

Gesetzentwurf der Bundesregierung

Entwurf eines Ersten Gesetzes zur Änderung des Seearbeitsgesetzes

A. Problem und Ziel

Die Internationale Arbeitskonferenz (IAK) der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO) hat auf ihrer 103. Sitzung am 11. Juni 2014 Änderungen des Seearbeitsübereinkommens 2006 (Seearbeitsübereinkommen) beschlossen.

Die Änderungen haben das Ziel, Seeleute besser gegen finanzielle Risiken in möglichen Gefährdungssituationen abzusichern.

Die Änderungen beinhalten erstmals Vorgaben für eine finanzielle Absicherung von Ansprüchen der Seeleute bei einem Imstichlassen durch den Reeder. Das geänderte Seearbeitsübereinkommen definiert das Imstichlassen als einseitigen Bruch des Heuerverhältnisses durch den Reeder. Es konkretisiert und erweitert die bereits jetzt vorgesehene Verpflichtung der Vertragsstaaten, Heimerschaffungsansprüche von Seeleuten auf Schiffen unter ihrer Flagge finanziell abzusichern. Auch hinsichtlich des Leistungsumfanges des Systems der finanziellen Sicherheit sieht das geänderte Seearbeitsübereinkommen detaillierte Anforderungen vor: Finanziell abgesichert sein müssen die gesetzlich oder vertraglich geschuldeten Leistungen für eine Dauer von mindestens vier Monaten, die Kosten der Heimerschaffung sowie die grundlegenden Bedürfnisse der Seeleute.

Zudem sehen die Änderungen des Seearbeitsübereinkommens Mindestanforderungen zur finanziellen Absicherung von Entschädigungsforderungen bei Tod oder Erwerbsunfähigkeit der Seeleute aufgrund von Arbeitsunfällen, Berufskrankheiten oder berufsbezogenen Gefährdungen vor.

Deutschland hat das Seearbeitsübereinkommen am 16. August 2013 ratifiziert und im Wesentlichen durch das am 1. August 2013 in Kraft getretene Seearbeitsgesetz (SeeArbG) umgesetzt. Es hat die Rechtslage damit an die Vorgaben des Seearbeitsübereinkommens für weltweit einheitliche Arbeits- und Lebensbedingungen der Seeleute angepasst. Die bisherigen nationalen Rechtsvorschriften enthalten teilweise keine ausreichenden Bestimmungen, um auch den geänderten Vorgaben des Seearbeitsübereinkommens gerecht zu werden.

B. Lösung

Damit die Neuregelungen auch für Besatzungsmitglieder von Kauffahrteischiffen gelten, die die Bundesflagge führen, wird das SeeArbG an die geänderten Anforderungen des Seearbeitsübereinkommens angepasst.

Um die Ansprüche der Seeleute im Falle des Imstichlassens durch ein System der finanziellen Sicherheit abzusichern, ist zunächst der Begriff des Imstichlassens

gesetzlich zu definieren. Das geschieht anhand von Regelbeispielen, die inhaltlich den Vorgaben der IAO entsprechen. Die Neuregelungen verpflichten den Reeder zum Abschluss einer Versicherung, die die Ansprüche der Besatzungsmitglieder im Falle eines Imstichlassens finanziell abdeckt. Darüber hinaus sind im SeeArbG die Anforderungen an die Versicherung sowie deren Leistungsumfang festzulegen.

Ebenfalls geregelt wird die Pflicht der Reeder zur Entschädigung aller an Bord tätigen Seeleute oder deren Hinterbliebenen bei Arbeitsunfällen und Berufskrankheiten. In der Regel wird die finanzielle Absicherung bei Arbeitsunfällen und Berufskrankheiten bereits nach geltendem Recht – zeitlich unbegrenzt – durch die gesetzliche Unfallversicherung nach dem Siebten Buch Sozialgesetzbuch (SGB VII) gewährleistet. Vor diesem Hintergrund erfolgt im SeeArbG lediglich eine punktuelle Änderung, die den Reeder verpflichtet, eine finanzielle Absicherung auch für solche Personen zu stellen, die in Ausnahmefällen nicht in der gesetzlichen Unfallversicherung pflichtversichert sind.

Die Reeder werden verpflichtet, die von den jeweiligen Sicherungsgebern ausstellenden Bescheinigungen über die finanzielle Absicherung der Besatzungsmitglieder an Bord mitzuführen.

C. Alternativen

Keine.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Keine.

E. Erfüllungsaufwand

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Keiner.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Die Verpflichtung der Reeder, private Versicherungen oder finanzielle Sicherheiten zu stellen, die die Ansprüche der Besatzungsmitglieder im Falle eines Imstichlassens sowie gegebenenfalls auch bei Arbeitsunfällen und Berufskrankheiten finanziell abdecken, verursacht jährlichen Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft durch die Zahlung der erforderlichen Versicherungsprämien. Die konkrete Höhe der dadurch entstehenden Mehrkosten kann derzeit nicht abgeschätzt werden. Die Anbieter der in der Seeschifffahrt üblichen P&I-Versicherungen erarbeiten zurzeit eine Anpassung der Leistungskataloge. Auf die Höhe der Versicherungsprämien dürfte sich mindernd auswirken, dass es seit 1958 keinen einzigen Heim-schaffungsfall auf Schiffen deutscher Reeder gegeben hat und die deutsche Flagge im internationalen Vergleich als sicher und zuverlässig gilt. Bei der Einführung eines Systems der finanziellen Sicherheit handelt es sich um eine zwingende Vorgabe des geänderten Seearbeitsübereinkommens, die die Reeder in den Verhandlungen ausdrücklich unterstützt haben. Da die Seearbeitszeugnisse und Seearbeits-Konformitätserklärungen aufgrund der vorgesehenen Übergangsregelung zeitlich gestaffelt an die Anforderungen des geänderten Seearbeitsübereinkommens angepasst und mit ohnehin anstehenden, inhaltsgleichen Überprüfungen koordiniert werden, entstehen der Wirtschaft insoweit keine Mehrkosten. Zusätzliche Kosten für die Wirtschaft entstehen ausschließlich in Bereichen, in denen das

geänderte Seearbeitsübereinkommen „1:1“ umgesetzt wird. Das Änderungsvorhaben ist daher vom Anwendungsbereich der „One in, one out“-Regel ausgenommen.

Davon Bürokratiekosten aus Informationspflichten

Es werden zehn neue Informationspflichten für Reeder beziehungsweise Versicherer geschaffen (§ 76a Absatz 1 und 4, § 106a Absatz 1, 3 und 5 SeeArbG). Der Wirtschaft entstehen dadurch ein einmaliger Erfüllungsaufwand von rund 2.400 Euro sowie ein jährlicher Erfüllungsaufwand von rund 9.400 Euro. Die Einführung dieser Informationspflichten ist durch das geänderte Seearbeitsübereinkommen zwingend vorgegeben.

Die finanzielle Förderung der Sozialeinrichtungen für Seeleute wird von einer Projektförderung auf eine institutionelle Förderung umgestellt. Dadurch vereinfacht sich für die in deutschen Seehäfen von kirchlichen Trägern betriebenen Sozialeinrichtungen der jährliche Verfahrensaufwand zur Stellung der Förderträge. Er reduziert sich um rund 7.500 Euro.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Die Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft (künftig: Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation) überprüft die Einhaltung der Arbeits- und Lebensbedingungen an Bord von Schiffen. Die Änderungen der Vorschriften führen zu geringem zusätzlichem Vollzugsaufwand, der voraussichtlich mit vorhandenem Personal und Sachmitteln bewältigt werden kann.

Der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft entsteht durch die Verpflichtung zur Ausfertigung und Übermittlung einer Versicherungsbescheinigung nach § 106a Absatz 3 Satz 1 SeeArbG ein einmaliger Umstellungsaufwand in Höhe von etwa 8.400 Euro. Die Verpflichtung zur Übermittlung einer Versicherungsbescheinigung entspricht einer zwingenden Vorgabe des geänderten Seearbeitsübereinkommens.

Die Seearbeitszeugnisse und Seearbeits-Konformitätserklärungen werden aufgrund der vorgesehenen Übergangsregelung zeitlich gestaffelt an die Anforderungen des geänderten Seearbeitsübereinkommens angepasst und mit anstehenden, inhaltsgleichen Überprüfungen koordiniert. Seearbeitszeugnisse und Seearbeits-Konformitätserklärungen sind nur zeitlich begrenzt gültig und müssen ohnehin nach Ablauf des Gültigkeitszeitraums erneuert werden. Soweit Bescheinigungen bereits bei einer Zwischenüberprüfung angepasst werden, wird die Neuerteilung lediglich zeitlich vorgezogen. Der Verwaltung entstehen insoweit keine Mehrkosten.

Vollzugsbedingte Auswirkungen auf Haushaltspläne und die Finanzplanung des Bundes sind nicht zu erwarten.

F. Weitere Kosten

Weitere Kosten fallen nicht an. Auswirkungen auf Einzelpreise und das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
DIE BUNDESKANZLERIN

Berlin, 28. September 2015

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

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Ersten Gesetzes zur Änderung des Seearbeitsgesetzes

mit Begründung und Vorblatt (Anlage 1).

Ich bitte, die Beschlussfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium für Arbeit und Soziales.

