

Bericht an den Nationalrat

A. Vorbemerkungen

Die Allgemeine Konferenz der Internationalen Arbeitsorganisation ist zur Beratung der im Bereich der Seeschifffahrt anstehenden Probleme in Genf am 24. September 1987 zu ihrer 74. Tagung zusammengetreten. Sie hat u.a. nachstehend angeführte internationale Urkunden angenommen:

Übereinkommen (Nr.166) über die
Heimschaffung der Seeleute (Neufassung)

und

Empfehlung (Nr.174) betreffend
die Heimschaffung der Seeleute.

Der amtliche deutsche Wortlaut der genannten internationalen Urkunden ist diesem Bericht angeschlossen.

Jedes Mitglied der Internationalen Arbeitsorganisation ist gemäß Artikel 19 der Verfassung der IAO, BGBl.Nr.223/1949, verpflichtet, die von der Internationalen Arbeitskonferenz angenommenen internationalen Urkunden den zuständigen Stellen im Hinblick auf ihre Verwirklichung durch die Gesetzgebung oder andere Maßnahmen vorzulegen.

B. Die internationalen Urkunden =====

Das Übereinkommen, welches das Übereinkommen (Nr. 23) über die Heimschaffung der Schiffsleute, 1926, neu faßt, gilt unabhängig von der Eigentumsform für alle jene Seeschiffe die gewöhnlich in der gewerblichen Seeschifffahrt verwendet werden, und die im Hoheitsgebiet einer Vertragspartei dieses Über-

- 2 -

einkommens eingetragen sind, sowie für deren Reeder und Seeleute. Dabei hat die zuständige Stelle die Bestimmungen dieses Übereinkommens auch auf die gewerbliche Seefischerei anzuwenden, sofern sie dies nach Beratung mit den repräsentativen Verbänden der Reeder von Fischereifahrzeugen und der Fischer als praktisch möglich erachtet. 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 des vorliegenden Übereinkommens verwendet werden. Unter Seeleute versteht das Übereinkommen jene Personen, die in irgendeiner Eigenschaft an Bord eines unter dessen Geltungsbereich fallenden Schiffes beschäftigt sind. In seinem Teil II regelt das Übereinkommen die Fälle, in denen ein Seemann Anspruch auf Heimschaffung hat, und trifft in seinem Teil III Aussagen über die Bestimmungsorte, nach denen Seeleute heimgeschafft werden können. Teil IV des Übereinkommens enthält Vorkehrungen für die Heimschaffung, und Teil V sonstige im Zusammenhang mit der Heimschaffung stehende Vorkehrungen.

Die Empfehlung ergänzt die Bestimmungen des Übereinkommens hinsichtlich der Kostentragung der Heimschaffung in besonderen Fällen. Wenn nämlich ein Seemann Anspruch auf Heimschaffung hat, aber weder der Reeder noch die Vertragspartei, in deren Hoheitsgebiet das Schiff eingetragen ist, seiner 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 der Seemann besitzt, seine Heimschaffung veranlassen, und sich nach den Bestimmungen dieses Übereinkommens die Kosten der Heimschaffung von dem Staat erstatten lassen, in dessen Hoheitsgebiet das Schiff eingetragen ist.

- 3 -

- 3 -

C. Rechtslage und Folgerungen

Von den befragten Zentralstellen des Bundes und der Länder hat der überwiegende Teil erklärt, vom Wirkungsbereich des Übereinkommens nicht berührt zu sein bzw. gegen dessen Ratifikation keine Bedenken zu haben. Die Interessenvertretungen der Arbeitnehmer haben gegen die staatsvertragliche Übernahme der sich aus dem Übereinkommen ergebenden Verpflichtungen ebenfalls keine Bedenken vorgebracht.

