

Beschlussempfehlung und Bericht des Ausschusses für Arbeit und Soziales (11. Ausschuss)

**zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
– Drucksache 17/10959 –**

Entwurf eines Gesetzes zur Umsetzung des Seearbeitsübereinkommens 2006 der Internationalen Arbeitsorganisation

A. Problem

Das Seemannsgesetz aus dem Jahr 1957 entspricht in vielem nicht mehr den arbeits- und sozialrechtlichen Erfordernissen der modernen, global ausgerichteten Handelsschifffahrt. Die Internationale Arbeitsorganisation (ILO) hat zur Regelung dieser Fragen im Jahr 2006 das Seearbeitsübereinkommen angenommen, das von Deutschland noch nicht ratifiziert worden ist.

B. Lösung

Der vorliegende Gesetzentwurf soll die gesetzlichen Voraussetzungen für die Ratifizierung des ILO-Übereinkommens schaffen. Kern der Umsetzung ist das neue Seearbeitsgesetz. Das Seearbeitsübereinkommen bildet für weltweit etwa 1,2 Millionen Seeleute auf über 65 000 Handelsschiffen die Charta ihrer Arbeitnehmerrechte und soll weltweit einheitliche Mindeststandards der Arbeits- und Lebensbedingungen von Seeleuten an Bord von Handelsschiffen schaffen.

Mit den Änderungen wird u. a. klargestellt, dass der Reeder umfassend auch für die Besatzungsmitglieder verantwortlich ist, die den Arbeitsvertrag mit einem vom Reeder beauftragten anderen Arbeitgeber geschlossen haben. Ferner werden Arbeitszeiten Seearbeitszeit und Hafendarbeitszeit als Normalarbeitszeiten im Sinne des Seearbeitsübereinkommens charakterisiert, der Begriff der engen Hafendauer wird präzisiert und die bisher nur für bestimmte Schiffe vorgesehenen Tariföffnungsklauseln zur täglichen und wöchentlichen Mindestruhezeit werden auf alle Schiffe erweitert.

Annahme des Gesetzentwurfs in geänderter Fassung mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP bei Stimmenthaltung der Fraktionen SPD, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

C. Alternativen

Annahme eines der Änderungsanträge.

D. Kosten

Für die Wirtschaft werden sechs Informationspflichten neu eingeführt. Wegen des Wegfalls des bisherigen Musterungsverfahrens wird insgesamt eine dauerhafte Entlastung in Höhe von gut 140 000 Euro sowie eine einmalige Belastung in Höhe von knapp 560 000 Euro berechnet.

Die Berufsgenossenschaft und das Bundesministerium für Arbeit und Soziales werden insgesamt mit einem neuen Erfüllungsaufwand in Höhe von 750 000 Euro belastet. Dieser Mehraufwand soll im Rahmen der geltenden Haushaltsansätze getragen werden. Durch den Wegfall des Aufwandes auf Seiten der Länder für das Musterungsverfahren und des zwingenden Erfordernisses der Ausstellung von Seefahrtbüchern ergibt sich insgesamt eine Entlastung in Höhe von 60 000 Euro.

Durch Gebühren für die Überprüfung privater Arbeitsvermittlungsagenturen sowie für die Ausstellung von Seearbeitszeugnissen und Seearbeits-Konformitätserklärungen entstehen ferner für die Wirtschaft Kosten in Höhe von knapp 450 000 Euro. Durch den Wegfall der Gebühren für das Musterungsverfahren und des zwingenden Erfordernisses von Seefahrtbüchern wird hinsichtlich der weiteren Kosten eine Entlastung in Höhe von 360 000 Euro für die Wirtschaft errechnet.

Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

den Gesetzentwurf auf Drucksache 17/10959 mit folgenden Maßgaben, im Übrigen unverändert anzunehmen:

1. Artikel 1 wird wie folgt geändert:

a) Die Inhaltsübersicht wird in Abschnitt 12 wie folgt geändert:

aa) Die Angaben zu Unterabschnitt 2 werden wie folgt geändert:

aaa) Die Überschrift des Unterabschnitts 2 wird wie folgt gefasst:

„Unterabschnitt 2

Gebühren, Zurverfügungstellen und Verkünden
von Rechtsvorschriften“.

bbb) Vor der Angabe zu § 149 wird folgende Angabe eingefügt:

„§ 149 Gebühren“.

ccc) Die bisherige Angabe zu § 149 wird durch folgende Angabe ersetzt:

„§ 150 Zurverfügungstellen von Gesetzen und Rechtsverordnungen“.

ddd) Die Angabe zu dem bisherigen § 150 wird die Angabe zu § 151.

bb) Die Angaben zu Unterabschnitt 3 werden wie folgt geändert:

aaa) Die Angaben zu den bisherigen §§ 151 und 152 werden die Angaben zu den §§ 152 und 153.

bbb) Nach der Angabe zu § 153 wird folgende Angabe angefügt:

„§ 154 Anwendung der Vorschriften über die Hafenstaatkontrolle“.

b) In § 1 Absatz 3 wird die Angabe „§ 138“ durch die Wörter „die §§ 137 und 138“ ersetzt.

c) In § 2 wird Nummer 1 wie folgt gefasst:

„1. das Seearbeitsübereinkommen: das Seearbeitsübereinkommen 2006 der Internationalen Arbeitsorganisation vom 23. Februar 2006 in der Fassung der Bekanntmachung vom 12. Dezember 2012 (BAnz AT 04.01.2013 B1)“,“.

d) § 3 Absatz 3 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 Nummer 7 wird vor den Wörtern „auf einem Schiff“ das Wort „vorübergehend“ gestrichen.

bb) In Satz 2 werden die Wörter „des Arbeitgebers (§ 4 Absatz 2) oder des Reeders (§ 4 Absatz 1)“ durch die Wörter „des anderen Arbeitgebers oder des Reeders“ ersetzt.

e) § 4 wird wie folgt gefasst:

„§ 4

Reeder

(1) Reeder im Sinne dieses Gesetzes ist

1. der Eigentümer des Schiffes oder

2. jede andere Organisation oder Person, die vom Eigentümer des Schiffes die Verantwortung für den Betrieb des Schiffes übernommen und

die sich mit der Übernahme dieser Verantwortung in dem Vertrag mit dem Eigentümer verpflichtet hat, die Aufgaben und Pflichten zu erfüllen, die dem Reeder nach diesem Gesetz und den anderen Rechtsvorschriften zur Umsetzung des Seearbeitsübereinkommens auferlegt werden.

(2) Der Reeder ist für die Einhaltung der Rechte und Pflichten nach diesem Gesetz und den anderen Rechtsvorschriften zur Umsetzung des Seearbeitsübereinkommens verantwortlich. Dies gilt auch dann, wenn

1. eine andere Organisation oder Person bestimmte Aufgaben und Pflichten im Auftrag des Reeders erfüllt oder
2. eine andere Organisation oder Person Arbeitgeber oder Ausbildender eines Besatzungsmitglieds ist (anderer Arbeitgeber).

(3) Unabhängig von der Verantwortung des Reeders nach Absatz 2 ist auch der andere Arbeitgeber für die Einhaltung der Rechte und Pflichten des Reeders nach diesem Gesetz und den anderen Rechtsvorschriften zur Umsetzung des Seearbeitsübereinkommens verantwortlich. Der Reeder hat zur Wahrnehmung seiner Verantwortung nach Absatz 2 vertraglich mit dem anderen Arbeitgeber sicherzustellen, dass der andere Arbeitgeber die ihm nach Satz 1 obliegenden Aufgaben und Pflichten gegenüber dem Besatzungsmitglied erfüllt.

(4) Der Reeder haftet auch für Zahlungsverpflichtungen des anderen Arbeitgebers aus dem Heuer- oder Berufsausbildungsverhältnis; insoweit gelten die Vorschriften über den Bürgen, der auf die Einrede der Vorausklage verzichtet hat. Die Haftung des Reeders für die Verpflichtung zur Heuer- oder Vergütungszahlung erstreckt sich auf die übliche Vergütung, es sei denn, dass sich ein abweichender Anspruch aus einer vom Reeder unterschriebenen Ausfertigung des Heuer- oder Berufsausbildungsvertrags ergibt.

(5) Für bürgerliche Rechtsstreitigkeiten zwischen Arbeitnehmern oder Auszubildenden und Reedern über Ansprüche aus der Verantwortung des Reeders nach Absatz 2 Satz 1 in Verbindung mit Absatz 2 Satz 2 Nummer 2 oder Absatz 4 sind ausschließlich die Gerichte für Arbeitsachen zuständig.“

- f) In § 12 Absatz 6 werden die Wörter „Kalendermonate nach Ablauf des Monats, in dem das Seediensstauglichkeitszeugnis seine Gültigkeit verliert“ durch das Wort „Monate“ ersetzt.
- g) In § 18 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 werden die Wörter „ein Heuerverhältnis“ durch die Wörter „die zu untersuchende Person ein Heuerverhältnis“ ersetzt.
- h) § 29 Absatz 1 Satz 4 wird wie folgt gefasst:
- „Ist der Heuervertrag mit einem anderen Arbeitgeber abgeschlossen, so ist an Bord die Kopie einer Ausfertigung mitzuführen, auf der der Reeder mit seiner Unterschrift seine Verantwortung nach § 4 Absatz 2 bestätigt hat.“
- i) § 42 Absatz 4 wird wie folgt geändert:
- aa) In Satz 3 werden die Wörter „§ 49 Absatz 1 Nummer 3 Buchstabe b“ durch die Wörter „§ 49 Absatz 1 Nummer 3“ ersetzt.
- bb) In Satz 4 werden die Wörter „§ 49 Absatz 1 Nummer 3 Buchstabe a“ durch die Wörter „§ 49 Absatz 1 Nummer 2“ ersetzt.

