereinander dürfen nicht mehr als zwei Koben aufgestellt sein. Wo sich über einer Koj eine Luke befindet, dürfen Koben der Schiffswand entlang nicht übereinander aufgestellt sein.

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

16. Die Mindestinnenmasse einer Koj 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 Koj sind aus einem genehmigten harten, glatten und rostfreien Stoffe herzustellen, in dem sich Ungeziefer nicht leicht einnisten kann.

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

19. Jede Koj ist mit einem Sprungfederbogen 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 Koben ist unter dem Sprungfederbogen der oberen Koj 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 Quadrat Zoll) 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 Schlafrum 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 Schlafrum mit wachegehenden Besatzungsmitgliedern teilen.

Art. 11

1. Auf allen Schiffen sind ausreichende Messräume vorzusehen.
2. Auf Schiffen mit weniger als 1000 t Raumgehalt sind gesonderte Messräume vorzusehen für:
 - a. den Kapitän und die Offiziere,
 - b. die Unteroffiziere und die nachgeordnete Mannschaft.
3. Auf Schiffen mit 1000 t und mehr 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 t oder mehr 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 Waschorrichtungen vorzusehen.

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

Art. 12

1. Auf allen Schiffen sind ein oder mehrere Plätze auf einer 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.

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

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

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

- a. eine Badewanne oder 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 dieser Ziffer 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 erwägen.

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 Schlafraum 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 Fahrtdauer 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 Wasserwärmer 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.

Art. 14

1. Auf jedem Schiffe mit einer Besatzung von 15 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.

Art. 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 t Raumgehalt ist je ein Raum als Büro 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 Persischen 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.

Art. 16

1. Für die in Artikel 10 Ziffer 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 Ziffern 1 und 2 sowie an die von Artikel 10 Ziffer 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 Ziffer 5 bezeichneten Schiffen sind Krankenzimmer, Messräume und sanitäre Einrichtungen bezüglich der Zahl und der Verwendbarkeit nach denselben oder ähnlichen Normen einzurichten und instand zu halten 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.

Art. 17

1. Die Quartierzimmer 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 Quartierzimmer mindestens einmal wöchentlich zu besichtigen; die Ergebnisse jeder Besichtigung sind schriftlich niederzulegen.

Anhang III
(Art. 42 der Seeschifffahrtsverordnung)

Mustervertrag für die Versicherung von Schiffsbesatzungen in der Seeschifffahrt¹³⁵

Vom Bundesrat genehmigt am 23. November 1965

A. Geltungsbereich

I. Kreis der versicherten Personen

Art. 1

¹ In Übereinstimmung mit Artikel 84 des Seeschifffahrtsgesetzes und Artikel 42 der Verordnung vom 20. November 1956 ist die gesamte Schiffsbesatzung gegen Krankheit und Berufsunfälle versichert.

² Zur Schiffsbesatzung gehören der Kapitän und die anderen Seeleute, die einen Dienst an Bord versehen und als solche in der Musterrolle eingetragen sind.

II. Umfang der Versicherung

Art. 2

¹ Die Versicherung erstreckt sich auf die Folgen von Berufsunfällen und Krankheiten.

² Die Versicherung gegen Krankheit setzt eine ärztliche Eintrittsmusterung voraus.

Art. 3

1. Unfallversicherung

¹ Als Berufsunfälle gelten:

- alle Unfälle, die sich bei Ausübung einer dienstlichen Obliegenheit ereignen;
- Unfälle an Bord des Schiffes, beim Bootsverkehr von Schiff zu Schiff sowie vom Schiff zum Land oder zurück;
- Unfälle anlässlich der jeweiligen zwecks Arbeitsaufnahme bzw. nach Arbeitsniederlegung ausgeführten direkten Reise vom Wohnort des Versicherten zum Einschiffungshafen und vom Hafen zum Wohnort des Versicherten, unter Ausschluss der Unfälle innerhalb des vom Versicherten bewohnten Hauses und auf dessen Umgelände.

² Massgebend für den Unfallbegriff sind die einschlägigen Bestimmungen über die obligatorische Unfallversicherung und die Praxis der Schweizerischen Unfallver-

¹³⁵ AS 1965 1015

sicherungsanstalt (SUVA). Die Versicherung der Berufsunfälle umfasst auch die von der SUVA als entschädigungspflichtig anerkannten Berufskrankheiten und Arbeitsschädigungen.

Art. 4 2. Krankenversicherung

¹ Mit Ausnahme der im folgenden Absatz erwähnten Einschränkungen sind alle Fälle von Krankheiten versichert.

² Nicht versichert sind:

- Krankheiten, Krankheitszustände und deren Folgen, die bei Beginn der Versicherung bereits bestehen;
- Krankheiten, die während der ersten 20 Tage nach Beginn der Deckung oder die nach Aufhören der Deckung ausbrechen, es sei denn, der Versicherte habe sich die Krankheit nachgewiesenermassen während der Dauer der Deckung zugezogen;
- Krankheiten, die auf gewohnheitsmässigen Gebrauch betäubender oder schmerzstillender Mittel oder auf gewohnheitsmässigen Tabak- oder Alkoholmissbrauch oder strafbare Handlungen der Versicherten zurückzuführen sind;
- Geisteskrankheiten jeder Art sowie alle Arten von Nervenleiden wie z. B. Neurasthenie und Hysterie;
- Ermüdungs- und Erschöpfungszustände, die auf Schockwirkungen sowie auf geistige Einflüsse oder körperliche Überanstrengung zurückzuführen sind;
- die von der SUVA als entschädigungspflichtig anerkannten und daher unter die Unfallversicherung (Art. 3) fallenden Berufskrankheiten und Arbeitsschädigungen.

