

Geszentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zur Umsetzung des Seearbeitsübereinkommens 2006 der Internationalen Arbeitsorganisation

A. Problem und Ziel

Ziel des Entwurfs ist es, die gesetzlichen Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass die Bundesrepublik Deutschland das Seearbeitsübereinkommen 2006 der Internationalen Arbeitsorganisation (Seearbeitsübereinkommen) ratifizieren kann. Durch die Umsetzung und Ratifikation des Übereinkommens soll die weltweite Durchsetzung von Mindeststandards der Arbeits- und Lebensbedingungen der Seeleute an Bord von Handelsschiffen unterstützt und gefördert werden. Bislang regelt das Seemannsgesetz aus dem Jahre 1957 die Arbeits- und Lebensbedingungen an Bord von Kauffahrteischiffen unter deutscher Flagge. Das Seemannsgesetz entspricht in vielen Bereichen nicht mehr den arbeits- und sozialrechtlichen Erfordernissen der modernen, global ausgerichteten Handelsschifffahrt. Das Seearbeitsrecht muss deshalb modernisiert werden. Auf europäischer Ebene ist die Richtlinie 2009/13/EG des Europäischen Rates vom 16. Februar 2009 zur Durchführung der Vereinbarung zwischen dem Verband der Reeder in der Europäischen Gemeinschaft (ECSA) und der Europäischen Transportarbeiter-Föderation (ETF) über das Seearbeitsübereinkommen 2006 und zur Änderung der Richtlinie 1999/63/EG (ABl. L 124 vom 20.5.2009, S. 30) in deutsches Recht umzusetzen. Ebenfalls umzusetzen sind die Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Verantwortlichkeit des Flaggenstaates für die Durchsetzung der Richtlinie 2009/13/EG und die Richtlinie zur Änderung der Richtlinie 2009/16/EG über die Hafenstaatkontrolle, die derzeit noch abschließend beraten werden.

B. Lösung

Die Arbeits- und Lebensbedingungen der Seeleute an Bord von Kauffahrteischiffen unter deutscher Flagge werden im Einklang mit dem Seearbeitsübereinkommen und den umzusetzenden EU-Richtlinien neu geregelt. Kern der Umsetzung ist das neue Seearbeitsgesetz. Der Entwurf gilt grundsätzlich für alle an Bord Tätigen, künftig auch für den Kapitän und für diejenigen Beschäftigten, die nicht beim Reeder, sondern bei einem anderen Arbeitgeber beschäftigt sind. Das Verfahren zur Feststellung der Seediensttauglichkeit, die Berufsausbildung an Bord und die medizinische Ausstattung werden auf eine einheitliche, den praktischen Erfordernissen entsprechende rechtliche Grundlage gestellt. Neu geregelt werden die Vorgaben über die Arbeitsvermittlung und die soziale Betreuung der Seeleute. Das Seemannsgesetz wird aufgehoben. Seine überkommenen Regelungen, insbesondere im Bereich des Urlaubs-, Kündigungs-, und Heimschaffungsrechts, werden im Seearbeitsgesetz modernisiert. Das bestehende System der flaggen- und hafenstaatlichen Kontrollen wird auf die Überprüfung der Arbeits- und Lebensbedingungen der Besatzungsmitglieder erstreckt. Der Entwurf trägt zu einem fairen Wettbewerb in der globalen Handelsschifffahrt bei. Schiffe aus Nicht-Vertragsstaaten, die das Seearbeitsübereinkommen nicht ratifiziert haben, müssen die Mindestanforderungen der Arbeits- und Lebensbedingungen an Bord gleichermaßen beachten. Bei Hafenstaatkontrollen werden sie keine günstigere Behandlung erfahren als Schiffe aus Vertragsstaaten. Dies wird auch Reedern zugute kommen, die Kauffahrteischiffe unter deutscher Flagge betreiben.

C. Alternativen

Keine.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Keine.

E. Erfüllungsaufwand

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Für die Bürgerinnen und Bürger wird keine Informationspflicht eingeführt oder abgeschafft.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Für die Wirtschaft werden sechs Informationspflichten neu eingeführt. Wegen des Wegfalls des bisherigen Musterungsverfahrens ergibt sich insgesamt eine dauerhafte Entlastung in Höhe von gut 140.000 Euro sowie eine einmalige Belastung in Höhe von knapp 560.000 Euro.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Es ist zu erwarten, dass wegen der neu auf das Bundesministerium für Arbeit und Soziales übertragenen Fachaufsicht über die Berufsgenossenschaft Personalbedarf, voraussichtlich in Höhe einer Planstelle in der Wertigkeit des höheren Dienstes (A13 h) entstehen wird. Die Berufsgenossenschaft und das Bundesministerium für Arbeit und Soziales werden insgesamt mit einem neuen Erfüllungsaufwand in Höhe von 750.000 Euro belastet. Dieser Mehraufwand ist im Rahmen der geltenden Haushaltsansätze zu tragen. Durch den Wegfall des Aufwandes auf Seiten der Länder für das Musterungsverfahren und des zwingenden Erfordernisses der Ausstellung von Seefahrtbüchern ergibt sich - bei ebenenübergreifender Betrachtung - insgesamt eine Entlastung in Höhe von 60.000 Euro.

F. Weitere Kosten

Durch die Gebühren für die Überprüfung privater Arbeitsvermittlungsagenturen sowie für die Ausstellung von Seearbeitszeugnissen und Seearbeits-Konformitätserklärungen entstehen 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 ergibt sich hinsichtlich der weiteren Kosten eine Entlastung in Höhe von 360.000 Euro für die Wirtschaft.

Der Wirtschaft entstehen keine sonstigen Kosten.

Auswirkungen auf die Einzelpreise und das allgemeine Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

Entwurf eines Gesetzes zur Umsetzung des Seearbeitsübereinkommens 2006 der Internationalen Arbeitsorganisation¹⁾

Vom ...

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Inhaltsübersicht

- Artikel 1 Seearbeitsgesetz (SeeArbG)
- Artikel 2 Änderungen seeverkehrsrechtlicher Vorschriften
- Artikel 3 Änderungen sonstiger arbeitsrechtlicher Vorschriften
- Artikel 4 Folgeänderungen in arbeitsförderungs- und sozialversicherungsrechtlichen Gesetzen
- Artikel 5 Änderungen sonstiger Gesetze
- Artikel 6 Neufassung des Seeaufgabengesetzes
- Artikel 7 Inkrafttreten, Außerkrafttreten

Artikel 1

Seearbeitsgesetz (SeeArbG)

Inhaltsübersicht

Abschnitt 1

Allgemeine Vorschriften

- § 1 Anwendungsbereich
- § 2 Begriffsbestimmungen
- § 3 Besatzungsmitglieder
- § 4 Reeder
- § 5 Kapitän und Stellvertreter
- § 6 Schiffsoffiziere
- § 7 Jugendliche Besatzungsmitglieder
- § 8 Datenschutz
- § 9 Abweichende Vereinbarungen

¹⁾ Dieses Gesetz dient der Umsetzung der Richtlinie 2009/13/EG des Europäischen Rates vom 16. Februar 2009 zur Durchführung der Vereinbarung zwischen dem Verband der Reeder in der Europäischen Gemeinschaft (ECSA) und der Europäischen Transportarbeiter-Föderation (ETF) über das Seearbeitsübereinkommen 2006 und zur Änderung der Richtlinie 1999/63/EG (ABl. L 124 vom 20.5.2009, S. 30), der Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Verantwortlichkeit des Flaggenstaates für die Durchsetzung der Richtlinie 2009/13/EG (XXXX) und der Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2009/16/EG über die Hafenstaatkontrolle (YYYY).

Abschnitt 2
Mindestanforderungen für die Arbeit von Besatzungsmitgliedern
auf Schiffen

Unterabschnitt 1
Mindestalter

§ 10 Mindestalter des Besatzungsmitglieds

Unterabschnitt 2
Seediensttauglichkeit

- § 11 Erfordernis der Seediensttauglichkeit
- § 12 Seediensttauglichkeitszeugnis
- § 13 Ablehnung der Seediensttauglichkeit, Feststellungen durch die Berufsgenossenschaft
- § 14 Anordnungsbefugnisse der Berufsgenossenschaft
- § 15 Rechtsbehelfverfahren
- § 16 Zulassung von Ärzten
- § 17 Überwachung der Ärzte
- § 18 Übernahme der Untersuchungskosten
- § 19 Seediensttauglichkeitsverzeichnis
- § 20 Rechtsverordnungen

Unterabschnitt 3
Besatzungsstärke, Besatzungsliste, Befähigungen

- § 21 Besatzungsstärke der Schiffe
- § 22 Besatzungsliste
- § 23 Befähigungszeugnisse und -nachweise, Sicherheitsunterweisung

Unterabschnitt 4
Arbeitsvermittlung

- § 24 Verpflichtungen des Reeders
- § 25 Anforderungen an Vermittler
- § 26 Verfahren
- § 27 Rechtsverordnungen

Abschnitt 3
Beschäftigungsbedingungen

Unterabschnitt 1
Heuervertrag, Dienstleistungspflicht

- § 28 Heuervertrag
- § 29 Information über Beschäftigungsbedingungen
- § 30 Dienstantritt
- § 31 Reisekosten
- § 32 Dienstleistungspflicht
- § 33 Dienstbescheinigung

Unterabschnitt 2
Bordanwesenheit, Landgang, Gefahren für das Schiff

- § 34 Bordanwesenheitspflicht

- § 35 Landgang
- § 36 Abwendung von Gefahren für das Schiff

Unterabschnitt 3

Heuer

- § 37 Anspruch auf Heuer
- § 38 Bemessung und Fälligkeit der Heuer
- § 39 Zahlung der Heuer
- § 40 Abrechnung
- § 41 Verkauf von Waren und Erbringung von Dienstleistungen

Unterabschnitt 4

Arbeitszeiten und Ruhezeiten

- § 42 Grundsätze für die Gestaltung der Arbeitszeit
- § 43 Seearbeitszeit
- § 44 Hafenarbeitszeit
- § 45 Ruhepausen und Ruhezeiten
- § 46 Abweichende Arbeitszeitregelungen für Zwei-Wachen-Schiffe, Bergungsfahrzeuge und Schlepper
- § 47 Arbeitszeitverlängerung in besonderen Ausnahmefällen
- § 48 Höchstarbeitszeiten und Mindestruhezeiten
- § 49 Abweichende Arbeitszeitregelungen durch Tarifvertrag
- § 50 Übersicht über die Arbeitsorganisation, Arbeitszeitzachweise
- § 51 Vergütung für Mehr- und Nachtarbeit sowie Sonntags- und Feiertagsarbeit
- § 52 Sonntags- und Feiertagsausgleich
- § 53 Arbeitszeitregelungen für jugendliche Besatzungsmitglieder
- § 54 Abweichende Arbeitszeitregelungen für jugendliche Besatzungsmitglieder durch Tarifvertrag
- § 55 Rechtsverordnungen

Unterabschnitt 5

Urlaub

- § 56 Urlaubsanspruch
- § 57 Urlaubsdauer
- § 58 Festlegung des Urlaubs
- § 59 Urlaubsort
- § 60 Reisekosten
- § 61 Urlaubsentgelt
- § 62 Erkrankung während des Urlaubs
- § 63 Urlaub bei Beendigung des Heuerverhältnisses
- § 64 Verlängerung des Heuerverhältnisses, Urlaubsabgeltung

Unterabschnitt 6

Kündigung und Beendigung des Heuerverhältnisses

- § 65 Kündigungsrecht
- § 66 Kündigungsfristen
- § 67 Außerordentliche Kündigung durch den Reeder
- § 68 Außerordentliche Kündigung durch das Besatzungsmitglied
- § 69 Außerordentliche Kündigung durch das Besatzungsmitglied wegen dringender Familienangelegenheit
- § 70 Entschädigung bei Arbeitslosigkeit wegen Schiffsverlustes oder Schiffbruchs