- j) In § 43 Absatz 1 Satz 1, Absatz 2 Satz 1 und Absatz 3 Satz 1 werden jeweils im ersten Satz nach dem Wort „darf“ die Wörter „in der Regel“ eingefügt.
- k) § 44 wird wie folgt geändert:
- aa) Absatz 1 wird wie folgt geändert:
- aaa) In Satz 1 werden nach dem Wort „Freitag“ die Wörter „in der Regel“ eingefügt.
- bbb) In Satz 2 werden nach dem Wort „Hafenarbeitszeit“ die Wörter „in der Regel“ eingefügt.
- bb) In Absatz 2 Satz 2 werden nach dem Wort „Arbeiten“ die Wörter „in der Regel“ eingefügt.
- l) In § 48 Absatz 2 wird nach Satz 1 folgender Satz eingefügt:
- „Eine kurze Aufeinanderfolge von Häfen liegt dann vor, wenn zwischen den seewärtigen Lotsenversetzpositionen des zu verlassenden Reviers und des anzufahrenden Reviers weniger als 36 Stunden liegen.“
- m) § 49 wird wie folgt geändert:
- aa) In Absatz 1 werden die Nummern 2, 3 und 4 wie folgt gefasst:
- „2. abweichend von § 45 Absatz 3 Satz 1 die Mindestruhezeit nach § 48 Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe a in drei Abschnitte aufzuteilen, von denen einer eine Mindestdauer von sechs Stunden und die beiden übrigen eine Mindestdauer von jeweils einer Stunde haben müssen; diese Ausnahmeregelung kann für höchstens zwei 24-Stunden-Zeiträume in jedem Zeitraum von sieben Tagen in Anspruch genommen werden,
3. abweichende Regelungen von den §§ 43 und 44 zur See- und Hafenarbeitszeit sowie abweichende Regelungen von § 48 Absatz 1 zur Höchstarbeitszeit und zur Mindestruhezeit unter der Voraussetzung, dass die Ruhezeit nicht weniger als 70 Stunden in jedem Zeitraum von sieben Tagen beträgt; Abweichungen von der Mindestruhezeit dürfen höchstens für zwei aufeinander folgende Wochen zugelassen werden; zwischen zwei an Bord verbrachten Zeiträumen, für die die Ausnahmeregelung gilt, muss eine Zeitspanne liegen, die mindestens doppelt so lang ist, wie der unter die Ausnahmeregelung fallende Zeitraum, es sei denn, dass dem Zeitraum, für den die Ausnahmeregelung gilt, eine Freistellung von mindestens gleicher Dauer folgt,
4. für Besatzungsmitglieder von Fischereifahrzeugen abweichende Regelungen von § 42 Absatz 5 sowie über Nummer 2 und 3 hinaus auch abweichende Regelungen von § 45 Absatz 3 und von § 48 Absatz 1 Nummer 2 hinsichtlich der Arbeitszeit während des Fangs und seiner Verarbeitung an Bord,“
- bb) In Absatz 3 werden die Wörter „Absatz 1 Nummer 2, 4 und 5“ durch die Wörter „Absatz 1 Nummer 2 bis 5“ ersetzt.
- n) In § 55 Satz 1 Nummer 3 wird das Wort „Arbeitnehmer“ durch das Wort „Besatzungsmitglieder“ ersetzt.
- o) § 58 wird wie folgt geändert:
- aa) Absatz 1 Satz 3 wird wie folgt gefasst:
- „Ist nicht der Reeder, sondern eine andere Person Arbeitgeber oder Ausbilder des Besatzungsmitglieds und kommt die andere Person ihrer vertraglichen Verpflichtung nach Satz 2 nicht nach, ist der Reeder verpflichtet, im Namen und mit Wirkung für die andere Person den Urlaub zu gewähren.“

- bb) Nach Absatz 1 wird folgender Absatz 2 eingefügt:
- „(2) Jugendlichen Besatzungsmitgliedern haben Reeder und Kapitäne den Urlaub spätestens nach sechsmonatigem ununterbrochenen Dienst an Bord zu gewähren.“
- cc) Die bisherigen Absätze 2 und 3 werden die Absätze 3 und 4.
- p) In § 92 wird der einleitende Satzteil wie folgt gefasst:
- „Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Bildung und Forschung ohne Zustimmung des Bundesrates nach Anhörung der für Berufsbildungsfragen zuständigen obersten Landesbehörden der Küstenländer Ausbildungsberufe in der Seeschifffahrt staatlich anzuerkennen und Bestimmungen zu erlassen über“.
- q) § 96 Satz 2 wird wie folgt gefasst:
- „Rechtsverordnungen nach Satz 1 bedürfen des Einvernehmens
1. des Bundesministeriums für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz, soweit die Seefischerei betroffen ist,
 2. des Bundesministeriums für Gesundheit im Falle des Satzes 1 Nummer 1.“
- r) § 108 Absatz 3 Satz 2 wird wie folgt geändert:
- aa) In Nummer 1 wird nach den Wörtern „oder ein“ das Wort „weiterer“ eingefügt.
- bb) In Nummer 3 werden nach den Wörtern „für Maritime Medizin,“ die Wörter „die oder“ eingefügt.
- s) § 109 wird wie folgt geändert:
- aa) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:
- „(1) Für die Durchführung der medizinischen Behandlung und Versorgung an Bord und die Führung, Verwaltung und vertrauliche Behandlung der Aufzeichnungen, insbesondere der ärztlichen Berichtsformulare, ist
1. der Schiffsarzt oder die Schiffsärztin oder
 2. auf einem Schiff ohne Schiffsarzt oder Schiffsärztin der Kapitän
- zuständig. Der Kapitän kann im Falle des Satzes 1 Nummer 2 einen Schiffsoffizier mit der Wahrnehmung der Aufgaben nach Satz 1 beauftragen. Der Kapitän und für den Fall des Satzes 2 zusätzlich auch der Schiffsoffizier müssen über eine Ausbildung verfügen, die eine angemessene medizinische Behandlung und Versorgung an Bord gewährleistet. Die in Satz 3 genannten Personen müssen sich alle fünf Jahre in diesem Bereich durch die Teilnahme an einem zugelassenen medizinischen Wiederholungslehrgang fortbilden. Die Anbieter medizinischer Wiederholungslehrgänge haben sicherzustellen, dass den Teilnehmern die für die angemessene medizinische Behandlung und Versorgung an Bord aktuellen Kenntnisse und Fähigkeiten vermittelt werden. Ein medizinischer Wiederholungslehrgang wird von der Berufsgenossenschaft zugelassen, wenn gewährleistet ist, dass die Anforderungen des Satzes 5 in Verbindung mit einer Rechtsverordnung nach § 113 Absatz 1 Nummer 4 erfüllt werden.“
- bb) Absatz 2 wird wie folgt gefasst:
- „(2) Der Reeder hat dafür zu sorgen, dass die in Absatz 1 Satz 1 angeführten Aufgaben von den dort genannten Personen wahrgenommen werden. Der Reeder hat ferner dafür zu sorgen, dass sein Schiff
1. bei Indienststellung,

2. bei einem Flaggenwechsel,
 3. im Rahmen der Flaggenstaatkontrolle nach Maßgabe des § 129 Absatz 2
hinsichtlich der medizinischen Räumlichkeiten und der medizinischen Ausstattung durch die Berufsgenossenschaft überprüft wird. Die Berufsgenossenschaft kann sich der Mitwirkung von anerkannten Organisationen bedienen.“
- cc) Absatz 3 Satz 3 wird wie folgt gefasst:
„Die in Absatz 1 Satz 1 und 2 genannten Personen haben über die Durchführung der betriebseigenen Kontrollen und die Mitwirkung der Apotheke stets aktuelle Nachweise zu führen und mindestens fünf Jahre ab dem Tag der Ausstellung an Bord aufzubewahren.“
- dd) In Absatz 4 Satz 1 werden die Wörter „Absatz 1 Satz 1“ durch die Wörter „Absatz 1 Satz 1 oder 2“ ersetzt.
- t) § 113 Absatz 1 wird wie folgt geändert:
- aa) In Absatz 1 Satz 1 Nummer 3 werden die Wörter „§ 109 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2“ durch die Wörter „§ 109 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 und Satz 2“ ersetzt.
- bb) Absatz 1 Satz 3 wird wie folgt gefasst:
„Rechtsverordnungen nach Satz 1 bedürfen des Einvernehmens
1. des Bundesministeriums für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz, soweit die Seefischerei betroffen ist,
 2. des Bundesministeriums für Gesundheit, soweit infektiologische oder hygienische Regelungsinhalte betroffen sind.“
- u) § 129 Absatz 2 Nummer 3 wird wie folgt gefasst:
„3. Fischereifahrzeuge im Sinne des § 133 Absatz 1 Satz 1 regelmäßig alle vier Jahre mit einer Zwischenüberprüfung nach zwei Jahren und“.
- v) In § 131 Absatz 1 wird nach den Wörtern „auf Antrag des Reeders“ das Wort „einmalig“ eingefügt.
- w) § 133 wird wie folgt geändert:
- aa) In Absatz 1 Satz 3 wird das Wort „fünf“ durch das Wort „vier“ ersetzt.
- bb) In Absatz 2 werden die Wörter „§ 130 Absatz 6 Satz 1 Nummer 2 bis 5“ durch die Wörter „§ 130 Absatz 6 Satz 1“ ersetzt.
- x) In § 135 Absatz 4 Satz 1 und 2 wird jeweils das Wort „Kommission“ durch die Wörter „Europäische Kommission“ ersetzt.
- y) Dem § 143 wird folgender Absatz 7 angefügt:
„(7) Erhält die Berufsgenossenschaft bei der Wahrnehmung ihrer Aufgaben nach diesem Gesetz Kenntnis von Tatsachen, die Grund zu der Annahme geben, dass Tatbestände anderer gesetzlicher Regelungen erfüllt sind, die in die Zuständigkeit einer anderen Behörde fallen, so unterrichtet die Berufsgenossenschaft nach Maßgabe des Satzes 2 unverzüglich die für Ermittlungen nach den anderen gesetzlichen Vorschriften zuständige Behörde. Anzugeben sind die Tatsachen sowie Name, Anschrift und Telekommunikationsverbindung des Betroffenen, soweit die Angaben der Berufsgenossenschaft vorliegen und nach ihrer Einschätzung für die Ermittlungen der anderen Behörde erforderlich sind.“
- z) § 145 wird wie folgt geändert:
- aa) In Absatz 1 Nummer 8 werden die Wörter „Absatz 1 Satz 3“ durch die Angabe „Absatz 2“ ersetzt.

bb) In Absatz 2 werden die Wörter „für eine andere Person im Sinne des § 4 Absatz 2 Satz 1“ durch die Wörter „für einen anderen Arbeitgeber“ ersetzt.

a¹) § 146 wird wie folgt geändert:

aa) Nach Absatz 1 wird folgender Absatz 2 eingefügt:

„(2) Mit Freiheitsstrafe bis zu drei Jahren oder mit Geldstrafe wird bestraft, wer in den Fällen des Absatzes 1 Nummer 2 die Gefahr fahrlässig verursacht.“

bb) Der bisherige Absatz 2 wird Absatz 3.

b¹) In Abschnitt 12 wird die Überschrift des Unterabschnitts 2 wie folgt gefasst:

„Unterabschnitt 2
Gebühren, Zurverfügungstellen und Verkünden
von Rechtsvorschriften“.

c¹) Vor dem § 149 wird folgender § 149 eingefügt:

„§ 149
Gebühren

(1) Für Amtshandlungen, einschließlich Abnahmen, Prüfungen, Überprüfungen, Untersuchungen, Begutachtungen und Auditierungen (Amtshandlungen) nach diesem Gesetz oder nach Rechtsverordnungen auf Grund dieses Gesetzes erhebt die Berufsgenossenschaft Gebühren und Auslagen.

(2) Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wird ermächtigt, im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Arbeit und Soziales durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates die Gebühren für die einzelnen Amtshandlungen im Sinne des Absatzes 1 zu bestimmen und dabei feste Sätze oder Rahmensätze vorzusehen. Die Gebührensätze sind so zu bemessen, dass der mit den Amtshandlungen verbundene Personal- und Sachaufwand gedeckt wird; bei begünstigenden Amtshandlungen kann daneben die Bedeutung, der wirtschaftliche Wert oder der sonstige Nutzen für den Gebührenschuldner angemessen berücksichtigt werden. In Rechtsverordnungen nach Satz 1 können Gebühren nach festen Sätzen im Sinne des § 4 des Verwaltungskostengesetzes auch als nach feststehenden Stundensätzen vorgesehene Gebühren (Zeitgebühren) festgelegt werden.