Eine Gegenüberstellung der Forderungen des Übereinkommens und der Vorschläge der Empfehlung mit den österreichischen Vorschriften hat folgendes ergeben:

Das Übereinkommen

Nach Artikel 1 Absatz 1 des Übereinkommens gilt dieses für alle Seeschiffe, gleich ob in öffentlichem oder in privatem Eigentum, die im Hoheitsgebiet einer Vertragspartei eingetragen sind und die gewöhnlich in der gewerblichen Seeschifffahrt verwendet werden, sowie für die Reeder und die Seeleute solcher Schiffe. Nach Absatz 2 hat die zuständige Stelle die Bestimmungen dieses Übereinkommens auf die gewerbliche Seefischerei anzuwenden, soweit sie dies nach Beratung mit den repräsentativen Verbänden der Reeder von Fischerfahrzeugen und der Fischer als praktisch möglich erachtet. Gemäß Absatz 3 hat die zuständige Stelle im Zweifelsfall 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 -

Nach der österreichischen Bundesverfassung sind Angelegenheiten des Seeschiffsverkehrs sowie Angelegenheiten der Regelung der Überwachung des Eintrittes in das Bundesgebiet in Gesetzgebung und Vollziehung Bundessache.

Nach Artikel 13 Abs.2 der Allgemeinen Erklärung der Menschenrechte vom 10. Dezember 1948 hat jeder Mensch das Recht, jedes Land, einschließlich seines eigenen, zu verlassen sowie in sein Land zurückzukehren. Artikel 3 Abs.2 des Protokolls Nr.4 zur Konvention zum Schutz der Menschenrechte und Grundfreiheiten, BGBl.Nr.434/1969, bestimmt, daß niemandem das Recht entzogen werden darf, in das Hoheitsgebiet des Staates einzureisen, dessen Staatsangehöriger er ist. Das verfassungsgesetzlich gewährleistete Recht von Staatsbürgern auf Verbleib im Staatsgebiet und - im Falle eines Auslandsaufenthaltes - auf Einreise in das Staatsgebiet und somit auch auf freie Einreise im Fall einer Heimschaffung ergibt sich auch aus den Bestimmungen der Artikel 4 und 6 Staatsgrundgesetz, welche garantieren, das Staatsgebiet auch nur auf Zeit zu verlassen (VfSlg. 495, 1818). Damit ist umgekehrt aber auch das Recht des Staatsbürgers auf Einreise in sein Staatsgebiet gewährleistet. Hingegen ist ein Recht von Ausländern auf Aufenthalt im Bundesgebiet verfassungsgesetzlich nicht gewährleistet (VfSlg. 3913, 4221). Das Paßgesetz 1969 bestimmt in seinem § 3 Abs.1 zweiter Satz, daß einem österreichischen Staatsbürger, der über kein gültiges Reisedokument verfügt, jedoch seine Staatsbürgerschaft und seine Identität glaubhaft machen kann, die Einreise nicht versagt werden darf.

Das Übereinkommen überläßt im Zweifelsfall die Entscheidung, ob Schiffe in der gewerblichen Seeschifffahrt und ob Schiffe in der gewerblichen Seefischerei verwendet werden, also in seinen Wirkungsbereich fallen, den innerstaatlichen Stellen. Allen solchen Entscheidungen haben Beratungen mit den fachlich in Betracht kommenden Interessenvertretungen voranzugehen. Seit Oktober 1988 sind 33 Hochseeschiffe berechtigt, die österreichische Flagge zu führen, die derzeit sämtlich in der gewerblichen Seeschifffahrt verwendet werden.

- 5 -

Artikel 1 Absatz 4 des Übereinkommens räumt grundsätzlich allen Personen, die in irgendeiner Eigenschaft an Bord eines unter den Geltungsbereich dieses Übereinkommens fallenden Schiffes beschäftigt sind, einen Anspruch auf Heimschaffung ein.

Die die Hochseeschifffahrt regelnden österreichischen Vorschriften (Seeschifffahrtsgesetz, BGBl.Nr.174/1981, und Seeschifffahrts-Verordnung, BGBl.Nr.189/1981) enthalten keine die Heimschaffung betreffenden Bestimmungen. Auch das Internationale Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS), BGBl.Nr.435/1981, trifft keine diesbezüglichen Aussagen. Auf gesetzlicher Ebene enthält nur das Vierte Buch des Handelsgesetzbuches, Gesetzblatt für das Land Österreich Nr.86/1939, Regelungen, die allein dem Schiffer, d.i. gem. § 511 leg.cit. dem Schiffsführer bzw. dem Schiffskapitän, unter bestimmten Voraussetzungen einen Anspruch auf Heimschaffung einräumen. Die übrigen Mitglieder der Besatzung haben nach diesen Bestimmungen (§§ 547 bis 555 leg.cit.) aber keinen Anspruch auf Heimschaffung. Relativ umfassende Regelungen über den Anspruch und die Bedingungen der Heimschaffung von Seeleuten trifft der für die Beschäftigten der österreichischen Hochseeschifffahrt abgeschlossene Kollektivvertrag vom 15. April 1987, KV 210/1987.