- § 71 Beendigung des Heuerverhältnisses bei vermutetem Verlust von Schiff und Besatzung
- § 72 Zurücklassung

Unterabschnitt 7 Heimschaffung

- § 73 Anspruch auf Heimschaffung
- § 74 Heimschaffung eines jugendlichen Besatzungsmitglieds
- § 75 Bestimmungsort der Heimschaffung
- § 76 Durchführung und Kosten der Heimschaffung
- § 77 Behördliche Durchführungsmaßnahmen bei der Heimschaffung
- § 78 Verfügbarkeit von Rechtsvorschriften über Heimschaffung

Unterabschnitt 8 Verfahren bei Tod von Besatzungsmitgliedern

- § 79 Tod des Besatzungsmitglieds
- § 80 Sorge für Sachen und Heuerguthaben eines verstorbenen oder vermissten Besatzungsmitglieds

A b s c h n i t t 4 B e r u f s a u s b i l d u n g a n B o r d

- § 81 Vertrag über die Berufsausbildung für einen Beruf an Bord
- § 82 Form und Inhalt des Vertrages über die Berufsausbildung an Bord
- § 83 Vertrag über die Berufsausbildung auf Fahrzeugen der kleinen Hochseefischerei oder der Küstenfischerei
- § 84 Vergütungsanspruch
- § 85 Bemessung und Fälligkeit der Vergütung
- § 86 Probezeit
- § 87 Beendigung
- § 88 Kündigung
- § 89 Schadensersatz bei vorzeitiger Beendigung
- § 90 Berufsausbildung auf Schiffen des Bundes und der Länder
- § 91 Zuständige Stelle
- § 92 Rechtsverordnungen

A b s c h n i t t 5 U n t e r k ü n f t e u n d F r e i z e i t e i n r i c h t u n g e n , V e r p f l e g u n g e i n s c h l i e ß - l i c h B e d i e n u n g

Unterabschnitt 1 Unterkünfte und Freizeiteinrichtungen

- § 93 Anspruch auf Unterkunft
- § 94 Zugang zu Kommunikationseinrichtungen
- § 95 Besuche, mitreisende Partner
- § 96 Rechtsverordnungen

Unterabschnitt 2 Verpflegung einschließlich Bedienung

- § 97 Anspruch auf Verpflegung, Unterweisung
- § 98 Überprüfungen

Abschnitt 6
Sicherheit und Gesundheitsschutz bei der Arbeit, medizinische
und soziale Betreuung

Unterabschnitt 1

Anspruch auf medizinische Betreuung an Bord und an Land

- § 99 Anspruch auf medizinische Betreuung
- § 100 Besonderheiten bei der medizinischen Betreuung im Inland
- § 101 Besonderheiten bei der medizinischen Betreuung im Ausland
- § 102 Ruhen des Anspruchs auf medizinische Betreuung auf Kosten des Reeders
- § 103 Ende der medizinischen Betreuung auf Kosten des Reeders

Unterabschnitt 2

Heuerfortzahlung und sonstige Ansprüche im Krankheitsfall

- § 104 Fortzahlung der Heuer im Krankheitsfall
- § 105 Heimschaffung im Krankheitsfall
- § 106 Sorge für Sachen und Heuerguthaben eines erkrankten oder verletzten Besatzungsmitglieds

Unterabschnitt 3

Gewährleistung der medizinischen Betreuung durch den Reeder

- § 107 Medizinische Räumlichkeiten und medizinische Ausstattung
- § 108 Ausschuss für medizinische Ausstattung in der Seeschifffahrt
- § 109 Durchführung der medizinischen Betreuung und Kontrollen an Bord
- § 110 Überwachung
- § 111 Ausnahmen
- § 112 Funk- und satellitenfunkärztliche Betreuung
- § 113 Rechtsverordnungen

Unterabschnitt 4

Sicherheit und Gesundheitsschutz bei der Arbeit

- § 114 Allgemeiner Schutz gegen Betriebsgefahren
- § 115 Schiffssicherheitsausschuss
- § 116 Sicherheitsbeauftragter
- § 117 Besonderer Schutz von jugendlichen Besatzungsmitgliedern
- § 118 Rechtsverordnungen

Unterabschnitt 5

Zugang zu Sozialeinrichtungen an Land

- § 119 Sozialeinrichtungen für Seeleute an Land

Abschnitt 7

Ordnung an Bord und Beschwerderecht

Unterabschnitt 1

Einhaltung der Ordnung an Bord

- § 120 Verhalten an Bord
- § 121 Verantwortung des Kapitäns für die Erhaltung von Sicherheit und Ordnung
- § 122 Anordnungsbefugnis der Schiffsoffiziere und der anderen Vorgesetzten
- § 123 Pflichten der Vorgesetzten

- § 124 Pflichten der Besatzungsmitglieder und der sonstigen an Bord befindlichen Personen
- § 125 Anbordbringen von Personen und Gegenständen
- § 126 Besatzungsmitgliedern gleichgestellte Personen

Unterabschnitt 2

Beschwerderecht, Beschwerdeverfahren

- § 127 Beschwerderecht
- § 128 Beschwerdeverfahren

A b s c h n i t t 8

Z e u g n i s s e u n d V e r a n t w o r t l i c h k e i t d e s F l a g g e n s t a a t e s

Unterabschnitt 1

Überprüfung der Arbeits- und Lebensbedingungen auf Schiffen und an Land

- § 129 Umfang der Flaggenstaatkontrolle

Unterabschnitt 2

Seearbeitszeugnis und Seearbeits-Konformitätserklärung

- § 130 Pflicht zum Mitführen eines Seearbeitszeugnisses, Erteilungsvoraussetzungen
- § 131 Vorläufiges Seearbeitszeugnis, Kurzzeitzeugnis, Amtlich anerkanntes Seearbeitszeugnis
- § 132 Seearbeits-Konformitätserklärung

Unterabschnitt 3

Fischereiarbeitszeugnis

- § 133 Pflicht zum Mitführen eines Fischereiarbeitszeugnisses, Erteilungsvoraussetzungen

Unterabschnitt 4

Nicht zeugnispflichtige Schiffe

- § 134 Nicht zeugnispflichtige Schiffe

Unterabschnitt 5

Anerkannte Organisationen

- § 135 Ermächtigung anerkannter Organisationen

Unterabschnitt 6

Rechtsverordnungen

- § 136 Rechtsverordnungen

A b s c h n i t t 9

A n f o r d e r u n g e n a n S c h i f f e u n t e r a u s l ä n d i s c h e r F l a g g e u n d V e r - a n t w o r t l i c h k e i t d e s H a f e n s t a a t e s

Unterabschnitt 1

Anforderungen an Schiffe unter ausländischer Flagge

- § 137 Anforderungen an Reeder eines Schiffes unter ausländischer Flagge

Unterabschnitt 2

Hafenstaatkontrolle

- § 138 Überprüfung von Schiffen unter ausländischer Flagge

Unterabschnitt 3

Besatzungsmitglieder auf Schiffen unter ausländischer Flagge

§ 139 Beschwerden auf Schiffen unter ausländischer Flagge

§ 140 Heimschaffung von Besatzungsmitgliedern auf Schiffen unter ausländischer Flagge

§ 141 Medizinische Betreuung von Besatzungsmitgliedern auf Schiffen unter ausländischer Flagge

Abschnitt 10

Durchsetzung der Arbeits- und Lebensbedingungen

§ 142 Zuständigkeiten

§ 143 Eingriffsbefugnisse der Berufsgenossenschaft

§ 144 Fachaufsicht über die Berufsgenossenschaft

Abschnitt 11

Straf- und Bußgeldvorschriften

§ 145 Bußgeldvorschriften

§ 146 Strafvorschriften

§ 147 Rechtsmittel

Abschnitt 12

Schlussvorschriften

Unterabschnitt 1

Anwendung auf Selbständige

§ 148 Selbständige

Unterabschnitt 2

Auslegen und Verkündung von Rechtsvorschriften

§ 149 Auslegen von Gesetzen und Rechtsverordnungen

§ 150 Verkündung von Rechtsverordnungen

Unterabschnitt 3

Übergangsregelungen

§ 151 Übergangsregelung für Schiffe mit Vermessung in Bruttoregistertonnen

§ 152 Übergangsregelung für zugelassene Ärzte

Abschnitt 1

Allgemeine Vorschriften

§ 1

Anwendungsbereich

(1) Dieses Gesetz regelt die Arbeits- und Lebensbedingungen von Seeleuten an Bord von Kauffahrteischiffen, die die Bundesflagge führen. Es gilt nicht für gewerbsmäßig genutzte Sportboote unter 24 Meter Länge, wenn auf diesen nicht mehr als zwei Personen beschäftigt sind.

(2) Für Beschäftigte an Bord eines Fahrzeuges, das

1. die Wasserstraßen der Zone 1 und 2 nach dem Anhang I der Binnenschiffsuntersuchungsordnung vom 6. Dezember 2008 (BGBl. I S. 2450), in der jeweils geltenden Fassung, seewärts nicht verlässt oder zu verlassen beabsichtigt oder
2. die in Nummer 1 bezeichneten Wasserstraßen nur auf Grund einer besonderen schiffssicherheitsrechtlichen Genehmigung seewärts verlassen darf,

gelten die in der Binnenschifffahrt anzuwendenden arbeitsrechtlichen Vorschriften.

(3) Für Seeleute auf Schiffen unter ausländischer Flagge gelten die §§ 139 bis 141 sowie für Schiffe unter ausländischer Flagge § 138.

§ 2

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieses Gesetzes und soweit nicht ausdrücklich etwas anders bestimmt ist, sind

1. das Seearbeitsübereinkommen: das Seearbeitsübereinkommen 2006 der Internationalen Arbeitsorganisation vom 23. Februar 2006,
2. das STCW-Übereinkommen: das Internationale Übereinkommen vom 7. Juli 1978 über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (BGBl. 1982 II S. 297) in der jeweils geltenden Fassung,
3. ein Schiff unter ausländischer Flagge: ein Schiff unter einer anderen Flagge als der Bundesflagge, das dem Erwerb durch die Seefahrt dient,
4. die Berufsgenossenschaft: die Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft,
5. der seeärztliche Dienst der Berufsgenossenschaft: eine mit Ärzten ausgestattete unselbständige Arbeitseinheit der Berufsgenossenschaft, die schiffahrtsmedizinische Aufgaben wahrnimmt,
6. Arbeitszeit: die Zeit, während der ein Besatzungsmitglied Arbeit verrichten muss,
7. Ruhezeit: die Zeit außerhalb der Arbeitszeit, wobei dieser Begriff kürzere Arbeitsunterbrechungen (Ruhepausen) nach § 45 Absatz 2 und § 53 Absatz 5 nicht einschließt,
8. Feiertage: in Deutschland die gesetzlichen Feiertage des Liegeortes, im Ausland und auf See die Feiertage des Registerhafens des Schiffes,
9. Servicepersonal: die Besatzungsmitglieder, die zur Verpflegung, Bedienung, Betreuung, Unterhaltung oder Krankenpflege anderer Besatzungsmitglieder oder von Passagieren arbeiten oder auf dem Schiff im Verkauf tätig sind,
10. anerkannte Organisation: eine nach § 135 anerkannte Organisation.

§ 3

Besatzungsmitglieder

(1) Seeleute im Sinne dieses Gesetzes sind alle Personen, die an Bord des Schiffes tätig sind, unabhängig davon, ob sie vom Reeder oder einer anderen Person beschäftigt werden oder als Selbständige tätig sind, einschließlich der zu ihrer Berufsbildung Beschäftigten (Besatzungsmitglieder).