(3) Für Amtshandlungen im Sinne des Absatzes 1 gegenüber der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger werden Gebühren und Auslagen nicht erhoben.“

d¹) Der bisherige § 149 wird § 150 und wie folgt gefasst:

„§ 150
Zurverfügungstellen von Gesetzen
und Rechtsverordnungen

Die nach den Vorschriften der §§ 20, 55, 92, 96, 113 und 136 dieses Gesetzes erlassenen Rechtsverordnungen und das Gesetz über Ordnungswidrigkeiten muss der Reeder an Bord den Besatzungsmitgliedern zur Verfügung stellen. Das Zurverfügungstellen erfolgt durch Aushang oder Auslegung an geeigneter Stelle oder durch Einstellung in ein elektronisches Informationssystem, das für die Besatzungsmitglieder zugänglich ist.“

e¹) Die bisherigen §§ 150 bis 152 werden die §§ 151 bis 153.

f¹) In § 151 wird die Angabe „§ 3 Absatz 1“ durch die Angabe „§ 2 Absatz 1“ ersetzt.

g¹) Folgender § 154 wird angefügt:

„§ 154

Anwendung der Vorschriften über die
Hafenstaatkontrolle

(1) § 1 Absatz 3, die §§ 137 bis 141 und § 143, soweit er sich auf die §§ 137 bis 138 bezieht, sind erst ab dem Tag anzuwenden, an dem das Seearbeitsübereinkommen für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft tritt.

(2) Das Bundesministerium für Arbeit und Soziales gibt den in Absatz 1 bezeichneten Tag im Bundesgesetzblatt bekannt.“

2. Artikel 2 Absatz 1 Nummer 6 Buchstabe a wird wie folgt gefasst:

,a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

aa) Satz 1 wird wie folgt geändert:

aaa) Im einleitenden Satzteil werden nach den Wörtern „von Gefahren für die Meeresumwelt“ das Wort „und“ durch ein Komma ersetzt und nach den Wörtern „im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes“ die Wörter „und zur Gewährleistung eines sicheren, effizienten und gefahrlosen Schiffsbetriebs“ eingefügt.

bbb) Die Nummern 3 und 3a werden durch die folgenden Nummern 3 bis 3d ersetzt:

„3. die Anforderungen an die Besetzung von Seeschiffen einschließlich Traditionsschiffen und Sportfahrzeugen, die die Bundesflagge führen, die Verpflichtungen des Reeders und des Kapitäns für die Durchsetzung einer sicheren Schiffsbesetzung, die Erteilung und die Gültigkeit von Schiffsbesetzungszeugnissen für Kauffahrteischiffe sowie die Überwachung der Einhaltung der Schiffsbesetzungsvorschriften durch die zuständige Stelle;

3a. die Anforderungen an die Befähigung sowie die fachliche und persönliche Eignung der Besatzungsmitglieder der in Nummer 3 genannten Fahrzeuge einschließlich des Mindestalters der Bewerber, die Voraussetzungen für die Erteilung der Nachweise über Befähigungen im Schiffsdienst und der Fahrerlaubnisse für das Führen von Traditionsschiffen und Sportfahrzeugen, für die Anerkennung ausländischer Nachweise und die Maßnahmen zur Bekämpfung von Betrug und anderer rechtswidriger Praktiken im Zusammenhang mit diesen Nachweisen und die nach den völkerrechtlich verbindlichen Vorschriften über die Ausbildung und Befähigung von Seeleuten von den seefahrtbezogenen berufsbildenden Schulen, Fach- und Fachhochschulen zu erfüllenden Qualitätsnormen;

3b. Art und Weise der Überprüfung der Befähigung und Eignung, insbesondere durch die Abnahme von Prüfungen, sowie das Verfahren;

3c. die Voraussetzungen und das Verfahren, nach denen, vorbehaltlich des Anwendungsbereichs des Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetzes, Nachweise über Befähigungen im

Schiffsdienst und Fahrerlaubnisse für das Führen von Traditionsschiffen und Sportfahrzeugen erteilt, entzogen oder deren Ruhen angeordnet, Fahrverbote erteilt und entsprechende Urkunden vorläufig sichergestellt oder eingezogen werden können;

3d. die Anforderungen an die Erteilung eines Nachweises über die Zugehörigkeit zu der Berufsgruppe der Seeleute;“.

bb) In Satz 3 werden nach dem Wort „Organisationen“ die Wörter „,sonstige Sachverständige oder sachkundige Personen oder Einrichtungen des privaten Rechts“ eingefügt.“

3. Artikel 3 Absatz 6 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 2 wird wie folgt gefasst:

,2. In § 15 wird nach Absatz 2 folgender Absatz 2a eingefügt:

„(2a) Die Bundesregierung kann durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates

1. Ausnahmen von den §§ 3, 4, 5 und 6 Absatz 2 sowie von den §§ 9 und 11 für Arbeitnehmer, die besondere Tätigkeiten zur Errichtung, zur Änderung oder zum Betrieb von Bauwerken, künstlichen Inseln oder sonstigen Anlagen auf See (Offshore-Tätigkeiten) durchführen, zulassen und

2. die zum Schutz der in Nummer 1 genannten Arbeitnehmer sowie der Sonn- und Feiertagsruhe notwendigen Bedingungen bestimmen.““

b) Folgende Nummer 4 wird angefügt:

,4. In § 22 Absatz 1 Nummer 4 werden nach den Wörtern „§ 13 Absatz 1 oder 2“ ein Komma und die Wörter „§ 15 Absatz 2a Nummer 2“ eingefügt.“

4. Artikel 7 Absatz 3 wird wie folgt gefasst:

„(3) Soweit dieses Gesetz zum Erlass von Rechtsverordnungen ermächtigt oder Ermächtigungen ändert oder zur Verkündung im Bundesanzeiger befugt, tritt dieses Gesetz am Tag nach der Verkündung in Kraft.“

Berlin, den 20. Februar 2013

Der Ausschuss für Arbeit und Soziales

Max Straubinger
Stellvertretender Vorsitzender

Jutta Krellmann
Berichterstatterin

Bericht der Abgeordneten Jutta Krellmann

A. Allgemeiner Teil

I. Zum Verfahren

1. Überweisung

Der Gesetzentwurf auf **Drucksache 17/10959** ist in der 198. Sitzung des Deutschen Bundestages am 18. Oktober 2012 an den Ausschuss für Arbeit und Soziales zur federführenden Beratung sowie an den Rechtsausschuss sowie den Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zur Mitberatung überwiesen worden.

2. Voten der mitberatenden Ausschüsse

Der **Rechtsausschuss** hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 17/10959 in seiner Sitzung am 20. Februar 2013 beraten und dem Deutschen Bundestag mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP bei Stimmenthaltung der Fraktionen SPD, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN die Annahme des Gesetzentwurfs in der geänderten Fassung empfohlen.

Der **Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung** hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 17/10959 in seiner Sitzung am 20. Februar 2013 beraten und dem Deutschen Bundestag mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktionen SPD und DIE LINKE. die Annahme des Gesetzentwurfs empfohlen.

II. Wesentlicher Inhalt der Vorlage

Am 23. Februar 2006 wurde von der Internationalen Arbeitsorganisation (International Labour Organization, ILO) in Genf nach sechsjährigen Vorarbeiten das Seearbeitsübereinkommen 2006 (Seearbeitsübereinkommen) angenommen. Regierungs-, Seeleute- und Reedervertreter der 104 vertretenen Mitgliedstaaten stimmten bei nur zwei Enthaltungen für das neue Übereinkommen. Dieses aktualisiert die Regelungen aus 35 der bisherigen IAO-Seearbeitsübereinkommen und der bisherigen 30 IAO-Seearbeitsempfehlungen aus den Jahren 1920 bis 1996 über Teilbereiche des seemannischen Arbeitslebens und fasst sie in einer einheitlichen und in sich geschlossenen Urkunde zusammen. Das Seearbeitsübereinkommen bildet für weltweit etwa 1,2 Millionen Seeleute auf über 65 000 Handelsschiffen die Charta ihrer Arbeitnehmerrechte. Ziel des Übereinkommens ist es, weltweit einheitliche Mindeststandards der Arbeits- und Lebensbedingungen von Seeleuten an Bord von Handelsschiffen zu schaffen. Weltweit will das Seearbeitsübereinkommen für einen fairen Wettbewerb in der Seeschifffahrt sorgen. Die Reeder sollen ihren Wettbewerb um Passagiere oder Frachten nicht zu Lasten der Arbeits- und Lebensbedingungen der Seeleute austragen. Deutschland ist unionsrechtlich zur Umsetzung des Seearbeitsübereinkommens verpflichtet.

III. Öffentliche Anhörung von Sachverständigen

Der Ausschuss für Arbeit und Soziales hat die Beratung des Gesetzentwurfs auf Drucksache 17/10959 in seiner

114. Sitzung am 24. Oktober 2012 aufgenommen und in der 115. Sitzung am 7. November 2012 die Durchführung einer öffentlichen Anhörung von Sachverständigen beschlossen. Die Anhörung fand in der 116. Sitzung am 26. November 2012 statt.

Die Teilnehmer der Anhörung haben schriftliche Stellungnahmen abgegeben, die in der Ausschussdrucksache 17(11)1004 zusammengefasst sind.

Folgende Verbände, Institutionen und Einzelsachverständige haben an der Anhörung teilgenommen:

Bundesvereinigung der Deutschen Arbeitgeberverbände

Verband Deutscher Reeder

Gesamtmetall

Hauptverband der Deutschen Bauindustrie e. V.

Deutsche Seemannsmission Hamburg-Harburg „Duckdalben“

Sachverständiger Christian Bubenzer

Sachverständiger Prof. Dr. iur. Henning Jessen

Sachverständige Karl-Heinz Biesold und Manfred Seyer, Rostock

Sachverständiger Dieter Benze, Esslingen.

Die **Bundesvereinigung der Deutschen Arbeitgeberverbände** begrüßt, dass im Zusammenhang mit Offshore-Anlagen im Arbeitszeitgesetz (ArbZG) mehr Flexibilisierungsmöglichkeiten geschaffen werden sollen. Für Arbeitnehmer, die Offshore-Tätigkeiten (Errichtung, Änderung oder Betrieb von Bauwerken, künstlichen Inseln oder sonstige Anlagen) erbrächten, werde das BMAS ermächtigt, mittels Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates Ausnahmen u. a. für die tägliche Höchstarbeitszeit und die Sonntagsarbeit zu schaffen. Um Rechtssicherheit hinsichtlich der Anwendbarkeit des ArbZG in der Ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ) zu schaffen, müssten die arbeitszeitrechtlichen Ausnahmetatbestände für Tätigkeiten in der Offshore-Industrie unmittelbar im ArbZG verankert werden. Eine Ermächtigungsgrundlage für eine entsprechende Rechtsverordnung reiche nicht aus. Dabei seien u. a. Öffnungen in folgenden Bereichen besonders notwendig: Ausdehnung der täglichen Höchstarbeitszeit über zehn Stunden hinaus (Abweichung von § 3 ArbZG), Möglichkeit der Sonn- und Feiertagsarbeit (Abweichung von § 9 Absatz 1 ArbZG), Kürzungsmöglichkeit für die Mindestruhezeit (Abweichung von § 5 Absatz 1 ArbZG), flexiblere Ausgestaltung der Ruhepausen (Abweichung von § 4 ArbZG), abweichende Festlegung des Nachtarbeitszeitraums (Abweichung von § 2 Absatz 3 ArbZG) und die Ausdehnung der täglichen Höchstarbeitszeit auch für Nachtarbeitnehmer über zehn Stunden hinaus (Abweichung von § 6 Absatz 2 ArbZG).

Der **Verband Deutscher Reeder** begrüßt den Gesetzentwurf der Bundesregierung und drängt auf schnellstmögliche Ratifizierung des Seearbeitsübereinkommens. An einigen wenigen Stellen des Entwurfs sieht der Verband dennoch

Änderungsbedarf, um einen Gleichlauf mit internationalen Standards zu erreichen. Für den Schifffahrtsstandort Deutschland sei es ein entscheidender Wettbewerbsnachteil, dass auf Schiffen unter deutscher Flagge abweichende Regelungen gälten als die mittlerweile üblichen sehr hohen internationalen Standards. Vor dem Hintergrund der Schaffung einheitlicher Standards für alle Besatzungsmitglieder habe man das Seearbeitsübereinkommen 2006 verabschiedet. Hilfreich wäre daher eine Umsetzung der Normen des Seearbeitsübereinkommens unter Verzicht auf darüber hinausgehende Regelungen.