Die Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gemäß § 6 Absatz 1 NKRG ist als Anlage 2 beigefügt.

Der Bundesrat hat in seiner 936. Sitzung am 25. September 2015 beschlossen, gegen den Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes keine Einwendungen zu erheben.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Angela Merkel

Entwurf eines Ersten Gesetzes zur Änderung des Seearbeitsgesetzes

Vom ...

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Das Seearbeitsgesetz vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 868), das zuletzt durch Artikel 8 des Gesetzes vom ... [BGBl. I S. ...] geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Die Inhaltsübersicht wird wie folgt geändert:

a) Die Angabe zu Abschnitt 3 Unterabschnitt 7 wird wie folgt gefasst:

„Unterabschnitt 7

Heimschaffung und Imstichlassen“.

b) Nach der Angabe zu § 76 wird folgende Angabe eingefügt:

„§ 76a Pflicht zur finanziellen Absicherung für Fälle des Imstichlassens“.

c) Nach der Angabe zu § 106 wird folgende Angabe eingefügt:

„§ 106a Pflicht zur Entschädigung bei Arbeitsunfällen und Berufskrankheiten“.

d) Die Angabe zu § 154 wird wie folgt gefasst:

„§ 154 Übergangsregelung für Seearbeitszeugnisse und Seearbeits-Konformitätserklärungen“.

2. In § 2 Nummer 4 werden die Wörter „die Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft“ durch die Wörter „die Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation“ ersetzt.

3. § 42 Absatz 4 wird wie folgt geändert:

a) In Satz 3 werden

aa) die Wörter „§ 49 Absatz 1 Nummer 3 und 4 auch in Verbindung mit Absatz 2 oder 3“ durch die Wörter „§ 49 Absatz 1 Nummer 3 oder 4, jeweils auch in Verbindung mit Absatz 2 oder 3“ und

bb) die Wörter „§ 47 Absatz 1 und 2“ durch die Wörter „§ 47 Absatz 1 oder 2“ ersetzt.

b) In Satz 4 wird nach den Wörtern „§ 49 Absatz 1 Nummer 2“ die Angabe „oder 4“ eingefügt.

4. In § 47 Absatz 1 Satz 1 wird nach den Wörtern „Personen an Bord“ ein Komma eingefügt.

5. In Abschnitt 3 wird die Überschrift des Unterabschnitts 7 wie folgt gefasst:

„Unterabschnitt 7

Heimschaffung und Imstichlassen“.

6. § 73 wird wie folgt geändert:

a) In Nummer 4 wird der Punkt am Ende durch ein Komma ersetzt.

b) Folgende Nummer 5 wird angefügt:

„5. wenn der Reeder das Besatzungsmitglied im Stich lässt (§ 76a Absatz 1 Satz 3).“

7. § 75 wird wie folgt geändert:

a) Der Wortlaut wird Absatz 1.

b) Folgender Absatz 2 wird angefügt:

„(2) Lässt der Reeder ein Besatzungsmitglied im Stich (§ 76a Absatz 1 Satz 3), ist abweichend von Absatz 1 Bestimmungsort der Heimschaffung ausschließlich der Wohnort des Besatzungsmitglieds.“

8. In § 76 Absatz 8 werden nach dem Wort „Heimschaffung“ die Wörter „nach § 73 Nummer 1 bis 4“ eingefügt.
9. Nach § 76 wird folgender § 76a eingefügt:

„§ 76a

Pflicht zur finanziellen Absicherung für Fälle des Imstichlassens

(1) Der Reeder eines Schiffes, das kein Fischereifahrzeug ist, hat nach Maßgabe der Absätze 2 und 3 für Fälle des Imstichlassens eines Besatzungsmitglieds eine Versicherung oder eine sonstige finanzielle Sicherheit aufrechtzuerhalten. Die Versicherung oder die sonstige finanzielle Sicherheit ist der Berufsgenossenschaft bei Überprüfungen nachzuweisen. Ein Besatzungsmitglied ist insbesondere im Stich gelassen, wenn der Reeder

1. die Kosten für die Heimschaffung nach § 76 Absatz 2 Satz 2 nicht übernimmt,
2. den Anspruch des Besatzungsmitglieds auf medizinische Betreuung nach den §§ 99 bis 103 nicht erfüllt,
3. mit der Heuerzahlung nach § 37 mindestens zwei Monate in Verzug ist,
4. gesundheitsschädliche Unterkunftsräume bereithält,
5. verdorbene oder für die Schiffsbesatzung ungenügende Verpflegungs- oder Trinkwasservorräte zur Verfügung stellt oder
6. keinen ausreichenden Kraftstoff für das Überleben an Bord des Schiffes zur Verfügung stellt.

(2) Die Versicherung oder die sonstige finanzielle Sicherheit muss die gesetzlichen Ansprüche der Besatzungsmitglieder und solche Leistungen, die nach dem Heuervertrag mit dem in § 28 vorgeschriebenen Inhalt, nach dem Berufsausbildungsvertrag mit dem in § 82 vorgeschriebenen Inhalt oder nach dem anwendbaren Tarifvertrag geschuldet sind, finanziell absichern. Der Versicherungsvertrag oder der Vertrag über die sonstige finanzielle Sicherheit kann die finanzielle Absicherung von ausstehenden Leistungen aus dem Heuerverhältnis auf vier Monate beschränken. Das gilt nicht für Ansprüche, bei deren Nichterfüllung durch den Reeder ein Besatzungsmitglied nach Absatz 1 Satz 3 Nummer 1, 2, 4, 5 oder 6 im Stich gelassen ist.

(3) Der Versicherungsvertrag oder der Vertrag über die sonstige finanzielle Sicherheit muss vorsehen, dass

1. Besatzungsmitglieder ihre Ansprüche unmittelbar gegen den Versicherer oder den Sicherungsgeber geltend machen können,
2. der Versicherungsschutz oder der Schutz durch die sonstige finanzielle Sicherheit nicht vor Ablauf der vereinbarten Vertragsdauer endet, es sei denn, der Versicherer oder der Sicherungsgeber informiert die Berufsgenossenschaft mindestens 30 Tage zuvor.

(4) Der Versicherer oder der Sicherungsgeber übermittelt nach Maßgabe des Absatzes 5 dem Reeder eines Schiffes im Sinne des § 130 Absatz 1 oder 8 eine Bescheinigung über die Versicherung oder die sonstige finanzielle Sicherheit in deutscher Sprache, begleitet von einer englischen Übersetzung. Der Reeder hat die Bescheinigung an Bord mitzuführen. Eine Kopie der Bescheinigung ist an geeigneter Stelle an Bord in einer für die Besatzungsmitglieder geeigneten Sprache auszuhängen.

(5) Die Bescheinigung hat mindestens den folgenden Inhalt:

1. Name des Schiffes,
2. Heimathafen des Schiffes,
3. Rufzeichen des Schiffes,
4. IMO-Schiffsidentifikationsnummer,
5. Name und Anschrift des Versicherers oder des Sicherungsgebers,

6. Kontaktinformationen der Personen oder der Stelle, die für die Behandlung von Hilfeersuchen der Seeleute zuständig sind,
7. Name des Reeders,
8. Gültigkeitsdauer der Versicherung oder der sonstigen finanziellen Sicherheit sowie
9. eine Erklärung des Versicherers oder des Sicherungsgebers, dass die Versicherung oder die sonstige finanzielle Sicherheit den Anforderungen der Norm A2.5.2 des Seearbeitsübereinkommens genügt.

(6) Soweit der Versicherer oder der Sicherungsgeber das Besatzungsmitglied oder im Falle des § 77 Satz 1 in Verbindung mit Satz 3 die Berufsgenossenschaft befriedigt, geht der Anspruch des Besatzungsmitglieds gegen den Reeder auf ihn über. Der Reeder hat den Anspruch in Geld zu erfüllen. Steht dem Reeder ein Ersatzanspruch zu, geht dieser Anspruch auf den Versicherer oder den Sicherungsgeber über, soweit er die Leistung erbringt.

(7) Der Anspruch eines Besatzungsmitglieds gegen den Versicherer oder den Sicherungsgeber auf Zahlung der vom Reeder geschuldeten Heuer mindert sich insoweit, als diese Heueransprüche nach § 169 des Dritten Buches Sozialgesetzbuch auf die Bundesagentur für Arbeit übergehen.“

10. § 77 wird wie folgt geändert:

a) In Satz 1 werden nach dem Wort „nicht“ die Wörter „und befriedigt im Falle eines Imstichlassens im Sinne des § 76a Absatz 1 auch der Versicherer oder der Sicherungsgeber das Besatzungsmitglied nicht“ eingefügt.

b) Folgender Satz wird angefügt:

„Die Ansprüche des Besatzungsmitglieds im Falle eines Imstichlassens im Sinne des § 76a Absatz 1 gegen den Versicherer oder den Sicherungsgeber gehen insoweit auf sie über.“

11. Nach § 106 wird folgender § 106a eingefügt:

„§ 106a

Pflicht zur Entschädigung bei Arbeitsunfällen und Berufskrankheiten

(1) Der Reeder eines Schiffes, das kein Fischereifahrzeug ist, hat nach Maßgabe des Absatzes 2 eine Versicherung oder eine sonstige finanzielle Sicherheit aufrechtzuerhalten, die bei Berufsunfähigkeit oder Tod von Besatzungsmitgliedern infolge von Arbeitsunfällen oder Berufskrankheiten diese oder ihre Hinterbliebenen entschädigt. Die Versicherung oder die sonstige finanzielle Sicherheit ist der Berufsgenossenschaft bei Überprüfungen nachzuweisen.