(2) Für die zu ihrer Berufsausbildung Beschäftigten gelten die Vorschriften des Abschnittes 4 über die Berufsausbildung an Bord. Soweit die Vorschriften des Abschnittes 4 keine besonderen Regelungen treffen, sind im Übrigen die Vorschriften dieses Gesetzes mit der Maßgabe anzuwenden, dass an die Stelle des „Heuervertrages“ der „Berufsausbildungsvertrag“, an die Stelle des „Heuerverhältnisses“ das „Berufsausbildungsverhält-

nis“ und an die Stelle der „Heuer“ die „Vergütung“ tritt. Für Praktikanten und andere Personen, die beschäftigt werden, um berufliche Fertigkeiten, Kenntnisse, Fähigkeiten oder berufliche Erfahrungen zu erwerben, ohne dass es sich um eine Berufsausbildung handelt, gelten die Sätze 1 und 2 entsprechend.

(3) Keine Besatzungsmitglieder im Sinne des Absatzes 1 sind

1. Lotsinnen oder Lotsen sowie Personen, die im Auftrag des Bundes, eines Landes oder einer anderen öffentlich-rechtlichen Körperschaft Beratungs- oder Kontrolltätigkeit an Bord ausüben,
2. Personen, die im Auftrag einer Werft oder eines Anlagenherstellers zur Ausführung von Gewährleistungsarbeiten oder Garantiarbeiten oder anderen an Bord notwendigen Arbeiten oder zur Einweisung der Besatzung in der Regel nicht länger als 96 Stunden an Bord tätig sind,
3. Personen, die zur Ausführung von unaufschiebbaren Reparaturen oder Wartungsarbeiten, die von den Besatzungsmitgliedern nicht selbst ausgeführt werden können oder dürfen, in der Regel nicht länger als 96 Stunden an Bord tätig sind,
4. Reederei- und Ladungsinspektorinnen oder -inspektoren, die auf der Grundlage der Reiseplanung in der Regel nicht länger als 72 Stunden an Bord tätig sein sollen,
5. Künstlerinnen oder Künstler, die zur Unterhaltung der Fahrgäste nicht länger als 72 Stunden an Bord tätig sind,
6. Wissenschaftlerinnen oder Wissenschaftler, die vorübergehend an Bord von Schiffen tätig sind,
7. Personen, die sich vorübergehend auf einem Schiff befinden, um von dort aus besondere Tätigkeiten zur Errichtung, zur Änderung oder zum Betrieb von Bauwerken, künstlichen Inseln oder sonstigen Anlagen auf See durchzuführen,
8. Fachschülerinnen oder -schüler und Hochschul- oder Fachhochschulstudentinnen oder -studenten, die an nach Landesrecht eingerichteten Ausbildungsstätten ausgebildet werden und zu diesem Zweck eine praktische Ausbildung und Seefahrtszeit auf einem Schiff durchführen,
9. Schülerinnen oder Schüler, die im Rahmen von landesrechtlichen Vorschriften ein Praktikum an Bord leisten,
10. Schülerinnen oder Schüler, denen durch Vermittlung des Verbandes Deutscher Reeder auf vertraglicher Grundlage während der Schulferien Einblick in die Praxis der Seefahrtberufe gewährt wird, ohne dass diese Personen an Bord tätig sind,
11. Kanalsteurer auf dem Nord-Ostsee-Kanal und
12. Sicherheitskräfte privater nach der Gewerbeordnung zugelassener Bewachungsunternehmen.

Abweichend von Satz 1 Nummer 2 oder 3 genehmigt die Berufsgenossenschaft auf Antrag des Arbeitgebers (§ 4 Absatz 2) oder des Reeders (§ 4 Absatz 1), dass eine zu diesen Personengruppen gehörende Person über den jeweils dort genannten Zeitraum hinaus an Bord tätig sein kann, ohne Besatzungsmitglied zu sein, soweit

1. die Tätigkeit auf einer bestimmten Schiffsreise erfolgt oder erfolgen soll,
2. eine über den in Satz 1 Nummern 2 oder 3 genannten Zeitraum hinausgehende Tätigkeit an Bord für die Erfüllung einer bestimmten Aufgabe erforderlich ist, die von den nach den schiffssicherheitsrechtlichen Vorschriften an Bord tätigen Besatzungsmitgliedern nicht selbst ausgeführt werden kann oder darf, und
3. der vorgesehene Einsatz drei Wochen nicht überschreitet.

Die Genehmigung ist auf den für die Tätigkeit voraussichtlich erforderlichen Zeitraum zu beschränken, der drei Wochen nicht überschreiten darf. Eine Kopie der Genehmigung ist an Bord mitzuführen.

(4) Für die in Absatz 3 Satz 1 bezeichneten Personengruppen gelten die §§ 10, 120 bis 126 sowie die auf Grund dieser Vorschriften erlassenen Rechtsverordnungen. Für die in Absatz 3 Satz 1 Nummer 8, 9 und 10 bezeichneten Personengruppen gelten zusätzlich zu den in Satz 1 genannten Vorschriften die §§ 11 bis 20, 42 bis 55, 73 bis 80, 93 bis 113, 117, 118, 127 und 128 sowie die auf Grund dieser Vorschriften erlassenen Rechtsverordnungen. Für die in Absatz 3 Satz 1 Nummer 11 bezeichnete Personengruppe gilt zusätzlich zu den in Satz 1 genannten Vorschriften die §§ 11 bis 20 und 36 sowie die auf Grund dieser Vorschriften erlassenen Rechtsverordnungen. Für die in Absatz 3 Satz 1 Nummer 12 bezeichneten Personengruppen gelten zusätzlich zu den in Satz 1 genannten Vorschriften die §§ 11 bis 20 sowie die auf Grund dieser Vorschriften erlassenen Rechtsverordnungen. Der Reeder hat dafür zu sorgen, dass die in Absatz 3 Satz 1 Nummer 6 bis 10 und 12 genannten Personengruppen eine Unterweisung über die gesetzlichen Arbeitsschutzvorschriften sowie die vorgeschriebene Sicherheitsunterweisung erhalten. Die in Absatz 3 Satz 1 Nummer 10 genannte Personengruppe ist vom Reeder in der gesetzlichen Unfallversicherung gegen Unfälle zu versichern.

(5) Name, Zweck sowie Beginn und Ende des Aufenthaltes von Personen an Bord, die nach Absatz 3 nicht zu den Besatzungsmitgliedern gehören und keine Fahrgäste sind, sind unverzüglich im Seetagebuch zu vermerken.

§ 4

Reeder

(1) Reeder im Sinne dieses Gesetzes ist der Eigentümer des Schiffes. Reeder ist auch 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 Reeder verpflichtet hat, die Aufgaben und Pflichten zu erfüllen, die dem Reeder nach diesem Gesetz und den anderen Rechtsvorschriften zur Umsetzung des Seearbeitsübereinkommens auferlegt werden. Satz 2 gilt 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 von Satz 1 unberührt. Der Reeder hat vertraglich mit der anderen Person sicherzustellen, dass die andere Person die Rechte und Pflichten des Reeders nach diesem Gesetz und den anderen Rechtsvorschriften zur Umsetzung des Seearbeitsübereinkommens gegenüber dem Besatzungsmitglied erfüllt. Der Reeder haftet für Zahlungsverpflichtungen der anderen Person aus dem Heuerverhältnis wie ein Bürge, der auf die Einrede der Vorausklage verzichtet hat. Der Umfang der Haftung ist auf die Erfüllung der Verpflichtungen aus diesem Gesetz und den auf Grund dieses Gesetzes erlassenen Rechtsverordnungen begrenzt. Die Haftung für die Verpflichtung zur Heuerzahlung ist auf die übliche Vergütung beschränkt.

§ 5

Kapitän und Stellvertreter

(1) Kapitän ist das vom Reeder zur Führung des Schiffes bestellte Besatzungsmitglied.

(2) Der Kapitän muss Inhaber eines staatlichen Befähigungszeugnisses sein, das ihn zur Führung des Schiffes berechtigt.

(3) Ist ein Kapitän nicht vorhanden oder ist er verhindert, so nimmt der Erste Offizier des Decksdienstes oder der Alleinsteuermann die Pflichten und Befugnisse des Kapitäns wahr.

§ 6

Schiffsoffiziere

Schiffsoffiziere sind Besatzungsmitglieder des nautischen oder des technischen Dienstes, die eines staatlichen Befähigungszeugnisses bedürfen, sowie die Schiffsärztinnen und Schiffsärzte, die Seefunkerinnen und Seefunker, die Schiffselektrotechnikerinnen und Schiffselektrotechniker und die Zahlmeisterinnen und Zahlmeister.

§ 7

Jugendliche Besatzungsmitglieder

Jugendliche Besatzungsmitglieder sind Besatzungsmitglieder, die das 18. Lebensjahr nicht vollendet haben.

§ 8

Datenschutz

(1) Der Reeder und der Kapitän haben dafür zu sorgen, dass Heuerverträge, Heuerabrechnungen, Seediensstauglichkeitszeugnisse, Krankenunterlagen sowie alle anderen Unterlagen mit personenbezogenen Daten so an Bord verwahrt werden, dass kein unberechtigter Dritter davon Kenntnis erlangen kann.

(2) Der Reeder hat sicherzustellen, dass die Übermittlung personenbezogener Daten von Besatzungsmitgliedern nur an die Person erfolgt, für die die Daten dienstlich oder zu privaten Zwecken bestimmt sind. Die Übermittlung von personenbezogenen Daten, insbesondere Kopien von Heuerverträgen, an den Kapitän an Bord eines Schiffes ist zulässig.

§ 9

Abweichende Vereinbarungen

Von den Vorschriften dieses Gesetzes kann zu Ungunsten des Besatzungsmitglieds nur abgewichen werden, wenn es gesetzlich bestimmt ist. Die Mindestanforderungen der Arbeits- und Lebensbedingungen des Seearbeitsübereinkommens im Sinne der Artikel III, IV und VI Nummer 1 Satz 1 sind auch dann zu beachten, wenn eine abweichende Rechtswahl getroffen worden ist.

Abschnitt 2

**Mindestanforderungen für die Arbeit von
Besatzungsmitgliedern auf Schiffen**

Unterabschnitt 1

Mindestalter

§ 10

Mindestalter des Besatzungsmitglieds

(1) Der Reeder darf Personen unter 16 Jahren sowie Personen, die der Vollzeitschulpflicht unterliegen, als Besatzungsmitglied auf Schiffen nicht beschäftigen oder arbeiten lassen.

(2) Personen unter 18 Jahre dürfen nicht als Schiffskoch oder Schiffsköchin arbeiten.

(3) Abweichend von Absatz 1 dürfen auf Fischereifahrzeugen Personen ab 15 Jahren, die nicht mehr der Vollzeitschulpflicht unterliegen, im Rahmen eines Berufsausbildungsverhältnisses beschäftigt werden.

Unterabschnitt 2 Seediensttauglichkeit

§ 11

Erfordernis der Seediensttauglichkeit

Als Besatzungsmitglied darf nur tätig sein, wer für die von ihm zu verrichtende Tätigkeit auf See gesundheitlich tauglich (seediensttauglich) ist. Seediensttauglich ist, wer nach seinem Gesundheitszustand für die Tätigkeit an Bord von Schiffen geeignet und hinreichend widerstandsfähig ist und den zur Erhaltung der Schiffssicherheit gestellten besonderen Anforderungen seines Dienstzweiges genügt. Ein Reeder darf ein Besatzungsmitglied nur tätig werden lassen, wenn dieses seediensttauglich ist.