Nach Artikel 2 Absatz 1 des Übereinkommens hat ein Seemann in folgenden Fällen Anspruch auf Heimschaffung:

- a) wenn ein für eine bestimmte Zeit oder eine bestimmte Reise abgeschlossenes Arbeitsverhältnis im Ausland endet;

- 6 -

- 6 -

- b) nach Ablauf der Kündigungsfrist gemäß den allgemeinen Bestimmungen oder denjenigen des Heuervertrages oder Arbeitsvertrages 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 Schiffseintragung oder aus irgendeinem ähnlichen Grund nicht mehr in der Lage 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.

Die vorstehend genannten Fälle sind in der österreichischen Rechtsordnung wie folgt gedeckt:

- 1) Art.2 Abs.1 lit.a durch § 547 des Handelsgesetzbuches, GBlÖ.Nr.86/1939, lediglich für jenen für eine bestimmte Reise angestellten Schiffer, der während der Reise deshalb entlassen wird, weil die Reise wegen Krieg, Embargo oder Blockade, wegen eines Einfuhr- oder Ausfuhrverbotes oder wegen eines anderen Schiff oder Ladung betreffenden Zufalls nicht fortgesetzt werden kann; sowie für jenen für eine unbestimmte Zeit angestellten Schiffer, der aus einem dieser Gründe während der Reise entlassen wird, nachdem er die Ausführung einer bestimmten Reise übernommen hat; ferner hat gemäß § 550 leg.cit. jener Schiffer Anspruch auf freie Rückbeförderung nach dem Hafen, wo er geheuert worden ist, wenn er für die Ausreise und die Rückreise angestellt war und die Rückreise des Schiffes nicht im Heimathafen endet;

- 7 -

- 7 -

- 2) Art.2 Abs.1 lit.b, der im Zusammenhang mit Art.2 Abs.2 zu lesen ist, durch § 3 und durch § 13 Ziff.4 lit.a Pkt.aa des Kollektivvertrages KV 210/1987;
- 3) Art.2 Abs.1 lit.c durch § 13 Ziff.4 lit.a Pkt.bb KV 210/1987, dies aber nur für den Fall der Abmusterung wegen unverschuldeter Krankheit oder Verletzung;
- 4) Art.2 Abs.1 lit.d durch § 13 Ziff.4 lit.a Pkt.ff KV 210/1987, ferner durch § 555 Handelsgesetzbuch;
- 5) Art.2 Abs.1 lit.e durch § 13 Ziff.4 lit.a Pkt.cc, Pkt.ff und Pkt.gg zweiter Fall KV 210/1987, wobei der Fall der Änderung der Schiffseintragung durch die österreichischen Vorschriften nicht gedeckt ist;
- 6) Art.2 Abs.1 lit.g durch § 13 Ziff.4 lit.a Pkt.dd KV 210/1987.

Zu Art.2 Abs.1 ist zusammenfassend festzustellen, daß die Forderungen von dessen lit.f überhaupt nicht, und die Forderungen von dessen lit.a, c und e nur teilweise erfüllt sind.

Artikel 2 Absatz 2 bestimmt, daß die innerstaatliche Gesetzgebung oder die Gesamtarbeitsverträge die Höchstdauer der Dienstzeiten an Bord vorzuschreiben haben, nach denen ein Seemann Anspruch auf Heimschaffung hat. Diese Zeiten müssen weniger als zwölf Monate betragen. Bei Festlegung dieser Zeiten ist den Faktoren Rechnung zu tragen, die sich auf die Arbeitsumwelt der Seeleute auswirken. Jeder Ratifikant hat sich nach Möglichkeit zu bemühen, diese Zeiten unter Berücksichtigung technologischer Veränderungen und Entwicklungen zu verkürzen und kann sich dabei von den einschlägigen Empfehlungen des Paritätischen Seeschiffahrtsausschusses leiten lassen.

