

27. 01. 94 *13 Seiten*
AS – VP

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

Internationale Arbeitsorganisation Übereinkommen Nr. 166 über die Heimschaffung der Seeleute und Empfehlung Nr. 174 betreffend die Heimschaffung der Seeleute

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
021 (311) – 806 00 – In 68/94

Bonn, den 27. Januar 1994

An den
Präsidenten des Bundesrates

Hiermit übersende ich gemäß Artikel 19 Abs. 5–7 der Verfassung der Internationalen Arbeitsorganisation das

Übereinkommen Nr. 166 über die
Heimschaffung der Seeleute

und die

Empfehlung Nr. 174 betreffend
die Heimschaffung der Seeleute

sowie die von der Bundesregierung hierzu beschlossenen Stellungnahmen mit der Bitte um Kenntnisnahme.

Das Übereinkommen, die Empfehlung und die Stellungnahmen sind gleichzeitig der Präsidentin des Deutschen Bundestages zugeleitet worden.

Federführend ist das Bundesministerium für Arbeit und Sozialordnung.

Kohl

Übereinkommen Nr. 166

Übereinkommen über die Heimschaffung der Seeleute (Neufassung)

Convention No. 166

Convention concerning the Repatriation of Seafarers (Revised)

Convention N°. 166

Convention concernant le rapatriement des marins (révisée)

(Übersetzung)

The General Conference of the International Labour Organisation,

Having been convened in Geneva by the Governing Body of the International Labour Office and having met at its Seventy-fourth Session on 24 September 1987, and

Noting that since the adoption of the Repatriation of Seamen Convention, 1926, and of the Repatriation (Ship Masters and Apprentices) Recommendation, 1926, developments in the shipping industry have made it necessary to revise the Convention to incorporate appropriate elements of the Recommendation, and

Noting further that considerable progress has been made through national legislation and practice in providing for the repatriation of seafarers in various matters not covered by the Repatriation of Seamen Convention, 1926, and

Considering that further action by means of a new international instrument as regards certain additional aspects of the repatriation of seafarers would accordingly be desirable taking into account the widespread growth in employment of non-national seafarers in the shipping industry, and

Having decided upon the adoption of certain proposals with regard to the Revision of the Repatriation of Seamen Convention, 1926 (No. 23), and of the Repatriation (Ship Masters and Apprentices) Recommendation, 1926 (No. 27), which is the fifth item on the agenda of the session, and

La Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail,

Convoquée à Genève par le Conseil d'administration du Bureau international du Travail, et s'y étant réunie le 24 septembre 1987, en sa soixante-quatorzième session;

Notant que, depuis l'adoption de la convention sur le rapatriement des marins, 1926, et de la recommandation sur le rapatriement des capitaines et des apprentis, 1926, l'évolution de l'industrie des transports maritimes a rendu nécessaire la révision de la convention afin d'y incorporer les éléments appropriés de la recommandation;

Notant, en outre, que des progrès considérables ont été accomplis, par les législations et les pratiques nationales, pour assurer le rapatriement des gens de mer dans différents cas qui ne sont pas couverts par la convention sur le rapatriement des marins, 1926;

Considérant que, compte tenu de l'accroissement général de l'emploi de marins étrangers dans l'industrie des transports maritimes, il serait souhaitable de prendre de nouvelles dispositions, au moyen d'un nouvel instrument international, à l'égard de certains autres aspects du rapatriement des gens de mer;

Après avoir décidé d'adopter diverses propositions relatives à la révision de la convention (n° 23) sur le rapatriement des marins, 1926, et de la recommandation (n° 27) sur le rapatriement des capitaines et des apprentis, 1926, question qui constitue le cinquième point à l'ordre du jour de la session;

Die Allgemeine Konferenz der Internationalen Arbeitsorganisation,

die vom Verwaltungsrat des Internationalen Arbeitsamtes nach Genf einberufen wurde und am 24. September 1987 zu ihrer vierundsiebzigsten Tagung zusammengetreten ist,

stellt fest, daß es die seit der Annahme des Übereinkommens über die Heimschaffung der Schiffsleute, 1926, und der Empfehlung betreffend die Heimschaffung der Schiffsführer und Schiffslehrlinge, 1926, in der Seeschifffahrt eingetretenen Entwicklungen erforderlich machen, das Übereinkommen unter Einbeziehung der entsprechenden Teile der Empfehlung neuzufassen,

stellt ferner fest, daß durch die innerstaatliche Gesetzgebung und Praxis erhebliche Fortschritte bei der Heimschaffung der Seeleute in verschiedenen Fällen erzielt worden sind, die durch das Übereinkommen über die Heimschaffung der Schiffsleute, 1926, nicht erfaßt sind,

ist der Auffassung, daß in Anbetracht der weitverbreiteten Zunahme der Beschäftigung ausländischer Seeleute in der Seeschifffahrt weitere Maßnahmen mittels einer neuen internationalen Urkunde in bezug auf bestimmte zusätzliche Aspekte der Heimschaffung der Seeleute infolgedessen wünschenswert wären,

hat beschlossen, verschiedene Anträge anzunehmen betreffend die Neufassung des Übereinkommens (Nr. 23) über die Heimschaffung der Schiffsleute, 1926, und der Empfehlung (Nr. 27) betreffend die Heimschaffung der Schiffsführer und Schiffslehrlinge, 1926, eine Frage, die den fünften Gegenstand ihrer Tagesordnung bildet, und

Having determined that these proposals shall take the form of an international Convention,

adopts this ninth day of October of the year one thousand nine hundred and eighty-seven the following Convention which may be cited as the Repatriation of Seafarers Convention (Revised), 1987.

Part I Scope and Definitions

Article 1

1. This Convention applies to every sea-going ship whether publicly or privately owned which is registered in the territory of any Member for which the Convention is in force and which is ordinarily engaged in commercial maritime navigation and to the owners and seafarers of such ships.

2. To the extent it deems practicable, after consultation with the representative organisations of fishing vessel owners and fishermen, the competent authority shall apply the provisions of this Convention to commercial maritime fishing.

3. In the event of doubt as to whether or not any ships are to be regarded as engaged in commercial maritime navigation or commercial maritime fishing for the purpose of this Convention, the question shall be determined by the competent authority after consultation with the organisations of ship-owners, seafarers and fishermen concerned.

4. For the purpose of this Convention the term "seafarer" means any person who is employed in any capacity on board a seagoing ship to which this Convention applies.

Part II Entitlements

Article 2

1. A seafarer shall be entitled to repatriation in the following circumstances:

- (a) if an engagement for a specific period or for a specific voyage expires abroad;
- (b) upon the expiry of the period of notice given in accordance with the provisions of the articles of agreement or the seafarer's contract of employment;
- (c) in the event of illness or injury or other medical condition which requires his or her repatriation when found medically fit to travel;
- (d) in the event of shipwreck;
- (e) in the event of the shipowner not being able to continue to fulfil his or her legal or contractual obligations as an employer of the seafarer by reason of

Après avoir décidé que ces propositions prendraient la forme d'une convention internationale,

adopte, ce neuvième jour d'octobre mil neuf cent quatre-vingt-sept, la convention ci-après, qui sera dénommée Convention sur le rapatriement des marins (révisée), 1987.

Partie I Champ d'application et définitions

Article 1

1. La présente convention s'applique à tous les navires de mer, de propriété publique ou privée, qui sont immatriculés dans le territoire de tout Membre pour lequel la convention est en vigueur et qui sont normalement affectés à la navigation maritime commerciale, ainsi qu'aux armateurs et aux marins de ces navires.