Der **Verband Gesamtmetall** betont, dass die Herausnahme der Mitarbeiter von Werften, Anlageherstellern und sonstigen Landbetrieben der M+E-Industrie, die Gewährleistungsarbeiten, Reparaturen und Wartungsarbeiten an Bord von Schiffen ausführten, aus dem Geltungsbereich des Seearbeitsgesetzes für die betroffenen Unternehmen unerlässlich sei. Auf die 96-Stunden-Grenze und das Genehmigungsverfahren bei längeren Arbeitsaufenthalten solle verzichtet werden. Diese Grenzen seien nicht praxisgerecht. Ferner diene die Erstreckung des Arbeitszeitgesetzes auf die ausschließliche Wirtschaftszone der Rechtssicherheit. Sie bilde mit der Ermächtigung der Bundesregierung zum Erlass besonderer Arbeitszeitregelungen für Offshore-Arbeiten eine notwendige Einheit. Entscheidend werde sein, dass die Rechtsverordnung gleichzeitig mit der Erstreckung des Arbeitszeitgesetzes in Kraft trete und die europarechtlich zulässigen Gestaltungsmöglichkeiten ausschöpfe.

Der **Hauptverband der Deutschen Bauindustrie** fordert insbesondere die einheitliche Behandlung aller Beschäftigten auf Hubinseln und Hubschiffen als Arbeitnehmer des Baugewerbes. Die tariflichen Zuständigkeiten dürften durch die Umsetzung des Seearbeitsübereinkommens nicht verschoben werden. Die Zuständigkeit für diese Personengruppe müsse bei der Berufsgenossenschaft Bau liegen sowie bei der Rentenversicherung Bund. Ein Wechsel sowohl des Rentenversicherungsträgers als auch der Berufsgenossenschaft für diese Personengruppe sei aus unternehmerischer Sicht nicht wünschenswert. Darüber hinaus solle aus dem Gesetzentwurf in § 3 Absatz 3 Nummer 7 SeearbeitsGE das Wort „vorübergehend“ gestrichen werden. Dieses wirke irreführend, da damit auch das Errichterpersonal unter das neue Seearbeitsgesetz falle. Mit der Streichung werde zwischen Betreiber- und Errichterpersonal unterschieden.

Die **Deutsche Seemannsmission Hamburg-Harburg „Duckdalben“ e. V.** unterstützt die Forderung nach schneller Ratifizierung des Seearbeitsübereinkommens. Kritisiert wird, dass die sozialen Verpflichtungen für die Mitgliedstaaten aus dem Seearbeitsübereinkommen mit dem Gesetzentwurf an die Sozialeinrichtungen in den deutschen Häfen weitergegeben werde. Dies könne nur ein Versehen sein. Gegen eine Sicherstellungspflicht der Dienstleistungen seitens der Sozialeinrichtungen spreche aber nichts, wenn sie mit entsprechender Finanzierung für die entsprechenden Einrichtungen eingehe. Dies müsse präziser gefasst werden.

Der **Sachverständige Christian Bubenzer** lobt den Gesetzentwurf der Bundesregierung und drängt auf ein schnelles Inkrafttreten des Ratifikationsgesetzes zum Seearbeitsübereinkommen. Dieser schaffe einen gelungenen Ausgleich zwischen den notwendigen Standards für die Arbeits-

und Lebensbedingungen von Seeleuten auf deutschflaggen Schiffen und der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Flagge. Das Seearbeitsgesetz beinhalte starke Durchsetzungsmechanismen und stelle eine effektive staatliche Kontrolle sicher. Hinsichtlich einiger Regelungen bestehe jedoch noch Optimierungsbedarf: Zu den an Bord von Offshore-Errichterschiffen tätigen Personen (§ 3), zur Haftung des Reeders (§ 4), zu den Arbeits- und Ruhezeiten (§ 48 Absatz 2), zu den Überprüfungsintervallen der medizinischen Ausstattung (§ 109 Absatz 2), zur Laufzeit der Fischereiarbeitszeugnisse (§§ 129, 133), zum Auslegen von Rechtsvorschriften an Bord (§ 149) sowie zum Beginn der Hafensaatkontrollen (§ 153 – neu).

Der **Sachverständige Prof. Dr. iur. Henning Jessen** kritisiert u. a. die Forderung (aus § 48 Absatz 1 und 2 Seearbeitsgesetz-E) nach kombinierter Einhaltung der Höchst- sowie der Mindestruhezeiten. Dieses könne zu zeitlichen Auslaufverzögerungen, im schlimmsten Fall sogar zu einem behördlichen Arrest („detention“) wegen Nicht-Einhaltung international vereinheitlichter seearbeitsrechtlicher Vorgaben „nach deutscher Version“ kommen. Eine Gefahr, die Schiffen unter anderen Flaggenregistern nicht drohe. Es wird angemerkt, dass der Arbeitsschutz für Seeleute zunehmend völkerrechtlich vereinheitlicht werde. Den ILO-Mitgliedstaaten stünden bei der nationalen Umsetzung der internationalen Vorgaben des Teils A des Seearbeitsübereinkommens 2006 grundsätzlich politische Flexibilität sowie ein rechtlicher Ermessensspielraum zu. Angesichts des globalen Wettbewerbsdrucks in der internationalen Schifffahrt solle hinsichtlich des Seearbeitsübereinkommens die direkte Vorgehensweise anderer Flaggenstaaten, beispielsweise der Schweiz, in die deutschen gesetzgeberischen Wertentscheidungen einfließen.

Die **Sachverständigen Karl-Heinz Biesold und Manfred Seyer** kritisieren Änderungen zulasten der Arbeitnehmer in der vorliegenden Fassung des Gesetzentwurfs. Die Schlechterstellung in § 4 bestehe darin, dass die Regelungen in Absatz 2 nach Satz 1 und 2 der Intention des Seearbeitsübereinkommens widersprüchen. Nach dem Text des Seearbeitsübereinkommens sei der Reeder für alle Forderungen des Seemanns uneingeschränkt haftbar und nicht wie vorgesehen in bestimmten Organisationsfällen nur eingeschränkt als „Bürge“. Die Schlechterstellung bei den Höchstarbeitszeiten beruhe darauf, dass die eingeführte Regel zu längeren Arbeitszeiten führe als bisher im Seemannsgesetz vorgesehen, darüber hinaus in die Tarifautonomie eingreife und ein Verstoß gegen die Regel 2.3 Arbeitszeiten und Ruhezeiten Norm A 2.3 Nummer 4 des Seearbeitsübereinkommens sei.

Der **Sachverständige Dieter Benze** kritisiert eine siebenjährige Verzögerung der Ratifizierung durch die Bundesregierung. Dadurch hätten Schiffe unter deutscher Flagge während der Verzögerungsdauer des Inkrafttretens keine SAÜ-Zertifikate und seien deshalb in ausländischen Häfen strengeren und aufwendigeren Kontrollen ausgesetzt. Der Sachverständige Benze dringt auf vollständige Übertragung des Seearbeitsübereinkommens in deutsches Recht. Dazu stünden noch einige Änderungen aus, vor allem bei der Reederhaftung, der Ausweitung der Höchstarbeitszeit und der Ausklammerung einiger Dienstgrade aus dem Begriff des Besatzungsmitgliedes. Nach dem Willen der Seerechtskonferenz solle der Reeder beim Übertragen von Aufgaben und

Pflichten auf einen Subunternehmer in der direkten Mitverantwortung belassen werden. Hier habe bisher allein die Fraktion DIE LINKE. die richtige Konsequenz gezogen und die Streichung des Absatz 2 beantragt.

Weitere Einzelheiten können den Stellungnahmen auf Drucksache 17(11)1004 sowie dem Protokoll der Anhörung entnommen werden.

IV. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im federführenden Ausschuss

Der Ausschuss für Arbeit und Soziales hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 17/10959 in seiner 124. Sitzung am 20. Februar 2013 abschließend beraten und dem Deutschen Bundestag mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP bei Stimmenthaltung der Fraktionen SPD, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN die Annahme in der vom Ausschuss geänderten Fassung empfohlen.

In derselben Sitzung hat der Ausschuss darüber hinaus Änderungsanträge der Fraktion SPD auf Drucksache 17(11)1093, der Fraktion DIE LINKE. auf Drucksache 17(11)986 sowie der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Drucksache 17(11)1094 beraten und abgelehnt. Im Folgenden werden die Änderungsanträge dokumentiert.

Der Änderungsantrag der Fraktion der SPD auf Drucksache 17(11)1093:

Der Deutsche Bundestag möge beschließen:

1. Artikel 1, § 3, Absatz 3, Punkt 7:

Das Wort „vorübergehend“ ist zu streichen.

Begründung:

Es gibt dauerhaft im Offshore-Bereich auf Schiffen tätige Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, die dennoch dem Baupersonal zuzurechnen sind. Diese Arbeit wäre durch die Einschränkung durch das Wort „vorübergehend“ nicht mehr als Baupersonal möglich, sondern sie wären automatisch Seeleute.

2. Artikel 1, § 4, Absatz 2:

Dieser Absatz ist ersatzlos zu streichen.

Begründung:

Der Reeder bleibt nach Seearbeitsübereinkommen und Gesetzentwurf auch dann für die Einhaltung des Gesetzes in der Verantwortung, wenn er Teile seiner Aufgaben auf andere Organisationen oder Personen überträgt. Die Reederhaftung ist in § 4 Absatz 1 umfänglich geregelt. Es ist nicht nachzuvollziehen, warum in Absatz 2 Ausnahmen von dieser Haftung vorgenommen werden. Absatz 2 geht darauf ein, dass in Fällen, in denen der Reeder Teile seiner Aufgaben an andere überträgt, bezüglich der Heuerzahlung nicht mehr der Reederhaftung unterliegt, sondern nur noch als Bürge verantwortlich ist. Zudem spricht Absatz 2 nicht von den weiteren Pflichten des Reeders wie der Kojengröße, dem Arztgang im Hafen, der Apothekeausrüstung, der Freizeiteinrichtungen an Bord oder ähnlichem, und der Reederhaftung für diese Pflichten. Die Herausnahme des Reeders aus der Reederhaftung beim Einsatz so genannter Bemannungsagenturen widerspricht dem Seearbeitsübereinkommen. Darin heißt es, dass der Reeder der einzige An-

sprechpartner für den Seemann ist. Daher ist Absatz 2 mit der Bürgerregelung zu streichen.

3. Artikel 1, § 48, Absatz 2:

Dieser Absatz ist ersatzlos zu streichen.

Begründung:

Die Regelungen zu Höchstarbeitszeit sind derzeit im Seemannsgesetz in § 84a geregelt. Nach Artikel 19, Punkt 8 der Verfassung der Internationalen Arbeitsorganisation darf bei der Umsetzung eines Übereinkommens nicht „irgendein Gesetz, Rechtsspruch, Gewohnheitsrecht oder Vertrag berührt [werden], die den Arbeitnehmern günstigere Bedingungen gewährleisten, als sie in dem Übereinkommen oder in der Empfehlung vorgesehen sind.“ Dieses Schlechterstellungsverbot besagt, dass die Regelung nach § 84a Seemannsgesetz nicht verschlechtert werden darf. Dies ist jedoch mit dem neuen § 48 Absatz 2 der Fall. Zudem schränkt § 48 Absatz 2 den Gestaltungsspielraum der Tarifvertragsparteien ein.