III. Beginn und Dauer der Versicherung

Art. 5

¹ Die Versicherung beginnt für den einzelnen Versicherten mit dem ersten Tag, für welchen ihm ein Heueranspruch zusteht, spätestens aber mit seiner Einschiffung und endet mit seiner Entlassung aus der Schiffsbesatzung, ferner 48 Stunden nach seiner Gefangennahme, Internierung oder Aussetzung durch eine fremde Macht.

² Für Besatzungsmitglieder, die ausserhalb des Einschiffungshafens angemustert werden, beginnt die Unfallversicherung bei Antritt der Reise nach dem Einschiffungshafen mit dem Besteigen des Transportmittels am Wohnort des Versicherten.

³ Für Besatzungsmitglieder, die sich nach Entlassung aus der Schiffsbesatzung mit der nächsten Reisemöglichkeit an ihren Wohnort heimbegeben, endet die Unfallversicherung mit dem Verlassen des Transportmittels am Wohnort, sofern sie für den Betroffenen nicht schon früher zufolge Gefangennahme, Internierung oder Aussetzung ausser Kraft getreten ist.

⁴ Ferner erlischt die Versicherung ohne weiteres im Zeitpunkt, in welchem die Schweiz in einen Krieg verwickelt werden sollte, mit der Einschränkung immerhin, dass die Versicherung, falls sich das Schiff in jenem Zeitpunkt auf See befindet, bis zur Beendigung der angetretenen Reise bzw. dem Einlaufen im Bestimmungshafen oder in einem Nothafen ihre Gültigkeit behält, wobei der Nothafen als Bestimmungshafen gilt.

B. Versicherungsleistungen

I. Unfallversicherung

Art. 6

¹ Die Höhe der Versicherungsleistungen richtet sich ausschliesslich nach den massgebenden Bestimmungen des Bundesgesetzes vom 13. Juni 1911¹³⁶ über die Kranken- und Unfallversicherung (KUVG) unter Vorbehalt von Absatz 2 hienach. In Fällen, die in diesem Gesetze nicht eindeutig geregelt sind, ist die Praxis der SUVA massgebend.

² In Abänderung

- a. von Artikel 74 KUVG¹³⁷ beträgt das Krankengeld (Taggeld) 100 Prozent des anrechenbaren Lohnbetrages laut Buchstabe d;
- b. von Artikel 77 KUVG¹³⁸ beträgt die Invalidenrente bei gänzlicher Erwerbsunfähigkeit 100 Prozent des gemäss Buchstabe d anrechenbaren Lohnbetrages. Bei nur teilweiser Erwerbsunfähigkeit wird die Rente entsprechend gekürzt;
- c. der Artikel 84–87 KUVG¹³⁹ betragen die Witwen- bzw. Witwerrente 40 Prozent, die Halbwaisenrente 20 Prozent, die Vollwaisenrente 35 Prozent und die Aszendenten- und Geschwisterrenten zusammen 25 Prozent des anrechenbaren Lohnbetrages laut Buchstabe d. Alle Hinterlassenenrenten zusammen dürfen 90 Prozent dieses Lohnbetrages nicht übersteigen;
- d. der Artikel 74 Absatz 2 und 78 KUVG¹⁴⁰ gilt als anrechenbarer Lohnbetrag ausschliesslich die Grundheuer, zuzüglich der der Alters- und Hinterlassenenversicherung (AHV) zu deklarierenden Beträge für Verpflegung und Unterkunft, höchstens aber der für die obligatorische Unfallversicherung geltende Maximalbetrag des Jahresverdienstes.

¹³⁶ [BS 8 281; AS 1959 858, 1964 965, 1968 64, 1971 1465 II Art. 6 Ziff. 2, 1977 2249 Ziff. I 611, 1978 1836 Anhang Ziff. 4, 1982 196 1676 Anhang Ziff. I 2184 Art. 114, 1990 1091, 1991 362 Ziff. II 412, 1992 288 Anhang Ziff. 37 2350, 1995 511. AS 1995 1328 Anhang Ziff. 1]. Siehe heute das BG vom 18. März 1994 über die Krankenversicherung (SR 832.10). Für die Unfallversicherung siehe das Unfallversicherungsgesetz (UVG) (SR 832.20).

¹³⁷ Heute: der Art. 16 und 17 UVG (SR 832.20).

¹³⁸ Heute: von Art. 20 UVG (SR 832.20).

¹³⁹ Heute: der Art. 28–33 UVG (SR 832.20).

¹⁴⁰ Heute: der Art. 15 und 17 UVG (SR 832.20).

II. Krankenversicherung

Art. 7¹⁴¹

Die Versicherungsleistungen betragen:

- | | |
|--|---|
| Im Todesfall: | Vergütung der Bestattungskosten bis 600 Franken.
Insoweit der Reeder für die Bestattungskosten auf-
gekommen ist, steht der Anspruch auf die Vergütung ihm
zu. |
| Im Fall vorübergehender
Arbeitsunfähigkeit: | Ein Taggeld von 100 Prozent des ausfallenden, gemäss
Artikel 6 Absatz 2 Buchstabe d anrechenbaren Tages-
verdienstes während längstens 180 Tagen. |
| Ferner: | Vergütung von 80 Prozent der Heilungskosten,
im Maximum 8000 Franken pro Fall, wobei im Rahmen
dieser Versicherungsleistung der Selbstbehalt des
Besatzungsmitgliedes jedoch maximal auf die Hälfte
einer monatlichen Grundheuer begrenzt wird. |

Art. 8

¹ Anspruch auf ein Taggeld besteht, sofern sich der Seemann an Bord befindet, für die Dauer und im Verhältnis zu seiner Arbeitsunfähigkeit.