2. Dans la mesure où, après consultation des organisations représentatives des armateurs à la pêche et des pêcheurs, l'autorité compétente considère que cela est réalisable, elle doit appliquer les dispositions de la présente convention à la pêche maritime commerciale.

3. En cas de doute sur le fait de savoir si un navire doit être considéré comme affecté à la navigation maritime commerciale ou à la pêche maritime commerciale aux fins de la présente convention, la question doit être réglée par l'autorité compétente après consultation des organisations d'armateurs, de marins et de pêcheurs intéressées.

4. Aux fins de la présente convention, le terme «marin» désigne toute personne employée, à quelque titre que ce soit, à bord d'un navire de mer auquel la convention s'applique.

Partie II Droits

Article 2

1. Tout marin aura le droit d'être rapatrié dans les cas suivants:

- a) quand un engagement pour une durée déterminée ou pour un voyage déterminé expire à l'étranger;
- b) à la fin de la période de préavis donné conformément aux dispositions d'ordre général ou individuel du contrat d'engagement;
- c) en cas de maladie ou d'accident ou pour une autre raison d'ordre médical qui exige le rapatriement du marin quand il est reconnu médicalement en état de voyager;
- d) en cas de naufrage;
- e) quand l'armateur n'est plus en mesure de remplir ses obligations légales ou contractuelles d'employeur vis-à-vis du marin pour cause de faillite, de vente du

dabei bestimmt, daß diese Anträge die Form eines internationalen Übereinkommens erhalten sollen.

Die Konferenz nimmt heute, am 9. Oktober 1987, das folgende Übereinkommen an, das als Übereinkommen über die Heimschaffung der Seeleute (Neufassung), 1987, bezeichnet wird.

Teil I Geltungsbereich und Begriffsbestimmungen

Artikel 1

1. Dieses Übereinkommen gilt für alle Seeschiffe, gleich ob in öffentlichem oder privatem Eigentum, die im Hoheitsgebiet eines Mitglieds, für das das Übereinkommen in Kraft ist, eingetragen sind und die gewöhnlich in der gewerblichen Seeschifffahrt verwendet werden, sowie für die Reeder und die Seeleute solcher Schiffe.

2. Die zuständige Stelle hat die Bestimmungen dieses Übereinkommens, soweit sie dies nach Beratung mit den repräsentativen Verbänden der Reeder von Fischereifahrzeugen und der Fischer als praktisch möglich erachtet, auf die gewerbliche Seefischerei anzuwenden.

3. Im Zweifelsfall hat die zuständige Stelle nach Beratung mit den in Betracht kommenden Verbänden der Reeder, der Seeleute und der Fischer zu entscheiden, ob Schiffe in der gewerblichen Seeschifffahrt oder in der gewerblichen Seefischerei im Sinne dieses Übereinkommens verwendet werden.

4. Als „Seemann“ im Sinne dieses Übereinkommens gilt jede Person, die in irgendeiner Eigenschaft an Bord eines Seeschiffes beschäftigt ist, für das dieses Übereinkommen gilt.

Teil II Ansprüche

Artikel 2

1. Ein Seemann hat in den folgenden Fällen Anspruch auf Heimschaffung:

- a) wenn ein für eine bestimmte Zeit oder eine bestimmte Reise abgeschlossenes Arbeitsverhältnis im Ausland endet;
- b) nach Ablauf der Kündigungsfrist gemäß den allgemeinen Bestimmungen oder denjenigen des Heuervertrags oder Arbeitsvertrags des Seemanns;
- c) falls eine Krankheit oder ein Unfall oder ein anderer medizinischer Grund die Heimschaffung des Seemanns erforderlich macht und er aus ärztlicher Sicht reisetauglich ist;
- d) im Falle eines Schiffbruchs;
- e) falls der Reeder wegen Konkurs, Veräußerung des Schiffes, Änderung der Schiffeintragung oder aus irgendeinem ähnlichen Grund nicht mehr in der Lage

bankruptcy, sale of ship, change of ship's registration or any other similar reason;

- (f) in the event of a ship being bound for a war zone, as defined by national laws or regulations or collective agreements, to which the seafarer does not consent to go;
- (g) in the event of termination or interruption of employment in accordance with an industrial award or collective agreement, or termination of employment for any other similar reason.

2. National laws or regulations or collective agreements shall prescribe the maximum duration of service periods on board following which a seafarer is entitled to repatriation; such periods shall be less than 12 months. In determining the maximum periods, account shall be taken of factors affecting the seafarers working environment. Each Member shall seek, wherever possible, to reduce these periods in the light of technological changes and developments and may be guided by any recommendations made on the matter by the Joint Maritime Commission.

Part III Destination

Article 3

1. Each Member for which this Convention is in force shall prescribe by national laws or regulations the destinations to which seafarers may be repatriated.

2. The destinations so prescribed shall include the place at which the seafarer agreed to enter into the engagement, the place stipulated by collective agreement, the seafarer's country of residence or such other place as may be mutually agreed at the time of engagement. The seafarer shall have the right to choose from among the prescribed destinations the place to which he or she is to be repatriated.

Part IV Arrangements for repatriation

Article 4

1. It shall be the responsibility of the shipowner to arrange for repatriation by appropriate and expeditious means. The normal mode of transport shall be by air.

2. The cost of repatriation shall be borne by the shipowner.

3. Where repatriation has taken place as a result of a seafarer being found, in accordance with national laws or regulations or

navire, de changement d'immatriculation, ou pour toute autre raison analogue;

- f) quand un navire fait route vers une zone de guerre, telle que définie par la législation nationale ou les conventions collectives, où le marin n'accepte pas de se rendre;
- g) en cas de cessation ou de suspension de l'emploi du marin, conformément à une sentence arbitrale ou à une convention collective, ou en cas de cessation de l'emploi pour toute autre raison similaire.

2. La législation nationale ou les conventions collectives doivent prévoir les durées maximales des périodes d'embarquement au terme desquelles le marin a droit au rapatriement. Ces durées doivent être inférieures à douze mois. En les fixant, il doit être tenu compte des facteurs qui affectent le milieu de travail du marin. Tout Membre doit, dans toute la mesure possible, s'efforcer de réduire ces durées en fonction de l'évolution de la technologie et il peut s'inspirer des recommandations de la Commission paritaire maritime en la matière.

Partie III Destination

Article 3

1. Tout Membre pour lequel la présente convention est en vigueur doit déterminer, par voie de législation nationale, les destinations vers lesquelles les marins peuvent être rapatriés.

2. Les destinations ainsi déterminées doivent comprendre le lieu où le marin a accepté de s'engager, le lieu stipulé par convention collective, le pays de résidence du marin ou tout autre lieu convenu entre les parties au moment de l'engagement. Le marin doit avoir le droit de choisir, parmi les destinations déterminées, le lieu vers lequel il doit être rapatrié.

Partie IV Dispositions à prendre pour le rapatriement

Article 4

1. L'armateur aura la responsabilité d'organiser le rapatriement par des moyens appropriés et rapides. Le transport aérien sera le mode normal de transport.

