

Gesetzentwurf **der Bundesregierung**

Entwurf eines Gesetzes **zu dem Übereinkommen Nr. 166** **der Internationalen Arbeitsorganisation vom 9. Oktober 1987** **über die Heimschaffung der Seeleute (Neufassung)**

A. Problem und Ziel

Das auf der 74. Tagung der Internationalen Arbeitskonferenz am 9. Oktober 1987 angenommene Übereinkommen Nr. 166 über die Heimschaffung der Seeleute (Neufassung) zielt darauf ab, für alle Seeschiffe, die im Gebiet des ratifizierenden Mitgliedstaates eingetragen sind und gewöhnlich in der gewerblichen Seeschifffahrt verwendet werden, einen verbindlichen Mindeststandard im Bereich der Heimschaffung der Seeleute zu gewährleisten. Infolge erheblicher Fortschritte in der Praxis der Heimschaffung und in Anbetracht der weit verbreiteten Zunahme der Beschäftigung ausländischer Seeleute genügt das ursprüngliche diesbezügliche Übereinkommen der Internationalen Arbeitsorganisation Nr. 23, das Deutschland 1930 ratifiziert hatte, den Mindeststandardbedingungen nicht mehr.

B. Lösung

Die Heimschaffung der Seeleute ist in der Bundesrepublik Deutschland durch das Seemannsgesetz und die Seemannsamsverordnung geregelt. Das Seemannsgesetz wurde durch das Zweite Gesetz zur Änderung des Seemannsgesetzes und anderer Gesetze dahingehend geändert, dass das deutsche Recht dem IAO-Übereinkommen in vollem Umfang entspricht. Dieses Gesetz ist am 1. Juli 2005 in Kraft getreten.

Hinsichtlich der Heimschaffung ausländischer Seeleute erfüllt die Bundesrepublik Deutschland ihre Verpflichtung aus dem Übereinkommen durch das von ihr ratifizierte Übereinkommen zur Erleichterung des Internationalen Seeverkehrs vom 9. April 1965 (BGBl. 1967 II S. 2434).

Da sich das Übereinkommen auf Gegenstände der Bundesgesetzgebung im Sinne von Artikel 59 Abs. 2 Satz 1 zweite Alternative des Grundgesetzes bezieht, bedarf es der Zustimmung bzw. Mitwirkung der gesetzgebenden Körperschaften in Form eines Bundesgesetzes.

C. Alternativen

Keine

D. Finanzielle Auswirkungen

Da die Gesetze der Bundesrepublik Deutschland den Anforderungen des Übereinkommens bereits vollumfänglich entsprechen, sind keine Kosten durch den Vollzug oder andere Haushaltsausgaben zu erwarten.

E. Sonstige Kosten

Keine

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
DIE BUNDESKANZLERIN

Berlin, den 16. März 2006

An den
Präsidenten des
Deutschen Bundestages
Herrn Dr. Norbert Lammert
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Gesetzes zu dem Übereinkommen Nr. 166 der
Internationalen Arbeitsorganisation vom 9. Oktober 1987 über die
Heimschaffung der Seeleute (Neufassung)

mit Begründung und Vorblatt.

Ich bitte, die Beschlussfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium für Arbeit und Soziales.

Der Bundesrat hat in seiner 820. Sitzung am 10. März 2006 gemäß Artikel 76
Absatz 2 des Grundgesetzes beschlossen, gegen den Gesetzentwurf keine
Einwendungen zu erheben.

Mit freundlichen Grüßen



Entwurf

**Gesetz
zu dem Übereinkommen Nr. 166
der Internationalen Arbeitsorganisation vom 9. Oktober 1987
über die Heimschaffung der Seeleute
(Neufassung)**

Vom

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Dem in Genf am 9. Oktober 1987 von der Allgemeinen Konferenz der Internationalen Arbeitsorganisation angenommenen Übereinkommen über die Heimschaffung der Seeleute (Neufassung) wird zugestimmt. Das Übereinkommen wird nachstehend mit einer amtlichen deutschen Übersetzung veröffentlicht.

Artikel 2

- (1) Dieses Gesetz tritt am Tage nach seiner Verkündung in Kraft.
- (2) Der Tag, an dem das Übereinkommen nach seinem Artikel 15 Abs. 3 für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft tritt, ist im Bundesgesetzblatt bekannt zu geben.