² Befindet sich der Seemann an Land, besteht ein Anspruch auf volles Taggeld auch für die Dauer teilweiser Arbeitsunfähigkeit, es sei denn, der Seemann verrichtet eine bezahlte Arbeit. In diesem Falle wird das Taggeld im Verhältnis zu dem vom Arzt festgestellten Grade der Arbeitsunfähigkeit gekürzt.

³ Die Dauer der Arbeitsunfähigkeit und deren Grad werden durch Zeugnis des Kapitäns, des behandelnden oder des Gesellschaftsarztes festgestellt.

⁴ Für Erholungskuren wird das Taggeld nur gewährt, soweit der Gesellschaftsarzt die Kur für die Heilung der Krankheitsfolgen als nötig erachtet.

Art. 9

¹ Als Heilungskosten gelten die notwendigen Arzt-, Arznei-, Spital- und andern Behandlungskosten im Rahmen des in Artikel 7 vorgesehenen Höchstbetrages, soweit solche innerhalb Jahresfrist vom Krankheitsbeginn an aufgewendet werden müssen. Das gleiche gilt für die Kosten für Gliederersatz (Prothesenkosten).

² Der Versicherte hat zu Lasten der Gesellschaft Anspruch auf die seinem Grad entsprechende Unterkunft und Verpflegung im Spital, wobei als Gegenwert während des Spitalaufenthaltes ein Abzug in der Höhe von 80 Prozent der der AHV zu deklarierenden Beträge für Verpflegung und Unterkunft erfolgt.

¹⁴¹ Fassung gemäss Ziff. I der V vom 10. Dez. 1973 (AS 1974 73).

³ Die Übernahme der Kosten für zahnärztliche Behandlung beschränkt sich auf Zahnextraktionen.

C. Obliegenheiten im Schadenfall

Art. 10

¹ Bei Eintritt eines Unfalles, der voraussichtlich den Tod oder eine bleibende Invalidität des Versicherten zur Folge hat, ist der Kapitän verpflichtet, beim nächsterreichbaren schweizerischen Konsulat, oder wenn dies nicht möglich ist, bei der nächsterreichbaren Hafenbehörde, möglichst unter Zuziehung von Augenzeugen des Unfalles, eine Erklärung über den Tatbestand zu Protokoll zu geben. Diese Erklärung soll wahrheitsgetreue Angaben über Ursache und Hergang, Ort und Zeit des Unfalles, Art und mutmassliche Folgen der Verletzung enthalten, sowie darüber Aufschluss geben, bei welcher Tätigkeit sich der Unfall ereignet hat und welche Personen allenfalls noch als Augenzeugen einvernommen werden können. Eine beglaubigte Abschrift dieser Erklärung ist der Gesellschaft unverzüglich zuzustellen.

² Tritt als Folge eines Unfalles sofort oder im weiteren Verlauf der Tod ein, so ist der Gesellschaft unverzüglich telegraphisch Anzeige zu erstatten. In denjenigen Fällen, in denen der Kapitän vom Tode des Versicherten Kenntnis hat, liegt es ihm ob, diese Mitteilung auf telegraphischem Weg an die Gesellschaft zu machen. Wenn die Hinterbliebenen die von der Gesellschaft gewünschte Sektion der Leiche oder die Beiziehung eines Vertrauensarztes verweigern oder verhindern, kann die Gesellschaft die Leistungspflicht ablehnen, sofern nach ärztlichem Ermessen neben dem Unfall noch andere Todesursachen oder die Mitwirkung von Krankheiten oder Gebrechen in Betracht kommen.

³ Bei Unfällen, welche nur eine vorübergehende Arbeitsunfähigkeit zur Folge haben, sowie bei Krankheiten, hat der Kapitän auf dem von der Gesellschaft zur Verfügung gestellten Formular eine über den Tatbestand orientierende Schadenanzeige (vom Kapitän unterzeichnetes Protokoll oder Auszug aus dem Schiffstagebuch) zu erstatten und diese beim Eintreffen im nächsten Hafen an die Gesellschaft abzusenden.

Art. 11

Der Versicherte ist bei Verlust jeden Anspruchs im Unterlassungs- und Weigerungsfall verpflichtet, der Gesellschaft innerhalb von 14 Tagen jede unter Androhung der Säumnisfolgen schriftlich verlangte Auskunft über den Schadenfall, den Verlauf der Heilung und den dormaligen und früheren Gesundheitszustand zu beschaffen; er ist gehalten, dem Vertrauensarzt der Gesellschaft die Untersuchung zu ermöglichen und, wenn zur medizinischen Abklärung erforderlich, sich der Beobachtung in einem Krankenhaus zu unterziehen. Des ferneren ist er verpflichtet, alle Ärzte, welche ihn wegen des Schadenfalles oder wegen anderer Unfälle oder Erkrankungen behandelt oder bei der Eintrittsmusterung untersucht haben, zur Erteilung jeder hierüber von der Gesellschaft gewünschten Auskunft zu ermächtigen.

Art. 12

¹ Ist der versicherte Seemann oder an dessen Stelle der Kapitän oder sein Stellvertreter ausserstande, den oben umschriebenen Verpflichtungen nachzukommen, so liegt deren Erfüllung den aus der Versicherung Ansprüche erhebenden Personen ob.

² Alle hievor erwähnten Mitteilungen an die Gesellschaft können auch dem Versicherungsnehmer gemacht werden, welcher sich verpflichtet, diese gegebenenfalls unverzüglich an die Gesellschaft weiterzuleiten.