2. Les frais de rapatriement seront pris en charge par l'armateur.

3. Quand le rapatriement a eu lieu parce que le marin concerné a été reconnu coupable, conformément à la législation natio-

ist, seine gesetzlichen oder vertraglichen Verpflichtungen als Arbeitgeber des Seemanns zu erfüllen;

- f) falls ein Schiff nach einem Kriegsgebiet im Sinne der innerstaatlichen Gesetzgebung oder der Gesamtarbeitsverträge unterwegs ist, in das sich der Seemann nicht begeben will;
- g) falls das Arbeitsverhältnis gemäß einem Schiedsspruch oder einem Gesamtarbeitsvertrag beendet oder unterbrochen wird oder das Arbeitsverhältnis aus irgendeinem anderen ähnlichen Grund beendet wird.

2. Die innerstaatliche Gesetzgebung oder die Gesamtarbeitsverträge haben die Höchstdauer der Dienstzeiten an Bord vorzuschreiben, nach denen ein Seemann Anspruch auf Heimschaffung hat; diese Zeiten müssen weniger als zwölf Monate betragen. Bei der Festlegung der Höchstzeiten ist den Faktoren Rechnung zu tragen, die sich auf die Arbeitsumwelt der Seeleute auswirken. Jedes Mitglied hat sich, wenn möglich, zu bemühen, diese Zeiten unter Berücksichtigung technologischer Veränderungen und Entwicklungen zu verkürzen, und kann sich dabei von einschlägigen Empfehlungen des Paritätischen Seeschiffahrtsausschusses leiten lassen.

Teil III Bestimmungsort

Artikel 3

1. Jedes Mitglied, für das dieses Übereinkommen in Kraft ist, hat durch die innerstaatliche Gesetzgebung die Bestimmungsorte vorzuschreiben, nach denen Seeleute heimgeschafft werden können.

2. Zu den so vorgeschriebenen Bestimmungsorten haben der Ort, an dem der Seemann sich bereit erklärt hat, das Arbeitsverhältnis einzugehen, der durch Gesamtarbeitsvertrag festgesetzte Ort, das Land des Wohnorts des Seemanns oder jeder andere zum Zeitpunkt der Anheuerung einvernehmlich vereinbarte Ort zu gehören. Der Seemann hat das Recht, aus den vorgeschriebenen Bestimmungsorten den Ort auszuwählen, nach dem er heimgeschafft werden soll.

Teil IV Vorkehrungen für die Heimschaffung

Artikel 4

1. Der Reeder hat dafür verantwortlich zu sein, Vorkehrungen für die Heimschaffung mit geeigneten und schnellen Mitteln zu treffen. Die Beförderung hat normalerweise auf dem Luftweg zu erfolgen.

2. Die Kosten der Heimschaffung sind vom Reeder zu tragen.

3. Ist die Heimschaffung eines Seemanns deshalb erfolgt, weil er gemäß der innerstaatlichen Gesetzgebung oder gemäß den

collective agreements, to be in serious default of his or her employment obligations, nothing in this Convention shall prejudice the right of recovery from the seafarer of repatriation costs or part thereof in accordance with national laws or regulations or collective agreements.

4. The cost to be borne by the shipowner shall include:

- (a) passage to the destination selected for repatriation in accordance with Article 3 above;
- (b) accommodation and food from the moment the seafarer leaves the ship until he or she reaches the repatriation destination;
- (c) pay and allowances from the moment he or she leaves the ship until he or she reaches the repatriation destination, if provided for by national laws or regulations or collective agreements;
- (d) transportation of 30 kg of the seafarer's personal luggage to the repatriation destination;
- (e) medical treatment when necessary until the seafarer is medically fit to travel to the repatriation destination.

5. The shipowner shall not require the seafarer to make an advance payment towards the cost of repatriation at the beginning of his or her employment, nor shall the shipowner recover the cost of repatriation from the seafarer's wages or other entitlements except as provided for in paragraph 3 above.

6. National laws or regulations shall not prejudice any right of the shipowner to recover the cost of repatriation of seafarers not employed by the shipowner from their employer.

Article 5

If a shipowner fails to make arrangements for or to meet the cost of repatriation of a seafarer who is entitled to be repatriated –

- (a) the competent authority of the Member in whose territory the ship is registered shall arrange for and meet the cost of the repatriation of the seafarer concerned; if it fails to do so, the State from which the seafarer is to be repatriated or the State of which he or she is a national may arrange for his or her repatriation and recover the cost from the Member in whose territory the ship is registered;
- (b) costs incurred in repatriating the seafarer shall be recoverable from the ship

nale ou aux conventions collectives, d'un manquement grave aux obligations de son emploi, aucune disposition de la présente convention ne fait obstacle au droit de recouvrer, totalement ou partiellement, les frais de rapatriement auprès du marin, conformément à la législation nationale ou aux conventions collectives.

4. Les frais à la charge de l'armateur doivent inclure:

- a) le voyage jusqu'à la destination choisie pour le rapatriement, conformément à l'article 3 ci-dessus;
- b) le logement et la nourriture du marin depuis le moment où il quitte le navire jusqu'à son arrivée à la destination de rapatriement;
- c) la rémunération et les indemnités du marin depuis le moment où il quitte le navire jusqu'à son arrivée à la destination de rapatriement si cela est prévu par la législation nationale ou par les conventions collectives;
- d) le transport de 30 kilogrammes de bagages personnels du marin jusqu'à la destination de rapatriement;
- e) le traitement médical, si nécessaire, en attendant que l'état de santé du marin lui permette de voyager jusqu'à sa destination de rapatriement.

5. L'armateur ne pourra exiger du marin, au début de son emploi, une avance en vue de couvrir les frais de son rapatriement, et il ne pourra non plus recouvrer auprès du marin les frais de rapatriement sur sa rémunération ou ses autres droits, sauf dans les conditions prévues au paragraphe 3 ci-dessus.

6. La législation nationale ne doit pas faire obstacle au droit de l'armateur de recouvrer auprès de l'employeur du marin le coût du rapatriement de ce dernier s'il n'est pas employé par lui.

Article 5

Si un armateur omet de prendre des dispositions pour le rapatriement d'un marin qui y a droit ou d'en assumer les frais:

- a) l'autorité compétente du Membre dans le territoire duquel le navire est immatriculé doit organiser le rapatriement du marin et en assumer les frais; si elle omet de le faire, l'Etat à partir du territoire duquel le marin doit être rapatrié ou l'Etat dont il est ressortissant peuvent organiser le rapatriement et en recouvrer les frais auprès du Membre dans le territoire duquel le navire est immatriculé;
- b) le Membre dans le territoire duquel le navire est immatriculé pourra recouvrer

Gesamtarbeitsverträgen einer schweren Verletzung seiner beruflichen Pflichten für schuldig befunden worden ist, so beeinträchtigt keine Bestimmung dieses Übereinkommens das Recht, von dem Seemann die Erstattung der Heimschaffungskosten oder eines Teils davon gemäß der innerstaatlichen Gesetzgebung oder gemäß den Gesamtarbeitsverträgen zu fordern.

4. Die vom Reeder zu tragenden Kosten haben folgendes zu umfassen:

- a) die Beförderung zu dem gemäß Artikel 3 für die Heimschaffung ausgewählten Bestimmungsort;
- b) die Unterbringung und Verpflegung des Seemanns in der Zeit vom Verlassen des Schiffes bis zu seiner Ankunft am Bestimmungsort der Heimschaffung;
- c) die Heuern und Zulagen des Seemanns in der Zeit vom Verlassen des Schiffes bis zu seiner Ankunft am Bestimmungsort der Heimschaffung, falls dies durch die innerstaatliche Gesetzgebung oder die Gesamtarbeitsverträge vorgesehen ist;
- d) die Beförderung von 30 kg persönlichem Gepäck des Seemanns bis zum Bestimmungsort der Heimschaffung;
- e) ärztliche Behandlung, falls erforderlich, bis der Seemann aus ärztlicher Sicht in der Lage ist, zu dem Bestimmungsort der Heimschaffung zu reisen.