(2) Die Versicherung oder der Vertrag über die sonstige finanzielle Sicherheit muss vorsehen, dass

1. die Ansprüche der Besatzungsmitglieder unmittelbar gegen den Versicherer oder den Sicherungsgeber geltend gemacht werden können,
2. Zwischenzahlungen geleistet werden, soweit das zur Vermeidung einer besonderen Härte für das Besatzungsmitglied erforderlich ist und
3. der Versicherungsschutz oder der Schutz durch die sonstige finanzielle Sicherheit nicht vor Ablauf der vereinbarten Vertragsdauer endet, es sei denn, der Versicherer oder der Sicherungsgeber informiert die Berufsgenossenschaft mindestens 30 Tage zuvor.

(3) Der Versicherer oder der Sicherungsgeber übermittelt nach Maßgabe des Absatzes 4 dem Reeder eine Bescheinigung über die Versicherung oder die sonstige finanzielle Sicherheit in deutscher Sprache, begleitet von einer englischen Übersetzung. Der Reeder hat die Bescheinigung an Bord mitzuführen. Eine Kopie der Bescheinigung ist an geeigneter Stelle an Bord in einer für die Besatzungsmitglieder geeigneten Sprache auszuhängen.

(4) Die Bescheinigung hat mindestens den folgenden Inhalt:

1. Name des Schiffes,
2. Heimathafen des Schiffes,
3. Rufzeichen des Schiffes,

4. IMO-Schiffsidentifikationsnummer,
 5. Name und Anschrift des Versicherers oder des Sicherungsgebers,
 6. Kontaktinformationen der Personen oder der Stelle, die für die Behandlung von Hilfeersuchen der Seeleute zuständig sind,
 7. Name des Reeders,
 8. Gültigkeitsdauer der Versicherung,
 9. eine Erklärung des Versicherers oder des Sicherungsgebers, dass die Versicherung oder die sonstige finanzielle Sicherheit den Anforderungen der Norm A4.2.1 des Seearbeitsübereinkommens genügt.
(5) Steht ein Ende des Versicherungsschutzes oder des Schutzes durch die sonstige finanzielle Sicherheit bevor, informiert
 1. der Reeder die Besatzungsmitglieder,
 2. der Versicherer oder der Sicherungsgeber die Berufsgenossenschaft.“
12. § 119 Absatz 4 wird wie folgt gefasst:
„(4) Zur Erfüllung ihrer Aufgaben erhalten die Sozialeinrichtungen in inländischen Häfen im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel im Wege der institutionellen Förderung einen jährlichen Finanzierungszuschuss des Bundes zu den laufenden Aufwendungen und Investitionen. Zuständige Behörde für die Bewilligung der Förderung ist die Berufsgenossenschaft.“
13. § 129 Absatz 1 Satz 2 wird wie folgt geändert:
 - a) In Nummer 5 werden nach dem Wort „Ruhezeiten“ die Wörter „sowie finanzielle Absicherung für Fälle des Imstichlassens“ eingefügt.
 - b) In Nummer 8 werden nach dem Wort „Betreuung“ die Wörter „einschließlich Entschädigung bei Arbeitsunfällen und Berufskrankheiten“ eingefügt.
14. § 145 wird wie folgt geändert:
 - a) In Absatz 1 wird nach Nummer 9 folgende Nummer 9a eingefügt:
„9a. entgegen § 76a Absatz 1 Satz 2 oder § 106a Absatz 1 Satz 2 einen Nachweis nicht oder nicht rechtzeitig erbringt.“
 - b) In Absatz 3 wird nach der Angabe „Nummer 4, 7, 8,“ die Angabe „9a,“ eingefügt.
15. In § 150 Absatz 2 werden die Wörter „sowie den §§ 78 und 130 Absatz 7“ durch die Wörter „, § 76a Absatz 4 Satz 3, § 78 sowie § 106a Absatz 3 Satz 3 und § 130 Absatz 7“ ersetzt.
16. § 154 wird wie folgt gefasst:

„§ 154

Übergangsregelung für Seearbeitszeugnisse und Seearbeits-Konformitätserklärungen

Seearbeitszeugnisse und Seearbeits-Konformitätserklärungen, die vor dem 18. Januar 2017 erteilt wurden, behalten ihre Gültigkeit bis zur jeweils nächsten nach § 129 Absatz 2 Nummer 1 anstehenden Überprüfung, soweit der Reeder Bescheinigungen über die Versicherung oder die sonstige finanzielle Sicherheit nach § 76a Absatz 4 Satz 2 sowie § 106a Absatz 3 Satz 2 an Bord mitführt.“

Artikel 2

- (1) Dieses Gesetz tritt vorbehaltlich der Absätze 2 und 3 am 18. Januar 2017 in Kraft.
- (2) Artikel 1 Nummer 2 tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.
- (3) Artikel 1 Nummer 12 tritt am 1. Januar 2017 in Kraft.

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelungen

Am 11. Juni 2014 hat die Internationale Arbeitsorganisation (IAO) in Genf Änderungen des Seearbeitsübereinkommens 2006 (Seearbeitsübereinkommen) gebilligt. Regierungs-, Seeleute- und Reedervertreter der Vertragsstaaten hatten die Änderungen vom 7. bis 11. April 2014 im „Ausschuss mit besonderer Kompetenz im Bereich der Seearbeitsnormen“ beraten und nahezu einstimmig – bei lediglich einer Enthaltung – beschlossen. Die Änderungen haben das Ziel, Seeleute besser gegen finanzielle Risiken in möglichen Gefährdungssituationen abzusichern.

Die Änderungen verpflichten die Vertragsstaaten erstmals, ein effektives System der finanziellen Sicherheit zu etablieren, das Seeleute im Falle eines Imstichlassens durch den Reeder unterstützt. Ein Imstichlassen liegt nach dem geänderten Seearbeitsübereinkommen bei einem einseitigen Bruch des Heuerverhältnisses durch den Reeder vor. Dies ist beispielsweise der Fall, wenn der Reeder die vertraglich vereinbarte Heuer mindestens zwei Monate nicht zahlt oder wenn der Reeder den Seeleuten nicht den notwendigen Unterhalt oder die notwendige Unterstützung gewährt. Das geänderte Seearbeitsübereinkommen eröffnet für das System der finanziellen Sicherheit die folgenden Möglichkeiten: System der sozialen Sicherheit, Versicherung oder nationaler Fonds oder andere ähnliche Vorkehrung. Folgende Leistungen müssen abgesichert werden:

- Die gesetzlich oder vertraglich geschuldeten Leistungen bis zu einer Dauer von vier Monaten,
- die Kosten der Heimschaffung bis zur Ankunft an den Heimatort sowie
- grundlegende Bedürfnisse der Seeleute (wie zum Beispiel ausreichende Ernährung, erforderliche Bekleidung, Unterkunft, Trinkwasservorräte, für das Überleben an Bord des Schiffes ausreichender Kraftstoff, notwendige ärztliche Betreuung).

Daneben enthält das geänderte Seearbeitsübereinkommen weitere Vorgaben zur Ausgestaltung des Systems der finanziellen Sicherheit sowie zum Ausstellen und Mitführen von Nachweisen über die finanzielle Sicherheit.

Zum anderen enthalten die Änderungen des Seearbeitsübereinkommens Mindestvorgaben für ein weiteres System der finanziellen Sicherheit, das Entschädigungsforderungen der Seeleute bei Tod oder Erwerbsunfähigkeit aufgrund von Arbeitsunfällen, Berufskrankheiten oder berufsbezogenen Gefährdungen absichern muss. Neben inhaltlichen Anforderungen an das System der finanziellen Sicherheit enthalten die Änderungen Vorgaben zum Ausstellen und Mitführen von Nachweisen über die finanzielle Sicherheit.

Die geänderten internationalen Bestimmungen des Seearbeitsübereinkommens leisten einen wesentlichen Beitrag zur Verbesserung der Arbeits- und Lebensbedingungen der Seeleute auf Handelsschiffen.

II. Wesentlicher Inhalt des Entwurfs

Änderungen des Seearbeitsgesetzes (SeeArbG) sollen die neuen Vorgaben des Seearbeitsübereinkommens in nationales Recht umsetzen.

System der finanziellen Sicherheit im Falle des Imstichlassens

Im SeeArbG wird der Begriff des Imstichlassens gesetzlich anhand von Regelbeispielen definiert. Er ist Anknüpfungspunkt für das System der finanziellen Sicherheit.

Der in der deutschen Sprachfassung der IAO in diesem Zusammenhang verwendete Begriff des „Zurücklassens“ wurde bewusst nicht übernommen. Der Begriff „Zurücklassung“ ist im nationalen Recht bereits belegt und unterscheidet sich systematisch und inhaltlich von den neuen Vorgaben nach Norm A2.5.2 des Seearbeitsübereinkommens. Die „Zurücklassung“ bezeichnet im SeeArbG den Fall, dass ein Besatzungsmitglied auf Veranlassung des Kapitäns das Schiff an einem Ort im Ausland verlassen muss. Dieser Fall ist in § 72 SeeArbG geregelt. Hat die Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft nach § 72 Satz 1 SeeArbG eingewilligt, handelt es

sich bei der Zurücklassung um ein rechtmäßiges Verhalten des Kapitäns. Das Imstichlassen von Seeleuten bezeichnet demgegenüber stets eine rechtswidrige Pflichtverletzung des Reeders. Es setzt zudem weder einen Aufenthalt im Ausland voraus, noch, dass ein Besatzungsmitglied das Schiff räumlich verlässt.