Dieser Forderung wird teilweise durch § 13 Ziff.4 lit.a Pkt.aa KV 210/1987 entsprochen. Demnach hat ein Arbeitnehmer Anspruch auf Heimbeförderung auf Kosten des Arbeitgebers nach neun zusammenhängenden Monaten Dienst an Bord, sofern sich das Schiff nicht auf Heimreise befindet. Um jenen Faktoren Rechnung zu

- 8 -

tragen, die sich auf die Arbeitsumwelt der Seeleute auswirken, werden den Interessenvertretungen der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer die einschlägigen Empfehlungen des Paritätischen Seeschiffahrtsausschusses zur Kenntnis gebracht.

Nach Artikel 3 Absatz 1 hat der Ratifikant durch die innerstaatliche Gesetzgebung die Bestimmungsorte vorzuschreiben, nach denen Seeleute heimgeschafft werden können. Gemäß Absatz 2 haben zu diesen der Ort, an dem der Seemann sich bereit erklärt hat, das Arbeitsverhältnis einzugehen (Anheuerungsort); 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 jenen auszuwählen, nach dem er heimgeschafft werden will.

Diesen Forderungen wird nur teilweise entsprochen. Die österreichische Rechtsordnung räumt dem Seemann grundsätzlich nicht das Recht ein, aus den vorgeschriebenen Bestimmungsorten jenen auszuwählen, nach dem er heimgeschafft werden will. § 547 und § 550 des Handelsgesetzbuches lassen nur die Wahl zwischen der Rückbeförderung nach dem Anheuerungshafen oder einer entsprechenden Vergütung. Nach § 553 Abs.5 leg.cit. in der Fassung des § 57 Ziff.1 lit.b Seeschiffahrtsgesetz, BGBl. Nr.174/1981, kann ein Schiffsführer oder Kapitän, der wegen Krankheit oder Verletzung im Ausland zurückgeblieben ist, mit seiner Einwilligung und der des behandelnden Arztes in sein Heimatland überführt werden. § 13 Ziff.4 lit.c KV 210/1987 versteht unter Heimbeförderung die Rückkehr des Arbeitnehmers nach seiner Wahl an den Anheuerungsort oder an den Heimatort, wobei der gewählte Ort in einem anderen Land als der Abmusterungsort gelegen sein muß. Gemäß § 13 Ziff.1 KV 210/1987 hat ein Seemann, der wegen Krankheit oder Unfall abgemustert oder in einem Hafen an Land zurückgelassen wird, den Anspruch, auf Kosten der Reederei nach seinem Heimatort oder dem ursprünglichen Anheuerungsort zurückbefördert zu werden. Die Wahl des Ortes liegt in diesem Fall im freien Ermessen des betreffenden Seemannes.

- 9 -

Nach Artikel 4 Absatz 1 hat der Reeder dafür verantwortlich zu sein, die Vorkehrungen für die Heimschaffung mit geeigneten und schnellen Mitteln zu treffen. Die Beförderung hat normalerweise auf dem Luftweg zu erfolgen.

Dieser Forderung wird insoferne nicht Rechnung getragen, als weder das Handelsgesetzbuch noch der Kollektivvertrag die Art der Heimschaffung regeln. Gemäß § 13 Ziff.4 lit.c KV 210/1987 steht dem Arbeitgeber das Recht zu, die kürzeste Verkehrsverbindung - das muß nicht unbedingt eine Flugreise sein - zu wählen.

Nach Artikel 4 Absatz 2 hat der Reeder die Kosten der Heimschaffung zu tragen.

Diese Forderung ist inhaltlich erfüllt. Die österreichische Rechtsordnung verpflichtet den Arbeitgeber, das muß aber nicht in jedem Fall der Reeder sein, die Kosten der Heimschaffung zu tragen.