5. Der Reeder darf von dem Seemann zu Beginn seiner Beschäftigung keine Vorauszahlung zur Deckung der Heimschaffungskosten verlangen, und er darf die Heimschaffungskosten nicht von den Heuern oder sonstigen Ansprüchen des Seemanns abziehen, außer unter den in Absatz 3 vorgesehenen Umständen.

6. Die innerstaatliche Gesetzgebung darf in keiner Weise das Recht des Reeders beeinträchtigen, sich die Kosten für die Heimschaffung von Seeleuten, die nicht von ihm beschäftigt werden, von deren Arbeitgeber erstatten zu lassen.

Artikel 5

Unterläßt es ein Reeder, Vorkehrungen für die Heimschaffung eines Seemanns zu treffen, der Anspruch auf Heimschaffung hat, oder die Kosten seiner Heimschaffung zu tragen,

- a) hat die zuständige Stelle des Mitglieds, in dessen Hoheitsgebiet das Schiff eingetragen ist, die Heimschaffung des betreffenden Seemanns zu veranlassen und die entsprechenden Kosten zu tragen; unterläßt sie dies, kann der Staat, aus dessen Hoheitsgebiet der Seemann heimgeschafft werden soll, oder der Staat, dessen Staatsangehörigkeit er besitzt, seine Heimschaffung veranlassen und sich die Kosten von dem Mitglied erstatten lassen, in dessen Hoheitsgebiet das Schiff eingetragen ist;
- b) kann sich das Mitglied, in dessen Hoheitsgebiet das Schiff eingetragen ist,

owner by the Member in whose territory the ship is registered;

auprès de l'armateur les frais encourus pour le rapatriement du marin;

die ihm im Zusammenhang mit der Heimschaffung des Seemanns entstandenen Kosten von dem Reeder erstatten lassen;

(c) the expenses of repatriating shall in no case be a charge upon the seafarer, except as provided for in paragraph 3 of Article 4 above.

c) les frais de rapatriement ne doivent en aucun cas être à la charge du marin, sauf dans les conditions prévues au paragraphe 3 de l'article 4 ci-dessus.

c) dürfen die Kosten der Heimschaffung in keinem Fall zu Lasten des Seemanns gehen, außer unter den in Artikel 4 Absatz 3 vorgesehenen Umständen.

Part V Other Arrangements

Article 6

Seafarers who are to be repatriated shall be able to obtain their passport and other identity documents for the purpose of repatriation.

Article 7

Time spent awaiting repatriation and repatriation travel time shall not be deducted from paid leave accrued to the seafarer.

Article 8

A seafarer shall be deemed to have been duly repatriated when he or she is landed at a destination prescribed pursuant to Article 3 above, or when the seafarer does not claim his or her entitlement to repatriation within a reasonable period of time to be defined by national laws or regulations or collective agreements.

Article 9

The provisions of this Convention in so far as they are not otherwise made effective by means of collective agreements or in such other manner as may be appropriate under national conditions shall be given effect by national laws or regulations.

Article 10

Each Member shall facilitate the repatriation of seafarers serving on ships which call at its ports or pass through its territorial or internal waters, as well as their replacement on board.

Article 11

The competent authority of each Member shall ensure by means of adequate supervision that the owners of ships registered in its territory comply with the provisions of the Convention, and shall provide relevant information to the International Labour Office.

Article 12

The text of this Convention shall be available in an appropriate language to the crew members of every ship which is registered in the territory of any Member for which it is in force.

Partie V Autres dispositions

Article 6

Tout marin devant être rapatrié doit être en mesure d'obtenir son passeport et toute autre pièce d'identité aux fins du rapatriement.

Article 7

Le temps passé dans l'attente du rapatriement et la durée du voyage ne doivent pas être déduits des congés payés que le marin a acquis.

Article 8

Le rapatriement doit être considéré comme effectué si le marin est débarqué à une destination fixée conformément aux dispositions de l'article 3 ci-dessus, ou si le marin ne revendique pas son droit au rapatriement dans un délai raisonnable à définir par la législation nationale ou les conventions collectives.

Article 9

Pour autant qu'il ne leur est pas donné effet par voie de convention collective ou de toute autre manière appropriée compte tenu des conditions nationales, les dispositions de la présente convention doivent être mises en oeuvre par voie de législation nationale.

Article 10

Tout Membre doit faciliter le rapatriement des marins qui servent sur des navires faisant escale dans ses ports ou traversant ses eaux territoriales ou intérieures, ainsi que leur remplacement à bord.

Article 11

L'autorité compétente de chaque Membre doit s'assurer, par un contrôle adéquat, que l'armateur de tout navire immatriculé dans son territoire respecte les dispositions de la convention et fournir des informations à cet égard au Bureau international du Travail.

Article 12

Le texte de la présente convention doit être à la disposition des membres de l'équipage, dans une langue appropriée, sur tous les navires immatriculés dans le territoire de tout Membre pour lequel elle est en vigueur.

Teil V Sonstige Vorkehrungen

Artikel 6

Seeleute, die heimgeschafft werden sollen, müssen in der Lage sein, ihren Paß und ihre sonstigen Ausweispapiere für die Zwecke der Heimschaffung zu erhalten.

Artikel 7

Die Wartezeit bis zur Heimschaffung und die Dauer der Heimschaffungsreise dürfen nicht von dem dem Seemann zustehenden bezahlten Urlaub abgezogen werden.

Artikel 8

Die Heimschaffung eines Seemanns gilt als vollzogen, wenn er an einem gemäß Artikel 3 vorgeschriebenen Bestimmungsort angelangt ist oder wenn der Seemann seinen Anspruch auf Heimschaffung nicht innerhalb einer angemessenen Frist, die durch die innerstaatliche Gesetzgebung oder durch die Gesamtarbeitsverträge festzusetzen ist, geltend macht.

Artikel 9

Die Bestimmungen dieses Übereinkommens sind, soweit sie nicht durch Gesamtarbeitsverträge oder auf eine andere den innerstaatlichen Gepflogenheiten entsprechende Art und Weise durchgeführt werden, durch die innerstaatliche Gesetzgebung durchzuführen.

Artikel 10

Jedes Mitglied hat die Heimschaffung von Seeleuten, die auf Schiffen Dienst tun, die seine Häfen anlaufen oder seine Hoheits- oder Binnengewässer durchfahren, sowie ihre Ersetzung an Bord zu erleichtern.

Artikel 11

Die zuständige Stelle jedes Mitglieds hat durch eine angemessene Aufsicht dafür zu sorgen, daß die Reeder der in seinem Hoheitsgebiet eingetragenen Schiffe die Bestimmungen des Übereinkommens einhalten, und hat dem Internationalen Arbeitsamt einschlägige Informationen zu übermitteln.

Artikel 12

Der Wortlaut dieses Übereinkommens hat den Besatzungsmitgliedern jedes Schiffes, das im Hoheitsgebiet eines Mitglieds eingetragen ist, für das es in Kraft ist, in einer geeigneten Sprache zugänglich zu sein.