4. Artikel 1, § 55, Satz 1, Nummer 3:

Dieser Punkt ist ersatzlos zu streichen.

Begründung:

Abweichungen von Arbeitszeitregelungen sollen nicht auf Grundlage von Rechtsverordnungen, sondern durch tarifvertragliche Regelungen geschehen, um sicherzustellen, dass die Ausnahmeregelungen nur dann vorgenommen werden, wenn dies nicht gegen das Interesse der Beschäftigten geht.

5. Artikel 1, § 92, Satz 2:

In Artikel 1 ist dem § 92 folgender Satz anzufügen:

„Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung informiert die Länder frühzeitig über Neuordnungskonzepte und bezieht sie in die Abstimmung ein.“

Begründung:

Bisher ist nach § 142 Absatz 1 Seemannsgesetz die Zustimmung des Bundesrates für den Erlass von Rechtsverordnungen zur beruflichen Ausbildung erforderlich. Hier sollte entsprechend § 4 Absatz 5 Berufsbildungsgesetz eine Klarstellung vorgenommen werden, dass die Länder in Zukunft frühzeitig beteiligt werden müssen.

6. Artikel 1, § 109, Absatz 1, Satz 1 Nummer 2 und Satz 4:

In Artikel 1 ist § 109 Absatz 1 wie folgt zu ändern:

a) In Satz 1 Nummer 2 ist nach dem Wort „Kapitän“ das Wort „oder“ durch das Wort „und“ zu ersetzen.

b) Satz 4 ist zu streichen.

Begründung:

Es ist nicht nachvollziehbar, warum sich ein Kapitän nur alle zehn Jahre über den Gebrauch der medizinischen Ausstattung des Schiffes fortbilden muss. Dies steht im Widerspruch zu den Anforderungen der Richtlinie 92/29/EWG des Rates vom 31. März 1992 über Mindestvorschriften für die Sicherheit und den Gesundheitsschutz zum Zweck einer besseren Versorgung auf Schiffen. Der medizinische Wiederholungslehrgang für Kapitäne soll wie bisher alle fünf Jahre wiederholt werden müssen.

7. Artikel 1, § 109, Absatz 2, Satz 1:

In Artikel 1 ist § 109 Absatz 2 Satz 1 wie folgt zu fassen:

„Der Reeder hat dafür Sorge zu tragen, dass sein Schiff

1. bei Indienststellung,
2. bei einem Flaggenwechsel oder
3. im Anschluss an eine Indienststellung oder einen Flaggenwechsel mindestens alle zwei Jahre

hinsichtlich der medizinischen Räumlichkeiten durch die Berufsgenossenschaft, hinsichtlich der medizinischen Ausstattung durch das für den Heimathafen des Schiffes zuständige Gesundheitsamt geprüft und abgenommen wird.“

Begründung:

Bisher wurde die medizinische Ausrüstung durch die Hafenärztlichen Dienste überwacht. Zukünftig soll dies durch die Berufsgenossenschaft erfolgen. Die Hafenärztlichen Dienste haben bisher Ärzte und Apotheker als fachkompetentes Personal zur Überwachung eingesetzt.

Das Überwachungsintervall lag bisher bei einem Jahr; zukünftig soll es erweitert werden auf drei Jahre und lediglich durch eine jährliche Eigenkontrolle des Reeders ergänzt werden.

Das Beibehalten der bisherigen Regelung und die Überwachung durch die Gesundheitsämter sind ein fachlich sinnvolles Verfahren. Im Sinne des Schlechterstellungsverbotes der ILO-Verfassung ist hier ein Beibehalten der bisherigen Regelungen, insbesondere bezüglich des Überwachungsintervalls, notwendig.

8. Artikel 1, § 119:

In Absatz 1 ist hinzuzufügen:

„Dabei werden sie von staatlichen Stellen angemessen unterstützt. Die ungehinderte Beförderung der Seeleute vom Schiff zur Sozialeinrichtung ist sicherzustellen.“

In Absatz 3 ist der erste Satz zu ändern in:

„Die Sozialeinrichtungen sollen von Sozialbeiräten kontrolliert werden, die von staatlichen Stellen in geeigneten Häfen eingerichtet werden.“

Es ist ein Absatz 5 hinzuzufügen:

„Mit den Ländern, in denen deutsche Sozialeinrichtungen in den Häfen bestehen, erfolgt eine diplomatische Zusammenarbeit auf ILO-Ebene.“

Begründung:

Die Sozialeinrichtungen müssen von staatlichen Stellen finanziell und organisatorisch unterstützt werden. Dies muss im Gesetz berücksichtigt werden.

9. Artikel 3, § 24, Absatz 6, Nummer 2:

Dieser neu einzufügende Absatz 2a in § 15 des Arbeitszeitgesetzes ist zu streichen.

Begründung:

Siehe Punkt 4 dieses Änderungsantrages.

Der Änderungsantrag der Fraktion DIE LINKE. auf Drucksache 17(11)986:

Der Ausschuss Arbeit und Soziales wolle beschließen:

Artikel 1 wird wie folgt geändert:

1. § 4 des Seearbeitsgesetzes wird wie folgt gefasst:

(1) Reeder im Sinne dieses Gesetzes ist der Eigentümer des Schiffes. Reeder ist auch jede andere Organisation oder Person, wie der Leiter, Agenten oder Bareboat-Charterer, die vom Reeder die Verantwortung für den Betrieb des Schiffes übernommen hat und die sich mit der Übernahme dieser Verantwortung bereit erklärt hat, die Aufgaben und Pflichten zu erfüllen, die den Reedern nach diesem Gesetz und den anderen Rechtsvorschriften zur Umsetzung des Seearbeitsübereinkommens auferlegt werden, ungeachtet dessen, ob andere Organisationen oder Personen bestimmte dieser Aufgaben oder Pflichten im Auftrag des Reeders erfüllen.

(2) Ist nicht der Reeder, sondern eine andere Person Arbeitgeber oder Ausbildender des Besatzungsmitglieds, gelten für die andere Person die Rechte und Pflichten des Reeders nach diesem Gesetz und den anderen Rechtsvorschriften zur Umsetzung des Seearbeitsübereinkommens. Die Verantwortung des Reeders bleibt vom Satz 1 unberührt.

2. § 48 Absatz 2 des Seearbeitsgesetzes wird gestrichen.

Begründung

Zu 1.

Im Gesetzentwurf wurden die Regelungen des SeeArbÜ/MLC zu Gunsten der Reeder und zu Lasten der Seeleute verändert. Der Begriff des Reeders ist in der MLC, Artikel II Ziffer 1.j) klar geregelt. Der Reeder kann die Verantwortung für das Schiff auch einer anderen Person oder Organisation übertragen. Mit der Übernahme dieser Verantwortung verpflichtet sich diese andere Person oder Organisation (neuer Reeder), auch die Rechte und Pflichten des Gesetzes einzuhalten. Im verbindlichen Text des MLC heisst es dazu entsprechend:

“another organisation or person... who has assumed the responsibility of the operation of the ship from the owner who, on assuming such responsibility, has agreed to take over the duties and responsibilities imposed on shipowner in accordance with this convention...”

Die Verpflichtung zur Einhaltung des Gesetzes ergibt sich aus der Funktion als Reeder und nicht aufgrund eines Vertrages zwischen dem alten und dem neuen Reeder.

Die Korrektur ist erforderlich, damit der Gesetzestext sich in Übereinstimmung mit der MLC befindet.

Sowohl in der MLC als auch im Gesetzentwurf befindet sich eine maritime Besonderheit, die der Erläuterung bedarf. Danach bleibt der Reeder auch dann für die Einhaltung des Gesetzes in der Verantwortung, wenn er Teile seiner Aufgaben auf andere Organisationen oder Personen überträgt. Dies ist deshalb so vereinbart worden, weil es in der Schifffahrt immer wieder vorkommt, das beispielsweise Seeleute von Bemannungs-Agenturen (BA) im Auftrag des Reeders an Bord geschickt werden, das Schiff von A nach B bringen und dann von der BA kein Geld bekommen. In solch einem

Fall haben die Seeleute dann das Recht sich wegen der Heuerzahlung direkt an den Reeder zu wenden.

Es gibt in der Schifffahrt auch Reeder, die sich um die Heuerzahlung an die Besatzung drücken. In einem solchen Fall haben die Seeleute international das Recht, in einem ausländischen Hafen so genannte Schiffsgläubiger-Rechte geltend zu machen und notfalls das Schiff in die Kette legen zu lassen bis die Heuerforderung erfüllt ist.

Es ist nicht hinnehmbar, dass der Bürge/Reeder die Befriedigung des Gläubigers (Heuerzahlung an den Seemann) auch verweigern kann, solange dem Hauptschuldner/BA das Recht zusteht, das der Verbindlichkeit zugrunde liegende Rechtsgeschäft anzuzweifeln (§ 770 Absatz 1 BGB). Weiterhin ist nicht akzeptabel, dass der Bürge/Reeder die Heuerzahlung verweigern kann, wenn die Heuerforderung durch früher zu viel gezahltes Geld befriedigt werden kann (§ 770 Abs. 2 BGB) und dass der Bürge/Reeder die dem Hauptschuldner/BA zustehenden Einreden geltend machen kann (§ 768 BGB). Der Reeder tritt gegenüber dem Seemann/Gläubiger nicht mehr als Reeder auf, sondern als Bürge. Wenn der Bürge sich von seiner Bürgschaft nicht befreien kann und dann seinen Zahlungsverpflichtungen nicht nachkommt, kann der Seemann/Gläubiger versuchen, in Deutschland einen vollstreckbaren Titel gegen den Bürgen/Reeder zu bekommen. Unmöglich für einen Zweitregisterseemann ohne Aufenthaltsgenehmigung in Deutschland und ohne deutsche Sprachkenntnisse.

Zu 2.

Im Gesetzesentwurf wurde in § 48 des Gesetzesentwurfes ohne Information der Sozialpartner die Höchstarbeitszeit nach dem Seemannsgesetz pauschal für alle Schiffe verlängert. Der neue Text in Abs. 2 bedeutet für Seeleute beispielsweise auf einem großen Feederschiff eine Verlängerung der täglichen Höchstarbeitszeit von 10,3 Stunden auf 13 Stunden bzw. eine Verlängerung der wöchentlichen maximalen Arbeitszeit von 72 auf 91 Stunden. Auch wenn sich die Verlängerung nicht auf allen Schiffen so extrem auswirken wird, ist sie unzumutbar.

Die Tarifvertragsparteien, Verband Deutscher Reeder und ver.di, haben zwar von der Regel A 2. 3 Ziffer 13 Gebrauch gemacht und im Manteltarifvertrag für die deutsche Seeschifffahrt § 9 Absatz 6 MTV-See für ganz besondere Fälle eine ähnliche Regelung vereinbart, doch dies befugt den Gesetzgeber nicht, diese Regelung auszuweiten und ins Gesetz zu übernehmen. Denn dadurch verlieren die Tarifvertragsparteien bei so einem sensiblen Thema die notwendige tarifvertragliche Flexibilität. Die benötigen sie aber, um auf aktuelle Entwicklungen reagieren zu können, d. h. den Tarifvertrag modifizieren oder bei grobem Missbrauch sogar annullieren zu können. Nach Ziffer 13 hat die nationale Regierungsstelle lediglich die Aufgabe einen vorgelegten Tarifvertrag zur Ausweitung der Höchstarbeitszeit zu genehmigen – oder auch nicht – und nicht daraus ein Gesetz zu machen.