Nach Artikel 4 Absatz 3 kann die Rückerstattung der Heimschaffungskosten oder eines Teiles derselben gemäß der innerstaatlichen Gesetzgebung oder gemäß den Gesamtarbeitsverträgen durch den Seemann dann gefordert werden, wenn seine Heimschaffung deshalb erfolgt, weil er gemäß der innerstaatlichen Gesetzgebung oder gemäß den Gesamtarbeitsverträgen einer schweren Verletzung seiner beruflichen Pflichten für schuldig befunden worden ist.

Eine derartige Rückerstattung der Heimschaffungskosten ist nicht vorgesehen. Vielmehr hat der Seemann die Kosten der Heimschaffung in diesen Fällen gemäß § 13 Ziff.4 lit.b KV 210/1987 selbst zu tragen.

- 10 -

Artikel 4 Absatz 4 enthält eine detaillierte Aufschlüsselung der vom Reeder zu tragenden Kosten, u.zw.

- a) die Beförderung zu dem gemäß Art.3 des Übereinkommens 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) erforderlichenfalls ärztliche Behandlung, bis der Seemann aus ärztlicher Sicht in der Lage ist, zu dem Bestimmungsort der Heimschaffung zu reisen.

Auch diesen Forderungen wird durch die österreichischen Vorschriften nur teilweise Rechnung getragen. Nach § 13 Ziff.4 lit.d KV 210/1987 muß die Art und Weise der Heimbeförderung vernünftigen Ansprüchen auf dem Gebiet des Komforts Rechnung tragen. Der Arbeitgeber ist verpflichtet, die Aufenthaltskosten der an Land befindlichen Arbeitnehmer bis zum Zeitpunkt ihrer Heimbeförderung zu decken. Nach § 3 Ziff.6 KV 210/1987 gelten hinsichtlich der Abfertigung die Bestimmungen des Arbeiterabfertigungsgesetzes, BGBl.Nr.107/1979, in der jeweils gültigen Fassung. Gemäß § 4 Ziff.3 KV 210/1987 kommen die Heuern 12mal im Jahr zur Auszahlung. Nach § 6 KV 210/1987 können Überstunden entweder individuell oder in Form von Überstundenpauschalien abgegolten werden. Gemäß § 13 Ziff.1 KV 210/1987 haben wegen Krankheit oder wegen Arbeitsunfall abmusternde Besatzungsmitglieder Anspruch auf ärztliche Behandlung (einschließlich Behandlung in einem Krankenhaus) auf Kosten der Reederei, solange eine solche Behandlung erforderlich ist. Weiters haben nach derselben Bestimmung Seeleute,

- 11 -

die wegen Krankheit oder Unfall abgemustert oder in einem Hafen an Land zurückgelassen werden, Anspruch auf Fortzahlung ihrer Heuer, bis sie auf Kosten der Reederei nach ihrem Heimatort oder dem ursprünglichen Anmusterungsort zurückbefördert worden sind. Gemäß § 555 Handelsgesetzbuch ist der Schiffer verpflichtet, nach Verlust des Schiffes für die Verklarung zu sorgen und die Interessen des Reeders solange als erforderlich wahrzunehmen. Für diese Zeit hat er Anspruch auf Fortbezug der Heuer und auf Erstattung der Kosten des Unterhalts.

Hingegen enthalten die österreichischen Vorschriften keine den Forderungen des Art.4 Abs.4 lit.d entsprechenden Regelungen.

Nach Artikel 4 Absatz 5 darf der Reeder vom Seemann zu Beginn seiner Beschäftigung keine Vorauszahlung zur Deckung der Heim-schaffungskosten verlangen, und er darf die Heimschaffungskosten auch nicht von den Heuern oder sonstigen Ansprüchen des Seemanns abziehen, außer bei Vorliegen der in Absatz 3 dieses Artikels genannten Umstände.

Diese Forderung ist erfüllt. Der Kollektivvertrag enthält keine Bestimmung, nach der eine solche Vorauszahlung oder ein solcher Abzug von den Heuern oder sonstigen Ansprüchen des Seemanns zulässig wäre. Nach § 13 Ziff.4 lit.b KV 210/1987 hat der Seemann für die Kosten der Heimbeförderung dann aufzukommen, wenn das Arbeitsverhältnis aus Gründen beendet wird, die den Arbeitgeber zu einer fristlosen Entlassung berechtigen.