D. Schlussbestimmungen*Art. 13*

Falls die Gesellschaft auf Grund von Artikel 42 des Versicherungsvertragsgesetzes¹⁴² vom Vertrag zurücktritt, erlischt ihre Haftung 14 Tage nach geschehener Rücktrittserklärung. Befindet sich das Schiff auf See, so behält jedoch die Versicherung auf alle Fälle ihre Gültigkeit bis zur Beendigung der angetretenen Reise bzw. bis zum Einlaufen in den Bestimmungshafen oder in einen Nothafen, wobei der Nothafen als Bestimmungshafen gilt.

Art. 14

Mitteilungen der Gesellschaft an die Versicherten oder Anspruchsberechtigten erfolgen rechtsgültig an die ihr bekannte letzte Adresse.

Art. 15

Für allfällige Streitigkeiten aus dem vorliegenden Vertrag sind ausschliesslich schweizerische Gerichte zuständig. Dabei gilt grundsätzlich der Gerichtsstand der Gesellschaft an deren schweizerischem Hauptsitz; ferner anerkennt die Gesellschaft den Gerichtsstand des schweizerischen Wohnortes des Versicherten oder Anspruchsberechtigten sowie des schweizerischen Domizils des Versicherungsnehmers.

Art. 16

Im Übrigen gelten die Bestimmungen des Versicherungsvertragsgesetzes¹⁴³.

¹⁴² SR 221.229.1

¹⁴³ SR 221.229.1

Anhang IV¹⁴⁴

(Art. 63 der Seeschifffahrtsverordnung)

**Die York-Antwerpener Regeln von 1974
betreffend die Havarie-grosse**

Angenommen von dem Comité Maritime International (Konferenz von Hamburg 1974)

Auslegungsregel

Bei der Aufmachung von Havarie-grosse-Dispachen sollen die folgenden Buchstaben- und Ziffernregeln angewendet werden unter Ausschluss jedes Gesetzes oder jeder Praxis, die diesen Regeln entgegenstehen.

Mit Ausnahme dessen, was in den Ziffernregeln vorgesehen ist, soll Havarie-grosse in Übereinstimmung mit den Buchstabenregeln dispachiert werden.

Regel A

Ein Havarie-grosse-Fall ist dann und nur dann gegeben, wenn irgendein ausserordentliches Opfer oder eine ausserordentliche Aufwendung absichtlich und vernünftigerweise für die gemeinsame Sicherheit zu dem Zwecke gemacht oder eingegangen wurde, um das in einer gemeinsamen Seeunternehmung befindliche Eigentum vor Gefahr zu bewahren.

Regel B

Havarie-grosse-Aufopferungen und -Aufwendungen sollen von den verschiedenen beitragenden Interessen auf der nachstehend vorgesehenen Grundlage getragen werden.

Regel C

Nur solche Verluste, Schäden oder Ausgaben, die die direkte Folge einer Havarie-grosse-Massnahme sind, sollen in Havarie-grosse vergütet werden.

An Schiff oder Ladung entstandener Verlust oder Schaden durch Verzögerung und/oder Aufenthalt, einerlei, ob während der Reise oder im Anschluss an dieselbe, wie z. B. Zeitverlust, und jeder wie auch immer geartete indirekte Verlust, wie z. B. Marktverlust, sollen nicht in Havarie-grosse vergütet werden.

Regel D

Die Rechte auf Havarie-grosse-Beitrag sollen selbst dann nicht beeinträchtigt werden, wenn das Ereignis, das zu der Aufopferung oder Aufwendung Veranlassung gab, möglicherweise dem Verschulden einer der an dem Unternehmen beteiligten Parteien zuzuschreiben ist.

¹⁴⁴ Durch Änd. vom 5. Mai 1993 wurde der bisherige Anhang IX des Seeschifffahrtsgesetzes zu Anhang IV dieser V (siehe AS 1993 2284).

Dies soll jedoch eventuelle Rechtsansprüche oder deren Abwehr nicht präjudizieren, die möglicherweise gegen oder für diese Partei wegen solchen Verschuldens offen stehen.

Regel E

Die Beweislast obliegt der Partei, die eine Vergütung in Havarie-grosse reklamiert. Sie hat darzulegen, dass der geforderte Verlust oder die geforderte Aufwendung tatsächlich in Havarie-grosse vergütungsberechtigt ist.

Regel F

Jede Extraausgabe, die an Stelle einer anderen Ausgabe gemacht wurde, die in Havarie-grosse vergütungsberechtigt gewesen wäre, soll ohne Berücksichtigung evtl. Ersparnisse anderer Interessen als Havarie-grosse angesehen und vergütet werden, aber nur bis zur Höhe des Betrages der Havarie-grosse-Kosten, die vermieden wurden.

Regel G

Havarie-grosse soll bezüglich Verlust und Beitrag auf Grundlage der Werte dispa-
chiert werden, die zurzeit und am Orte gelten, wann und wo das Unternehmen endet.

Diese Regel soll die Bestimmung des Ortes nicht beeinträchtigen, an dem die Dispa-
che über die Havarie-grosse aufzumachen ist.

Regel I Seewurf von Ladung

Kein Seewurf von Ladung soll als Havarie-grosse vergütet werden, wenn solche
Ladung nicht in Übereinstimmung mit den anerkannten Schifffahrtsusancen beför-
dert worden ist.

Regel II Schaden durch Seewurf und Aufopferung für die gemeinsame Sicherheit

Schaden, der Schiff und Ladung oder einem von beiden zugefügt wurde durch eine
oder infolge einer für die gemeinsame Sicherheit gemachten Aufopferung, und
Schaden durch Wasser, das durch die geöffneten Schiffsluken oder eine andere Öff-
nung eindringt, die zum Zwecke des Überbordwerfens zur gemeinsamen Sicherheit
gemacht wurde, soll in Havarie-grosse vergütet werden.