Die Neuregelungen verpflichten den Reeder zum Abschluss einer Versicherung, die die Ansprüche der Besatzungsmitglieder im Falle eines Imstichlassens finanziell abdeckt. Eine Versicherungspflicht ist angesichts der bereits bestehenden, in ihrem Leistungsumfang ergänzungsfähigen Versicherungen im Schifffahrtsbereich die Gestaltungsoption mit dem geringsten Aufwand. Die Absicherung kann beispielsweise durch eine in der Seeschifffahrt übliche P&I-Versicherung erfolgen. Die P&I-Clubs waren in die Verhandlungen des „Ausschusses mit besonderer Kompetenz im Bereich der Seearbeitsnormen“ im April 2014 zur Änderung des Seearbeitsübereinkommens eingebunden.

Besatzungsmitglieder können ihre Ansprüche unmittelbar gegen den Versicherer geltend machen. Die Versicherung muss dem Reeder eines Schiffes im Sinne des § 130 Absatz 1 oder 8 SeeArbG eine Versicherungsbescheinigung übermitteln; Kopien dieser Bescheinigung sind an Bord in einer für die Besatzungsmitglieder geeigneten Sprache auszuhängen.

Hinsichtlich des Versicherungsumfangs übernimmt das SeeArbG die internationalen Vorgaben des geänderten Seearbeitsübereinkommens. Damit soll die Versicherbarkeit durch international tätige P&I-Clubs gewährleistet werden.

Weitere Änderungen betreffen den Bestimmungsort für die Heimschaffung sowie das Verhältnis der Ansprüche des Besatzungsmitglieds gegen die Versicherung einerseits sowie gegen Dritte andererseits.

System der finanziellen Sicherheit im Falle von Arbeitsunfällen und Berufskrankheiten

Die Reeder werden zukünftig verpflichtet, alle an Bord ihrer Schiffe tätigen Seeleute oder deren Hinterbliebene bei Tod oder Berufsunfähigkeit infolge von Arbeitsunfällen oder Berufskrankheiten zu entschädigen.

Die finanzielle Entschädigung wird in den meisten Fällen bereits nach geltendem Recht – zeitlich unbegrenzt – durch die gesetzliche Unfallversicherung nach dem Siebten Buch Sozialgesetzbuch (SGB VII) gewährleistet. Für Personen, die in Ausnahmefällen nicht in der gesetzlichen Unfallversicherung pflichtversichert sind, müssen Reeder zukünftig private Versicherungen oder finanzielle Sicherheiten stellen. Auch insoweit kommt der Abschluss einer P&I-Versicherung in Betracht.

Der jeweilige Versicherer oder der jeweilige Sicherungsgeber muss eine Bescheinigung über die finanzielle Absicherung der Besatzungsmitglieder ausstellen und dem Reeder übermitteln. Der Reeder ist verpflichtet, diese Bescheinigung an Bord mitzuführen und auszuhängen.

Weitere Änderungen des SeeArbG

Darüber hinaus wird die bestehende Vorschrift über die finanzielle Förderung der Seemannsmissionen in deutschen Seehäfen ab 2017 als institutionelle Förderung ausgestaltet.

III. Alternativen

Keine.

IV. Gesetzgebungskompetenz

Die Gesetzgebungskompetenz des Bundes folgt aus der konkurrierenden Gesetzgebungskompetenz nach Artikel 74 Absatz 1 Nummern 11, 12 und 21 des Grundgesetzes (GG). Der Bund macht nach Artikel 72 Absatz 1 GG von seiner Gesetzgebungskompetenz auf den Gebieten des Arbeitsrechts, der Sozialversicherung, des Rechts der Wirtschaft (privatrechtliches Versicherungswesen) sowie der Hochsee- und Küstenschifffahrt Gebrauch. Entsprechendes gilt für die Regelung der Ordnungswidrigkeiten.

Die vorgeschlagenen Regelungen sind auf dem Gebiet des Artikels 74 Absatz 1 Nummer 11 (Recht der Wirtschaft) gemäß Artikel 72 Absatz 2 GG zur Wahrung der Rechtseinheit erforderlich. Träfen die Bundesländer uneinheitliche Regelungen zur Umsetzung der von der IAO im Jahr 2014 beschlossenen Änderungen des Seearbeitsübereinkommens, würde die hierdurch bedingte Rechtszersplitterung unzumutbare Schwierigkeiten für den Schiffsverkehr verursachen, der typischerweise länderübergreifender Art ist. Dies würde zu erheblichen Rechtsunsicherheiten im Schiffsverkehr und damit zu unzumutbaren Schranken und Hindernissen für den wirtschaftlichen Verkehr im Bundesgebiet führen. Einheitliche Anforderungen hinsichtlich der Versicherungspflicht, der

Ausstellung und Kontrolle von Versicherungsbescheinigungen sowie einheitliche Sanktionsmechanismen, wie Bußgeldvorschriften, sind nur durch bundeseinheitliche Regelungen zu gewährleisten.

V. Vereinbarkeit mit dem Recht der Europäischen Union und völkerrechtlichen Verträgen

Der Entwurf ist mit dem Recht der Europäischen Union und völkerrechtlichen Verträgen, die die Bundesrepublik Deutschland abgeschlossen hat, vereinbar. Er dient der Umsetzung der im Jahr 2014 beschlossenen Änderungen des Seearbeitsübereinkommens der IAO.

VI. Gesetzesfolgen

1. Nachhaltigkeitsaspekte

Der Gesetzentwurf steht im Einklang mit den Leitgedanken der Bundesregierung zur nachhaltigen Entwicklung im Sinne der Nationalen Nachhaltigkeitsstrategie. Der Entwurf gewährleistet Mindeststandards der finanziellen Absicherung beim Imstichlassen von Besatzungsmitgliedern sowie für Entschädigungsforderungen der Besatzungsmitglieder bei Tod oder Erwerbsunfähigkeit aufgrund von Arbeitsunfällen, Berufskrankheiten oder berufsbezogenen Gefährdungen. Dies steht in Einklang mit der Managementregel der Nationalen Nachhaltigkeitsstrategie, die in Punkt 9 unter anderem vorsieht, Armut und sozialer Ausgrenzung soweit wie möglich vorzubeugen, um den sozialen Zusammenhalt zu stärken. Zugleich sichert der Gesetzentwurf die Wettbewerbsfähigkeit der Reeder, die Kauffahrteischiffe unter deutscher Flagge betreiben.

2. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Keine.

3. Erfüllungsaufwand

Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Durch das Regelungsvorhaben entsteht für Bürgerinnen und Bürger kein Erfüllungsaufwand.

Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Die Verpflichtung der Reeder, private Versicherungen oder finanzielle Sicherheiten zu stellen, die die Ansprüche der Besatzungsmitglieder im Falle eines Imstichlassens sowie gegebenenfalls auch bei Arbeitsunfällen und Berufskrankheiten finanziell abdecken, verursacht jährlichen Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft durch die Zahlung der erforderlichen Versicherungsprämien. Die konkrete Höhe der dadurch entstehenden Mehrkosten kann derzeit nicht abgeschätzt werden. Die Anbieter der in der Seeschifffahrt üblichen P&I-Versicherungen verhandeln zurzeit über die Anpassung des Leistungskatalogs. Auf die Höhe der Versicherungsprämien dürfte sich mindernd auswirken, dass es seit 1958 keinen einzigen Heimschaffungsfall auf Schiffen deutscher Reeder gegeben hat und die Deutsche Flagge im internationalen Vergleich als sicher und zuverlässig gilt. Bei der Einführung eines Systems der finanziellen Sicherheit handelt es sich um eine zwingende Vorgabe des geänderten Seearbeitsübereinkommens, die die Reeder in den Verhandlungen ausdrücklich unterstützt haben. Es werden darüber hinaus zehn neue Informationspflichten für Reeder beziehungsweise Versicherer geschaffen (§ 76a Absatz 1 und 4, § 106a Absatz 1, 3 und 5 SeeArbG). Der Wirtschaft entstehen dadurch ein einmaliger Erfüllungsaufwand von rund 2.400 Euro sowie ein jährlicher Erfüllungsaufwand von rund 9.400 Euro. Die Einführung entsprechender Informationspflichten ist durch das geänderte Seearbeitsübereinkommen zwingend vorgegeben.

Da die Seearbeitszeugnisse und Seearbeits-Konformitätserklärungen aufgrund der vorgesehenen Übergangsregelung zeitlich gestaffelt an die Anforderungen des geänderten Seearbeitsübereinkommens angepasst und mit ohnehin anstehenden, inhaltsgleichen Überprüfungen koordiniert werden, entstehen der Wirtschaft insoweit keine Mehrkosten.

