

Bilag 8.

Resolution angående jurisdiktion med hensyn til suspension eller inddragelse af skibsofficerers sønæringsbeviser.

Den internationale Arbejdsorganisations general-konference, der har bemærket sig,

- at* den af Den internationale Arbejdskonference på dens 21. møde vedtagne konvention angående minimumskrav i henseende til faglige duelighed hos skibsofficerer i handelsskibe i artikel 3 fastsætter, at „i skibe, på hvilke nærværende konvention finder anvendelse, må ingen ansættes til at forette tjeneste eller faktisk forrette tjeneste som kaptajn eller skibsfører, vagthavende styrmand, 1. maskinmester eller vagthavende maskinmester uden at være indehaver af et bevis, som godtgør hans kvalifikationer til udøvelsen af den pågældende tjeneste, og som er udstedt eller godkendt af den offentlige myndighed i det område, hvor skibet er registreret som hjemmehørende“,
- at* konventionen i artikel 5, stk. 3, fastslår det princip, at „når myndighederne i en medlemsstat, der har ratificeret nærværende konvention, konstaterer en overtrædelse af dens bestemmelser i et skib, der er registreret som hjemmehørende i et område, tilhørende et andet medlem, som også har ratificeret konventionen, skal nævnte myndigheder afgive indberetning herom til konsulen for det land, i hvis område skibet er registreret som hjemmehørende“,
- at* Det internationale Arbejdsbureaus styrelsesråd ved sit 45. møde har henvist spørgsmålet om de strafferetlige følger af skibssammenstød til „The International Maritime Committee“,
- at* den internationale konvention vedrørende indførelse af visse ensartede regler med hensyn til den strafferetlige kompetence i tilfælde af skibssammenstød eller andre søulykker, der er vedtaget i Bryssel den 10. maj 1952, fastsætter, at „i tilfælde, hvor et søgående skib er indblandet i sammenstød eller anden søulykke, der medfører strafferetligt eller disciplinært ansvar for føreren eller nogen anden person i skibets tjeneste, må strafferetlige eller disciplinære skridt kun indledes ved de judicielle eller administrative myndigheder i den stat, hvis flag skibet førte på sammenstødet eller søulykkens tidspunkt“,
- at* Bryssel-konventionen desuagtet tilføjer, at „intet i nærværende konvention er til hinder for, at en stat tillader sine egne myndigheder i tilfælde af sammenstød eller anden søulykke at tage en hvilken som helst forholdsregel over for beviser udstedt af denne stat eller at tiltale egne statsborgere for forseelser begået på et skib, der fører en anden stats flag“,
- at* Bryssel-konventionen endvidere ikke omfatter sammenstød eller anden søulykke, der finder sted i havne eller indre farvande (inland waters), og at de høje kontraherende parter „har ret til på tidspunktet for konventionens undertegnelse, ratifikation eller tiltrædelse at forbeholde sig retten til at tage skridt over for forseelser begået inden for egne territorialfarvande“,
- at* konventionen vedrørende det åbne hav, der blev undertegnet i Geneve den 29. april 1958, fastsætter, at „i tilfælde, hvor et skib på det åbne hav er indblandet i sammenstød eller anden søulykke, der medfører strafferetligt eller disciplinært ansvar for føreren eller en hvilken som helst anden person i tjeneste på skibet, må strafferetlige eller disciplinære skridt mod sådanne personer kun indledes for de judicielle eller administrative myndigheder enten i flagstaten eller i den stat, i hvilken sådanne personer er statsborgere“ og at „i disciplinære forhold alene den stat, som har udstedt en førers bevis eller et andet sønæringsbevis, skal være kompetent til efter en virkelig retsforhandling at træffe beslutning om inddragelse af sådanne beviser, selv hvis indehaveren ikke er statsborger i den stat, der har udstedt dem“,