Regel III Feuerlöschen an Bord des Schiffes

Schaden, der Schiff und Ladung oder einem von beiden zugefügt wurde, durch Was-
ser oder auf andere Weise, einschliesslich des Schadens durch Aufstrandsetzen oder
Versenken eines brennenden Schiffes, um ein Feuer an Bord eines Schiffes zu
löschen, soll als Havarie-grosse vergütet werden, mit der Ausnahme jedoch, dass
keine Vergütung erfolgen soll für Schaden durch Rauch oder Hitze, wie auch immer
verursacht.

Regel IV Kappen von Wrackteilen

Verlust oder Schaden, der durch das Kappen von Wrackteilen oder Teilen des Schiffes entsteht, die vorher beschädigt wurden oder infolge Unfalls tatsächlich verloren gingen, sollen nicht in Havarie-grosse vergütet werden.

Regel V Freiwillige Strandung

Wenn ein Schiff absichtlich auf Strand gesetzt wird zur gemeinsamen Sicherheit, gleichgültig, ob es auf Strand getrieben wäre oder nicht, soll der daraus folgende Verlust oder Schaden in Havarie-grosse vergütet werden.

*Regel VI*¹⁴⁵ Bergungsvergütung

- a) Aufwendungen, die den Beteiligten an dem Unternehmen wegen Bergungsmassnahmen entstanden sind, gleichgültig ob aufgrund eines Vertrages oder in anderer Weise, sollen in Havarie-grosse vergütet werden, soweit die Bergungsmassnahmen für den Zweck unternommen wurden, dass Eigentum an einem gemeinsamen Seeunternehmen vor Gefahr zu bewahren.

In Havarie-grosse zu vergütende Aufwendungen sollen Bergungsvergütungen enthalten, die die Sachkunde und die Anstrengungen der Berger bei Verhütung oder Begrenzung von Umweltschäden gemäss Artikel 13, Absatz 1, Buchstabe b des Internationalen Übereinkommens von 1989 über Bergung berücksichtigen.

- b) Eine Sondervergütung, die der Schiffseigentümer einem Berger nach Artikel 14 des genannten Übereinkommens oder nach irgendeiner anderen Vorschrift gleichen Inhalts zu zahlen hat, soll nicht in Havarie-grosse vergütet werden.

Regel VII Maschinen- und Kesselschaden

Der an allen maschinellen Einrichtungen und Kesseln eines Schiffes, das auf Strand sitzt und in gefährlicher Lage ist, verursachte Schaden bei dem Bemühen, das Schiff wieder flott zu machen, soll in Havarie-grosse vergütet werden, wenn nachgewiesen wird, dass dieser infolge der tatsächlichen Absicht entstanden ist, das Schiff für die gemeinsame Sicherheit auf das Risiko solchen Schadens hin flottzubringen. Wenn aber ein Schiff flott ist, soll kein durch Arbeiten der Antriebsmaschinen und Kessel verursachter Verlust oder Schaden, unter welchen Umständen auch immer, als Havarie-grosse vergütet werden.

¹⁴⁵ Geändert vom Comité Maritime International (Konferenz von Paris 1990).

Regel VIII Leichterungskosten eines auf Grund sitzenden Schiffes und Folgeschäden

Wenn ein Schiff gestrandet ist und Ladung, Brennstoff und Ausrüstung oder ein Teil derselben als Havarie-grosse-Massnahme entlöscht worden sind, sollen die Extrakosten der Leichterung, Leichterrente und Wiederverladung (falls aufgewendet) sowie der Verlust oder Schaden, der dabei entstanden ist, in Havarie-grosse vergütet werden.

Regel IX Als Brennstoff verbrauchtes Schiffsmaterial und Ausrüstung

Schiffsmaterial und Vorräte oder ein Teil derselben, die notwendigerweise in der Zeit der Gefahr für die gemeinsame Sicherheit als Brennstoff verbrannt worden sind, sollen in Havarie-grosse vergütet werden, jedoch nur, wenn eine ausreichende Menge an Brennstoff beschafft worden war; doch soll die geschätzte Menge an Brennstoff der Havarie-grosse kreditiert werden, die verbraucht worden wäre, berechnet zum Preis beim Abgang aus dem letzten Abfahrtsafen.

Regel X Kosten im Nothafen usw.

- a) Wenn ein Schiff infolge eines zufälligen Ereignisses, Aufopferung oder anderer aussergewöhnlicher Umstände, für die gemeinsame Sicherheit einen Nothafen oder Notplatz angelaufen hat oder an seinen Ladehafen oder Ladeplatz zurückgekehrt ist, dann sind die Kosten des Anlaufens dieses Hafens oder Platzes in Havarie-grosse zu vergüten; und wenn das Schiff von dort mit seiner ursprünglichen Ladung oder einem Teil derselben wieder abgefahren ist, dann sind die entsprechenden Kosten des Auslaufens aus diesem Hafen oder von diesem Platz als Folge des Anlaufens oder der Rückkehr ebenfalls in Havarie-grosse zu vergüten.

Liegt ein Schiff in einem Nothafen oder an einem Notplatz und wird es notwendigerweise nach einem anderen Hafen oder Platz überführt, weil in dem ersten Hafen oder an dem ersten Platz Reparaturen nicht ausgeführt werden können, dann sind die Bestimmungen dieser Regel auf den zweiten Hafen oder Platz so anzuwenden, als wenn sie Nothafen oder Notplatz wären, und die Kosten dieser Überführung einschliesslich vorläufiger Reparaturen und Verschleppung sind in Havarie-grosse zu vergüten.