Zusätzliche Kosten für die Wirtschaft entstehen ausschließlich in Bereichen, in denen das geänderte Seearbeitsübereinkommen „1:1“ umgesetzt wird. Das Änderungsvorhaben ist daher vom Anwendungsbereich der „One in, one out“-Regel ausgenommen.

Die finanzielle Förderung der Sozialeinrichtungen für Seeleute wird von einer Projektförderung auf eine institutionelle Förderung umgestellt. Dadurch vereinfacht sich für die in deutschen Seehäfen von kirchlichen Trägern betriebenen Sozialeinrichtungen der jährliche Verfahrensaufwand zur Stellung der Förderanträge. Er reduziert sich um rund 7.500 Euro.

Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Die Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft überprüft die Einhaltung der Arbeits- und Lebensbedingungen an Bord von Schiffen. Die Änderungen der Vorschriften führen zu geringem zusätzlichem Vollzugsaufwand, der voraussichtlich mit vorhandenem Personal und Sachmitteln bewältigt werden kann.

Der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft entsteht durch die Verpflichtung zur Ausfertigung und Übermittlung einer Versicherungsbescheinigung nach § 106a Absatz 3 Satz 1 SeeArbG ein einmaliger Umstellungsaufwand in Höhe von etwa 8.400 €. Die Verpflichtung zur Übermittlung einer Versicherungsbescheinigung entspricht einer zwingenden Vorgabe des geänderten Seearbeitsübereinkommens.

Die Seearbeitszeugnisse und Seearbeits-Konformitätserklärungen werden aufgrund der vorgesehenen Übergangsregelung zeitlich gestaffelt an die Anforderungen des geänderten Seearbeitsübereinkommens angepasst und mit anstehenden, inhaltsgleichen Überprüfungen koordiniert. Seearbeitszeugnisse und Seearbeits-Konformitätserklärungen sind nur begrenzt gültig und müssen ohnehin nach Ablauf des Gültigkeitszeitraums erneuert werden. Soweit Bescheinigungen bereits bei einer Zwischenüberprüfung angepasst werden, wird die Neuerteilung lediglich zeitlich vorgezogen. Der Verwaltung entstehen insoweit keine Mehrkosten.

Vollzugsbedingte Auswirkungen auf Haushaltspläne und die Finanzplanung des Bundes sind nicht zu erwarten.

4. Weitere Kosten

Weitere Kosten fallen nicht an. Auswirkungen auf Einzelpreise und das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

5. Weitere Gesetzesfolgen

Gleichstellungspolitische Auswirkungen der Regelungen sind nicht gegeben.

VII. Befristung; Evaluation

Die Möglichkeiten einer Befristung sowie einer Evaluation der vorgesehenen Regelungen wurden geprüft, sind aber im Ergebnis zu verneinen, weil die Änderungen des SeeArbG der Umsetzung von unbefristet geltendem internationalem Recht dienen.

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1 (Änderung des Seearbeitsgesetzes)

Zu Nummer 1 (Änderung der Inhaltsübersicht)

Die Inhaltsübersicht wird an die neu in das Seearbeitsgesetz aufgenommenen §§ 76a und 106a sowie an den neu gefassten § 154 angepasst.

Zu Nummer 2 (Änderung des § 2 Nummer 4)

Zum 1. Januar 2016 wird die Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft in die zu diesem Datum errichtete Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation eingegliedert (§ 2 Absatz 1 des Gesetzes zur Errichtung der Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation).

Die Änderung passt die in § 2 geregelten Begriffsbestimmungen an die geänderte Bezeichnung der Berufsgenossenschaft an.

Zu Nummer 3 (Änderung des § 42 Absatz 4)

Die Änderungen dienen der Klarstellung.

Ziel der Regelung in Satz 3 ist, dass von den Mindestruhezeiten abgewichen werden kann, sobald die Abweichungsvoraussetzung einer der beiden genannten Nummern des § 49 Absatz 1 beziehungsweise der besondere Fall einer der beiden genannten Absätze des § 47 vorliegt. Dass eine kumulative Anwendung nicht beabsichtigt ist, zeigt sich schon daran, dass § 49 Absatz 1 Nummer 3 alle Schiffe betrifft, § 49 Absatz 1 Nummer 4 nur Fischereifahrzeuge während des Fangs. Bei einer kumulativen Anwendung wären Abweichungen letztlich nur für

Fischereifahrzeuge möglich. Auch die Regelung in § 47 verdeutlicht, dass es sich entweder um eine echte Notsituation (§ 47 Absatz 1) oder um eine Übung (§ 47 Absatz 2) handeln kann. Das Gewollte wird durch die Umformulierung sprachlich klargestellt.

Von der Regelung in § 45 Absatz 3 zu den Mindestruhezeiten kann nicht nur durch eine tarifvertragliche Vereinbarung nach § 49 Absatz 1 Nummer 2 abgewichen werden, sondern für Besatzungsmitglieder von Fischereifahrzeugen auch durch eine tarifvertragliche Vereinbarung nach § 49 Absatz 1 Nummer 4. Durch die Änderung wird klargestellt, dass für den Kapitän, wenn er Wache geht, die gleichen Abweichungsmöglichkeiten bestehen, wie für die übrigen Besatzungsmitglieder.

Zu Nummer 4 (Änderung des § 47 Absatz 1)

Es handelt sich um eine redaktionelle Korrektur.

Zu Nummer 5 (Änderung der Überschrift des Unterabschnitts 7)

Die Überschrift des Unterabschnitts 7 wird an den neu in das Seearbeitsgesetz aufgenommenen § 76a angepasst.

Zu Nummer 6 und 7 (Änderung des § 73 Nummer 4 und 5 und des § 75)

Wird ein Besatzungsmitglied nach § 76a Absatz 1 Satz 3 im Stich gelassen, erhält es einen Heimschaffungsanspruch. Die Regelung setzt Norm A2.5.2 Absatz 9 Buchstabe b) und Absatz 10 des geänderten Seearbeitsübereinkommens um. Bestimmungsort der Heimschaffung ist in diesem Fall ausschließlich der Wohnort des Besatzungsmitglieds.

Der Heimschaffungsanspruch nach § 73 Nummer 5 geht den übrigen Heimschaffungsansprüchen als spezielle Regelung vor.

Zu Nummer 8 (Änderung des § 76 Absatz 8)

Es handelt sich um eine Folgeänderung aufgrund der Änderung des § 73 Nummer 5.

Zu Nummer 9 (Einfügung des § 76a)

§ 76a setzt Norm A2.5.2 Absatz 2 bis 13 sowie Leitlinie B2.5.3 des geänderten Seearbeitsübereinkommens um. Der Reeder wird verpflichtet, eine Versicherung für die auf seinen Schiffen beschäftigten Besatzungsmitglieder abzuschließen oder eine sonstige finanzielle Sicherheit zu stellen und aufrechtzuerhalten, die die Ansprüche der Besatzungsmitglieder finanziell abdeckt, falls sie vom Reeder im Stich gelassen werden. Der Tatbestand des Imstichlassens wird über Regelbeispiele definiert. Darüber hinaus werden die Anforderungen an die Versicherung oder die sonstige finanzielle Sicherheit festgelegt und der erforderliche Sicherungsumfang bestimmt. Reeder von Fischereifahrzeugen sind entsprechend Artikel II Absatz 4 des Seearbeitsübereinkommens von der Verpflichtung zur finanziellen Absicherung ausgenommen. Das Seearbeitsübereinkommen findet insoweit keine Anwendung.

Zu Absatz 1 Satz 1 und 2

Absatz 1 Satz 1 und 2 verpflichtet den Reeder in Umsetzung von Norm A2.5.2 Absatz 3 des geänderten Seearbeitsübereinkommens, eine entsprechende Versicherung abzuschließen oder eine sonstige finanzielle Sicherheit zu stellen und aufrechtzuerhalten, beispielsweise eine in der Seeschifffahrt übliche P&I-Versicherung.

Zu Absatz 1 Satz 3

Absatz 1 Satz 3 definiert das Imstichlassen. Im Gleichklang mit Norm A2.5.2 Absatz 2 und 5 des geänderten Seearbeitsübereinkommens greift das Gesetz die dort geregelten Fallkonstellationen in Form von Regelbeispielen auf. Die Gründe, die zu einem Imstichlassen führen, sind dabei nicht abschließend aufgeführt. Norm A2.5.2 Absatz 2 Buchstabe c) des geänderten Seearbeitsübereinkommens gibt insoweit einen offenen Tatbestand vor.

Ein Imstichlassen setzt – wie die Regelbeispiele verdeutlichen – voraus, dass der Reeder seine gesetzlichen Pflichten schwerwiegend verletzt und das Besatzungsmitglied damit in eine Lage bringt, die das Normalmaß der bei einer Beschäftigung auf See hinzunehmenden Entbehrungen unzumutbar überschreitet.

In einer solchen Situation kann dem Besatzungsmitglied regelmäßig auch nicht zugemutet werden, das Dienstverhältnis bis zum Ablauf der Kündigungsfrist fortzusetzen.