§ 12

Seediensttauglichkeitszeugnis

(1) Das Besatzungsmitglied hat vor Aufnahme seiner Tätigkeit seine Seediensttauglichkeit durch eine Bescheinigung eines zugelassenen Arztes nachzuweisen (Seediensttauglichkeitszeugnis). Der Reeder darf ein Besatzungsmitglied ohne ein gültiges Seediensttauglichkeitszeugnis auf Schiffen nicht beschäftigen.

(2) Der zugelassene Arzt hat vor jeder Seediensttauglichkeitsuntersuchung die Identität der zu untersuchenden Person festzustellen und Einblick in für die Person erfassten Daten des Seediensttauglichkeitsverzeichnisses nach Maßgabe des § 19 Absatz 6 zu nehmen. Er darf eine Untersuchung auf Seediensttauglichkeit nur durchführen und ein Seediensttauglichkeitszeugnis nur erteilen, wenn im Seediensttauglichkeitsverzeichnis kein Sperrvermerk eingetragen ist.

(3) Der zugelassene Arzt darf die Seediensttauglichkeit nur bescheinigen, wenn er auf Grund einer medizinischen Untersuchung die Seediensttauglichkeit festgestellt hat. Das Seediensttauglichkeitszeugnis kann auch auf Grund einer Untersuchung eines Arztes des seeärztlichen Dienstes der Berufsgenossenschaft durch diese ausgestellt werden, soweit dies in diesem Gesetz oder auf Grund dieses Gesetzes bestimmt ist.

(4) Jede Untersuchung auf Seediensttauglichkeit sowie jede Ausstellung eines Seediensttauglichkeitszeugnisses ist der Berufsgenossenschaft durch den zugelassenen Arzt unverzüglich nach Abschluss der Untersuchung zum Zweck der Einstellung in das Seediensttauglichkeitsverzeichnis nach Maßgabe des Satzes 2 elektronisch zu melden. In der Meldung sind die in § 19 Absatz 3 Nummer 1 bis 7 und 9 bis 16 bezeichneten Daten anzugeben.

(5) Die Gültigkeitsdauer des Seediensttauglichkeitszeugnisses beträgt zwei Jahre, für jugendliche Besatzungsmitglieder ein Jahr. Der zugelassene Arzt oder der Arzt des seeärztlichen Dienstes kann abweichend von Absatz 1 eine kürzere Geltungsdauer des Seediensttauglichkeitszeugnisses festsetzen, wenn

1. nach dem Ergebnis der Untersuchung die Seediensttauglichkeit nur bis zu diesem Zeitpunkt voraussehbar ist,
2. nur eine befristete Tätigkeit vorliegt oder
3. auf Grund der Funktion an Bord eine kürzere Gültigkeitsdauer angezeigt ist.

(6) Läuft die Gültigkeitsdauer eines Seediensttauglichkeitszeugnisses während einer Reise des Schiffes ab, so gilt es, bis der nächste Hafen angelaufen wird, in dem das Besatzungsmitglied ein ärztliches Zeugnis von einem qualifizierten Arzt erhalten kann, längstens jedoch für drei weitere Kalendermonate nach Ablauf des Monats, in dem das Seediensttauglichkeitszeugnis seine Gültigkeit verliert.

(7) Ein Seediensttauglichkeitszeugnis, das von der zuständigen Einrichtung eines anderen Staates ausgestellt ist, steht einem Seediensttauglichkeitszeugnis nach Absatz 1 gleich, wenn das Zeugnis den Anforderungen des STCW-Übereinkommens genügt.

§ 13

Ablehnung der Seediensttauglichkeit, Feststellungen durch die Berufsgenossenschaft

(1) Wird einer untersuchten Person wegen fehlender Seediensttauglichkeit das Seediensttauglichkeitszeugnis durch einen zugelassenen Arzt nicht erteilt oder stellt der zugelassene Arzt eine Einschränkung ihrer Seediensttauglichkeit insbesondere hinsichtlich Dauer, Tätigkeitsbereich oder Fahrtgebiet fest, so kann die Person diese Feststellung auf Antrag bei der Berufsgenossenschaft überprüfen lassen. Die Berufsgenossenschaft überprüft die Feststellung des zugelassenen Arztes durch die Ärzte des seeärztlichen Dienstes der Berufsgenossenschaft

1. nach Aktenlage auf der Grundlage der Ergebnisse vorangegangener ärztlicher Untersuchungen oder anderer medizinischer Befunde,
2. auf der Grundlage einer Untersuchung eines Arztes des seeärztlichen Dienstes der Berufsgenossenschaft oder
3. auf der Grundlage eines Gutachtens einer Fachärztin oder eines Facharztes.

Die Berufsgenossenschaft ist befugt, Untersuchungsergebnisse über diese Person im Einzelfall von dem Arzt, der die vorhergegangene Untersuchung durchgeführt hat, anzufragen.

(2) Ergibt die Überprüfung, dass die Person seediensttauglich ist, stellt die Berufsgenossenschaft ein Seediensttauglichkeitszeugnis aus.

(3) Wird auf Grund der Untersuchung festgestellt, dass die untersuchte Person nicht oder nur eingeschränkt seediensttauglich ist, stellt die Berufsgenossenschaft dies durch Bescheid fest. Widerspruch und Anfechtungsklage gegen einen Bescheid nach Satz 1 haben keine aufschiebende Wirkung.

§ 14

Anordnungsbefugnisse der Berufsgenossenschaft

(1) Die Berufsgenossenschaft kann, soweit es erforderlich ist, um

1. Mehrfachuntersuchungen zu vermeiden,
2. der Notwendigkeit besonderer ärztlicher Beurteilung Rechnung zu tragen,
3. die Tätigkeit der zugelassenen Ärzte zu überwachen,

gegenüber einer zu untersuchenden Person anordnen, dass eine Seediensttauglichkeitsuntersuchung ausschließlich durch Ärzte des seeärztlichen Dienstes der Berufsgenossenschaft durchgeführt und das Seediensttauglichkeitszeugnis durch diese erteilt wird. Die Anordnung ist zusätzlich als Sperrvermerk in das Seediensttauglichkeitsverzeichnis einzutragen.

(2) Wenn die Berufsgenossenschaft Grund zu der Annahme hat, dass ein Besatzungsmitglied die Anforderungen an die Seediensttauglichkeit nicht mehr erfüllt, kann sie anordnen, dass sich das Besatzungsmitglied binnen einer bestimmten Frist einer Unter-

suchung bei einem Arzt des seeärztlichen Dienstes der Berufsgenossenschaft zu unterziehen hat. Die Berufsgenossenschaft kann ergänzend zu der Untersuchung nach Satz 1 ein Gutachten einer Fachärztin oder eines Facharztes heranziehen. Sie ist befugt, Untersuchungsergebnisse über dieses Besatzungsmitglied im Einzelfall von dem Arzt, der die vorhergegangene Untersuchung durchgeführt hat, anzufordern. Ein Grund im Sinne des Satzes 1 ist im Falle des § 17 Absatz 2 stets gegeben.

(3) Ergibt die angeordnete Untersuchung nach Absatz 2 Satz 1, dass das Besatzungsmitglied nicht mehr seediensttauglich ist, oder wird die in Absatz 2 Satz 1 bezeichnete Frist nicht eingehalten, so erklärt die Berufsgenossenschaft das Seediensttauglichkeitszeugnis für ungültig. Bestehen im Falle des Absatzes 2 Satz 1 erhebliche Zweifel an der Seediensttauglichkeit, kann die Berufsgenossenschaft das Seediensttauglichkeitszeugnis schon mit der Anordnung nach Absatz 2 Satz 1 für vorläufig ungültig erklären. Über Erklärungen nach Satz 1 oder 2 sind der Reeder und der Kapitän unverzüglich durch die Berufsgenossenschaft zu unterrichten. Ein für ungültig oder vorläufig ungültig erklärtes Seediensttauglichkeitszeugnis ist von der Berufsgenossenschaft einzuziehen. Während der Dauer der Beschäftigung auf einem Schiff hat der Kapitän das eingezogene Seediensttauglichkeitszeugnis auf Verlangen der Berufsgenossenschaft zu übermitteln, ansonsten das Besatzungsmitglied. Mit Eintritt der Unanfechtbarkeit der Entscheidung über die Ungültigkeit des Seediensttauglichkeitszeugnisses ist dieses zu vernichten.

(4) Im Falle eines nach § 12 Absatz 7 gleichgestellten Seediensttauglichkeitszeugnisses gelten die Absätze 2 und 3 mit der Maßgabe entsprechend, dass an die Stelle der Erklärung der Ungültigkeit des Seediensttauglichkeitszeugnisses die Anordnung tritt, dass das Besatzungsmitglied auf einem Schiff, das die Bundesflagge führt, nicht tätig sein darf; die Anordnung ist im Seediensttauglichkeitszeugnis zu vermerken.

(5) Widerspruch und Anfechtungsklage gegen Anordnungen nach den Absätzen 2 und 3, auch in Verbindung mit Absatz 4, haben keine aufschiebende Wirkung.

§ 15

Rechtsbehelfverfahren

(1) Den Widerspruchsbescheid nach § 73 der Verwaltungsgerichtsordnung erlässt der Widerspruchsausschuss.

(2) Der Widerspruchsausschuss wird bei der Berufsgenossenschaft gebildet und besteht aus einem Bediensteten der Berufsgenossenschaft, der die Befähigung zum Richteramt oder zum höheren Verwaltungsdienst haben muss, als Vorsitzenden und zwei Beisitzern, von denen einer ein Arzt des seeärztlichen Dienstes der Berufsgenossenschaft und der andere aus der Berufsgruppe des Widerspruchsführers sein muss. Der Widerspruchsausschuss entscheidet mit der Mehrheit seiner Mitglieder. Auf das Verfahren vor dem Widerspruchsausschuss sind im Übrigen die §§ 63 bis 69, § 71 und die §§ 89 und 90 des Verwaltungsverfahrensgesetzes anzuwenden.

(3) Im Widerspruchsverfahren hat sich der Widerspruchsführer auf Anordnung der Berufsgenossenschaft oder auf eigenes Verlangen durch einen besonders bestellten Gutachter, der hinsichtlich der zu beurteilenden gesundheitlichen Fragen besonders fachkundig ist, untersuchen zu lassen.

(4) Das Widerspruchsverfahren ist gebührenfrei. § 80 des Verwaltungsverfahrensgesetzes gilt mit der Maßgabe, dass dem Widerspruchsführer die Kosten des Verfahrens nur auferlegt werden können, soweit der Widerspruch auf Grund grob fahrlässigen Verhaltens des Widerspruchsführers erfolglos geblieben ist.

§ 16

Zulassung von Ärzten

(1) Eine Ärztin oder ein Arzt wird durch die Berufsgenossenschaft zur Feststellung der Seediensttauglichkeit zugelassen, wenn sie oder er

1. die für die Untersuchung und die Feststellung der Seediensttauglichkeit notwendigen fachlichen Kenntnisse besitzt sowie
2. unabhängig und zuverlässig ist und dadurch die Gewähr für eine ordnungsgemäße Erfüllung der Aufgaben bietet.

Im Antrag auf Zulassung sind die in § 19 Absatz 3 Nummer 8 bezeichneten Daten anzugeben. Nachträgliche Änderungen der Daten sind unverzüglich zu melden. Die Berufsgenossenschaft veröffentlicht die Zulassung unter Angabe des Namens, der Anschrift und der Telefon-Nummer im Verkehrsblatt und auf ihrer Internetseite.

(2) Die Zulassung ist auf drei Jahre, bei erstmaliger Zulassung auf ein Jahr befristet. Die Zulassung kann, auch nachträglich, mit Nebenbestimmungen verbunden werden.