Begründung zum Vertragsgesetz**Zu Artikel 1**

Auf das Übereinkommen findet Artikel 59 Abs. 2 Satz 1 des Grundgesetzes Anwendung, da es sich auf Gegenstände der Bundesgesetzgebung bezieht.

Zu Artikel 2

Die Bestimmung des Absatzes 1 entspricht dem Erfordernis des Artikels 82 Abs. 2 Satz 1 des Grundgesetzes.

Nach Absatz 2 ist der Zeitpunkt, in dem das Übereinkommen nach seinem Artikel 15 Abs. 3 für die Bundesrepublik in Kraft tritt, im Bundesgesetzblatt bekannt zu geben.

Schlussbemerkung

Bund, Länder und Gemeinden werden durch die Ausführung dieses Gesetzes nicht mit Kosten belastet, weil keine möglicherweise mit Kosten verbundenen Änderungen des innerstaatlichen Rechts oder sonstige Maßnahmen erforderlich sind, um die Verpflichtungen des Übereinkommens zu erfüllen.

Aus dem gleichen Grund sind Auswirkungen auf die Verbraucher nicht zu erwarten.

Für die Wirtschaft, insbesondere für die kleinen und mittleren Betriebe, entstehen ebenfalls keine Kosten.

Übereinkommen 166

**Übereinkommen
über die Heimschaffung der Seeleute
(Neufassung)**

Convention 166

**Convention
concerning the Repatriation of Seafarers
(Revised)**

Convention 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

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;

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 insofern wünschenswert wären,

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

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.

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;

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.

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 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.

Part I
Scope and definitions

Article 1

1. This Convention applies to every seagoing 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 shipowners, 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;

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;

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;

- | | | |
|--|--|--|
| <p>(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;</p> <p>(c) in the event of illness or injury or other medical condition which requires his or her repatriation when found medically fit to travel;</p> <p>(d) in the event of shipwreck;</p> <p>(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 bankruptcy, sale of ship, change of ship's registration or any other similar reason;</p> <p>(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;</p> <p>(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.</p> | <p>b) à la fin de la période de préavis donné conformément aux dispositions d'ordre général ou individuel du contrat d'engagement;</p> <p>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;</p> <p>d) en cas de naufrage;</p> <p>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 navire, de changement d'immatriculation, ou pour toute autre raison analogue;</p> <p>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;</p> <p>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.</p> | <p>b) nach Ablauf der Kündigungsfrist gemäß den allgemeinen Bestimmungen oder denjenigen des Heuervertrags oder Arbeitsvertrags des Seemanns;</p> <p>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;</p> <p>d) im Falle eines Schiffsbruchs;</p> <p>e) falls der Reeder wegen Konkurs, Veräußerung des Schiffes, Änderung der Schiffseintragung oder aus irgendeinem ähnlichen Grund nicht mehr in der Lage ist, seine gesetzlichen oder vertraglichen Verpflichtungen als Arbeitgeber des Seemanns zu erfüllen;</p> <p>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;</p> <p>g) falls das Arbeitsverhältnis gemäß einem Schiedsspruch oder einem Gesamtarbeitsvertrag beendet oder unterbrochen wird oder das Arbeitsverhältnis aus irgendeinem anderen ähnlichen Grund beendet wird.</p> |
|--|--|--|

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.

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.

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.

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.

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.

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.

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 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.

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 nationale 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.

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 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.

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 shipowner by the Member in whose territory the ship is registered;
- (c) the expenses of repatriation shall in no case be a charge upon the seafarer, except as provided for in paragraph 3 of Article 4 above.

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

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 œuvre par voie de législation nationale.

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, die ihm im Zusammenhang mit der Heimschaffung des Seemanns entstandenen Kosten von dem Reeder erstatten lassen;
- c) dürfen die Kosten der Heimschaffung in keinem Fall zu Lasten des Seemanns gehen, außer unter den in Artikel 4 Absatz 3 vorgesehenen Umständen.

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 des Seemanns gilt als vollzogen, wenn er an einem gemäß Artikel 3 vorgeschriebenen Bestimmungs-ort 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.