Die eingeführte Regel führt also zu längeren Arbeitszeiten als bisher im Seemannsgesetz vorgesehen, greift in die Tarifautonomie ein (Norm A 2.3 Ziffer 13) und verstößt gegen die Regel 2.3 Arbeitszeiten und Ruhezeiten Norm A 2.3 Ziffer 4 des Seearbeitsübereinkommens. Daher ist sie zu streichen.

Die Änderungsanträge der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Drucksache 17(11)1094:

Der Ausschuss wolle beschließen:

1. Artikel 1 § 4 wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 2 wird gestrichen.
- b) Die Angabe „(1)“ wird gestrichen.

Begründung

Zu Artikel 1

Im Ilo-Seearbeitsübereinkommen ist der Reeder für alle im Gesetz stehenden Forderungen der Seeleute uneingeschränkt haftbar. Die Bundesregierung hat die in § 4 Absatz 1 stehende ursprüngliche Regelung durch die Bürgerregelung in § 4 Absatz 2 abgeschwächt. Nach dieser Regelung wird dem Reeder die Funktion eines Bürgen zugewiesen.

Diese Rechtskonstruktion macht es für die Seeleute schwieriger, Ansprüche geltend zu machen. Zum einen ist es ein deutlich höherer Aufwand, von einem Bürgen eine fehlende Heuer einzuklagen statt direkt von einem Reeder. Zum anderen ist unklar, wie über die Heuerzahlung hinausgehende Ansprüche der Seeleute, die sich aus dem Seearbeitsübereinkommen ergeben, geltend gemacht werden können. Dies gilt beispielsweise für die Fragen, wer letztlich haftet, wenn die Koje nur 55 cm statt 80 cm breit ist, wenn der Arztgang im Hafen nicht gewährleistet ist, wenn die Apotheke ausrüstung mangelhaft ist, wenn keine Freizeiteinrichtungen an Bord sind usw.

Deutsche Seeleute können in der Konsequenz ihre Rechte nur einklagen, wenn sie sich mit den notwendigen Paragraphen des Bürgerlichen- und des Handelsgesetzbuches vertraut machen. Ausländische Seeleute dürften hingegen keine Chancen haben, ihre Ansprüche geltend zu machen, da sie keine Kenntnis darüber haben, was ein Bürge bzw. was ein Bürgschaftsvertrag ist.

Daher stellt § 4 Absatz 2 des Gesetzesentwurfes eine erhebliche Benachteiligung der Seeleute dar. Er nimmt ihnen wesentliche Rechte, die ihnen nach der ursprünglichen Version des Seearbeitsübereinkommens zustehen. Er ignoriert die Unkenntnis der Seeleute über das deutsche Bürgschaftsrecht und kann somit nur als sittenwidrig bezeichnet werden.

Deswegen ist § 4 Absatz 2 zu streichen. Nur die Reederhaftung des Absatzes 1 entspricht der ursprünglichen Intention des Seearbeitsübereinkommens und wird der Situation der Seeleute gerecht.

2. Artikel 1 § 48 wird wie folgt geändert

- a) Absatz 2 wird gestrichen.
- b) Die Angabe „(1)“ wird gestrichen.

Begründung

Zu Artikel 1

In § 48 Absatz 2 wird die ohnehin schon hohe Arbeitszeit der Seeleute noch einmal gegenüber dem Status Quo ausgeweitet. Diese Arbeitszeiten sind für Seeleute nicht zumutbar. Vor allem wird damit in die Tarifautonomie eingegriffen. Der Gesetzgeber hat aber nicht das Recht mit staatlichen Eingriffen den Verhandlungsspielraum der Gewerkschaften einzuschränken und schon gar nicht in dem sensiblen Bereich

der Arbeitszeit. Höhere Arbeitszeiten sind originär die Sache der Tarifpartner, damit die Gewerkschaften zumindest Zugeständnisse in anderen Bereichen verhandeln können.

Die vorgeschlagene Regelung verstößt gegen das Schlechterstellungsverbot nach Artikel 19 der ILO-Verfassung. Deshalb soll § 48 Absatz 2 gestrichen werden.

Die **Fraktion der CDU/CSU** begrüßte, dass das ILO-See-arbeitsübereinkommen nach Schaffung der nationalen Voraussetzungen bald ratifiziert werden könne. Mit dem Änderungsantrag stelle die Koalition u. a. bei der Reederhaftung klar, dass unzweifelhaft letztlich der Reeder hafte. Das gelte für alle Arbeitsverträge. Ferner unterscheide man für den Offshore-Bereich künftig zwischen nautischem Personal und Bauleuten, die die Windparks errichteten. Letztere würden dem Baubereich zugeordnet. Bei den Arbeitszeitvorschriften bleibe es bei der Unterscheidung zwischen See- und Hafendarbeitszeiten. Regelungen zu Höchst- und Mindestruhezeiten habe man nicht getroffen, sondern vielmehr die Öffnungsklausel aus § 49 für den Bereich der Schlepper auf alle Schiffe ausgedehnt. Die Tarifparteien könnten nun selbst Regelungen aushandeln.

Die **Fraktion der SPD** begrüßte ebenfalls, dass Fortschritte durch die Übernahme des ILO-Übereinkommens nun möglich würden. Die Umsetzung des Seearbeitsgesetzes sei immer wieder verzögert worden. Mit dem Änderungsantrag der Koalition gebe es außer im Offshore-Bereich keine Verbesserung. Die Umwandlung der Reederhaftung in eine Bürgenhaftung sei gar nicht zufriedenstellend. Mit einer Reederhaftung wäre der Reeder in der Haftung, wenn die Seeleute ihre Heuer nicht bezahlt bekämen. Auch die Regelungen zur Höchst- und Mindestarbeitszeit der Seeleute falle nicht gut aus. Die Regelung verstoße ebenfalls gegen die ILO-Verfassung. Man wolle einer Ratifizierung des ILO-Übereinkommens aber nicht im Weg stehen und werde daher nicht gegen den Gesetzentwurf stimmen.

Die **Fraktion der FDP** warb um Zustimmung im Sinne einer baldigen Ratifizierung. Man habe ein wichtiges Gesetz für die Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit von Schiffen unter deutscher Flagge vorgelegt.

Die **Fraktion DIE LINKE** forderte, dass die Reeder in der Gesamtverantwortung blieben. Sie dürften nicht lediglich Bürgen für ausstehende Lohnforderungen werden. Auch die Möglichkeit, dass die Höchstarbeitszeit nach dem Seemannsgesetz durch das Bundesministerium für Arbeit und Soziales ohne Information der Sozialpartner verlängert werden könne, sei zu kritisieren, da es eine Verschlechterung gegenüber dem internationalen Abkommen sei. Die Fraktion wolle jedoch einer baldmöglichen Ratifizierung nicht im Wege stehen, zumal nach der bereits siebenjährigen Verzögerung.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** begrüßte ebenfalls die bald bevorstehende Ratifizierung. Die siebenjährige Verzögerung habe den Schiffen unter deutscher Flagge nur Nachteile gebracht. Da die Zeit für eine gründliche Prüfung des Änderungsantrages der Koalition zu kurz gewesen sei, könne man sich dazu nicht äußern. Allerdings stelle sich die Frage, warum man zu dem von Arbeitgebern, Arbeitnehmern und Politik ausgehandelten internationalen ILO-Übereinkommen weitere deutsche Sonderregelungen brauche. Die Fraktion trete für eine klare Reederhaftung ein.

B. Besonderer Teil

Zu Nummer 1 (Artikel 1)

Zu Buchstabe a

Folgeänderung zu den Einfügungen im Abschnitt 12, Unterabschnitt 2 des Seearbeitsgesetzes.

Zu Buchstabe b

Redaktionelle Änderung.

Zu Buchstabe c

Redaktionelle Änderung.

Zu Buchstabe d

Die Änderung zu Doppelbuchstabe aa betrifft die Ausnahme vom Begriff des Besatzungsmitglieds und damit vom persönlichen Anwendungsbereich des Seearbeitsgesetzes für Personal, das von Bord aus zur Errichtung, zur Änderung oder zum Betrieb von Bauwerken, künstlichen Inseln oder sonstigen Anlagen auf See tätig wird. Nach der Entwurfsfassung ist diese Ausnahme auf vorübergehend zum Einsatz kommende Personen begrenzt. Die Anhörung der für die Anlagenerrichtung auf See zuständigen Sozialpartner und Unternehmen hat gezeigt, dass die Einsatzzeiten des in Rede stehenden Personals an Bord je nach Arbeitsaufgabe, Baufortschritt und Organisation der Arbeitsabläufe durch die beteiligten Unternehmen unterschiedlich lang sind. Eine Unterscheidung nach der Einsatzdauer oder nach dem Verhältnis zu Einsatzzeiten an Land würde zu schwierigen Abgrenzungsfragen führen und wäre nicht praxisgerecht. Maßgebend soll daher allein der Zweck der Tätigkeit sein. Wer von Bord aus zur Errichtung, Änderung oder zum Betrieb von Anlagen auf See tätig wird, fällt nicht in den persönlichen Anwendungsbereich des Gesetzes, auch wenn er längerfristig zum Einsatz kommt. Diese weitgehende Ausnahme, die abweichend von anderen sonst vergleichbaren Personengruppen nicht an die Dauer der Tätigkeit an Bord gebunden ist, ist funktional gerechtfertigt. Das Offshore-Personal erbringt seine Arbeitsleistung weniger an Bord, als von Bord aus und oft überwiegend auf dem Bauwerk oder der Anlage auf See. Diese Personengruppe bleibt überdies durch das an Land respektive für Offshore-Tätigkeiten geltende Arbeitsrecht geschützt. Dagegen sind alle Personen, die zu anderen Zwecken an Bord tätig sind, nach dem Seearbeitsübereinkommen als Besatzungsmitglieder zu qualifizieren. Sie fallen deswegen in den Anwendungsbereich des Seearbeitsgesetzes. Dazu zählen insbesondere Personen, die mit der Fortbewegung des Schiffes, dem Ablegen, dem Festmachen oder dem Aufstellen des Errichterschiffs betraut sind. Diese Mitarbeiter gehören zu den Besatzungsmitgliedern und unterfallen allen Regelungen des Seearbeitsgesetzes.

Die Änderung zu Doppelbuchstabe bb ist eine Folgeänderung.

Zu Buchstabe e

Zu Absatz 1

Die Änderung in Absatz 1 definiert klarer als bisher den Reeder als den Eigentümer des Schiffes oder jede andere Person oder Organisation, die durch Vertrag mit dem Eigen-

tümer die Verantwortung für den Betrieb des Schiffes übernommen hat.

Zu Absatz 2

Absatz 2 macht im Sinne des Seearbeitsübereinkommens deutlicher als bisher, dass den Reeder die Verantwortung trifft, die Rechte und Pflichten nach dem Seearbeitsgesetz und den anderen Rechtsvorschriften zur Umsetzung des Seearbeitsübereinkommens zu erfüllen. Der Reeder bleibt auch dann verantwortlich, wenn eine andere Organisation oder Person bestimmte Aufgaben und Pflichten in seinem Auftrag erfüllt oder Arbeitgeber oder Ausbildender eines Besatzungsmitglieds (anderer Arbeitgeber) ist.