(3) Die Zulassung ist zurückzunehmen, wenn die Ärztin oder der Arzt die Zulassung

1. durch arglistige Täuschung, Drohung oder Bestechung oder
2. vorsätzlich oder grob fahrlässig durch Angaben, die in wesentlicher Beziehung unrichtig oder unvollständig waren,

erwirkt hat. Die Zulassung ist zu widerrufen, wenn die Ärztin oder der Arzt nicht mehr über die notwendigen fachlichen Kenntnisse, die erforderliche Unabhängigkeit oder Zuverlässigkeit verfügt. Im Übrigen bleiben die §§ 48 und 49 des Verwaltungsverfahrensgesetzes unberührt. Die Berufsgenossenschaft kann, auch in den Fällen der Sätze 1 und 2, an Stelle der Rücknahme oder des Widerrufs bis zur Beseitigung der Rücknahme- oder Widerrufsgründe das Ruhen der Zulassung für einen bestimmten Zeitraum anordnen, soweit mit einer Beseitigung der Rücknahme- oder Widerrufsgründe binnen des bestimmten Zeitraumes zu rechnen ist.

§ 17

Überwachung der Ärzte

(1) Ein zugelassener Arzt unterliegt der Überwachung durch die Berufsgenossenschaft. Über die Befugnisse des § 143 hinaus können die Ärzte des seeärztlichen Dienstes der Berufsgenossenschaft

1. verlangen, dass der Berufsgenossenschaft medizinische Befunde und die auf diesen beruhenden Seediensttauglichkeitszeugnisse in einer Weise zur Verfügung gestellt werden, dass eine Zuordnung zu der untersuchten Person nicht möglich ist,
2. Auskunft über die durchgeführten Untersuchungen und ausgestellten Seediensttauglichkeitszeugnisse verlangen,
3. anordnen, bei Untersuchungen gegenwärtig zu sein, soweit die zu untersuchende Person vor der Untersuchung eingewilligt hat.

Die Ärzte des seeärztlichen Dienstes der Berufsgenossenschaft sind bei Wahrnehmung ihrer Befugnisse nach Satz 2 im selben Maße wie der überwachte Arzt zur Verschwiegenheit über die zur Kenntnis gelangten Tatsachen und sonstigen Informationen verpflichtet. Soweit die in Absatz 1 Satz 2 Nummer 2 bezeichneten Daten elektronisch gespeichert sind, sind diese auf Verlangen der Berufsgenossenschaft auszudrucken. Die Berufsgenossenschaft hat alle Unterlagen, die personenbezogene, insbesondere medizinische Daten enthalten und ihr entgegen Absatz 1 Satz 2 Nummer 2 zur Kenntnis gelangt sind, an den zugelassenen Arzt zurückzugeben oder zu vernichten. Bereits bei ihr gespeicherte Daten sind zu löschen.

(2) Stellt die Berufsgenossenschaft im Rahmen einer Überprüfung nach Absatz 1 fest, dass einem offensichtlich untauglichen Bewerber ein Seediensttauglichkeitszeugnis erteilt worden ist und es zur Abwehr erheblicher Nachteile für das Gemeinwohl oder einer sonst unmittelbar drohenden Gefahr für die öffentliche Sicherheit erforderlich ist, hat der zugelassene Arzt der Berufsgenossenschaft auf Verlangen im Einzelfall die Zuordnung zu der Person des Bewerbers zu ermöglichen, um die erforderlichen Maßnahmen zur Gefahrenabwehr gegenüber dem Inhaber dieses Seediensttauglichkeitszeugnisses treffen zu können.

(3) Der zugelassene Arzt hat die Maßnahmen nach Absatz 1 Satz 2 und Absatz 2 zu dulden.

(4) Soweit es im Rahmen der Zulassung von Ärzten erforderlich ist, dürfen die Ärzte des seeärztlichen Dienstes der Berufsgenossenschaft Untersuchungen auf Seediensttauglichkeit durchführen und Seediensttauglichkeitszeugnisse ausstellen. Im Rahmen dieser Untersuchungen sind die zu schulenden Ärzte befugt, bei den Untersuchungen gegenwärtig zu sein, soweit die zu untersuchende Person vor der Untersuchung eingewilligt hat. Absatz 1 Satz 3 gilt für die zu schulenden Ärzte entsprechend.

§ 18

Übernahme der Untersuchungskosten

(1) Die Berufsgenossenschaft übernimmt die Kosten der in den §§ 12 und 13 bezeichneten Untersuchungen, wenn

1. die zu untersuchende Person in einem Heuerverhältnis zu einem Mitglied der Berufsgenossenschaft steht,
2. ein Heuerverhältnis im Sinne der Nummer 1 eingeht oder
3. ein Mitglied der Berufsgenossenschaft die Untersuchung veranlasst hat.

Die Berufsgenossenschaft kann die von ihr nach Satz 1 übernommenen Kosten nach näherer Regelung ihrer Satzung auf ihre Mitglieder umlegen.

(2) Soweit die Voraussetzungen des Absatzes 1 nicht zutreffen, ist zur Zahlung der Kosten verpflichtet, wer sich hierzu durch eine vor der Berufsgenossenschaft abgegebene oder ihr mitgeteilte Erklärung zur Übernahme verpflichtet hat oder wer die Untersuchung beantragt hat.

(3) Die Kosten der Untersuchungen für jugendliche Besatzungsmitglieder erstattet der Bund der Berufsgenossenschaft.

§ 19

Seediensttauglichkeitsverzeichnis

(1) Die Berufsgenossenschaft führt ein Verzeichnis über alle durchgeführten Seediensttauglichkeitsuntersuchungen (Seediensttauglichkeitsverzeichnis).

(2) Das Seediensttauglichkeitsverzeichnis wird zur Speicherung von Daten geführt, um

1. die Durchführung der Seediensttauglichkeitsuntersuchungen und die Ausstellung der Seediensttauglichkeitszeugnisse zu gewährleisten,
2. die Überwachung der Tätigkeit der zugelassenen Ärzte sicherzustellen,
3. die Abrechnung der Seediensttauglichkeitsuntersuchungen mit den zugelassenen Ärzten zu gewährleisten,
4. Mehrfach-Seediensttauglichkeitsuntersuchungen bei unterschiedlichen zugelassenen Ärzten zu vermeiden,

5. die Echtheit und die Gültigkeit von Seediensttauglichkeitszeugnissen festzustellen,
6. in anonymisierter Form statistische oder wissenschaftliche Auswertungen zu ermöglichen.

(3) Im Seediensttauglichkeitsverzeichnis werden, soweit dies zur Erfüllung der in Absatz 2 genannten Zwecke jeweils erforderlich ist, gespeichert

1. Familienname, Vorname, Geschlecht,
2. Geburtsdatum,
3. Geburtsort und Geburtsland,
4. Staatsangehörigkeit,
5. Anschrift und Telekommunikationsdaten,
6. Funktion an Bord oder Dienststellung,
7. Name eines die Zulassung beantragenden oder des zugelassenen Arztes,
8. Anschrift, Telekommunikationsdaten, Alter, Qualifikation, Bankverbindung, Zugangsdaten zum Verzeichnis, Zulassungstag eines die Zulassung beantragenden oder des zugelassenen Arztes sowie Name und Anschrift des Praxispersonals, der vertretenen Ärzte und der Konsiliarärzte des untersuchenden zugelassenen Arztes,
9. medizinische Fallbeispiele in anonymisierter Form,
10. Untersuchungstag oder Untersuchungstage,
11. Abschluss der Untersuchung und Abschlusstag,
12. Kostenträger der Seediensttauglichkeitsuntersuchung,
13. Seediensttauglichkeit für Dienstzweige,
14. Gültigkeit des Seediensttauglichkeitszeugnisses,
15. Nummer des Seediensttauglichkeitszeugnisses,
16. Diagnosegruppen in anonymisierter Form,
17. Sperrvermerke der Berufsgenossenschaft.

(4) Wer eine Seediensttauglichkeitsuntersuchung beantragt, hat dem zugelassenen Arzt einen Identitätsnachweis vorzulegen sowie die in Absatz 3 Nummer 1 bis 6 aufgeführten Daten mitzuteilen und auf Verlangen zu belegen.

(5) Zum Zweck des Absatzes 2 Nummer 1 bis 6 dürfen Daten nach Absatz 3 von der Berufsgenossenschaft verarbeitet und genutzt werden.

(6) Zum Zweck des Absatzes 2 Nummer 1 und 4 dürfen Daten nach Absatz 3 Nummer 1, 2, 5, 15 und 17 an die zugelassenen Ärzte übermittelt und von ihnen genutzt werden, soweit dies zur Erfüllung der ihnen obliegenden Aufgaben erforderlich ist. Bei der ersten Seediensttauglichkeitsuntersuchung eines Besatzungsmitglieds darf ein zugelassener Arzt Daten nach Absatz 3 Nummer 1 bis 6 und 10 bis 16 erheben. Bei einer Folgeuntersuchung darf ein zugelassener Arzt Daten nach Absatz 3 Nummer 6, 10 und 12 bis 16 speichern sowie Daten nach Absatz 3 Nummer 1, 4, 5 und 6 verändern.

(7) Zum Zweck des Absatzes 2 Nummer 5 dürfen Daten nach Absatz 3 Nummer 1, 2, 13 bis 15 an das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie übermittelt und von ihm genutzt werden, soweit dies zur Erfüllung der ihm obliegenden Aufgaben erforderlich ist.

(8) Zum Zweck des Absatzes 2 Nummer 5 dürfen auf Antrag Daten nach Absatz 3 Nummer 1, 2, 14 und 15 an Unternehmen, zuständige Stellen anderer Staaten oder internationale oder europäische Organisationen übermittelt und von ihnen genutzt werden, soweit dies zur Erfüllung der ihnen obliegenden Aufgaben erforderlich ist. Werden

Daten an eine ausländische öffentliche Stelle oder an eine internationale oder europäische Organisation übermittelt, ist der Empfänger darauf hinzuweisen, dass die übermittelten Daten nur zu dem Zweck verarbeitet und genutzt werden dürfen, zu dessen Erfüllung sie übermittelt werden. Eine Übermittlung unterbleibt, wenn dadurch schutzwürdige Interessen des Betroffenen beeinträchtigt werden, insbesondere wenn beim Empfänger ein angemessener Datenschutzstandard nicht gewährleistet ist.

(9) Zum Zweck des Absatzes 2 Nummer 6 dürfen Daten nach Absatz 3 Nummer 2 bis 4, 6, 9, 10, 13 und 16 in anonymisierter Form an Einrichtungen, die wissenschaftliche Forschung betreiben, sowie an öffentliche Stellen übermittelt werden.

(10) Die nach Absatz 3 gespeicherten und nach den Absätzen 4 bis 8 übermittelten personenbezogenen Daten sind zu löschen, soweit sie für die Aufgaben nach Absatz 2 nicht mehr erforderlich sind, spätestens jedoch zehn Jahre nach dem Tag, an dem das letzte Ereignis eingetreten ist, das zur Speicherung der Daten geführt hat. Im Falle der Ablehnung eines Arztes als zugelassener Arzt sind die Daten nach Absatz 3 Nummer 8 mit Eintritt der Unanfechtbarkeit der Entscheidung über den Antrag unverzüglich zu löschen.

(11) Dem Besatzungsmitglied oder dem zugelassenen Arzt wird auf Antrag schriftlich über den ihn betreffenden Inhalt des Seediensttauglichkeitsverzeichnisses unentgeltlich Auskunft erteilt. Der Antragsteller hat dem Antrag einen Identitätsnachweis beizufügen.