Part VI
Final Provisions

Article 13

This Convention revises the Repatriation of Seamen Convention, 1926.

Article 14

The formal ratifications of this Convention shall be communicated to the Director-General of the International Labour Office for registration.

Article 15

1. This Convention shall be binding only upon those Members of the International Labour Organisation whose ratifications have been registered with the Director-General of the International Labour Office.

2. It shall come into force twelve months after the date on which the ratifications of two Members have been registered with the Director-General of the International Labour Office.

3. Thereafter, this Convention shall come into force for any Member twelve months after the date on which its ratification has been registered.

Article 16

1. A Member which has ratified this Convention may denounce it after the expiration of ten years from the date on which the Convention first comes into force, by an act communicated to the Director-General of the International Labour Office for registration. Such denunciation shall not take effect until one year after the date on which it is registered.

2. Each Member which has ratified this Convention and which does not, within the year following the expiration of the period of ten years mentioned in the preceding paragraph, exercise the right of denunciation provided for in this Article, will be bound for another period of ten years and, thereafter, may denounce this Convention at the expiration of each period of ten years under the terms provided for in this Article.

Article 17

1. The Director-General of the International Labour Office shall notify all Members of the International Labour Organisation of the registration of all ratifications and denunciations communicated to him by the Members of the Organisation.

2. When notifying the Members of the Organisation of the registration of the second ratification communicated to him, the Director-General of the International Labour Office shall draw the attention of the Members of the Organisation to the date upon which the Convention will come into force.

Partie VI
Dispositions Finales

Article 13

La présente convention révisé la convention sur le rapatriement des marins, 1926.

Article 14

Les ratifications formelles de la présente convention seront communiquées au Directeur général du Bureau international du Travail et par lui enregistrées.

Article 15

1. La présente convention ne liera que les Membres de l'Organisation internationale du Travail dont la ratification aura été enregistrée par le Directeur général du Bureau international du Travail.

2. Elle entrera en vigueur douze mois après que les ratifications de deux Membres auront été enregistrées par le Directeur général du Bureau international du Travail.

3. Par la suite, cette convention entrera en vigueur pour chaque Membre douze mois après la date où sa ratification aura été enregistrée.

Article 16

1. Tout Membre ayant ratifié la présente convention peut la dénoncer à l'expiration d'une période de dix années après la date de la mise en vigueur initiale de la convention, par un acte communiqué au Directeur général du Bureau international du Travail et par lui enregistré. La dénonciation ne prendra effet qu'une année après avoir été enregistrée.

2. Tout Membre ayant ratifié la présente convention qui, dans le délai d'une année après l'expiration de la période de dix années mentionnée au paragraphe précédent, ne fera pas usage de la faculté de dénonciation prévue par le présent article sera lié pour une nouvelle période de dix années et, par la suite, pourra dénoncer la présente convention à l'expiration de chaque période de dix années dans les conditions prévues au présent article.

Article 17

1. Le Directeur général du Bureau international du Travail notifiera à tous les Membres de l'Organisation internationale du Travail l'enregistrement de toutes les ratifications et dénonciations qui lui seront communiquées par les Membres de l'Organisation.

2. En notifiant aux Membres de l'Organisation l'enregistrement de la deuxième ratification qui lui aura été communiquée, le Directeur général du Bureau international du Travail appellera l'attention des Membres de l'Organisation sur la date à laquelle la présente convention entrera en vigueur.

Teil VI
Schlußbestimmungen

Artikel 13

Durch dieses Übereinkommen wird das Übereinkommen über die Heimschaffung der Schiffsleute, 1926, neugefaßt.

Artikel 14

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

Artikel 15

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

2. Es tritt, zwölf Monate nachdem die Ratifikationen zweier Mitglieder durch den Generaldirektor des Internationalen Arbeitsamtes eingetragen worden sind, in Kraft.

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

Artikel 16

1. Jedes Mitglied, das dieses Übereinkommen ratifiziert hat, kann es nach Ablauf von zehn Jahren seit seinem erstmaligen Inkrafttreten durch förmliche Mitteilung an den Generaldirektor des Internationalen Arbeitsamtes kündigen. Die Kündigung wird von diesem eingetragen. Sie wird erst ein Jahr nach der Eintragung wirksam.

2. Jedes Mitglied, das dieses Übereinkommen ratifiziert hat und binnen eines Jahres nach Ablauf der in Absatz 1 genannten zehn Jahre von dem in diesem Artikel vorgesehenen Kündigungsrecht keinen Gebrauch macht, bleibt für weitere zehn Jahre gebunden. In der Folge kann es dieses Übereinkommen jeweils nach Ablauf von zehn Jahren nach Maßgabe dieses Artikels kündigen.

Artikel 17

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

2. Der Generaldirektor wird die Mitglieder der Organisation, wenn er ihnen von der Eintragung der zweiten Ratifikation, die ihm mitgeteilt wird, Kenntnis gibt, auf den Zeitpunkt aufmerksam machen, zu dem dieses Übereinkommen in Kraft tritt.

Article 18

The Director-General of the International Labour Office shall communicate to the Secretary-General of the United Nations for registration in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations full particulars of all ratifications and acts of denunciation registered by him in accordance with the provisions of the preceding Articles.

Article 18

Le Directeur général du Bureau international du Travail communiquera au Secrétaire général des Nations Unies, aux fins d'enregistrement, conformément à l'article 102 de la Charte des Nations Unies, des renseignements complets au sujet de toutes ratifications et de tous actes de dénonciation qu'il aura enregistrés conformément aux articles précédents.

Artikel 18

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

Article 19

At such times as it may consider necessary the Governing Body of the International Labour Office shall present to the General Conference a report on the working of this Convention and shall examine the desirability of placing on the agenda of the Conference the question of its revision in whole or in part.

Article 19

Chaque fois qu'il le jugera nécessaire, le Conseil d'administration du Bureau international du Travail présentera à la Conférence générale un rapport sur l'application de la présente convention et examinera s'il y a lieu d'inscrire à l'ordre du jour de la Conférence la question de sa révision totale ou partielle.

Artikel 19

Der Verwaltungsrat des Internationalen Arbeitsamtes erstattet der Allgemeinen Konferenz, wann immer er es für nötig erachtet, einen Bericht über die Durchführung dieses Übereinkommens und prüft, ob die Frage seiner gänzlichen oder teilweisen Neufassung auf die Tagesordnung der Konferenz gesetzt werden soll.

Article 20

1. Should the Conference adopt a new Convention revising this Convention in whole or in part, then, unless the new Convention otherwise provides –

- (a) the ratification by a Member of the new revising Convention shall ipso jure involve the immediate denunciation of this Convention, notwithstanding the provisions of Article 16 above, if and when the new revising Convention shall have come into force;
- (b) as from the date when the new revising Convention comes into force this Convention shall cease to be open to ratification by the Members.

2. This Convention shall in any case remain in force in its actual form and content for those Members which have ratified it but have not ratified the revising Convention.

Article 20

1. Au cas où la Conférence adopterait une nouvelle convention portant révision totale ou partielle de la présente convention, et à moins que la nouvelle convention ne dispose autrement:

- a) la ratification par un Membre de la nouvelle convention portant révision entraînerait de plein droit, nonobstant l'article 16 ci-dessus, dénonciation immédiate de la présente convention, sous réserve que la nouvelle convention portant révision soit entrée en vigueur;
- b) à partir de la date de l'entrée en vigueur de la nouvelle convention portant révision, la présente convention cesserait d'être ouverte à la ratification des Membres.