Zu Absatz 3

Hat eine andere Person den Heuer- oder Berufsausbildungsvertrag mit dem Besatzungsmitglied geschlossen, ist auch dieser andere Arbeitgeber für die Einhaltung der für den Reeder geltenden Umsetzungsbestimmungen verantwortlich. Satz 1 macht zudem deutlich, dass der Reeder auch in Bezug auf die bei einem anderen Arbeitgeber beschäftigten Besatzungsmitglieder für die Einhaltung öffentlich-rechtlicher und arbeitsvertragsrechtlicher Regelungen verantwortlich bleibt. Zur Wahrnehmung dieser Verantwortung gehört es, dass der Reeder vertraglich mit dem anderen Arbeitgeber sicherstellt, dass dieser die ihm gegenüber dem bei ihm beschäftigten Besatzungsmitglied obliegenden Aufgaben und Pflichten erfüllt.

Zu Absatz 4

Teil der Verantwortung des Reeders ist es, dass er für Zahlungsverpflichtungen haftet, wenn die andere Person ihre Arbeitgeberpflicht auf Zahlung der Heuer nicht erfüllt. Die Haftungsbestimmung aus Satz 1, die in der Seearbeits-Konformitätserklärung ausgewiesen wird, macht insbesondere dem Hafensstaatsinspektor in einem ausländischen Hafen deutlich, dass der Reeder auch in diesen Fällen für die Einhaltung des Seearbeitsübereinkommens verantwortlich bleibt. Da der Reeder nicht selbst Vertragspartner des bei einem anderen Arbeitgeber beschäftigten Besatzungsmitglieds ist, haftet er wie ein Bürge, der auf die Einrede der Vorausklage verzichtet hat. Dies bedeutet, dass der Reeder unmittelbar in Anspruch genommen werden kann, wenn der andere Arbeitgeber einen fälligen Heueranspruch nicht erfüllt.

Die Haftung des Reeders für die Verpflichtung zur Heuer- oder Vergütungszahlung erstreckt sich auf die übliche Vergütung (z. B. wenn im Heuervertrag auf einen Heuertarifvertrag Bezug genommen wird), es sei denn, dass sich ein abweichender Anspruch aus einer vom Reeder unterschriebenen Ausfertigung des Heuer- oder Berufsausbildungsvertrags ergibt. Eine solche Gegenzeichnung des zwischen anderem Arbeitgeber und Besatzungsmitglied geschlossenen Heuervertrages ist in § 29 Absatz 1 Satz 4 vorgeschrieben.

Zu Absatz 5

Es wird klargestellt, dass die Gerichte für Arbeitsachen auch dann ausschließlich zuständig sind, wenn das Besatzungsmitglied den Reeder verklagen will, weil sein Vertragsarbeitgeber eine aus dem Heuerverhältnis resultierende

Verpflichtung nicht erfüllt hat. Auslegungstreitigkeiten, ob die Verantwortung und die Haftung des Reeders als Rechtsnachfolge im Sinne der Zuständigkeitsregel in § 3 des Arbeitsgerichtsgesetzes anzusehen sind, werden vermieden.

Zu Buchstabe f

Die Änderung stellt die genaue Übereinstimmung mit der Norm A1.2 Absatz 9 des Seearbeitsübereinkommens her, wonach ein Seediensttauglichkeitszeugnis, dessen eingetragene Gültigkeitsdauer während einer Schiffsreise erreicht wird, nur höchstens drei Monate fortgelten darf.

Zu Buchstabe g

Redaktionelle Änderung.

Zu Buchstabe h

Folgeänderung zu Buchstabe e.

Zu Buchstabe i

Folgeänderung zu Buchstabe m.

Zu Buchstabe j

Mit der Einfügung der Wörter „in der Regel“ wird klargestellt, dass es sich bei den Vorschriften zur Seearbeitszeit um die Normalarbeitszeit entsprechend der Norm A2.3 Absatz 3 des Seearbeitsübereinkommens handelt. Arbeitszeitverlängerungen sind unter den Voraussetzungen der §§ 46, 47, 48 Absatz 2 und des § 49 zulässig.

Zu Buchstabe k

Entsprechend den Änderungen zur Seearbeitszeit werden auch die Vorschriften zur Hafendarbeitszeit angepasst.

Zu Buchstabe l

Mit der Änderung werden die Voraussetzungen, unter denen bei kurzer Hafendfolge eine Abweichung von der Höchstarbeitszeit zulässig ist, näher konkretisiert. Die Konkretisierung dient dazu, Auslegungsschwierigkeiten im Rahmen der Flaggenstaatkontrolle im Inland, aber auch bei Hafensstaatkontrollen im Ausland zu vermeiden. Nach der Änderung liegt eine kurze Hafendfolge vor, wenn ein Schiff kürzer als 36 Stunden in der Revierfahrt von einem zum anderen Hafen fährt. Die hier maßgebenden Lotsenversetzpositionen können den amtlichen nautischen Veröffentlichungen entnommen werden.

Zu Buchstabe m

Mit den Änderungen erhalten die Tarifvertragsparteien einen größeren Gestaltungsspielraum für ihre Vereinbarungen. Die Flexibilisierungsmöglichkeiten in § 49 Absatz 1 Nummer 3 des Gesetzentwurfs, deren Anwendungsbereich auf Besatzungsmitglieder von Bergungsfahrzeugen, See- und Bergungsschleppern beschränkt ist, werden erweitert auf die Besatzungsmitglieder aller Seeschiffe. Dabei werden die bisherigen Regelungen in Nummer 2 und Nummer 3 Buchstabe b in Nummer 3 zusammengefasst; die bisherige Vorschrift in Nummer 3 Buchstabe a wird in Nummer 2 geregelt. Die übrigen Änderungen sind Folgeänderungen.

Zu Buchstabe n

Redaktionelle Änderung.

Zu Buchstabe o

Die Änderung zu Doppelbuchstabe aa betrifft die Beschäftigungsverhältnisse mit einem anderen Arbeitgeber im Sinne von § 4 Absatz 2. Der Reeder soll in die Lage versetzt werden, auch gegenüber vertraglich anderweitig gebundenen Besatzungsmitgliedern die Beachtung der Erfordernisse aus dem Seearbeitsübereinkommen durchsetzen zu können. Innerhalb der Konzeption des Seearbeitsgesetzes erfüllt die Urlaubsgewährung spätestens zum Jahresende die Vorgabe zur Heimschaffung aus Norm A2.5 Absatz 2 Buchstabe b Seearbeitsübereinkommen, wonach das Besatzungsmitglied nach einer bestimmten Dienstzeit an Bord, die weniger als zwölf Monate betragen muss, einen Anspruch auf Heimschaffung haben muss. Die Urlaubsgewährung nach diesem Zeitraum genügt den Anforderungen an die Heimschaffung. Der Reeder hat nach §§ 59 und 60 Seearbeitsgesetz wie bei der Heimschaffung die Reisekosten des Besatzungsmitglieds an den Urlaubsort zu tragen. Das Besatzungsmitglied hat hinsichtlich der Auswahl des Urlaubsorts dieselben Wahlmöglichkeiten wie für den Bestimmungsort der Heimschaffung. Der neu gefasste Satz 3 sieht vor, dass der Reeder im Namen und mit Wirkung für den Vertragsarbeitgeber Urlaub gewähren muss. Die Verpflichtung bleibt begrenzt auf den Fall, dass der Vertragsarbeitgeber seiner Pflicht zur Urlaubsgewährung vor Schluss des Beschäftigungsjahres nicht nachkommt und deshalb eine Verletzung der Anforderungen aus Seearbeitsgesetz und Seearbeitsübereinkommen droht.

Zur Unterstreichung des öffentlich-rechtlichen Charakters der Pflicht von Reeder und Kapitän zur Urlaubsgewährung für Jugendliche wird durch die Änderung zu Doppelbuchstabe bb die bisher in Absatz 1 enthaltene Vorschrift in einem eigenständigen Absatz geregelt. Für Jugendliche, die bei einem anderen Arbeitgeber oder Auszubildenden beschäftigt sind, gilt die Vorschrift nach § 4 Absatz 3 Satz 1 unmittelbar auch für diese andere Person. Die Verantwortung des Reeders bleibt hiervon unberührt.

Die Änderung zu Doppelbuchstabe cc ist eine Folgeänderung.

Zu Buchstabe p

Die Änderung betrifft das Verfahren vor Erlass von Rechtsverordnungen zu Ausbildungsberufen in der Seeschifffahrt. Es soll für eine frühzeitige inhaltliche Abstimmung zwischen Bund und den betroffenen Bundesländern vor dem Erlass entsprechender Verordnungen Vorsorge getroffen werden.

Zu Buchstabe q

Gegenstand der Änderung ist das Verfahren bei der Erarbeitung von Rechtsverordnungen zu Unterkünften und anderen Räumlichkeiten an Bord. Hier wird ein Einvernehmen des Bundesministeriums für Gesundheit vorgesehen. Das Einvernehmenserfordernis soll die Übereinstimmung mit der in der Zuständigkeit des Bundesgesundheitsministeriums liegenden Trinkwasserverordnung wahren, deren Anforderungen zur Trinkwasserhygiene auch für sanitäre Anlagen, Waschein-

richtungen oder Wasserversorgungsanlagen an Bord gelten. Ausgenommen von dem Einvernehmenserfordernis bleiben Regelungen zu medizinischen Räumlichkeiten.

Zu Buchstabe r

Sprachliche Klarstellung infolge der Berücksichtigung sowohl männlicher als auch weiblicher Vertreter der Berufsgenossenschaft bzw. der Deutschen Gesellschaft für Maritime Medizin.

Zu Buchstabe s

Die Änderung zu Doppelbuchstabe aa passt im § 109 Absatz 1 die Anforderungen an die Personen, die für die Durchführung der medizinischen Behandlung und Versorgung an Bord verantwortlich sind, genauer an die Anforderungen aus der Richtlinie 92/29/EWG des Rates vom 31. März 1992 über Mindestvorschriften für die Sicherheit und den Gesundheitsschutz zum Zweck der besseren Versorgung auf Schiffen an. Für Kapitäne und mit der medizinischen Betreuung beauftragte Schiffsoffiziere werden einheitliche Anforderungen an die erforderlichen Kenntnisse und Fähigkeiten zur medizinischen Betreuung, die im Rahmen des Erwerbs der Befähigungszeugnisse zu erwerben sind, und ein Fünf-Jahres-Intervall für die verpflichtende Teilnahme an medizinischen Wiederholungslehrgängen festgelegt. Überträgt der Kapitän die medizinischen Aufgaben einem Schiffsoffizier, so müssen in Übereinstimmung mit Artikel 5 Nummer 3 der genannten Richtlinie Kapitän und Offizier alle fünf Jahre an dem Lehrgang teilnehmen. Die weiteren Änderungen sind redaktioneller Art.

Die Änderung zu Doppelbuchstabe bb betrifft § 109 Absatz 2. Dort werden aus Gründen der systematischen Klarheit die Reederpflichten hinsichtlich der Durchführung der medizinischen Betreuung konzentriert. Durch die Änderung des Verweises in Satz 2 Nummer 3 werden die Kontrollintervalle hinsichtlich der medizinischen Räumlichkeiten und der medizinischen Ausstattung an die Kontrollintervalle der Flaggenstaatsinspektion angepasst. So können die Überprüfung der Arbeits- und Lebensbedingungen an Bord und die Überprüfung hinsichtlich der medizinischen Betreuung einheitlich durchgeführt werden. Für die Fischereifahrzeuge, die nach der Regelung in § 133 Absatz 1 Satz 1 kein gültiges Fischereiarbeitszeugnis haben müssen, bedeutet der Verweis, dass die medizinische Ausstattung an Bord bei den anlassbezogenen Überprüfungen im Rahmen der Flaggenstaatkontrolle nach § 129 Absatz 2 Nummer 4 überprüft wird. Weiter wird im Interesse eines einheitlichen Sprachgebrauchs „geprüft und abgenommen“ durch „überprüft“ ersetzt.