§ 20

Rechtsverordnungen

(1) Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wird ermächtigt, im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Arbeit und Soziales durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates

1. die näheren Anforderungen an die Seediensttauglichkeit, einschließlich der erforderlichen Nachuntersuchungen durch die Berufsgenossenschaft,
2. die Durchführung der vorgeschriebenen Untersuchungen,
3. die Ausgestaltung des Seediensttauglichkeitszeugnisses,
4. Voraussetzungen für die Zulassung der Ärzte, insbesondere die Anforderungen an die Befähigung und die persönliche Eignung, sowie die erforderlichen Nachweise,
5. das Erfordernis einer Fortbildung der zugelassenen Ärzte,
6. die näheren Einzelheiten über die Erhebung, die Verarbeitung und die Nutzung der Daten des Seediensttauglichkeitsverzeichnisses

sowie das jeweilige Verfahren zu regeln. In Rechtsverordnungen nach Absatz 1 Satz 1 Nummer 4 oder 5 können Regelungen über eine Prüfung der Fachkunde einschließlich der Regelungen über Ablauf und Inhalt der Prüfung, die Leistungsbewertung und die Zusammensetzung des Prüfungsausschusses getroffen werden. In Rechtsverordnungen nach Absatz 1 Satz 1 Nummer 6 kann vorgesehen werden, dass die an die jeweiligen Empfänger jeweils zu übermittelnden Daten ihnen durch Abruf im automatisierten Verfahren übermittelt oder von ihnen direkt eingestellt werden können, soweit

1. dem jeweiligen Stand der Technik entsprechende Maßnahmen zur Sicherstellung des Datenschutzes und der Datensicherheit, insbesondere zum Schutz der Vertraulichkeit und der Unversehrtheit der Daten getroffen,
2. bei der Nutzung allgemein zugänglicher Netze Verschlüsselungsverfahren angewendet und
3. die Zulässigkeit der Direkteinstellung oder der Abrufe kontrolliert werden.

(2) Rechtsverordnungen nach Absatz 1 bedürfen des Einvernehmens des Bundesministeriums für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz, soweit die Seefischerei betroffen ist.

Unterabschnitt 3

Besatzungsstärke, Besatzungsliste, Befähigungen

§ 21

Besatzungsstärke der Schiffe

Der Reeder und der Kapitän haben unbeschadet der Vorschriften des Schiffssicherheitsgesetzes für eine nach Anzahl, Qualifikation und Eignung ausreichende Schiffsbesatzung zu sorgen, um unter allen Betriebszuständen einen sicheren, effizienten und gefahrlosen Schiffsbetrieb zu gewährleisten. Das Nähere kann in einer Rechtsverordnung nach § 9 Absatz 1 Nummer 3 des Seeaufgabengesetzes geregelt werden.

§ 22

Besatzungsliste

(1) Auf Schiffen in der internationalen Fahrt ist der Kapitän verpflichtet, eine Besatzungsliste zu erstellen und mitzuführen, die jederzeit den vollständigen Stand der Zusammensetzung der Besatzung unter Angabe der Vornamen und Familiennamen, der Geburtsdaten, der Geburtsorte, der Nationalitäten, der Nummern der Identitätsnachweise und der Funktionen an Bord oder der Dienststellungen der Besatzungsmitglieder wiedergibt. Die Besatzungsliste muss dem von der Berufsgenossenschaft im Verkehrsblatt oder Bundesanzeiger veröffentlichten Muster entsprechen.

(2) Auf Schiffen in der nationalen Fahrt ist der Kapitän verpflichtet, entweder eine Besatzungsliste entsprechend Absatz 1 zu erstellen und mitzuführen oder die Zusammensetzung der Besatzung entsprechend Absatz 1 Satz 1 in das Seetagebuch einzutragen.

(3) Der Reeder ist verpflichtet, die Besatzungslisten und die Seetagebücher für das jeweilige Schiff mindestens fünf Jahre aufzubewahren. Die Frist beginnt bei Besatzungslisten ab dem Tag der Ausstellung, bei Seetagebüchern ab dem Tag der letzten Eintragung. Aufbewahrungsfristen nach anderen Rechtsvorschriften bleiben davon unberührt.

(4) Die Berufsgenossenschaft kann vom Kapitän und vom Reeder jederzeit verlangen, dass

1. die Besatzungsliste,
2. eine Kopie der Besatzungsliste oder
3. ein die Besatzung des Schiffes wiedergebender Auszug aus dem Seetagebuch

vorgelegt oder übermittelt wird, um die Einhaltung der sicheren Besetzung nach den dafür geltenden Vorschriften zu überprüfen. Der Kapitän und der Reeder sind verpflichtet, dem Verlangen nach Satz 1 unverzüglich nachzukommen.

§ 23

Befähigungszeugnisse und -nachweise, Sicherheitsunterweisung

Als Besatzungsmitglied darf nur tätig sein, wer Inhaber der nach den seeverkehrsrechtlichen Vorschriften erforderlichen Befähigungszeugnisse, Befähigungsnachweise oder sonstiger Qualifikationsbescheinigungen ist. Der Kapitän hat dafür zu sorgen, dass

die Besatzungsmitglieder eine Sicherheitsunterweisung mit den nach der Regel VI/1 der Anlage zu dem STCW-Übereinkommen vorgeschriebenen Inhalten an Bord erhalten.

Unterabschnitt 4
Arbeitsvermittlung

§ 24

Verpflichtungen des Reeders

(1) Ein Reeder darf einen privaten Arbeitsvermittlungsdienst für Seeleute (Vermittler) mit Sitz in Deutschland nur dann für die Vermittlung von Seeleuten in Anspruch nehmen, wenn ihm vom Vermittler eine schriftliche Bescheinigung der Berufsgenossenschaft vorgelegt worden ist, dass der Vermittler die Anforderungen des § 25 erfüllt.

(2) Der Reeder bestätigt einem Vermittler mit Sitz in Deutschland vor Abschluss einer Vermittlung schriftlich, dass

1. der zu schließende Heuervertrag die Anforderungen der §§ 28 und 29 erfüllt,
2. er seinen Verpflichtungen nach den §§ 73 bis 76 nachkommt und
3. er eine Versicherung abgeschlossen hat, um Personen, die an Bord eines Schiffes vermittelt worden sind, für finanzielle Verluste zu entschädigen, die ihnen infolge einer vom Reeder zu vertretenden Pflichtverletzung aus dem Beschäftigungsvertrag entstehen.

(3) Ein Reeder darf einen Vermittler mit Sitz in Staaten, die das Seearbeitsübereinkommen nicht ratifiziert haben, nur dann für die Vermittlung von Seeleuten in Anspruch nehmen, wenn der Vermittler dem Reeder gegenüber schriftlich versichert hat, dass er die Vorschriften zur Anwerbung und Vermittlung nach der Regel 1.4 des Seearbeitsübereinkommens erfüllt.

§ 25

Anforderungen an Vermittler

(1) Ein Vermittler darf Personen, die an Bord eines Schiffes tätig werden sollen, nur vermitteln, wenn er

1. keine Mittel, Verfahren oder Listen verwendet, um sie an der Aufnahme einer Beschäftigung zu hindern, die ihrer Qualifikation entspricht,
2. von ihnen weder unmittelbar noch mittelbar eine Vergütung für die Vermittlung verlangt,
3. von ihnen vor der Vermittlung verlangt, alle für die zu vermittelnde Tätigkeit erforderlichen Dokumente vorzulegen,
4. ein stets aktuelles Verzeichnis aller angeworbenen oder vermittelten Personen führt,
5. ein Beschwerdemanagementsystem eingerichtet hat und stets aktuell unterhält sowie die Berufsgenossenschaft unverzüglich über Beschwerden unterrichtet, denen nicht abgeholfen worden ist,
6. von jedem Reeder vor Abschluss einer Vermittlung eine Bestätigung nach § 24 Absatz 2 entgegennimmt,
7. von jedem Reeder, der Schiffe unter ausländischer Flagge betreibt, vor Abschluss einer Vermittlung eine schriftliche Bestätigung entgegen nimmt, dass der zu schließende Beschäftigungsvertrag den im Seearbeitsübereinkommen genannten Anforderungen entspricht,

8. eine Versicherung abgeschlossen hat, um Personen, die an Bord eines Schiffes vermittelt worden sind, für finanzielle Verluste zu entschädigen, die ihnen infolge einer von dem Vermittler zu vertretenen Pflichtverletzung entstehen.
- (2) §§ 296 bis 301 des Dritten Buches Sozialgesetzbuch bleiben unberührt.

§ 26

Verfahren

(1) Die Berufsgenossenschaft stellt einem Vermittler auf schriftlichen Antrag eine Bescheinigung über das Erfüllen der Anforderungen nach § 25 Absatz 1 aus, wenn keine Anhaltspunkte dafür vorliegen, dass der Vermittler den Anforderungen nicht genügen wird. Der Vermittler hat gegenüber der Berufsgenossenschaft in seinem Antrag alle zur Beurteilung der Voraussetzung nach Satz 1 erforderlichen Angaben zu machen. Hat die Berufsgenossenschaft auf Grund ihr bekannter Tatsachen Zweifel an der Richtigkeit der Angaben des Antragsstellers, kann sie die Verbände der Reeder und der Seeleute vor Ausstellen der Bescheinigung nach Satz 1 anhören. Die Berufsgenossenschaft berücksichtigt dabei auch ihr bekannt gewordene Beschwerden.

(2) Die Bescheinigung nach Absatz 1 Satz 1 wird für die Dauer von drei Jahren ausgestellt.

(3) Wer Personen, die an Bord eines Schiffes tätig werden sollen, vermittelt, bedarf der Bescheinigung nach Absatz 1.

(4) Die Berufsgenossenschaft soll in geeigneter Weise, ohne Angabe personenbezogener Daten, Probleme öffentlich bekannt machen, die sich bei der Anheuerung auf einem Schiff ergeben können, das die Flagge eines Staates führt, der das Seearbeitsübereinkommen nicht ratifiziert hat.

§ 27

Rechtsverordnungen

Das Bundesministerium für Arbeit und Soziales wird ermächtigt, im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates Näheres zum Verfahren der Antragstellung und zur Erteilung der Bescheinigung nach § 26 Absatz 1 zu regeln.

Abschnitt 3

Beschäftigungsbedingungen

Unterabschnitt 1

Heuervertrag, Dienstleistungspflicht

§ 28

Heuervertrag

(1) Der Reeder darf ein Besatzungsmitglied nur beschäftigen, wenn es bei Dienstantritt einen Heuervertrag hat. Durch den Heuervertrag wird ein Heuverhältnis zwischen dem Reeder und dem Besatzungsmitglied begründet. Der Reeder hat dem Besatzungsmitglied rechtzeitig vor dem beabsichtigten Vertragsabschluss einen Vertragsentwurf, einschließlich der nach Absatz 2 Nummer 11 anzugebenden Tarifverträge, Betriebsvereinbarungen oder Bordvereinbarungen, auszuhändigen oder zu übermitteln. Der Heuervertrag bedarf der Schriftform; die elektronische Form ist ausgeschlossen. Der Reeder und das

Besatzungsmitglied erhalten je eine Ausfertigung des von ihnen unterzeichneten Heuervertrages.