Zu Absatz 2

In Umsetzung der Norm A2.5.2 Absatz 9 legt die Regelung den notwendigen Sicherungsumfang fest. Die Versicherung oder die sonstige finanzielle Sicherheit muss alle gesetzlichen Ansprüche der Besatzungsmitglieder und die ihnen nach § 28 oder § 82 geschuldeten vertraglichen sowie alle tarifvertraglichen Leistungen im Falle eines Imstichlassens finanziell absichern. Neben den im SeeArbG und gegebenenfalls in Heuer-, Berufsausbildungs-

und Tarifverträgen geregelten Ansprüchen der Besatzungsmitglieder zählen dazu auch die im Bürgerlichen Gesetzbuch geregelten Ansprüche des allgemeinen Privatrechts.

Absatz 2 Satz 2 lässt in Einklang mit Norm A2.5.2 Absatz 9 Buchstabe a) des geänderten Seearbeitsübereinkommens zu, den Sicherungsumfang in Bezug auf ausstehende Leistungen aus dem Heuerverhältnis zeitlich zu beschränken. Übereinstimmend mit Norm A2.5.2 Absatz 9 Buchstabe b) und c) des geänderten Seearbeitsübereinkommens bleiben davon allerdings die grundlegenden Bedürfnisse der Besatzungsmitglieder ausgenommen, wie etwa nach ausreichender Nahrung und medizinischer Versorgung. Diese Ansprüche müssen in jedem Fall erfüllt werden, bis die Besatzungsmitglieder an ihren Wohnort zurückgekehrt sind.

Nach Norm A2.5.2 Absatz 9 des geänderten Seearbeitsübereinkommens muss der notwendige finanzielle Schutz ausreichen, um nicht gezahlte Heueransprüche und sonstige dem Besatzungsmitglied geschuldete Leistungen bis zu einer Dauer von vier Monaten finanziell abzusichern sowie alle angemessenen Kosten, die im Stich gelassenen Besatzungsmitgliedern bis zum Eintreffen an ihrem Wohnort entstehen. Das geänderte Seearbeitsübereinkommen zählt dazu insbesondere die Kosten für die Heimschaffung sowie die Kosten zur Erfüllung grundlegender Bedürfnisse der Seeleute, wie zum Beispiel ausreichende Ernährung, erforderliche Bekleidung, Unterkunft, ausreichende Trinkwasservorräte, für das Überleben an Bord des Schiffes ausreichender Kraftstoff sowie notwendige ärztliche Betreuung. Die Kosten der Heimschaffung ergeben sich in diesem Zusammenhang aus § 76 Absatz 2, der Norm A2.5.2 Absatz 10 des geänderten Seearbeitsübereinkommens umsetzt.

Zu Absatz 3

Absatz 3 setzt die Vorgaben von Norm A2.5.2 Absatz 4, 8 und 11 sowie Leitlinie B2.5.3 des geänderten Seearbeitsübereinkommens um.

Zu Nummer 1

Der Versicherungsvertrag oder der Vertrag über die sonstige finanzielle Sicherheit muss dem Besatzungsmitglied entsprechend Norm A2.5.2 Absatz 4 des geänderten Seearbeitsübereinkommens einen Direktanspruch gegen den Versicherer oder den Sicherungsgeber einräumen.

Zu Nummer 2

Der Versicherungsschutz oder der Schutz durch die sonstige finanzielle Sicherheit darf entsprechend Norm A2.5.2 Absatz 11 des geänderten Seearbeitsübereinkommens nicht vor Ablauf der vereinbarten Vertragsdauer enden. Die Regelung schränkt die Möglichkeit des Versicherers oder des Sicherungsgebers ein, den Direktanspruch des Besatzungsmitglieds von anderen Umständen als der vertraglich vereinbarten Zeitdauer abhängig zu machen. Unzulässig wäre insbesondere ein mit dem Reeder vereinbarter Ausschluss zugunsten der Besatzungsmitglieder in Fällen, in denen der Reeder seine Beiträge nicht oder nicht rechtzeitig erbracht hat. Der Versicherer oder der Sicherungsgeber könnte sich in einem solchen Fall nur dann von seiner Verpflichtung lösen, wenn er die Berufsgenossenschaft mindestens 30 Tage vorher über die bevorstehende Beendigung des Vertrages informiert. Das ermöglicht es der Berufsgenossenschaft, entsprechende Kontrollen beim Reeder durchzuführen und gegebenenfalls durchzusetzen, dass er die Anforderungen des § 76a fortlaufend erfüllt.

Zu Absatz 4

Der Reeder eines Schiffes nach § 130 Absatz 1 oder 8 ist entsprechend der Vorgabe von Norm A2.5.2 Absatz 6 des geänderten Seearbeitsübereinkommens verpflichtet, die von dem Versicherer oder dem Sicherungsgeber auszustellende Bescheinigung über die abgeschlossene Versicherung oder die sonstige finanzielle Sicherheit an Bord mitzuführen. Mit der Bescheinigung weist der Reeder bei Flaggen- oder Hafenstaatkontrollen nach, dass er eine Versicherung abgeschlossen oder eine sonstige finanzielle Sicherheit gestellt hat und aufrechterhält, die den Anforderungen des geänderten Seearbeitsübereinkommens genügt.

Die Sätze 1 und 3 regeln in Umsetzung von Norm A2.5.2 Absatz 6 und 7 des geänderten Seearbeitsübereinkommens die sprachlichen Anforderungen an die Bescheinigung und stellen sicher, dass die Besatzungsmitglieder Kenntnis von den Versicherungsbedingungen erhalten. Stammt der überwiegende Teil der Besatzungsmitglieder aus einem anderem als dem deutschen oder englischen Sprachraum, sollte die Bescheinigung zumindest zusätzlich in dieser Sprache ausgehängt werden.

Zu Absatz 5

Absatz 5 regelt den notwendigen Inhalt der Bescheinigung entsprechend Anhang A2-I des geänderten Seearbeitsübereinkommens. Der Versicherer oder der Sicherungsgeber übernimmt damit insbesondere die Garantie, dass

die von ihm gestellte finanzielle Absicherung den Anforderungen der Norm A2.5.2 des geänderten Seearbeitsübereinkommens genügt.

Zu Absatz 6

Absatz 6 regelt den von Norm A2.5.2 Absatz 12 vorgesehenen gesetzlichen Anspruchsübergang. Erbringt der Versicherer oder der Sicherungsgeber eine vom Reeder geschuldete Leistung ganz oder teilweise an das Besatzungsmitglied oder, im Falle des § 77 Satz 1 in Verbindung mit Satz 3, an die Berufsgenossenschaft, gehen der Anspruch des Besatzungsmitglieds gegen den Reeder sowie eventuelle Ersatzansprüche des Reeders in dieser Höhe auf ihn über. Der Reeder hat den auf den Versicherer oder den Sicherungsgeber übergegangenen Anspruch des Besatzungsmitglieds in Geld zu erfüllen.

Zu Absatz 7

Absatz 7 bestimmt, dass sich ein auf den Ausgleich ausstehender Heuerzahlungen gerichteter Direktanspruch des Besatzungsmitglieds gegen den Versicherer oder den Sicherungsgeber in der Höhe verringert, in der das Besatzungsmitglied für denselben Zeitraum berechnete Ansprüche auf Insolvenzgeld nach §§ 165 ff. des Dritten Buches Sozialgesetzbuch gegen die Bundesagentur für Arbeit geltend macht. § 169 des Dritten Buches Sozialgesetzbuch ordnet für diesen Fall einen gesetzlichen Übergang der gegen den Reeder gerichteten Heueransprüche des Besatzungsmitglieds auf die Bundesagentur für Arbeit an.

Die Regelung stellt in Verbindung mit dem in Absatz 6 Satz 1 angeordneten Forderungsübergang sicher, dass die Bundesagentur für Arbeit im Insolvenzgeldzeitraum letztverpflichtet bleibt.

Zu Nummer 10 (Änderung des § 77)

Die Eintrittspflicht der Berufsgenossenschaft greift erst, wenn weder der Reeder, noch, im Falle eines Imstichlassens nach § 76a Absatz 1 Satz 3, der Versicherer oder der Sicherungsgeber die geschuldete Heimschaffung veranlassen. Eventuelle Leistungen der finanziellen Sicherheit nach § 76 Absatz 8 sind dem Reeder zuzurechnen.

Tritt die Berufsgenossenschaft ein, ordnet die Regelung einen gesetzlichen Übergang des im Falle eines Imstichlassens nach § 76a Absatz 1 Satz 3 insoweit bestehenden Anspruchs des Besatzungsmitglieds gegen den Versicherer oder den Sicherungsgeber an. Die Berufsgenossenschaft kann den Reeder und im Falle eines Imstichlassens auch den Versicherer oder den Sicherungsgeber in Regress nehmen. Die von der Berufsgenossenschaft verauslagten Kosten der Heimschaffung sind durch die Zahlungsübernahmeerklärung des Verbands Deutscher Reeder vom 1. Dezember 2004 finanziell abgesichert.

Zu Nummer 11 (Einfügung des § 106a)

Zu Absatz 1

Absatz 1 verpflichtet den Reeder in Umsetzung von Norm A4.2.1 Absatz 1 b) sowie Norm A4.2.2 des geänderten Seearbeitsübereinkommens, eine Versicherung oder eine sonstige finanzielle Sicherheit für die auf seinen Schiffen beschäftigten Besatzungsmitglieder nachzuweisen, die bei Berufsunfähigkeit oder Tod von Besatzungsmitgliedern infolge von Arbeitsunfällen oder Berufskrankheiten diese oder ihre Hinterbliebenen angemessen entschädigt.