Nach Artikel 4 Absatz 6 darf die innerstaatliche Gesetzgebung in keiner Weise das Recht des Reeders beeinträchtigen, sich die Kosten für die Heimschaffung von Seeleuten, die nicht von ihm beschäftigt werden, von deren Arbeitgebern erstatten zu lassen.

- 12 -

- 12 -

Die österreichische Rechtsordnung enthält weder Bestimmungen, die dieses Recht schmälern, noch solche, die einen derartigen Anspruch explizit einräumen. Ein solcher Anspruch kann daher nur subsidiär im Wege des Schadensersatzrechtes des ABGB (§§1293 ff) auf Grundlage des internationalen Privatrechtes geltend gemacht werden.

Wenn es nach Artikel 5 ein Reeder unterläßt, Vorkehrungen für die Heimschaffung eines Seemannes zu treffen, der darauf Anspruch hat, oder es unterläßt, die Kosten seiner Heimschaffung zu tragen, so

- 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 deren 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 in Art.4 Abs.3 dieses Übereinkommens vorgesehenen Umständen.

Verwaltungsmäßige oder sonstige Vorschriften, die Art.5 lit.a entsprechen, existieren derzeit nicht. Insbesondere sind auch keine bilateralen oder sonstigen Abkommen bekannt, die einen Kostenersatz zwischen den einzelnen Staaten regeln. Die Ansprüche nach Art.5 lit.b richten sich wie bei Art.4 Abs.6 des Übereinkommens nach dem Schadensersatzrecht des ABGB auf Grundlage des internationalen Privatrechts. Art.5 lit.c ist durch die Bestimmungen des Kollektivvertrages (§ 13 Ziff.4) erfüllt.

- 13 -

- 13 -

Nach Artikel 6 müssen Seeleute, die heimgeschafft werden sollen, in der Lage sein, ihren Paß und ihre sonstigen Ausweispapiere für die Zwecke der Heimschaffung zu erhalten.

Diese Forderung kann als erfüllt angesehen werden. Wie bereits zu Art.1 des Übereinkommens ausgeführt, ist das Recht auf Einreise in das Bundesgebiet für österreichische Staatsbürger verfassungsgesetzlich und einfachgesetzlich verankert. Nach § 33 Seeschiffahrtsgesetz, BGBl.Nr.174/1981, müssen österreichische Staatsbürger, die sich auf österreichischen Seeschiffen verheuern, mit einem Seedienstbuch versehen sein; verheuern sie sich auf ausländischen Seeschiffen, können sie auf Antrag vom Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr ein Seedienstbuch erhalten. Die Ausstellung des Seedienstbuches muß auf ausreichende urkundliche Belege gestützt sein, aus denen insbesondere die österreichische Staatsangehörigkeit, die Identität, die Art der Befähigung des Bewerbers und das Heuerverhältnis hervorgehen. Die näheren Bestimmungen über Form, Inhalt und Führung des Seedienstbuches trifft die Verordnung des Bundesministers für Verkehr vom 8. April 1981 über die Seeschiffahrt (Seeschiffahrts-Verordnung), BGBl.Nr. 189, in ihren §§ 194 ff. Insbesondere verlangt § 195 Abs.2 dieser Verordnung für die Ausstellung eines Seedienstbuches die Vorlage eines Heuervertrages, eines amtlichen Identitätsausweises, der Geburtsurkunde, des Staatsbürgerschaftsnachweises, einer Meldebestätigung sowie allfälliger Befähigungsnachweise. Sollte daher ein österreichischer Seemann nicht im Besitz eines gültigen Reisedokumentes sein, so ist jede konsularische oder diplomatische Vertretung Österreichs in der Lage, an Hand der Angaben im Seedienstbuch ein gültiges Reisedokument auszustellen. Das Seedienstbuch erleichtert auch die Glaubhaftmachung im Fall einer Einreise gemäß § 3 Paßgesetz 1969.

- 14 -

- 14 -

Nach Artikel 7 dürfen weder die Wartezeit bis zur Heimschaffung noch die Dauer der Heimschaffungsreise von dem dem Seemann zustehenden bezahlten Urlaub abgezogen werden.