(2) In den Heuervertrag ist der wesentliche Inhalt des Heuerverhältnisses aufzunehmen, insbesondere:

1. der vollständige Name und die Anschrift des Reeders; im Fall eines anderen Arbeitgebers der vollständige Name und die Anschrift des Arbeitgebers und des Reeders,
2. der vollständige Name, das Geburtsdatum, der Geburtsort und die Anschrift des Besatzungsmitglieds,
3. die Bezeichnung oder Beschreibung der vom Besatzungsmitglied zu leistenden Dienste, soweit vorgesehen, die Beschränkung der Dienstpflicht auf bestimmte Schiffe oder Fahrtgebiete,
4. der Zeitpunkt des Beginns des Heuerverhältnisses, der Ort und der Tag des Dienstantritts unter Angabe des Schiffes,
5. bei befristetem Heuervertrag die vorgesehene Dauer des Heuerverhältnisses,
6. die Zusammensetzung und die Höhe der Heuer einschließlich der Zuschläge, Zulagen, Prämien und Sonderzahlungen oder die für die Berechnung der Heuer zugrunde zu legende Formel sowie die Fälligkeit der Heuer,
7. die vereinbarten Arbeitszeiten und Ruhezeiten,
8. die Dauer des jährlichen Erholungsurlaubs,
9. bei unbefristetem Heuervertrag oder wenn die Kündbarkeit eines befristeten Heuerverhältnisses vereinbart ist: die Voraussetzungen, Fristen und Termine für eine Kündigung,
10. der Heimschaffungsanspruch des Besatzungsmitglieds,
11. die Angabe der Tarifverträge, Betriebsvereinbarungen oder Bordvereinbarungen, die auf das Heuerverhältnis anzuwenden sind,
12. die Leistungen der medizinischen Betreuung und der sozialen Sicherheit, die der Reeder oder der andere Arbeitgeber dem Besatzungsmitglied gewährt oder zu gewähren hat,
13. der Ort und das Datum, an dem der Heuervertrag abgeschlossen worden ist.

(3) Für Besatzungsmitglieder von Fischereifahrzeugen sind in den Heuervertrag aufzunehmen:

1. zusätzlich zu Absatz 2 Nummer 3 der Name und das Fischereikennzeichen des Fischereifahrzeuges oder die Namen und die Fischereikennzeichen der Fischereifahrzeuge, auf dem oder denen das Besatzungsmitglied Dienst leisten soll,
2. zusätzlich zu Absatz 2 Nummer 4 die Reise oder Reisen, die unternommen werden sollen, falls sie im Zeitpunkt des Vertragschlusses angegeben werden können,
3. abweichend von Absatz 2 Nummer 6 der Betrag der Heuer oder die Höhe des Anteils und dessen Berechnungsart, wenn das Entgelt in einer Beteiligung besteht, oder der Betrag der Heuer und die Höhe des Anteils und dessen Berechnungsart, wenn beide Formen des Entgelts miteinander verbunden werden, und die gegebenenfalls vereinbarte Mindestheuer.

(4) Hat das Besatzungsmitglied voraussichtlich länger als einen Monat seine Arbeitsleistung im Ausland an Land oder an Bord eines Schiffes unter ausländischer Flagge zu erbringen, sind in den Heuervertrag zusätzlich aufzunehmen:

1. die voraussichtliche Dauer der im Ausland oder an Bord eines Schiffes unter ausländischer Flagge auszuübenden Tätigkeit,
2. die Währung, in der die Heuer ausgezahlt wird,

3. die mit dem Auslandsaufenthalt oder dem Aufenthalt an Bord eines Schiffes unter ausländischer Flagge verbundenen zusätzlichen Leistungen,
4. die Bedingungen für die Rückkehr des Besatzungsmitglieds.

(5) Die Angaben nach Absatz 2 Nummer 6 bis 10, 12 und Absatz 4 Nummer 2 bis 4 können ersetzt werden durch die Angabe der Tarifverträge, Betriebsvereinbarungen oder Bordvereinbarungen, die für das Heuverhältnis gelten. Ist in diesen Fällen die jeweilige gesetzliche Regelung maßgebend, so kann hierauf verwiesen werden.

(6) Bei der Änderung wesentlicher Vertragsbedingungen gelten die Absätze 1 bis 5 entsprechend. Satz 1 gilt nicht bei einer Änderung der gesetzlichen Vorschriften, der Tarifverträge, Betriebsvereinbarungen oder Bordvereinbarungen, die für das Heuverhältnis gelten.

§ 29

Information über Beschäftigungsbedingungen

(1) Der Reeder hat durch geeignete Maßnahmen sicherzustellen, dass die Besatzungsmitglieder auf einfache Weise klare Informationen über ihre Vertragsbedingungen, insbesondere über den Inhalt dieses Gesetzes erhalten können. Hierzu sind eine Kopie dieses Gesetzes und des Seearbeitsübereinkommens an geeigneter Stelle an Bord mindestens in deutscher Sprache auszulegen. Jeweils eine Kopie der einzelnen Heuerverträge ist mitzuführen. Ist der Heuervertrag mit einem anderen Arbeitgeber im Sinne des § 4 Absatz 2 abgeschlossen, so ist an Bord die Kopie einer Ausfertigung mitzuführen, auf der der Reeder mit seiner Unterschrift seine Gesamtverantwortung nach § 4 Absatz 1 bestätigt hat. Das Besatzungsmitglied hat das Recht, jederzeit in die Kopie seines Heuervertrages Einsicht zu nehmen.

(2) Soweit der Heuervertrag auf einen Tarifvertrag, eine Betriebsvereinbarung oder Bordvereinbarung verweist, sind diese Unterlagen an geeigneter Stelle an Bord auszulegen.

(3) Der Reeder hat ein Exemplar dieses Gesetzes, des Seearbeitsübereinkommens, eines Mustervertrages der Heuerverträge sowie der Tarifverträge, Betriebsvereinbarungen oder Bordvereinbarungen, auf die in den Heuerverträgen verwiesen wird, in englischer Übersetzung an Bord mitzuführen. Satz 1 gilt nicht für Schiffe, die nur deutsche Häfen anlaufen.

§ 30

Dienstantritt

(1) Der Reeder hat dem Besatzungsmitglied rechtzeitig den Zeitpunkt mitzuteilen, zu dem es sich an Bord einzufinden hat. Dabei ist ihm der Liegeplatz des Schiffes oder ein Meldeort anzugeben.

(2) Kann das Besatzungsmitglied den Dienst wegen eines unabwendbaren Ereignisses nicht antreten, so hat es dies unverzüglich dem Reeder oder dem Kapitän unter Angabe der Gründe mitzuteilen.

§ 31

Anreisekosten

Befindet sich das Schiff, auf dem das Besatzungsmitglied seinen Dienst anzutreten hat, an einem anderen Ort als dem, an welchem das Heuverhältnis begründet worden ist, so hat das Besatzungsmitglied Anspruch auf Ersatz der notwendigen Fahrt- und Gepäckbeförderungskosten sowie auf ein angemessenes Tage- und Übernachtungsgeld. Die gleichen Ansprüche stehen dem Besatzungsmitglied zu, wenn vor dem Dienstantritt

Reisen von dem Ort der Begründung des Heuerverhältnisses an einen anderen Meldeort oder Ort des Dienstantritts notwendig werden.

§ 32

Dienstleistungspflicht

Das Besatzungsmitglied hat die Dienste zu verrichten, zu denen es im Rahmen des Heuerverhältnisses verpflichtet ist. Es hat dabei den Anordnungen der zuständigen Vorgesetzten Folge zu leisten.

§ 33

Dienstbescheinigung

(1) Das Besatzungsmitglied hat gegen den Reeder Anspruch auf eine Bescheinigung über den an Bord des Schiffes geleisteten Dienst. Die Bescheinigung ist dem Besatzungsmitglied spätestens am Tag des Dienstendes an Bord in deutscher und englischer Sprache auszuhändigen oder zu übermitteln. Bei Schiffen, auf denen in kurzen Abständen die Besatzungen wechseln oder regelmäßig dieselben Häfen angelaufen werden, insbesondere in der Fähr- und Schleppschiffahrt, muss die Dienstbescheinigung nur auf Antrag des Besatzungsmitglieds sowie bei Ende des Heuerverhältnisses ausgehändigt oder übermittelt werden.

(2) In die Dienstbescheinigung sind aufzunehmen:

1. der Vorname und Familienname, das Geburtsdatum, der Geburtsort und die Anschrift des Besatzungsmitglieds,
2. der Name und die Anschrift des Reeders; im Fall eines anderen Arbeitgebers der Name und die Anschrift des Arbeitgebers und des Reeders,
3. der Name des Schiffes, der Schiffstyp, die Identifikationsnummer, die Vermessung, die Maschinenleistung und das Fahrtgebiet,
4. der Zeitpunkt des Beginns und des Ende des Dienstes an Bord,
5. die Art und Dauer der vom Besatzungsmitglied geleisteten Dienste.

(3) Die Erteilung der Dienstbescheinigung ist elektronisch zulässig, soweit das Besatzungsmitglied eingewilligt hat.

(4) Die Dienstbescheinigung darf keine Beurteilung der Leistung und des Verhaltens des Besatzungsmitglieds und keine Angaben über die Heuer enthalten. Der Anspruch auf ein Zeugnis nach § 109 der Gewerbeordnung bleibt unberührt.

(5) Der Reeder ist verpflichtet, die Dienstbescheinigungen der Besatzungsmitglieder mindestens fünf Jahre ab dem Tag der Ausstellung in Kopie oder elektronisch aufzubewahren. Die Berufsgenossenschaft kann vom Reeder jederzeit verlangen, dass Kopien von Dienstbescheinigungen vorgelegt oder übermittelt werden, um die Einhaltung der sicheren Besetzung nach den geltenden Vorschriften zu überprüfen. Der Reeder ist verpflichtet, dem Verlangen nach Satz 2 unverzüglich nachzukommen.

Unterabschnitt 2

Bordanwesenheit, Landgang, Gefahren für das Schiff

§ 34

Bordanwesenheitspflicht

Das Besatzungsmitglied ist auch während seiner dienstfreien Zeit zur Anwesenheit an Bord verpflichtet, soweit ihm nicht der Kapitän oder in dessen Vertretung der zuständige Vorgesetzte eine Erlaubnis zum Verlassen des Schiffes erteilt hat. Die Erlaubnis ist zu erteilen, soweit dem Besatzungsmitglied ein Anspruch auf Landgang nach § 35 zusteht.

§ 35

Landgang

(1) Das Besatzungsmitglied hat in seiner dienstfreien Zeit außerhalb der Hafendarbeitszeit im Hafen oder, wenn das Schiff auf Reede liegt, Anspruch auf Landgang.

(2) Das Besatzungsmitglied hat in seiner dienstfreien Zeit auch innerhalb der Hafendarbeitszeit im Hafen oder, wenn das Schiff auf Reede liegt, Anspruch auf Landgang, soweit es der Schiffsbetrieb zulässt.

(3) Der Anspruch auf Landgang nach den Absätzen 1 und 2 besteht nur, soweit es die Abfahrtszeit und die Sicherheit des Schiffes und der Besatzungsmitglieder zulassen.

(4) Der Kapitän hat, wenn für die Landgänger keine oder keine angemessene Beförderungsmöglichkeit durch Dritte besteht, soweit es zumutbar ist, für eine Verbindung zum Land zu sorgen.

(5) Der Kapitän hat dafür zu sorgen, dass der außerhalb der Arbeitszeit im Hafen oder auf Reede notwendige Wachdienst gleichmäßig auf die Besatzungsmitglieder verteilt wird.

§ 36

Abwendung von Gefahren für das Schiff

(1) Das Besatzungsmitglied hat jede Anordnung des Kapitäns zu befolgen, die dazu dienen soll, drohende Gefahr für Menschen, Schiff oder Ladung abzuwenden, einen großen Schaden zu vermeiden, schwere Störungen des Schiffsbetriebs zu verhindern oder öffentlich-rechtliche Vorschriften über die Schiffssicherheit zu erfüllen. In dringenden Fällen gilt das Gleiche gegenüber Anordnungen eines an Ort und Stelle befindlichen Vorgesetzten. Kanalsteurer auf dem Nord-Ostsee-Kanal stehen insoweit den Besatzungsmitgliedern gleich.