Bei dem Eintritt von Arbeitsunfällen oder Berufskrankheiten übernimmt grundsätzlich die gesetzliche Unfallversicherung nach dem Siebten Buch Sozialgesetzbuch (SGB VII) sämtliche Kosten für die Heilbehandlung und die medizinische, berufliche und soziale Rehabilitation. Sie genügt den Anforderungen des geänderten Seearbeitsübereinkommens, das in Norm A 4.2.2 Absatz 2 ausdrücklich die Absicherung über ein staatliches Sozialversicherungssystem zulässt. Soweit die Besatzungsmitglieder auf Schiffen unter deutscher Flagge in der gesetzlichen Unfallversicherung pflichtversichert sind, braucht der Reeder keine zusätzliche finanzielle Absicherung zu stellen.

Nur in Ausnahmefällen sind Besatzungsmitglieder auf Schiffen unter deutscher Flagge nicht in der gesetzlichen Unfallversicherung pflichtversichert. Das ist etwa der Fall, wenn Besatzungsmitglieder von einem ausländischen Unternehmen zu einer zeitlich begrenzten Tätigkeit in die Bundesrepublik Deutschland entsandt wurden und in ihren Heimatländern versichert bleiben. In diesen Fällen muss der Reeder über eine zusätzliche private Versicherung oder eine zusätzliche sonstige finanzielle Sicherheit dafür sorgen, dass die auf seinen Schiffen beschäftigten Besatzungsmitglieder oder ihre Hinterbliebenen entsprechend den Vorgaben des geänderten Seearbeitsübereinkommens, die über Absatz 4 Nummer 9 in Bezug genommen werden, angemessen abgesichert sind. In Betracht kommt beispielsweise der Abschluss einer in der Seeschifffahrt üblichen P&I-Versicherung. Der Reeder muss in einem solchen Fall daher zwei Versicherungen nachweisen.

Reeder von Fischereifahrzeugen sind entsprechend Artikel II Absatz 4 des Seearbeitsübereinkommens von der Verpflichtung zur finanziellen Absicherung ausgenommen. Das Seearbeitsübereinkommen findet insoweit keine Anwendung.

Zu Absatz 2

Absatz 2 setzt die Vorgaben von Norm A4.2.1 Absatz 8 sowie 12 und 13 des geänderten Seearbeitsübereinkommens um.

Nach Nummer 1 müssen Versicherungen oder sonstige finanzielle Sicherheiten entsprechend Norm A4.2.1 Absatz 8 Buchstabe e) des geänderten Seearbeitsübereinkommens einen Direktanspruch einräumen.

Nach Nummer 2 muss die Versicherung oder die sonstige finanzielle Sicherheit übereinstimmend mit Norm A4.2.1 Absatz 8 Buchstabe c) des geänderten Seearbeitsübereinkommens Zwischenzahlungen bei Härtefällen ermöglichen, die zum Beispiel auftreten können, wenn der geltend gemachte Anspruch der Höhe nach nicht abschließend bestimmt werden kann.

Nach Nummer 3 darf der Versicherungsschutz oder der Schutz durch die sonstige finanzielle Sicherheit entsprechend Norm A4.2.1 Absatz 12 des geänderten Seearbeitsübereinkommens nicht vor Ablauf der vereinbarten Vertragsdauer enden. Die Regelung schränkt – parallel zur finanziellen Absicherung eines Imstichlassens von Besatzungsmitgliedern – die Möglichkeit des Versicherers oder des Sicherungsgebers ein, den Direktanspruch von anderen Umständen als der vertraglich vereinbarten Zeitdauer abhängig zu machen. Der Versicherer oder der Sicherungsgeber kann sich nur dann von seiner Verpflichtung lösen, wenn er die Berufsgenossenschaft mindestens 30 Tage vorher über die bevorstehende Beendigung des Vertrages informiert.

Zu Absatz 3

Der Reeder ist entsprechend der Vorgabe in Norm A4.2.1 Absatz 11 des geänderten Seearbeitsübereinkommens verpflichtet, die von der Berufsgenossenschaft sowie gegebenenfalls ergänzend von dem Versicherer oder dem Sicherungsgeber der privaten Versicherung oder der sonstigen finanziellen Sicherheit auszustellende Bescheinigung über die Absicherung der Besatzungsmitglieder bei Arbeitsunfällen und Berufskrankheiten an Bord mitzuführen. Anders als nach Norm A2.5.2 Absatz 6 des geänderten Seearbeitsübereinkommens beschränkt sich die Pflicht zum Mitführen dieser Bescheinigungen nicht auf Schiffe, die ein Seearbeitszeugnis oder eine Seearbeits-Konformitätserklärung nach Regel 5.1.3 Absatz 1 oder 2 des Seearbeitsübereinkommens mitführen müssen. Mit den Bescheinigungen kann der Reeder bei Flaggen- und Hafenstaatkontrollen gegebenenfalls nachweisen, dass alle auf seinem Schiff beschäftigten Besatzungsmitglieder ausreichend abgesichert sind. Bereits nach derzeitiger Praxis sichern Reeder im Rahmen von P&I-Versicherungen die Risiken für Besatzungsmitglieder ab, die im Ausnahmefall nicht in der gesetzlichen Unfallversicherung pflichtversichert sind.

Die Sätze 1 und 3 regeln in Umsetzung von Norm A4.2.1 Absatz 11 und 14 des geänderten Seearbeitsübereinkommens die sprachlichen Anforderungen an die Bescheinigung und stellen sicher, dass die Besatzungsmitglieder Kenntnis von den Versicherungsbedingungen erhalten. Stammt der überwiegende Teil der Besatzungsmitglieder aus einem anderem als dem deutschen oder englischen Sprachraum, sollte die Bescheinigung zumindest zusätzlich in dieser Sprache ausgehängt werden.

Zu Absatz 4

Absatz 4 regelt den notwendigen Inhalt der Bescheinigung entsprechend Anhang A4-I des geänderten Seearbeitsübereinkommens. Der Versicherer oder der Sicherungsgeber übernimmt damit insbesondere die Garantie, dass die von ihm gestellte finanzielle Absicherung den Anforderungen der Norm A4.2.1 des geänderten Seearbeitsübereinkommens genügt.

Zu Absatz 5

Absatz 5 setzt die Vorgaben von Norm A4.2.1 Absatz 9 und 10 des geänderten Seearbeitsübereinkommens um. Die Besatzungsmitglieder und die Berufsgenossenschaft müssen rechtzeitig von dem Reeder beziehungsweise von dem Versicherer oder dem Sicherungsgeber über ein bevorstehendes Ende des Versicherungsschutzes oder des Schutzes durch die sonstige finanzielle Sicherheit informiert werden.

Zu Nummer 12 (Änderung des § 119 Absatz 4)

Nach Regel 4.4 Absatz 1 des Seearbeitsübereinkommens haben die Unterzeichnerstaaten in ihren Seehäfen Sozialeinrichtungen für die Seeleute vorzuhalten. In deutschen Seehäfen bestehen diese in Form der Seemannsheimen und Seemannsclubs, die sich in der Trägerschaft kirchlicher Einrichtungen befinden. Der Bund muss aus diesem

Grund keine unmittelbar staatlichen Einrichtungen für die soziale Betreuung der Seeleute an Land schaffen. Deshalb ist es geboten, dass sich der Bund angemessen und dauerhaft an den laufenden Aufwendungen und Investitionen dieser Einrichtungen nicht wie bisher im Wege der Projektförderung, sondern in einer Form beteiligt, die nicht an befristete Projekte gebunden ist. Die geänderte Vorschrift schafft die Voraussetzungen für eine solche Beteiligung. Dadurch reduziert sich der Verwaltungsaufwand für die Sozialeinrichtungen und die Verwaltung. Die Sozialeinrichtungen haben keinen Rechtsanspruch auf Zahlung eines Zuschusses. Die Bewilligung und die Höhe des Zuschusses sind davon abhängig, dass im jeweiligen Bundeshaushalt entsprechende Mittel veranschlagt sind. Die Zuständigkeit für die Bewilligung der finanziellen Förderung wird der Berufsgenossenschaft übertragen, ihr obliegt nach § 142 Absatz 1 bereits die Überwachung der Sozialeinrichtungen.

Zu Nummer 13 (Änderung des § 129)

Die beispielhafte Auflistung in Absatz 1 Satz 2 zum Umfang der Flaggenstaatkontrolle wird um die Überprüfung der finanziellen Sicherheiten für Fälle des Imstichlassens sowie bei Arbeitsunfällen und Berufskrankheiten erweitert. Das entspricht dem in Anhang A5-1 des geänderten Seearbeitsübereinkommens enthaltenen Prüfkatalog und trägt der herausgehobenen Bedeutung dieser Pflichten Rechnung.