Die Bestimmungen der Regel XI sind auf die durch die Überführung verursachte Reiseverlängerung anzuwenden.

- b) Die Kosten von Umstauen an Bord oder Entlöschung von Ladung, Brennstoff oder Vorräten im Lade-, Zwischen- oder Nothafen oder -platz sind in Havarie-grosse zu vergüten, wenn das Umstauen oder Entlöschen für die gemeinsame Sicherheit notwendig war, oder dafür, durch Zufall oder Aufopferung entstandenen Schaden am Schiff zu reparieren, sofern die Reparaturen für die sichere Fortsetzung der Reise erforderlich waren, mit Ausnahme derjenigen Fälle, bei denen der Schiffsschaden am Ladehafen oder -platz oder im Zwischenhafen oder -platz festgestellt wird, ohne dass auf der Reise

irgendein Unfall oder andere aussergewöhnliche Umstände im Zusammenhang mit diesem Schaden aufgetreten sind.

Die Kosten von Umstauen an Bord oder Entlöschen von Ladung, Brennstoff oder Vorräten sind nicht in Havarie-grosse vergütungsberechtigt, wenn nur zum Neustauen von auf der Reise verrutschter Ladung entstanden, es sei denn, dass die Neustauung für die gemeinsame Sicherheit notwendig ist.

- c) Wenn die Kosten der Umstauung oder Entlöschung von Ladung, Brennstoff oder Vorräten in Havarie-grosse vergütungsberechtigt sind, dann sind die Kosten der Lagerung einschliesslich vernünftiger Versicherung, der Rückladung und Stauung dieser Güter ebenfalls in Havarie-grosse zu vergüten.

Wird das Schiff aber kondemniert oder setzt es seine ursprüngliche Reise nicht fort, dann sind Lagerkosten nur bis zum Datum der Kondemnation oder der Aufgabe der Reise zu vergüten, oder aber bis zur Beendigung der Entlöschung, falls die Kondemnation oder Aufgabe der Reise vor diesem Datum erfolgt.

Regel XI Heuern und Unterhalt der Besatzung und andere Ausgaben beim Abweichen nach und in einem Nothafen usw.

- a) Heuern und Unterhalt für Kapitän, Offiziere und Mannschaft, welche vernünftigerweise aufgewendet sind, sowie Verbrauch an Heizmaterial und Vorräten während der Reiseverlängerung infolge Anlaufens eines Nothafens oder -platzes oder Rückkehr nach dem Ladehafen oder -platz sind in Havarie-grosse zu vergüten, wenn die Kosten des Anlaufens eines solchen Hafens oder Platzes nach Regel X a) in Havarie-grosse vergütungsberechtigt sind.
- b) Hat ein Schiff einen Hafen oder Platz angelaufen oder wird es dort aufgehalten infolge eines zufälligen Ereignisses, Aufopferung oder anderer aussergewöhnlicher Umstände, entweder für die gemeinsame Sicherheit oder um die Reparatur eines durch Aufopferung oder Zufall entstandenen Schadens am Schiff zur sicheren Fortsetzung der Reise zu ermöglichen, dann sind Heuern und Unterhalt für Kapitän, Offiziere und Mannschaft, welche während der Extrazeit in solchem Hafen oder an solchem Platz vernünftigerweise entstehen, in Havarie-grosse zu vergüten, bis das Schiff wieder bereit ist oder hätte sein können, seine Reise fortzusetzen.

Wenn aber ein Schiffsschaden im Ladehafen oder -platz oder Zwischenhafen oder -platz festgestellt wird, ohne dass auf der Reise irgendein Unfall oder andere aussergewöhnliche Umstände im Zusammenhang mit diesem Schaden aufgetreten sind, dann sind Heuern und Unterhalt für Kapitän, Offiziere und Mannschaft sowie der Verbrauch von Heizmaterial und Vorräten während der Verzögerung infolge der Reparatur der Schäden, die unter diesen Umständen festgestellt wurden, nicht in Havarie-grosse vergütungsberechtigt, selbst dann nicht, wenn die Reparaturen für die sichere Fortsetzung der Reise notwendig sind.

Wird das Schiff kondemniert oder setzt es seine ursprüngliche Reise nicht fort, dann sind Heuern und Unterhalt für Kapitän, Offiziere und Mannschaft sowie der Verbrauch an Heizmaterial und Vorräten nur zu vergüten bis zum Datum der Kondemnation des Schiffes oder der Aufgabe der Reise oder aber bis zur Beendigung der Entlöschung, falls die Kondemnation oder Aufgabe der Reise vor diesem Datum erfolgt.

Der während des Extraaufenthaltes angefallene Verbrauch an Heizmaterial und Vorräten ist in Havarie-grosse zu vergüten, mit Ausnahmen von Heizmaterial und Vorräten, die verbraucht wurden für die Ausführung von Reparaturen, welche nicht in Havarie-grosse vergütungsberechtigt sind.

Die während des Extraaufenthaltes entstandenen Hafenkosten sind ebenfalls in Havarie-grosse zu vergüten, jedoch keine Kosten, welche ausschliesslich für Reparaturen erforderlich waren, die nicht in Havarie-grosse vergütet werden können.

- c) Nach dieser und anderen Regeln soll die Heuer alle Zahlungen an den Kapitän, die Offiziere und die Mannschaft einschliessen, welche dem Reeder entweder durch Gesetz oder durch Arbeitsvertrag auferlegt sind.
- d) Werden an Kapitän, Offiziere oder Mannschaft Überstunden gezahlt für Instandhaltung oder Reparaturen des Schiffes, deren Kosten nicht in Havarie-grosse vergütungsberechtigt sind, dann sollen diese in Havarie-grosse nur bis zum Betrage der ersparten Kosten ersetzt werden, welche an Stelle der Überstunden entstanden und in Havarie-grosse vergütet worden wären.