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 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.

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.

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 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.

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.

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.

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.

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****Partie VI****Dispositions finales****Teil VI****Schlußbestimmungen****Article 13**

This Convention revises the Repatriation of Seamen Convention, 1926.

Article 13

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

Artikel 13

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

Article 14

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

Article 14

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

Artikel 14

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

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.

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.

Artikel 15

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

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.

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.

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

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

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

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

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

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

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 Kündi-

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.

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 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 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 Con-

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.

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.

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.

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 por-

gung 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.

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.

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.

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 neu gefaßten Übereinkommens durch ein Mitglied hat ungeachtet des Artikels 16 ohne weiteres die Wirkung einer sofortigen Kündigung des vorliegenden Übereinkommens, sofern das neu gefaßte Übereinkommen in Kraft getreten ist.
- b) Vom Zeitpunkt des Inkrafttretens des neu gefaßten Übereinkommens an kann

vention 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 21

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

tant 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.

Article 21

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

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.

Artikel 21

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

Denkschrift

I. Allgemeines

Das Übereinkommen Nr. 166 ist von der Allgemeinen Konferenz der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO) am 9. Oktober 1987 angenommen worden. Es wurde bereits von Guyana, Ungarn, Luxemburg, Mexiko, Australien, Spanien, Brasilien, Bulgarien, Frankreich, Rumänien, Ägypten und der Türkei ratifiziert (Stand: ... 2005). Durch das Übereinkommen Nr. 166 ist das Übereinkommen Nr. 23 der IAO vom 23. Juni 1926, das die Bundesrepublik Deutschland ratifiziert hat (RGBl. 1930 II S. 12 i. V. m. BGBl. 1952 II S. 607), neu gefasst worden. Mit der Ratifikation des neu gefassten Übereinkommens wird gemäß Artikel 13 des Übereinkommens Nr. 166 das Übereinkommen Nr. 23 automatisch gekündigt.

Das Übereinkommen Nr. 166 ist Bestandteil eines Entwurfs für ein konsolidiertes Seearbeitsübereinkommen, das derzeit bei der Internationalen Arbeitsorganisation in Genf beraten und voraussichtlich 2006 verabschiedet wird. Ziel des geplanten konsolidierten Seearbeitsübereinkommens ist es, eine einzige, in sich geschlossene Urkunde zu schaffen, die möglichst alle aktuellen Normen der bestehenden internationalen Seearbeitsübereinkommen und -empfehlungen sowie die grundlegenden in anderen internationalen Arbeitsübereinkommen enthaltenen Prinzipien umfasst. Die Urkunde soll so gestaltet werden, dass ihre Bestimmungen bei Kontrollen in Vertragsstaaten auch gegen Schiffe von Nichtvertragsstaaten angewandt werden. Dies soll Wettbewerbsverzerrungen verhindern, die durch die Nichtbeachtung der Mindeststandards der Schiffssicherheit, der Arbeitsbedingungen und der sozialen Sicherung durch so genannte Billigflaggen entstehen. Die Ratifikation dieses Übereinkommens sowie die ebenfalls geplanten Ratifikationen des Übereinkommens Nr. 146 über den bezahlten Jahresurlaub der Seeleute von 1976, des Übereinkommens Nr. 180 über die Arbeitszeit der Seeleute und die Besatzungsstärke der Schiffe von 1996 und des Protokolls von 1996 zu dem von der Bundesrepublik Deutschland ratifizierten Übereinkommen Nr. 147 über die Handelsschiffahrt (Mindestnormen) von 1976 (BGBl. 1980 II S. 606) unterstützen die Beratungen des Gesamtübereinkommens und leisten einen wichtigen Beitrag, um den Schiffsstandort Deutschland zu stärken.