2. La présente convention demeurerait en tout cas en vigueur dans sa forme et teneur pour les Membres qui l'auraient ratifiée et qui ne ratifieraient pas la convention portant révision.

Artikel 20

1. Nimmt die Konferenz ein neues Übereinkommen an, welches das vorliegende Übereinkommen ganz oder teilweise neu faßt, und sieht das neue Übereinkommen nichts anderes vor, so gilt folgendes:

- a) Die Ratifikation des neugefaßten Übereinkommens durch ein Mitglied hat ungeachtet des Artikels 16 ohne weiteres die Wirkung einer sofortigen Kündigung des vorliegenden Übereinkommens, sofern das neugefaßte Übereinkommen in Kraft getreten ist.
- b) Vom Zeitpunkt des Inkrafttretens des neugefaßten Übereinkommens an kann das vorliegende Übereinkommen von den Mitgliedern nicht mehr ratifiziert werden.

2. In jedem Fall bleibt das vorliegende Übereinkommen nach Form und Inhalt für diejenigen Mitglieder in Kraft, die dieses, nicht jedoch das neugefaßte Übereinkommen ratifiziert haben.

Article 21

The English and French versions of the text of this Convention are equally authoritative.

Article 21

Les versions française et anglaise du texte de la présente convention font également foi.

Artikel 21

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

Stellungnahme der Bundesregierung zum Übereinkommen Nr. 166 über die Heimschaffung der Seeleute

I. Allgemeines

Das Übereinkommen Nr. 166 über die Heimschaffung der Seeleute ist am 9. Oktober 1987 von der Allgemeinen Konferenz der Internationalen Arbeitsorganisation angenommen worden. Das Übereinkommen wurde bislang von Spanien, Ungarn und Luxemburg ratifiziert. Es stellt eine Neufassung des von Deutschland ratifizierten Übereinkommens Nr. 23 über die Heimschaffung der Schiffsleute, 1926, dar.

Die erheblichen Fortschritte der Mitgliedstaaten bei der Heimschaffung der Seeleute werden durch die Neufassung ebenso berücksichtigt wie die Tatsache, daß die Beschäftigung ausländischer Seeleute in der Seeschifffahrt zunimmt.

Das Übereinkommen Nr. 166 regelt die Fälle, die zu einem Anspruch des Besatzungsmitglieds auf Heimschaffung führen. Es verpflichtet den Registerstaat, die Bestimmungsorte, nach denen die Seeleute heimgeschafft werden können, vorzuschreiben. Dem Reeder werden die Verantwortung für die Heimschaffung und die grundsätzliche Kostentragung auferlegt. Der Registerstaat hat subsidiär diese Pflichten zu übernehmen.

Dieses System der Heimschaffung ist nur zum Teil konform mit dem deutschen Recht.

Das Übereinkommen unterscheidet z. B. nicht – wie im deutschen Recht teilweise verwirklicht –, ob besondere Heimschaffungsgründe dem Reeder oder dem Besatzungsmitglied zuzurechnen sind. Die starre Regelung, daß bis zu einer Höchstdienstzeit an Bord von 12 Monaten immer ein Anspruch auf Heimschaffung vorzusehen ist, läßt keine aus betrieblichen Gründen notwendige Flexibilität zu. Schließlich ist die vorgesehene subsidiäre Verantwortung und Kostentragung des Register- oder Heimatstaates mit deutschem Recht insoweit nicht vereinbar, als nach dem Übereinkommen der Staat die Geldleistung nur vom Reeder zurückverlangen kann. Nach deutschem Recht muß das Besatzungsmitglied – wie jeder deutsche Arbeitnehmer im Ausland – die Kosten für eine Heimschaffung durch oder mit Hilfe staatlicher Stellen selbst zurückzahlen und kann seinerseits einen berechtigten Haftungsanspruch gegenüber dem Verantwortlichen (hier: dem Reeder) durchsetzen.

Eine Ratifikation des Übereinkommens würde nicht nur eine Änderung der sinnvollen einschlägigen Vorschriften des Seemannsgesetzes (SeemG) bedingen, sondern auch zu einer Bevorzugung der Seeleute im Vergleich zu anderen deutschen Arbeitnehmern im Ausland führen.

Von einer Ratifikation des Übereinkommens soll daher abgesehen werden. Es wird zusammen mit der Empfehlung Nr. 174 den gesetzgebenden Körperschaften zur Unterrichtung vorgelegt.

II. Besonderes

Artikel 1 bestimmt den Anwendungsbereich des Übereinkommens.

Artikel 2 nennt die Fälle, die einen sofortigen Anspruch des Besatzungsmitglieds auf Heimschaffung begründen. Andere Ansprüche des Besatzungsmitglieds auf Heimschaffung sind bis zu einer höchstens 12monatigen Dienstzeit an Bord zu gewähren.

Die einzelnen Forderungen des Artikels 2 werden vom deutschen Seemannsgesetz nur teilweise erfüllt:

Artikel 2 Abs. 1 Buchstabe b des Übereinkommens fordert – wie sich aus dem Tatbestandsmerkmal „nach Ablauf der Kündigungsfrist“ ergibt – einen Heimschaffungsanspruch für jeden Fall einer ordentlichen Kündigung des Heuverhältnisses.

Demgegenüber sieht § 72 Abs. 1 Nr. 3 SeemG im Fall einer ordentlichen Kündigung durch das Besatzungsmitglied einen Heimschaffungsanspruch nur dann vor, wenn ein auf unbestimmte Zeit begründetes Heuverhältnis nach einer ordentlichen Kündigung durch das Besatzungsmitglied gemäß § 63 Abs. 3 Satz 1 SeemG um mindestens einen Monat über den Ablauf der Kündigungsfrist hinaus fortgesetzt wird. Ein Heimschaffungsanspruch des Besatzungsmitglieds entfällt daher nach geltendem Recht immer dann, wenn nach einer ordentlichen Kündigung durch das Besatzungsmitglied das Schiff innerhalb eines Monats nach Ablauf der Kündigungsfrist einen der in § 63 Abs. 3 SeemG aufgeführten Bestimmungshäfen erreicht.

Nach Artikel 2 Abs. 1 Buchstabe c des Übereinkommens besteht ein Heimschaffungsanspruch für den Fall, daß eine Krankheit oder ein Unfall die Heimschaffung des Besatzungsmitglieds erforderlich macht.

Demgegenüber sieht § 49 SeemG einen Anspruch des Seemanns auf Heimschaffung nur für den Fall vor, daß das Besatzungsmitglied nach Abschluß der Kranken- oder Heilbehandlung außerhalb des Geltungsbereichs des Grundgesetzes nicht an Bord des Schiffes zurückkehren kann (§ 49 Abs. 2). Ist dagegen die Heilbehandlung noch nicht abgeschlossen, hat das kranke oder verletzte Besatzungsmitglied keinen Anspruch auf Heimschaffung; lediglich der Reeder hat das Recht, das Besatzungsmitglied mit dessen Einwilligung und der des behandelnden Arztes zurückzubefördern.