Regel XII Schaden an Ladung beim Entlöschen

Schaden an oder Verlust von Ladung, Brennstoff oder Vorräten, entstanden durch Umtrimmen, Löschen, Einlagern, Wiedereinladen und Stauen, sollen in Havarie-grosse vergütet werden, und zwar nur, wenn die entsprechenden Kosten dieser Massnahmen in Havarie-grosse vergütet werden.

Regel XIII Abzüge von Reparaturkosten

Reparaturkosten, die in Havarie-grosse zu vergüten sind, sollen keinem Abzug «neu für alt» unterliegen, soweit altes Material oder Teile neu ersetzt werden.

Wenn ein Schiff über fünfzehn Jahre alt ist, erfolgt ein Abzug von einem Drittel. Die Abzüge sind zu errechnen nach dem Alter des Schiffes, und zwar vom 31. Dezember des Jahres, in dem das Schiff fertig gestellt wurde, bis zum Datum des Havarie-grosse-Falles. Hiervon ausgenommen sind: Isolierung, Rettungs- oder ähnliche Boote, Kommunikations- und Navigationsinstrumente und -ausrüstung, Maschinen und Kessel, für welche die Abzüge nach dem Alter der betreffenden Teile zu regulieren sind. Die Abzüge sollen lediglich von den Kosten des Neumaterials oder Teilen gemacht werden, wenn diese fertig gestellt und für den Einbau in das Schiff vorbereitet sind.

Keinem Abzug unterliegen: Proviant, Vorräte, Anker und Ankerketten. Trockendock- und Slipmieten sowie Verholkosten des Schiffes sollen voll vergütet werden.

Die Kosten für das Reinigen und den Bodenanstrich sollen nicht in Havarie-grosse vergütet werden, falls der Schiffsboden nicht innerhalb von zwölf Monaten vor dem Datum des Havarie-grosse-Falles gemalt worden ist; in diesem Fall soll die Hälfte dieser Kosten vergütet werden.

Regel XIV Vorläufige Reparaturen

Wenn vorläufige Reparaturen an einem Schiff in einem Lade-, Order- oder Nothafen für die gemeinsame Sicherheit oder für einen durch ein Havarie-grosse-Opfer verursachten Schaden ausgeführt werden, dann sollen die Kosten solcher Reparaturen in Havarie-grosse vergütet werden.

Wenn vorläufige Reparaturen eines zufälligen Schadens ausgeführt werden, damit das Unternehmen beendet werden kann, dann sollen die Kosten solcher Reparaturen in Havarie-grosse vergütet werden ohne Rücksicht auf Einsparungen für andere Interessen, wenn überhaupt entstanden, jedoch nur bis zur Höhe derjenigen Kosten, die entstanden und in Havarie-grosse vergütet worden wären, wenn solche Reparaturen dort nicht durchgeführt worden wären.

Vorläufige Reparaturkosten, die in Havarie-grosse vergütungsberechtigt sind, unterliegen keinem Abzug «neu für alt».

Regel XV Frachtverlust

Frachtverlust infolge Schadens an oder Verlust von Ladung soll in Havarie-grosse vergütet werden, wenn derselbe durch eine Havarie-grosse-Massnahme verursacht wurde oder wenn der Schaden an oder Verlust der Ladung in Havarie-grosse vergütet wird.

Abzüge sollen vom Betrag der verlorenen Bruttofracht in Höhe derjenigen Kosten gemacht werden, die der Reeder hätte aufwenden müssen, um diese Fracht zu verdienen, aber infolge des Opfers nicht aufgewandt hat.

Regel XVI Vergütung der durch Aufopferung verlorenen oder beschädigten Ladung

Der in Havarie-grosse zu vergütende Betrag für Schaden an oder Verlust von Ladung durch Aufopferung soll der erlittene Verlust sein, der auf dem Wert zum Zeitpunkt der Entlöschung basiert, ermittelt aus der dem Empfänger übersandten Handelsrechnung oder, falls eine solche Handelsrechnung nicht ausgestellt ist, aufgrund des Wertes am Abladeort. Der Wert zum Zeitpunkt der Entlöschung soll Versicherungs- und Frachtkosten einschliessen, sofern die Fracht nicht im Risiko anderer als der Ladungsinteressenten ist.

Falls so beschädigte Ladung verkauft wird und der Schadenbetrag nicht anders vereinbart wurde, soll der in Havarie-grosse zu vergütende Verlust der Unterschied sein zwischen dem Netto-Verkaufserlös und dem Nettogesundwert gemäss Absatz 1 dieser Regel.

Regel XVII Beitragswerte

Der Havarie-grosse-Beitrag soll geleistet werden auf die tatsächlichen Nettowerte am Ende des Unternehmens, ausgenommen davon ist der Ladungswert, der auf dem Wert zum Zeitpunkt der Entlöschung basiert, ermittelt aus der dem Empfänger übersandten Handelsrechnung oder, falls eine solche Handelsrechnung nicht ausgestellt ist, aufgrund des Wertes am Abladeort. Der Wert zum Zeitpunkt der Entlöschung soll Versicherungs- und Frachtkosten einschliessen, sofern die Fracht nicht im Risiko anderer als der Ladungsinteressenten ist. Von diesem Wert ist abzuziehen jeder Verlust oder Schaden, den die Ladung vor oder zum Zeitpunkt der Entlöschung erlitten hat.