Bei der Heimschaffung wird entsprechend dem Grundsatz, dass ein Schiff kein Mitglied der Besatzung im Ausland zurücklassen soll, festgelegt, dass Seeleute in allen Fällen der Beendigung des Heuerverhältnisses und bei einer Insolvenz des Reeders Anspruch auf Heimschaffung haben. Ausländische Seeleute haben Anspruch auf Heimschaffung in ihr Heimatland. Kommt der Reeder seinen Verpflichtungen für deutsche Seeleute nicht nach, tritt die Bundesrepublik Deutschland in Vorleistung (deutsche diplomatische und konsularische Vertretungen in ihrer Eigenschaft als Seemannsämter) und fordert die Auslagen vom Reeder zurück. Ein fiskalisches Risiko verbleibt nicht, da sich der Verband Deutscher Reeder e.V. in einer Vereinbarung mit der Bundesrepublik Deutschland bereit erklärt hat, die Kosten zu übernehmen, die bei

den kostenpflichtigen Reedern nicht beigetrieben werden können.

II. Besonderes

Artikel 1 regelt den Geltungsbereich: Das Übereinkommen gilt nach den Absätzen 1 und 4 für alle Seeschiffe, die im Gebiet des Mitgliedstaates, für den das Übereinkommen in Kraft ist, eingetragen sind und gewöhnlich in der gewerblichen Seeschiffahrt verwendet werden, und für die an Bord dieser Schiffe Beschäftigten. Gemäß den §§ 2 bis 7 des Seemannsgesetzes gilt dies für alle an Bord eines Schiffes tätigen Arbeitnehmer. Das Seemannsgesetz entspricht also der weiten Definition des Übereinkommens.

Artikel 2 zählt in seinem Absatz 1 die Anlässe auf, bei denen den Seeleuten ein Anspruch auf Heimschaffung zusteht. Diese Gründe entsprechen dem innerstaatlichen Recht (§ 72 Abs. 1 des Seemannsgesetzes). Der Forderung in Absatz 2 nach Heimschaffung der Seeleute nach einer Borddienstzeit von längstens zwölf Monaten wird durch § 55 Abs. 3 des Seemannsgesetzes (nach neun Monaten, spätestens am Ende des Beschäftigungsjahrs; nach dem Manteltarifvertrag für die deutsche Seeschiffahrt spätestens nach sechs Monaten) entsprochen. Zwar besteht hiernach kein ausdrücklicher Anspruch auf Heimschaffung, sondern lediglich ein Urlaubsanspruch. Der Heimschaffungsanspruch ergibt sich aber daraus, dass der Urlaub grundsätzlich im Geltungsbereich des Grundgesetzes gewährt werden muss (§ 55 Abs. 1 des Seemannsgesetzes).

Artikel 3 sieht vor, dass die innerstaatliche Gesetzgebung Bestimmungsorte vorzuschreiben hat, nach denen die Seeleute heimgeschafft werden und aus denen die Seeleute den Ort ihrer Heimschaffung auswählen können. Dabei ist auch die Heimschaffung an einen im Ausland gelegenen Ort möglich. Diesen Anforderungen wird durch § 73 des Seemannsgesetzes entsprochen.

Artikel 4 regelt die Vorkehrungen für die Heimschaffung. Gemäß Absatz 1 ist der Reeder verpflichtet, die Heimschaffung der Seeleute zu organisieren. Als Beförderungsart ist der Lufttransport als Regelfall vorgesehen. Nach Absatz 2 sind die Kosten für die Heimschaffung vom Reeder zu tragen, deren Bestandteile in Absatz 4 im Einzelnen aufgeführt sind. Die Absätze 3, 5 und 6 enthalten Bestimmungen über das Verbot der Belastung der Heueransprüche der Seeleute mit den Heimschaffungskosten sowie über das Verbot von Vorauszahlungen zur Deckung der Heimschaffungskosten und Regelungen über Ausnahmen von diesen Grundsätzen. Der Inhalt des Artikels 4 entspricht dem innerstaatlichen Recht (§ 72 Abs. 2, § 74 Abs. 1 Satz 1 und 3 bis 5, Abs. 2 und 5 des Seemannsgesetzes).

Artikel 5 regelt die Fälle, in denen die Reeder ihrer Heimschaffungsverpflichtung nicht nachkommen. Hier hat der Flaggenstaat Vorkehrungen für die Heimschaffung zu treffen und die Seeleute auf seine Kosten zu repatriieren. Der Flaggenstaat kann die Auslagen vom

Reeder – nicht aber vom Seemann – zurückfordern. Die Anforderungen in Artikel 5 entsprechen dem innerstaatlichen Recht (§ 74 Abs. 6 des Seemannsgesetzes). Sollten die Kosten beim Reeder nicht beigetrieben werden können, ersetzt der Verband Deutscher Reeder e.V. (VDR) dem Bund die Kosten. Der Bund tritt seinerseits seinen Anspruch auf Ersatzleistung durch den Reeder an den VDR ab.