Diese Forderung ist erfüllt. Weder das Urlaubsgesetz, BGBl. Nr.390/1976, noch § 12 KV 210/1987 enthalten Bestimmungen, nach denen ein derartiger Abzug möglich wäre.

Nach Artikel 8 gilt die Heimschaffung eines Seemanns als vollzogen, wenn er an einem gemäß Art.3 dieses Übereinkommens 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.

Diese Forderung ist nicht zur Gänze erfüllt. Die die Seeschiffahrt regelnden österreichischen Gesetze und Verordnungen treffen, wie bereits mehrfach erwähnt, über die Problematik der Heimschaffung von Seeleuten keine Aussage. Auch der Kollektivvertrag sieht keine Frist für die Geltendmachung dieses Anspruches vor. Die Nichterfüllung dieser Forderung ergibt sich aus der Tatsache, daß die österreichischen Vorschriften eine derartige Frist nicht kennen, und damit die Seeleute teilweise besser stellt, als im Übereinkommen. In einigen Fällen des § 13 Ziff.4 KV 210/1987 ist dieser Anspruch allerdings unverzüglich geltend zu machen, da er mit den diese Ansprüche begründenden Umständen in ursächlichem Zusammenhang steht.

Gemäß Artikel 9 sind die Bestimmungen dieses Übereinkommens, soweit sie nicht durch Gesamtarbeitsverträge oder auf eine andere den innerstaatlichen Gepflogenheiten entsprechende Art und Weise durchgeführt werden, durch die innerstaatliche Gesetzgebung durchzuführen.

- 15 -

Auf Grund der gegebenen Rechtslage werden die Bestimmungen dieses Übereinkommens in der Hauptsache durch den Kollektivvertrag betreffend die Beschäftigten der österreichischen Hochseeschifffahrt durchgeführt. Eine Durchführung durch die innerstaatliche Gesetzgebung ist nach dem Wortlaut dieser Forderung subsidiärer Natur, und trifft im vorliegenden Fall mangels entsprechender Bestimmungen nur sehr eingeschränkt zu.

Nach Artikel 10 hat jeder Ratifikant 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.

Die Erfüllung dieser Forderung stößt an praktische Grenzen, da Österreich keine Hochseehäfen besitzt, und Österreich keine für Hochseeschiffe schiffbaren Binnengewässer aufweist. Darüberhinaus sehen die österreichischen Vorschriften derartige Erleichterungen nicht vor. Die im Kollektivvertrag enthaltenen Bestimmungen gelten unabhängig von der Fahrtroute für alle österreichischen Seeschiffe in gleicher Weise.

Nach Artikel 11 hat die zuständige Stelle jeder Vertragspartei durch eine angemessene Aufsicht dafür zu sorgen, daß die Reeder der in ihrem Hoheitsgebiet eingetragenen Schiffe die Bestimmungen des Übereinkommens einhalten und hat dem Internationalen Arbeitsamt einschlägige Informationen zu übermitteln.

Nach § 17 KV 210/1987 dürfen sowohl österreichische Gewerkschaftsvertreter als auch Kontrollorgane der Internationalen Transportarbeiter-Föderation jederzeit und überall die unter österreichischer Flagge stehenden Schiffe betreten, um sich von der Einhaltung der Bestimmungen des Kollektivvertrages überzeugen zu können. Weiters sind der Gewerkschaft von den

- 16 -

Reedereien auf Anforderung alle Unterlagen, die zum Nachweis der Einhaltung der Kollektivvertragsbestimmungen geeignet sind, zur Verfügung zu stellen. Eine über den Umfang der Prüfung nach § 17 KV 210/1987 hinausgehende Aufsicht, wie sie Art.11 des Übereinkommens fordert, ist derzeit nicht vorgesehen.

Nach Artikel 12 hat der Wortlaut dieses Übereinkommens den Besatzungsmitgliedern jedes Schiffes, das im Hoheitsgebiet einer Vertragspartei eingetragen ist, in einer geeigneten Sprache zugänglich zu sein.

Für den Fall der Ratifikation dieses Übereinkommens wären entsprechende Vorkehrungen zu treffen.