Allerdings ist darauf hinzuweisen, daß der Reeder in einem solchen Fall ein beachtliches wirtschaftliches Eigeninteresse daran hat, das erkrankte Besatzungsmitglied möglichst schnell in den Geltungsbereich des Grundgesetzes zurückzubefördern, da § 42 SeemG den Reeder verpflichtet, auf eigene Kosten einem erkrankten oder verletzten Besatzungsmitglied Krankenfürsorge während seines Aufenthaltes an Bord oder außerhalb des Geltungsbereichs des Grundgesetzes zu leisten. Da die Rechtsposition des erkrankten Besatzungsmitglieds aber nicht förmlich als Rechtsanspruch ausgestaltet worden ist, bestehen erhebliche Bedenken, ob die Regelung in § 49 Abs. 1 des SeemG den Anforderungen des Übereinkommens entspricht.

Artikel 2 Abs. 1 Buchstabe e des Übereinkommens sieht ein Heimschaffungsrecht u. a. dann vor, wenn der Reeder

wegen Konkurses nicht in der Lage ist, seine gesetzlichen oder vertraglichen Verpflichtungen als Arbeitgeber des Besatzungsmitgliedes zu erfüllen.

Das SeemG kennt keinen eigenständigen Heimschaffungsgrund aufgrund eines Konkurses. Ein Konkurs des Reeders kann nach dem SeemG nur dann – mittelbar – zu einem Heimschaffungsanspruch führen, wenn in der entsprechenden Situation entweder der Reeder selbst eine ordentliche Kündigung ausspricht (§ 72 Abs. 1 Nr. 2 SeemG) oder das Besatzungsmitglied außerordentlich kündigt, weil die Verletzung gesetzlicher oder vertraglicher Verpflichtungen durch den Reeder derart schwerwiegend ist, daß die in § 67 Nr. 1 SeemG enthaltenen Kündigungsvoraussetzungen erfüllt sind.

Sind im letztgenannten Fall diese Voraussetzungen jedoch nicht erfüllt und bleibt dem Besatzungsmitglied nur noch die Möglichkeit einer ordentlichen Kündigung, so besteht ein Heimschaffungsanspruch nur unter den eingeschränkten Voraussetzungen des § 72 Abs. 1 Nr. 3 SeemG (vgl. oben).

Das geltende SeemG deckt somit nicht für alle Fälle der Vertragsverletzung durch den Reeder wegen Konkurses ein Heimschaffungsrecht des Seemanns ab.

Der in Artikel 2 Abs. 1 Buchstabe g weiterhin enthaltene Auffangtatbestand für einen Heimschaffungsanspruch „Beendigung eines Arbeitsverhältnisses aus irgendeinem anderen ähnlichen Grund“ ist in dieser Weite vom SeemG nicht abgedeckt.

Artikel 2 Abs. 2 des Übereinkommens sieht vor, daß die Zeit, nach der ein Besatzungsmitglied spätestens Anspruch auf Heimschaffung hat, weniger als 12 Monate betragen muß.

In § 55 Abs. 2 SeemG ist vorgesehen, daß der Urlaub eines Besatzungsmitglieds zwar grundsätzlich bis zum Schluß des Beschäftigungsjahres zu gewähren ist; wenn betriebliche Gründe, insbesondere längere Reisen des Schiffes es erfordern, kann der Urlaub jedoch auch für zwei Beschäftigungsjahre zusammen gegeben werden.

Die derzeit geltenden gesetzlichen Urlaubsregelungen stellen somit nicht sicher, daß das Besatzungsmitglied spätestens zum Ende des 12. Monats Anspruch auf Heimschaffung (zum Antritt seines Urlaubs) hat.

Die Höchstdauer von 12 Monaten wird auch nicht durch die derzeit geltende Fassung des Manteltarifvertrages-See sichergestellt. Zwar ist dort nach § 57 MTV ein Urlaubsanspruch für jedes Beschäftigungsjahr vorgesehen; wird dieser Urlaub jedoch nicht rechtzeitig innerhalb des Beschäftigungsjahres gewährt, so sieht § 59 MTV als Sanktionen lediglich eine Verlängerung des dann zu gewährendenurlaubes sowie zusätzliche Zuschläge vor.

Insgesamt ist weder durch die innerstaatliche Gesetzgebung noch durch Gesamtarbeitsverträge die Höchstdauer der Dienstzeiten an Bord von 12 Monaten sichergestellt.

Nach Artikel 3 hat die innerstaatliche Gesetzgebung die Bestimmungsorte der Heimschaffung vorzuschreiben; der Seemann hat das Recht, sich aus diesen Bestimmungsorten einen bestimmten Heimschaffungsort auszuwählen. Zu den vorgeschriebenen Bestimmungsorten haben dabei der Ort, an dem das Besatzungsmitglied das Heuverhältnis abgeschlossen hat, der durch Gesamtarbeitsvertrag festgesetzte Ort, das Land des Wohnsitzes des Seemanns oder jeder andere bei der Anheuerung vereinbarte Ort zu gehören.

Einen gesetzlichen Anspruch auf freie Rückbeförderung hat das Besatzungsmitglied nach deutschem Recht nur zu dem Ort im Geltungsbereich des Grundgesetzes, an dem das Heuverhältnis begründet worden ist (§ 72 SeemG). Darüber hinaus ist eine anderweitige Vereinbarung über den Rückbeförderungsort zulässig. Damit sind zwar die Mindestbedingungen abgedeckt. Eine gesetzlich gestattete Auswahl zwischen mehreren Orten der Heimschaffung hat das Besatzungsmitglied aber nicht. Damit dürfte zumindest fraglich sein, ob die Regelung durch das deutsche Recht abgedeckt ist.

Nach Artikel 4 des Übereinkommens hat der Reeder Vorkehrungen für eine Heimschaffung mit geeigneten und schnellen Mitteln zu treffen.

Artikel 4 Abs. 1 Satz 2 bestimmt, daß die Beförderung „normalerweise auf dem Luftweg zu erfolgen“ hat.

Im SeemG findet sich eine entsprechende Bestimmung nicht; dem Reeder ist daher die Art der Heimschaffung überlassen. Es erscheint zweifelhaft, ob die Einschränkung im Übereinkommen durch das Wort „normalerweise“ ausreicht, um dem deutschen Recht zu entsprechen.

Artikel 4 Abs. 3 und Artikel 2 Abs. 1 bewirken gemeinsam ein dem deutschen Recht fremdes System der Heimschaffung. Ein Heimschaffungsanspruch besteht danach auch in den Fällen, in denen das Arbeitsverhältnis aufgrund schwerer Verfehlungen des Besatzungsmitglieds aufgelöst wird; zum Ausgleich dafür kann der Reeder die von ihm für den Transport vorgestreckten Kosten vom Besatzungsmitglied zurückfordern. Das Übereinkommen belastet den Reeder damit im Vergleich zum deutschen Recht zusätzlich mit der Verpflichtung, grundsätzlich den Rücktransport zu organisieren und vorzufinanzieren; er trägt das Liquiditätsrisiko des Besatzungsmitglieds.

Nach Artikel 5 hat entweder der Registerstaat, der Staat, aus dem das Besatzungsmitglied heimgeholt werden soll, oder der Staat, dessen Staatsangehörigkeit das Besatzungsmitglied besitzt, die Heimschaffung zu veranlassen und die Kosten vorzuleisten, falls der Reeder seiner Verpflichtung nicht nachkommt. Außer in dem in Artikel 4 genannten Fall dürfen die Kosten nicht zu Lasten des Seemanns gehen.