Artikel 6 regelt die Ausstattung der Seeleute mit den erforderlichen Dokumenten zum Zwecke der Heimschaffung, wozu insbesondere deren Pässe und sonstigen Ausweispapiere gehören. Eine entsprechende Verpflichtung des Reeders ist in § 74 Abs. 1 Satz 2 des Seemannsgesetzes enthalten.

Artikel 7 schreibt vor, dass sich der den Seeleuten zustehende Urlaub aufgrund der Warte- und Reisezeiten aus Anlass der Heimschaffung nicht vermindern darf. Diesem Gebot entspricht § 74 Abs. 3 des Seemannsgesetzes.

Artikel 8 sieht vor, dass der Heimschaffungsanspruch erfüllt ist, wenn die Seeleute in anderer Weise an den ausgewählten Bestimmungsort gelangt sind oder die Seeleute den Anspruch nicht innerhalb einer angemessenen Frist geltend gemacht haben. Dieser Bestimmung entspricht § 74 Abs. 4 des Seemannsgesetzes.

Artikel 9 schreibt vor, dass die Vorschriften des Übereinkommens vom Mitgliedstaat durch innerstaatliche Gesetzgebung, Gesamtarbeitsverträge oder andere den innerstaatlichen Gepflogenheiten entsprechende Art und Weise durchgeführt werden. Diesem Gebot wird durch die Vorschriften der §§ 72 bis 76, 78 Abs. 4, §§ 124 und 125 des Seemannsgesetzes und der §§ 14 bis 19 der Seemannsamtverordnung entsprochen.

Artikel 10 ist an den Hafenstaat gerichtet, der die Heimschaffung von Seeleuten auf Schiffen, die seine Häfen anlaufen, bei der Ersetzung von Seeleuten an Bord zu erleichtern hat. Dieser Pflicht genügt die Bundesrepu-

blik Deutschland durch das für sie verbindliche Übereinkommen zur Erleichterung des Internationalen Seeverkehrs vom 9. April 1965 (BGBl. 1967 II S. 2434), wonach der Vertragsstaat nach Abschnitt 3 (Ein- und Ausreise von Personen) der Anlage zu diesem Übereinkommen verpflichtet ist, Besatzungsmitgliedern anderer Vertragsstaaten die Ein- und Ausreise per Schiff sowie die Durchreise vom und zum Schiff zu erleichtern.

Artikel 11 bestimmt, dass die zuständige Stelle jedes Mitgliedstaates durch angemessene Aufsicht für die Einhaltung der Heimschaffungsregelungen durch die Reeder der Schiffe unter seiner Flagge zu sorgen und dem Internationalen Arbeitsamt einschlägige Informationen zu übermitteln hat. Diesem Gebot entspricht Deutschland durch die Anordnungsbefugnis der deutschen Auslandsvertretungen in ihrer Eigenschaft als Seemannsämter nach § 74 Abs. 7 des Seemannsgesetzes und durch die Bußgeldbewehrung bei Nichtbefolgung der Anordnungen des Seemannsamts nach § 124 Abs. 1 Nr. 5 und § 125 Nr. 7 des Seemannsgesetzes.

Nach Artikel 12 hat der Wortlaut des Übereinkommens in einer geeigneten Sprache den Seeleuten zugänglich zu sein. Dies ist durch den jederzeit möglichen Zugang zum Wortlaut der Übereinkommen der IAO in den hauptsächlichlichen Sprachen auf der Internetseite der Internationalen Arbeitsorganisation gewährleistet. Der Zugang zu diesen Publikationen ist aufgrund der modernen Kommunikationsmittel an Bord vom Schiff aus weltweit jederzeit möglich. Zudem sind gemäß § 144 des Seemannsgesetzes das Seemannsgesetz und aufgrund desselben erlassene Rechtsverordnungen sowie tarifvertragliche Vereinbarungen an Bord in geeigneter Sprache mitzuführen.

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