Artikel 13 bestimmt, daß das Übereinkommen (Nr.23) über die Heimschaffung der Schiffssleute, 1926, durch das vorliegende Übereinkommen neu gefaßt wird.

Österreich hat das Übereinkommen Nr.23 nicht ratifiziert. Diese Bestimmung ist daher gegenstandslos.

Die Artikel 14 bis 21 enthalten die allen Übereinkommen der Internationalen Arbeitsorganisation gemeinsamen Schlußartikel.

Zusammenfassend ist festzustellen, daß zufolge Nichterfüllung bzw. nicht gänzlicher Erfüllung einer Reihe von Bestimmungen (Art.2, 3,4,5,8,10 und 11) die Voraussetzungen für die Ratifikation des Übereinkommens zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht gegeben sind.

Die Empfehlung

Die Empfehlung ergänzt das Übereinkommen hinsichtlich der Kostentragung der Heimschaffung in besonderen Fällen. Wenn ein Seemann Anspruch auf Heimschaffung hat, aber weder der

- 17 -

- 17 -

Reeder, noch die Vertragspartei, in deren Hoheitsgebiet das Schiff eingetragen ist, ihrer gemäß dem Übereinkommen bestehenden Verpflichtung zur Veranlassung der Heimschaffung und zur Übernahme der entsprechenden Kosten nachkommen, sollte der Staat, aus dessen Hoheitsgebiet der Seemann heimgeschafft werden soll, oder der Staat, dessen Staatsangehörigkeit er besitzt, seine Heimschaffung veranlassen, und sich gemäß Art.5 lit.a des Übereinkommens die Kosten von dem Staat erstatten lassen, in dessen Hoheitsgebiet das Schiff eingetragen ist.

Diese Empfehlung kann derzeit nicht als erfüllt angesehen werden. Wie schon zu Art. 5 lit. a des Übereinkommens ausgeführt, bestehen derzeit keine diesbezüglichen verwaltungsmäßigen oder sonstigen Vorschriften. Es sind auch keine bilateralen oder sonstige Abkommen bekannt, die einen Kostenersatz zwischen einzelnen Staaten aus Anlaß der Heimschaffung von Seeleuten regeln.

Die Bundesregierung hat in der Sitzung des Ministerrates vom *6. Februar 1990* den Bericht über das Übereinkommen Nr.166 und die Empfehlung Nr.174 zur Kenntnis genommen und beschlossen, die beteiligten Bundesminister einzuladen, bei künftigen Maßnahmen auf dem gegenständlichen Rechtsgebiet die Bestimmungen, Vorschläge und Anregungen der beiden Instrumente soweit wie möglich zu berücksichtigen und den angeschlossenen Bericht dem Nationalrat zur Kenntnisnahme vorzulegen.

Die Bundesregierung stellt daher den

A n t r a g ,

der Nationalrat wolle den Bericht über das Übereinkommen (Nr.166) über die Heimschaffung der Seeleute (Neufassung) und die Empfehlung (Nr.174) betreffend die Heimschaffung der Seeleute zur Kenntnis nehmen.

INTERNATIONALE ARBEITSKONFERENZ

Übereinkommen 166

ÜBEREINKOMMEN ÜBER DIE HEIMSCHAFFUNG DER SEELEUTE (NEUFASSUNG)

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 neu-zufassen,

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

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.

— 2 —

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 Schiffseintragung oder aus irgendeinem ähnlichen Grund nicht mehr in der Lage 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. BESTIMMUNGORT

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 Bestimmungs-orten 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 Heim-schaffung 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.

Artikel 5

Unterläßt es ein Reeder, Vorkehrungen für die Heimschaffung eines See-manns 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,

— 4 —

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 eines Seemanns gilt als vollzogen, wenn er an einem gemäß Artikel 3 vorgeschriebenen Bestimmungsort angekommen 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.

TEIL VI. SCHLUSSBESTIMMUNGEN

Artikel 13

Durch dieses Übereinkommen wird das Übereinkommen über die Heimschaffung der Schiffleute, 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.

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.

— 6 —

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 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.

Artikel 21

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

INTERNATIONALE ARBEITSKONFERENZ

Empfehlung 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.