Damit begründet Artikel 5 des Übereinkommens weit über das geltende deutsche Recht hinausgehende Verpflichtungen staatlicher Stellen für den Fall, daß ein Reeder seinen Verpflichtungen zur Heimschaffung nicht nachkommt. Würde die Bundesrepublik Deutschland in einem dieser Fälle organisatorisch und finanziell bei der Heimschaffung eines Seemanns in Vorleistung treten, so trägt sie in allen Fällen das finanzielle Risiko, in denen sich die ggf. ergebenden Regreßansprüche nicht realisieren lassen. Im Verhältnis zum in erster Linie verpflichteten Registerstaat bestünde regelmäßig keine Möglichkeit, nicht freiwillig beglichene Ansprüche durchzusetzen.

Sowohl zu Buchstabe a als auch zu Buchstabe b ist insgesamt darauf hinzuweisen, daß durch die in Artikel 5 vorgesehene subsidiäre Haftung des Staates ein Präzedenzfall für das deutsche Recht geschaffen würde: Seeleute würden hier auf Kosten des Staates eine Sonderstellung erhalten, die anderen Arbeitnehmern nicht gewährt wird. So können auch andere Arbeitnehmer, deren Arbeitsverhältnis mit häufigen Auslandsaufenthalten verbunden ist, z. B. Mitarbeiter von internationalen Expeditionen oder im Ausland eingesetzte Monteure, ebenso wie ein

Besatzungsmitglied in die Lage kommen, daß sie von einem ausländischen Einsatzort in die Bundesrepublik Deutschland zurückbefördert werden müssen. Eine Umsetzung der in Artikel 5 des Übereinkommens vorgesehenen Einstandspflicht des Staates in das deutsche Recht würde daher aus Gründen der Gleichbehandlung erhebliche Konsequenzen für andere Bereiche haben müssen.

Nach Artikel 5 Buchstabe c des Übereinkommens sollen regelmäßig die Kosten der Heimschaffung nicht zu Lasten des Besatzungsmitglieds gehen.

Soweit das geltende Recht deutsche Hilfeleistungen staatlicher Stellen für in Not geratene Seeleute vorsieht – § 7 des Mitnahmegesetzes und § 5 Abs. 5 des Konsulargesetzes –, ist der Hilfeempfänger gegenüber den staatlichen Stellen zur Rückzahlung der gewährten Hilfe verpflichtet. Im Verhältnis Staat – hilfebedürftiges Besatzungsmitglied liegt somit das Risiko des Besatzungsmitglieds, einen berechtigten Heimschaffungsanspruch gegenüber seinem Reeder nicht durchsetzen zu können, bei ihm selbst und nicht beim Staat.

Die Artikel 6 bis 12 regeln sonstige Vorkehrungen, die bei der Heimschaffung gelten. Der Seemann muß in der Lage sein, seine Ausweispapiere zum Zwecke der Heimschaffung zu erhalten. Zeiten, die mit der Heimschaffung zusammenhängen, dürfen nicht vom bezahlten Urlaub abgezogen werden. Eine Ausschußfrist für die Geltendmachung des Heimschaffungsanspruchs kann vorgesehen werden. Schließlich hat der Mitgliedstaat für eine angemessene Aufsicht über die Einhaltung des Übereinkommens zu sorgen, und dem Besatzungsmitglied muß der Wortlaut des Übereinkommens in geeigneter Sprache zugänglich sein.

Diesen Bestimmungen trägt das deutsche Recht weitgehend Rechnung; in bezug auf Artikel 8 wird auf die entsprechenden Ausführungen zu Artikel 3 des Übereinkommens verwiesen.

Die Artikel 13 bis 21 enthalten die üblichen Schlußbestimmungen, insbesondere die Ratifikation, das Inkrafttreten, die Kündigung und die Änderung des Übereinkommens.

Empfehlung Nr. 174

Empfehlung betreffend die Heimschaffung der Seeleute

Die Allgemeine Konferenz der Internationalen Arbeitsorganisation,

die vom Verwaltungsrat des Internationalen Arbeitsamtes nach Genf einberufen wurde und am 24. September 1987 zu ihrer vierundsiebzigsten Tagung zusammengetreten ist,

hat beschlossen, verschiedene Anträge anzunehmen betreffend die Neufassung des Übereinkommens (Nr. 23) über die Heimschaffung der Schiffsleute, 1926, und der Empfehlung (Nr. 27) betreffend die Heimschaffung der Schiffsführer und Schiffslehrlinge, 1926, eine Frage, die den fünften Gegenstand ihrer Tagesordnung bildet, und

dabei bestimmt, daß diese Anträge die Form einer internationalen Empfehlung zur Ergänzung des Übereinkommens über die Heimschaffung der Seeleute (Neufassung), 1987, erhalten sollen.

Die Konferenz nimmt heute, am 9. Oktober 1987, die folgende Empfehlung an, die als Empfehlung betreffend die Heimschaffung der Seeleute, 1987, bezeichnet wird.

Wenn ein Seemann Anspruch auf Heimschaffung gemäß den Bestimmungen des Übereinkommens über die Heimschaffung der Seeleute (Neufassung), 1987, hat, aber weder der Reeder noch das Mitglied, in dessen Hoheitsgebiet das Schiff eingetragen ist, seiner gemäß dem Übereinkommen bestehenden Verpflichtung zur Veranlassung der Heimschaffung und zur Übernahme der entsprechenden Kosten nachkommt, sollte der Staat, aus dessen Hoheitsgebiet der Seemann heimgeschafft werden soll, oder der Staat, dessen Staatsangehörigkeit er besitzt, seine Heimschaffung veranlassen und sich gemäß Artikel 5 Buchstabe a) des Übereinkommens die Kosten von dem Staat erstatten lassen, in dessen Hoheitsgebiet das Schiff eingetragen ist.

**Stellungnahme der Bundesregierung
zu der Empfehlung Nr. 174 betreffend die Heimschaffung der Seeleute****I. Allgemeines**

Die Empfehlung Nr. 174 ist am 9. Oktober 1987 von der Allgemeinen Konferenz der Internationalen Arbeitsorganisation angenommen worden. Sie stellt eine Neufassung der Empfehlung Nr. 27 betreffend die Heimschaffung der Schiffsführer und Schiffslehrlinge, 1926, dar. Sie ergänzt das Übereinkommen Nr. 166 über die Heimschaffung der Seeleute in einem einzigen Punkt. Da das Übereinkommen wegen entgegenstehendem nationalen Recht nicht

ratifiziert werden kann, entfällt auch eine Umsetzung der Empfehlung.

II. Besonderes

Nach der Empfehlung sollte der Staat, dessen Staatsangehörigkeit der Seemann besitzt, seine Heimschaffung veranlassen und sich die Kosten vom Registerstaat erstatten lassen, wenn weder der Reeder noch der Registerstaat seiner Verpflichtung zur Heimschaffung aus dem Übereinkommen Nr. 166 nachkommt.

18.03.94**Beschluß**
des Bundesrates

Internationale Arbeitsorganisation
Übereinkommen Nr. 166 über die Heimschaffung der Seeleute
und
Empfehlung Nr. 174 betreffend die Heimschaffung der Seeleute

Der Bundesrat hat in seiner 667. Sitzung am 18. März 1994 von dem Übereinkommen und der Empfehlung gemäß Artikel 19 Abs. 5 bis 7 der Verfassung der Internationalen Arbeitsorganisation Kenntnis genommen.