Zu Nummer 14 (Änderung des § 145)

Die Regelung erfasst Verstöße gegen die neu in § 76a Absatz 1 Satz 2 sowie § 106a Absatz 1 Satz 2 geregelten Pflichten als Ordnungswidrigkeiten. Die Bußgeldbewehrung unterstreicht die zentrale Bedeutung der finanziellen Absicherung von Besatzungsmitgliedern in Fällen des Imstichlassens und bei Arbeitsunfällen oder Berufskrankheiten. Die Einleitung von Bußgeldverfahren steht, wie auch bei den übrigen in § 145 aufgeführten Bußgeldtatbeständen, nach den allgemeinen Verfahrensvorschriften des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten im pflichtgemäßen Ermessen der Berufsgenossenschaft. Es gelten das Opportunitäts- und das Verhältnismäßigkeitsprinzip. Vor diesem Hintergrund bleibt es der Berufsgenossenschaft unbenommen, entsprechend der Gesetzesbegründung zu Abschnitt 11 des Seearbeitsgesetzes (BT-Drs. 17/10959, Seite 113) dem Verwaltungsvollzug den Vorrang zu geben und kein nachträgliches Bußgeldverfahren einzuleiten, wenn sich die Anforderungen des Seearbeitsgesetzes dadurch effektiver durchsetzen lassen.

Zu Nummer 15 (Änderung des § 150 Absatz 2)

Die Änderung dient der Vereinfachung der Dokumentenverwaltung an Bord. Dem Reeder wird ermöglicht, Besatzungsmitgliedern die in § 76a Absatz 4 Satz 3 und § 106a Absatz 3 Satz 3 genannten Kopien über ein an Bord geführtes elektronisches Informationssystem bereitzustellen.

Zu Nummer 16 (Änderung des § 154)

Die Übergangsregelung für Seearbeitszeugnisse und Seearbeits-Konformitätserklärungen löst die bislang in § 154 enthaltene Übergangsregelung über die Anwendung der Vorschriften über die Hafenstaatkontrolle ab. Seit Inkrafttreten des Seearbeitsübereinkommens für die Bundesrepublik Deutschland am 16. August 2014 und Bekanntmachung dieses Zeitpunkts im Bundesgesetzblatt weist § 154 in seiner derzeitigen Fassung keinen materiellen Regelungsgehalt mehr auf.

Aufgrund der Änderung des § 154 behalten Seearbeitszeugnisse und Seearbeits-Konformitätserklärungen, die vor Inkrafttreten des Gesetzes erteilt wurden, ihre Gültigkeit bis zur jeweils nächsten Überprüfung im Rahmen der Flaggenstaatkontrolle nach § 129 Absatz 2 Nummer 1. Voraussetzung ist allerdings, dass der Reeder die nach § 76a Absatz 1 und § 106a Absatz 1 notwendigen Versicherungen oder sonstigen finanziellen Sicherheiten nachweisen kann und entsprechende Bescheinigungen an Bord mitführt. Die Berufsgenossenschaft erhält so den notwendigen Spielraum, um die Seearbeitszeugnisse und die Seearbeits-Konformitätserklärungen zeitlich gestaffelt an die Anforderungen des geänderten Seearbeitsübereinkommens anzupassen. Die Koordinierung mit ohnehin anstehenden, inhaltsgleichen Überprüfungen vermeidet Mehrkosten für Wirtschaft und Verwaltung.

Die nächste anstehende Überprüfung kann auch eine Zwischenüberprüfung sein. Dadurch wird sichergestellt, dass die Bescheinigungen zeitnah den geänderten Anforderungen genügen und bei Kontrollen vorgewiesen werden können.

Die Änderung folgt der Resolution zu einem notwendigen Übergangszeitraum bei Umsetzung des geänderten Seearbeitsübereinkommens, die der nach Artikel XIII des Seearbeitsübereinkommens vom Verwaltungsrat der IAO eingesetzte „Ausschuss mit besonderer Kompetenz im Bereich der Seearbeitsnormen“ am 11. April 2014 verabschiedet hat. Die Mitgliedstaaten sind danach aufgerufen, Seearbeitszeugnisse und Seearbeits-Konformi-

tätserklärungen spätestens bei der ersten Erneuerungsüberprüfung nach Inkrafttreten der Änderungen umzustellen. Bis dahin sollen die Mitgliedstaaten Bescheinigungen weiterhin anerkennen, die vor Inkrafttreten der Änderungen erlassen wurden.

Nach den gleichen Grundsätzen erkennt die Berufsgenossenschaft bei Überprüfungen im Rahmen der Hafenstaatkontrolle nach § 138 für einen Übergangszeitraum gültige Seearbeitszeugnisse und Seearbeits-Konformitätserklärungen für Schiffe unter ausländischer Flagge an, die vor Inkrafttreten des geänderten Seearbeitsübereinkommens erteilt wurden, soweit auf diesen Schiffen ordnungsgemäße Bescheinigungen über die finanzielle Absicherung der Besatzungsmitglieder für Fälle des Imstichlassens sowie bei Arbeitsunfällen und Berufskrankheiten mitgeführt werden.

Zu Artikel 2 (Inkrafttreten)

Zu Absatz 1

Die Regelungen sollen, wie auch die von der IAK beschlossenen Änderungen des Seearbeitsübereinkommens, mit Ausnahme des Artikels 1 Nummer 2 und 12, am 18. Januar 2017 in Kraft treten.

Der Zeitpunkt des Inkrafttretens der von der IAK beschlossenen Änderungen bestimmt sich nach Artikel XV Absatz 6 und 8 des Seearbeitsübereinkommens. Die Änderungen wurden der Bundesrepublik Deutschland am 18. Juli 2014 formell vom Generaldirektor der IAO bekannt gegeben. Als Frist für die Mitteilung etwaiger Nichteinverständniserklärungen wurde der 18. Juli 2016 gesetzt. Nach Artikel XV Absatz 8 des Seearbeitsübereinkommens treten angenommene Änderungen sechs Monate nach Ablauf dieser Frist in Kraft.

Zu Absatz 2

Absatz 2 regelt das gesonderte Inkrafttreten des Artikels 1 Nummer 2. Da sich die Bezeichnung der Berufsgenossenschaft zum 1. Januar 2016 ändert, tritt er bereits am Tag nach der Verkündung des Gesetzes in Kraft.

Zu Absatz 3

Absatz 3 regelt das gesonderte Inkrafttreten des Artikels 1 Nummer 12. Er tritt am 1. Januar 2017 in Kraft. Bis dahin erhalten die Sozialeinrichtungen in inländischen Häfen Fördermittel im Rahmen der Projektförderung nach Maßgabe des geltenden § 119 Absatz 4.

Anlage 2

Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gem. § 6 Abs. 1 NKRG:**Entwurf eines Ersten Gesetzes zur Änderung des Seearbeitsgesetzes (NKR-Nr. 3355)**

Der Nationale Normenkontrollrat hat den Entwurf des oben genannten Regelungsvorhabens geprüft.

I. Zusammenfassung

Bürgerinnen und Bürger Erfüllungsaufwand:	Keine Auswirkungen
Wirtschaft Jährlicher Erfüllungsaufwand: Bürokratiekosten: Einmaliger Umstellungsaufwand:	Die Kosten für die Versicherung gegen das Imstichlassen können derzeit nicht beziffert werden. Im Saldo: 1.900 Euro 2.400 Euro
Verwaltung Einmaliger Erfüllungsaufwand:	8.400 Euro
One in, one out – Regel	Beispiel: Im Sinne One in, one out – Regel der Bundesregierung stellt der jährliche Erfüllungsaufwand der Wirtschaft in diesem Regelungsvorhaben ein „Out“ von 7.500 Euro dar.
Der Nationale Normenkontrollrat macht im Rahmen seines gesetzlichen Auftrags keine Einwände gegen die Darstellungen der Gesetzesfolgen im vorliegenden Regelungsvorhaben geltend.	

II. Im Einzelnen

Mit dem vorliegenden Gesetzentwurf sollen die nationalen Regelungen entsprechend dem im August 2013 ratifizierten Seearbeitsübereinkommen angepasst werden.

Wesentliche Inhalte des Regelungsentwurfs sind:

1. Die Verpflichtung der Reeder eine Versicherung für den Fall des Imstichlassens der Besatzung abzuschließen.
2. Die Verpflichtung zur Entschädigung der Seeleute und Hinterbliebenen bei Arbeitsunfällen und Berufskrankheiten, die bisher nicht bereits nach geltendem Recht abgesichert sind
3. Die Verpflichtung die Bescheinigung der Sicherungsgeber an Bord mitzuführen.
4. Die Förderung von Sozialeinrichtung für Seeleute wird von einer Projektförderung auf eine institutionelle Förderung umgestellt.

Erfüllungsaufwand:

Die Kosten für die Versicherung für den Fall des Imstichlassens kann derzeit nicht abgeschätzt werden. Betroffen sind in Deutschland rund 500 Fälle. Die Versicherungsunternehmen erarbeiten derzeit entsprechende Leistungskataloge.

Die übrigen Regelungen führen zu geringfügigen Änderungen des Erfüllungsaufwands für Wirtschaft und Verwaltung. Da es sich um die 1:1 Umsetzung eines internationalen Vertrages

handelt, stellen diese kein „in“ im Sinne der one in, one out – Regel dar.

Lediglich die Umstellung der Förderart für die sogenannten Seemannsheime ist eine rein nationale Regelung, deren entlastende Wirkung von 7.500 Euro jährlich als „out“ angerechnet werden kann.

Der Nationale Normenkontrollrat macht im Rahmen seines gesetzlichen Auftrags keine Einwände gegen die Darstellungen der Gesetzesfolgen im vorliegenden Regelungsvorhaben geltend.

Grieser
Stellv. Vorsitzende

Dr. Dückert
Berichterstatterin