Zu Buchstabe t

Die Änderung zu Doppelbuchstabe aa ist redaktioneller Art.

Die Änderung zu Doppelbuchstabe bb betrifft das Verfahren, das bei Rechtsverordnungen in Zusammenhang mit der Gewährleistung der medizinischen Betreuung durch den Reeder zu beachten ist. Eingefügt wird ein Erfordernis, wonach bestimmte Regelungen des Einvernehmens des Bundesministeriums für Gesundheit bedürfen. Betroffen sind infektiologische oder hygienische Regelungen, die außerhalb der Seeschifffahrt in die Zuständigkeit des Bundesministeriums für Gesundheit fallen.

Zu Buchstabe u

Die Änderung betrifft die Kontrollintervalle für bestimmte größere Fischereifahrzeuge und Fischereifahrzeuge im küstenfernen Einsatz, die jeweils unter die Verpflichtung fallen, ein gültiges Fischereiarbeitszeugnis mitzuführen. Es wird eine Anpassung der seearbeitsrechtlichen Prüfintervalle an die schiffssicherheitsrechtlichen Prüfintervalle vorgenommen, wie sie auf der Grundlage der „Richtlinie 97/70/EG des Rates vom 11. Dezember 1997 über eine harmonisierte Sicherheitsregelung für Fischereifahrzeuge von 24 Meter Länge und mehr“ vorgeschrieben sind. Die Zusammenlegung von Überprüfungen reduziert den Aufwand für Fischer und Berufsgenossenschaft. Die Synchronisation der Gültigkeitsdauer des Fischereiarbeitszeugnisses mit Fischereifahrzeug-Sicherheitszeugnissen ist in Artikel 41 Absatz 2 Fischereiübereinkommen ausdrücklich vorgesehen.

Zu Buchstabe v

Sprachliche Präzisierung, dass ein vorläufiges Seearbeitszeugnis nur einmalig für ein Schiff in Anspruch genommen werden kann; damit wird den internationalen Anforderungen deutlicher genügt.

Zu Buchstabe w

Bei der Änderung zu Doppelbuchstabe aa handelt es sich um eine Folgeänderung zu Buchstabe u. Die Gültigkeitsdauer des Fischereiarbeitszeugnisses wird an das Prüfintervall für fischereiarbeitszeugnispflichtige Fischereifahrzeuge angepasst.

Die Änderung zu Doppelbuchstabe bb beseitigt ein redaktionelles Versehen.

Zu Buchstabe x

Klarstellung, dass mit Kommission die Europäische Kommission gemeint ist.

Zu Buchstabe y

Die neu eingefügte Regelung in § 143 Absatz 7 schafft eine Grundlage dafür, dass die Berufsgenossenschaft Tatsachen, von denen sie bei der Wahrnehmung der ihr zugewiesenen Aufgaben Kenntnis erlangt, und die nach Einschätzung ihrer Mitarbeiter Grund zu der Annahme geben, dass sie Tatbestände anderer gesetzlicher Regelungen im Zuständigkeitsbereich einer anderen Behörde erfüllen, an diese andere Behörde weitergibt. Die Regelung enthält keine Verpflichtung eines Mitarbeiters der Berufsgenossenschaft, gezielt nach diesen Tatsachen zu suchen, es kann sich vielmehr bei den gewonnenen Erkenntnissen ausschließlich um Zufallsfunde handeln. Durch die Regelung wird die Tätigkeit der Berufsgenossenschaft weder behindert noch der Abschluss der Kontrolle verzögert. Der Kontrolleur ist daher beispielsweise auch nicht verpflichtet, Nachforschungen hinsichtlich Name, Anschrift und Telekommunikationsverbindung betroffener Personen anzustellen. Auch haben die möglicherweise für den Zuständigkeitsbereich einer anderen Behörde relevanten Erkenntnisse auf die Bewertung im Rahmen der Flaggen- bzw. Hafenstaatkontrolle und entsprechende Maßnahmen keinen Einfluss.

Zu Buchstabe z

Folgeänderungen zu den Buchstaben e und o.

Zu Buchstabe a¹

Die Änderung betrifft die Strafvorschriften des Seearbeitsgesetzes und hier Zuwiderhandlungen gegen eine vollziehbare Anordnung des Vorgesetzten. Bei Vorliegen bestimmter Voraussetzungen wird eine solche Zuwiderhandlung durch § 146 Absatz 1 von der Ordnungswidrigkeit zur Straftat qualifiziert. Die Qualifizierung tritt ein, wenn die Zuwiderhandlung zu einer Gefährdung von Leben oder Gesundheit eines anderen oder fremder Sachen von bedeutendem Wert führt. Dabei ist nach der Entwurfsfassung die Schwelle zur Straftat erst überschritten, wenn Vorsatz bezüglich der Zuwiderhandlung und Vorsatz bezüglich der Gefährdung gegeben ist. Die Änderung fügt eine abgestufte Strafbarkeit für die Fälle ein, wo dem Täter oder dem Teilnehmer hinsichtlich der Zuwiderhandlung Vorsatz, hinsichtlich der Gefährdung aber nur ein Fahrlässigkeitsvorwurf zu machen ist. Strafbares Unrecht liegt bereits dann vor, wenn das Besatzungsmitglied eine vollziehbare Anordnung des Vorgesetzten, die zu den in § 124 vorausgesetzten Zwecken ergangen ist, vorsätzlich missachtet und dabei bezüglich der dadurch eintretenden Gefährdung von fremden Sachen von bedeutendem Wert oder gar von Leben oder Gesundheit einer anderen Person fahrlässig handelt. Die Änderung führt derzeit geltendes Recht aus § 115 Absatz 2 des Seemannsgesetzes fort. Der Strafrahmen wird allgemeinen Grundsätzen angepasst. Er soll sich nur eine Stufe unter der Strafandrohung für die „Vorsatz-Vorsatz-Kombination“ bewegen.

Zu Buchstabe b¹

Folgeänderung zu den Buchstaben c¹ und d¹.

Zu Buchstabe c¹

Der bisherige Gesetzentwurf enthielt im Hinblick auf die im Gesetzentwurf zur Strukturreform des Gebührenrechts des Bundes (Drucksache 17/10422) vorgesehene Schaffung einer zentralen Ermächtigungsgrundlage für die Gebührennormierung keine Gebührenregelung. Da ein für das Seearbeitsgesetz zeitgerechtes Inkrafttreten der Strukturreform des Gebührenrechts des Bundes nicht gewährleistet ist, bedarf es für die Übergangszeit einer fachgesetzlichen Ermächtigung.

Der neue § 149 Absatz 1 regelt die Befugnis der Berufsgenossenschaft, für Amtshandlungen Kosten (Gebühren und Auslagen) zu erheben. Absatz 2 regelt die Zuständigkeiten und Einzelheiten für den Erlass von Gebührenverordnungen. Nach Absatz 3 werden für Amtshandlungen, die die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger betreffen, keine Kosten erhoben.

Zu Buchstabe d¹

Die Informationspflicht des Reeders hinsichtlich verschiedener Rechtsverordnungen nach dem Seearbeitsgesetz und dem Gesetz über Ordnungswidrigkeiten entspricht weitgehend § 144 des Seemannsgesetzes. Der Reeder muss den Besatzungsmitgliedern einen Text der genannten Rechtsvorschriften zugänglich machen. Die Vorschrift wird an den

technischen Fortschritt angepasst, indem zusätzlich das Zurverfügungstellen durch Bereitstellen eines Computerterminals erlaubt wird, wo die Besatzungsmitglieder leicht und schnell Einsicht in elektronische Fassungen der aktuellen Vorschriftentexte nehmen können.

Zu Buchstabe e¹

Folgeänderung zu Buchstabe c¹.

Zu Buchstabe f¹

Berichtigung des Verweises zur abweichenden Verkündung im Bundesanzeiger nach § 2 Absatz 1 des Verkündungs- und Bekanntmachungsgesetzes.

Zu Buchstabe g¹

Mit der neuen Regelung des § 154 wird eine Übergangsregelung für den Beginn der Hafenstaatkontrollen in deutschen Häfen eingefügt. Die Übergangsregelung ist notwendig, weil nach Artikel VIII Absatz 4 des Seearbeitsübereinkommens das Übereinkommen für den jeweiligen Vertragsstaat erst zwölf Monate nach der Eintragung seiner Ratifikation in Kraft tritt. Damit darf auch erst zwölf Monate nach der Ratifikation mit Hafenstaatkontrollen in Deutschland begonnen werden. Es ist absehbar, dass das Seearbeitsgesetz deutlich vor Ablauf dieser Zwölf-Monatsfrist in Kraft treten wird. Nach dem Seearbeitsgesetz müsste dann mit den Hafenstaatkontrollen begonnen werden, obwohl das Übereinkommen völkerrechtlich für Deutschland noch nicht gelten würde. Die Einfügung einer Übergangsregelung stellt sicher, dass es zu keinem Widerspruch zum Völkerrecht kommt.

Zu Nummer 2 (Artikel 2)

Die Änderungen gegenüber der Entwurfsfassung betreffen die Ermächtigung zum Erlass von Rechtsverordnungen in § 9 des Seearbeitsgesetzes. Hier erfolgt zum einen eine

redaktionelle Anpassung. Die der Verordnungsermächtigung beigegebene Zweckbestimmung wird an die neu aufgenommenen Tatbestände angepasst.

Zum anderen werden die dem Bund nach dem Seearbeitsgesetz obliegenden Aufgaben um die Aufgabe der Erteilung eines Berufszugehörigkeitsnachweises für Seeleute ergänzt. Das Gesetzgebungsvorhaben verfolgt das Ziel der Entbürokratisierung. Wesentliche Punkte sind hier der Wegfall des Musterungsverfahrens und die Abschaffung des Seefahrtbuches als Voraussetzung für den Dienst auf Schiffen unter der Bundesflagge. Gleichwohl soll es weiterhin die Möglichkeit für die Seeleute geben, sich von der Verwaltung ein Dokument ausstellen zu lassen – auf freiwilliger Basis – zum Nachweis der Zugehörigkeit zur Berufsgruppe der Seeleute. Dies entspricht dem Wunsch der Sozialpartner. Dabei soll die „neue“ Bescheinigung weder Reise- noch Identitätsdokument sein.

Zu Nummer 3 (Artikel 3)

Durch die Änderung wird die Möglichkeit geschaffen, Verstöße gegen die Vorschriften einer Rechtsverordnung nach § 15 Absatz 2a des Arbeitszeitgesetzes zum Schutz der Arbeitnehmer bei Offshore-Tätigkeiten sowie der Sonn- und Feiertagsruhe als Ordnungswidrigkeit zu ahnden. Verstöße gegen die abweichenden Arbeitszeitvorschriften der Verordnung sind bereits als Verstöße gegen die entsprechenden Grundnormen des Arbeitszeitgesetzes bußgeld- bzw. strafbewehrt.

Zu Nummer 4 (Artikel 7)

Durch die Änderung wird das Inkrafttreten der Regelung in Artikel 1 § 150, wonach Rechtsverordnungen nach dem Seearbeitsgesetz im Bundesanzeiger verkündet werden können, auf den Tag nach der Verkündung des Gesetzes vorverlegt. Die Verkündungsmöglichkeit tritt damit am gleichen Tag in Kraft wie die im Seearbeitsgesetz enthaltenen Ermächtigungsgrundlagen für Rechtsverordnungen.

Berlin, den 20. Februar 2013

Jutta Krellmann
Berichterstatlerin