Der Schiffswert soll ermittelt werden ohne Berücksichtigung von Vor- oder Nachteilen eines Demise oder eines Zeitfrachtvertrages, dem das Schiff möglicherweise unterliegt.

Zu diesen Werten soll hinzugerechnet werden der in Havarie-grosse vergütete Opfer Schaden, falls nicht bereits eingeschlossen. Von der Fracht und den Passagegeldern im Risiko sind Abzüge zu machen für Kosten und Heuern, welche nicht entstanden wären, wenn Schiff und Ladung zum Zeitpunkt der Havarie-grosse-Massnahmen total verloren gegangen wären, und nicht in Havarie-grosse vergütet sind. Von den Werten sollen ferner abgezogen werden alle Extrakosten, die nach der Havarie-grosse-Massnahme aufgewendet sind, soweit solche Kosten nicht in Havarie-grosse vergütet sind. Falls Ladung vor Erreichen des Bestimmungsortes verkauft wird, soll diese mit dem Netto-Verkaufserlös beitragen zuzüglich einer etwaigen Vergütung in Havarie-grosse.

Passagiergepäck und persönliche Effekten, die nicht unter einem Konnossement verladen wurden, sollen nicht zur Havarie-grosse beitragen.

Regel XVIII Schaden am Schiff

Der Betrag der Havarie-grosse-Vergütung für Schaden oder Verlust am Schiff, seiner Maschinenanlage und/oder seinem Zubehör, der durch Havarie-grosse-Massnahmen verursacht ist, soll wie folgt ermittelt werden:

- a) Wenn repariert wird oder Teile ersetzt werden: die tatsächlichen, angemessenen Reparaturkosten oder die Kosten der verlorenen Teile unter Berücksichtigung der Abzüge gemäss Regel XIII.
- b) Wenn nicht repariert wird oder Teile ersetzt werden: die durch solchen Schaden oder Verlust entstandene angemessene Entwertung, die jedoch die geschätzten Reparaturkosten nicht übersteigen darf.

Wenn aber ein tatsächlicher Totalverlust des Schiffes vorliegt und wenn die Kosten für die Reparatur des Schadens den Wert des reparierten Schiffes übersteigen würden, soll der in Havarie-grosse zu vergütende Betrag der Unterschied sein zwischen dem geschätzten Gesundheitswert des Schiffes nach Abzug der geschätzten Reparaturkosten, die nicht Havarie-grosse sind, und dem Wert des Schiffes im beschädigten Zustand, der sich möglicherweise aus dem Netto-Verkaufserlös ergeben kann.

Regel XIX Nicht deklarierte oder falsch deklarierte Ladung

Schaden oder Verlust an Gütern, die ohne Wissen des Reeders oder seines Agenten verladen sind oder die zur Zeit der Verladung absichtlich falsch bezeichnet sind, sollen nicht in Havarie-grosse vergütet werden, doch sollen solche Güter, falls gerettet, beitragspflichtig bleiben.

Schaden oder Verlust an Gütern, die bei Verladung falsch deklariert sind, und zwar mit einem Werte, der niedriger ist als ihr wirklicher Wert, sollen zu dem deklarierten Werte vergütet werden, doch sollen solche Güter mit ihrem tatsächlichen Werte beitragen.

Regel XX Provision auf Auslagen

Eine Kommission von 2 % soll auf Havarie-grosse-Aufwendungen, und zwar auf andere als Heuern und Unterhalt des Kapitäns, der Offiziere und der Mannschaft sowie Brennstoff und Ausrüstung, die während der Reise nicht ersetzt sind, in Havarie-grosse vergütet werden. Wenn die Gelder jedoch nicht durch eine der beitragenden Parteien aufgebracht werden, so sollen die notwendigerweise aufgewendeten Kosten zur Erlangung der Gelder durch Bodmerei oder auf andere Weise, oder der Verlust, den ein Ladungsbeteiligter durch Verkauf seiner Güter hierdurch erlitten hat, in Havarie-grosse vergütet werden.

Die Kosten der Versicherung des zur Bezahlung von Havarie-grosse-Aufwendungen vorgeschossenen Geldes sollen ebenfalls vergütet werden.

Regel XXI Zinsen auf in Havarie-grosse vergütete Verluste

Zinsen sind zu vergüten auf Aufwendungen, Opfer und Vergütungen der Havarie-grosse in Höhe von 7 % per annum bis zum Datum der Havarie-grosse-Dispache. Für jede zwischenzeitliche Rückzahlung durch beitragspflichtige Interessenten oder vom Havarie-grosse-Treuhandkonto ist eine entsprechende Verrechnung vorzunehmen.

Regel XXII Behandlung von Bareinschüssen

Wenn infolge der Verpflichtung der Ladung zur Zahlung von Havarie-grosse-, Bergungs- oder Spezialkosten Bareinschüsse eingezogen worden sind, sollen solche Einschüsse unverzüglich auf ein besonderes Konto eingezahlt werden, das in dem gemeinsamen Namen eines Vertreters des Reeders und eines Vertreters der Einzahler bei einer von beiden Vertretern anerkannten Bank eröffnet worden ist. Die deponierte Summe soll zusammen mit den aufgelaufenen Zinsen, falls entstanden, als Sicherheit für die von der Ladung an die dazu berechtigten Parteien zu zahlenden Havarie-grosse-, Bergungs- und Spezialkosten dienen, für welche die Einschüsse eingezogen wurden. Teilzahlungen oder Rückzahlungen auf geleistete Einschüsse können gemacht werden, wenn sie von dem Dispacheur schriftlich bescheinigt sind. Solche Einschüsse und Zahlungen oder Rückzahlungen sollen jedoch für die endgültige Verantwortlichkeit der Parteien ohne Präjudiz sein.