(2) Die Vorschriften des Absatzes 1 gelten auch bei drohender Gefahr für andere Schiffe und Menschen.

(3) Bei Seegefahr, insbesondere bei drohendem Schiffbruch, darf das Besatzungsmitglied das Schiff ohne Einwilligung des Kapitäns nicht verlassen, solange dieser selbst an Bord bleibt.

(4) Bei Schiffbruch ist das Besatzungsmitglied verpflichtet, nach Anordnung des Kapitäns nach besten Kräften für die Rettung von Menschen und ihren Sachen sowie für die Sicherstellung der Schiffsteile, der Ausrüstung und der Ladung zu sorgen und bei der Bergung Hilfe zu leisten.

Unterabschnitt 3

Heuer

§ 37

Anspruch auf Heuer

(1) Das Besatzungsmitglied hat für die Dauer des Heuerverhältnisses Anspruch auf Zahlung der vereinbarten Heuer.

(2) Vor Beginn des Heuerverhältnisses hat das Besatzungsmitglied Anspruch auf Zahlung der Heuer für die Dauer der notwendigen Anreise zum vereinbarten Ort des Dienstantritts. Der Anspruch besteht auch für Zeiten, um die sich die Ankunft des Schiffes verspätet.

§ 38

Bemessung und Fälligkeit der Heuer

(1) Die Heuer bemisst sich nach Kalendermonaten. Bei Berechnung der Heuer für einzelne Tage wird der Kalendermonat zu dreißig Tagen gerechnet.

(2) Die Heuer ist mit Ablauf eines jeden Kalendermonats oder bei Beendigung des Heuerverhältnisses fällig. Stehen variable Bestandteile der Heuer bei Ablauf des Kalendermonats noch nicht fest, werden sie mit Ablauf des Kalendermonats fällig, in dessen Verlauf sie erstmals der Höhe nach feststehen oder billigerweise festgestellt werden können. Stehen Anteile an Fracht, Gewinn oder Erlös bei Ablauf des Kalendermonats noch nicht fest, kann das Besatzungsmitglied eine Abschlagszahlung in ungefährender Höhe des bis dahin verdienten Anteils der Heuer verlangen.

§ 39

Zahlung der Heuer

(1) Die Heuer ist in Euro zu berechnen und auszuzahlen, es sei denn, dass im Heuervertrag eine andere gesetzliche Währung vereinbart ist. Vereinbaren Reeder und Besatzungsmitglied, dass die Heuer in einer anderen gesetzlichen Währung als Euro gezahlt werden soll, muss der Wechselkurs dem von der Europäischen Zentralbank veröffentlichten Kurs entsprechen und darf für das Besatzungsmitglied nicht nachteilig sein.

(2) Das Besatzungsmitglied kann vom Reeder verlangen, dass die Heuer oder ein vom Besatzungsmitglied bestimmter Teil hiervon

1. im Hafen oder auf der Reede bar an das Besatzungsmitglied ausgezahlt wird oder
2. unbar an das Besatzungsmitglied oder an einen vom Besatzungsmitglied bestimmten Empfänger geleistet wird.

(3) Der Reeder kann von dem Besatzungsmitglied keine Erstattung der durch die unbare Leistung entstandenen Kosten verlangen.

(4) Von der Heuer des Besatzungsmitglieds dürfen keine Abzüge für die Erlangung oder Beibehaltung einer Beschäftigung vorgenommen werden.

§ 40

Abrechnung

(1) Der Reeder hat dem Besatzungsmitglied bei Fälligkeit (§ 38) eine Abrechnung in Textform (§ 126b des Bürgerlichen Gesetzbuches) zu erteilen und ihm unverzüglich auszuhändigen.

(2) Die Abrechnung muss den jeweiligen Abrechnungszeitraum und vollständige Angaben über die Zusammensetzung der Heuer enthalten. Hinsichtlich der Zusammensetzung sind insbesondere Angaben über Art und Höhe der Zuschläge, Zulagen, Prämien und Sonderzahlungen sowie die vorgenommenen Abzüge und Abschlagszahlungen, einschließlich der an Dritte geleisteten Beträge, erforderlich. Werden Zahlungen nicht in Euro, sondern in einer anderen gesetzlichen Währung erbracht, hat der Reeder auch den zugrunde gelegten Wechselkurs in der Abrechnung anzugeben.

(3) Beanstandet das Besatzungsmitglied die Abrechnung, ist der Grund der Beanstandung vom Reeder auf der Abrechnung zu vermerken.

§ 41

Verkauf von Waren und Erbringung von Dienstleistungen

Verkauft der Reeder einem Besatzungsmitglied Waren oder erbringt er ihm gegenüber Dienstleistungen, sind die Preise so zu kalkulieren, dass nach Deckung der Kosten keine Überschüsse entstehen.

Unterabschnitt 4

Arbeitszeiten und Ruhezeiten

§ 42

Grundsätze für die Gestaltung der Arbeitszeit

(1) Vorschriften über die Seearbeitszeit sind anzuwenden ab dem Zeitpunkt, an dem das Schiff zum Antritt oder zur Fortsetzung der Reise seinen Liegeplatz im Hafen oder auf der Reede zu verlassen beginnt. Vorschriften über die Hafendarbeitszeit sind anzuwenden ab dem Zeitpunkt, an dem das Schiff im Hafen ordnungsgemäß festgemacht oder auf der Reede geankert hat. Treffen an einem Tag Seearbeitszeit und Hafendarbeitszeit zusammen, so ist bei der Berechnung der täglichen Höchstarbeitszeit die an diesem Tag insgesamt geleistete Arbeit zu berücksichtigen.

(2) Besatzungsmitglieder mit gesundheitlichen Problemen, die laut ärztlicher Bescheinigung auf die Nacharbeit zurückzuführen sind, müssen, sofern möglich, auf eine geeignete Stelle im Tagesdienst versetzt werden.

(3) Der Kapitän hat für die Einhaltung der Arbeitszeitvorschriften der Besatzungsmitglieder zu sorgen. Für Besatzungsmitglieder, die nicht beim Reeder beschäftigt sind, haben deren Arbeitgeber oder Ausbildender und der Kapitän gemeinsam für die Einhaltung der Arbeitszeitvorschriften zu sorgen. Für diese Besatzungsmitglieder kann anstelle des Kapitäns der Arbeitgeber oder der Ausbildende oder die ihn an Bord vertretende Person mit Zustimmung des Kapitäns Anordnungen zur Arbeitszeit treffen. Satz 3 ist in den Fällen des § 47 Absatz 1 nicht anzuwenden.

(4) Der Kapitän soll sich bei seiner Arbeitszeit soweit wie möglich an den Arbeitszeitvorschriften dieses Unterabschnitts orientieren. Die Mindestruhezeiten nach § 48 Absatz 1 Nummer 2 dürfen nicht unterschritten werden. Dies gilt nicht, soweit eine abweichende Regelung nach § 49 Absatz 1 Nummer 3 Buchstabe b und Nummer 4 auch in Verbindung mit Absatz 2 oder 3 besteht oder eine Arbeitszeitverlängerung in den besonderen Fällen des § 47 Absatz 1 und 2 zulässig ist. § 50 sowie § 45 Absatz 3 und 4 sind anzuwenden, sofern keine abweichende Regelung nach § 49 Absatz 1 Nummer 3 Buchstabe a besteht. Die §§ 51 und 52 sind nicht anzuwenden. Wenn der Kapitän Seewache geht, sind die §§ 43 bis 49 anzuwenden.

(5) Ergänzend zu den §§ 43 bis 48 darf die Arbeitszeit von Besatzungsmitgliedern eines Fischereifahrzeugs durchschnittlich 48 Stunden wöchentlich innerhalb von zwölf Monaten nicht überschreiten.

§ 43

Seearbeitszeit

(1) Die Seearbeitszeit der zum Wachdienst bestimmten Besatzungsmitglieder darf acht Stunden täglich nicht überschreiten. Sie wird nach dem Drei-Wachen-System eingeteilt. Besatzungsmitglieder dürfen während der Brückenwache neben dem Wachdienst keine anderen Arbeiten ausführen. Im Übrigen dürfen die Besatzungsmitglieder während der Wache an Werktagen zwischen 18 und 6 Uhr sowie an Sonn- und Feiertagen neben dem Wachdienst nur mit gelegentlichen Instandsetzungsarbeiten sowie mit Arbeiten beschäftigt werden, die zur Sicherung des Schiffes und dessen Fahrt, zur Sicherung der Ladung oder zum Bootsdienst unbedingt erforderlich sind.

(2) Die Seearbeitszeit der nicht zum Wachdienst bestimmten Besatzungsmitglieder mit Ausnahme des Servicepersonals darf acht Stunden werktäglich nicht überschreiten und muss zwischen 6 und 18 Uhr liegen. An Sonntagen und an Feiertagen dürfen diese Besatzungsmitglieder nur in besonderen Fällen nach § 47 beschäftigt werden.

(3) Die Seearbeitszeit des Servicepersonals darf acht Stunden täglich nicht überschreiten. Die Arbeitszeit kann um bis zu eine Stunde verlängert werden, wenn in die Arbeitszeit regelmäßig und in erheblichem Umfang Arbeitsbereitschaft fällt. Die Arbeitszeit muss zwischen 6 und 20 Uhr liegen. Der Zeitraum darf für das Servicepersonal auf Fahrgastschiffen auf Anordnung des Kapitäns und für das Krankenpflegepersonal außerdem auf Anordnung des Schiffsarztes oder der Schiffärztin überschritten werden. Das Servicepersonal darf an Sonntagen und Feiertagen nur mit Arbeiten beschäftigt werden, die zur Verpflegung, Bedienung oder Krankenpflege der an Bord befindlichen Personen unbedingt erforderlich sind, sowie im Verkauf und zur Betreuung oder Unterhaltung von Fahrgästen.

§ 44

Hafenarbeitszeit

(1) Die Hafenarbeitszeit der Besatzungsmitglieder mit Ausnahme des Servicepersonals darf von Montag bis Freitag acht Stunden täglich nicht überschreiten. Am Samstag darf die Hafenarbeitszeit fünf Stunden, bei Wachdienst acht Stunden nicht überschreiten. Die Hafenarbeitszeit muss, abgesehen vom Wachdienst, von Montag bis Freitag zwischen 6 und 18 Uhr, am Samstag zwischen 6 und 13 Uhr liegen.

(2) An Werktagen außerhalb der in Absatz 1 Satz 3 bestimmten Zeiten sowie an Sonntagen und Feiertagen dürfen die in Absatz 1 genannten Besatzungsmitglieder nur mit notwendigem Wachdienst sowie mit unumgänglichen und unaufschiebbaren Arbeiten beschäftigt werden. An Sonntagen und Feiertagen darf die Beschäftigung mit unumgänglichen und unaufschiebbaren Arbeiten fünf Stunden nicht überschreiten.

(3) Die Hafenarbeitszeit des Servicepersonals muss zwischen 6 und 18 Uhr liegen. Im Übrigen ist § 43 Absatz 3 entsprechend anzuwenden.

§ 45

Ruhepausen und Ruhezeiten

(1) Den Besatzungsmitgliedern sind Ruhepausen und Ruhezeiten zu gewähren, die von ausreichender Dauer sein müssen, um die Sicherheit und Gesundheit der Besatzungsmitglieder zu gewährleisten.

(2) Sofern nicht spätestens nach einer Arbeitszeit von sechseinhalb Stunden eine Ruhezeit gewährt wird, muss die Arbeitszeit spätestens nach sechs Stunden durch eine Ruhepause unterbrochen werden. Die Ruhepause muss mindestens betragen:

1. 30 Minuten bei einer Arbeitszeit von mehr als sechs bis zu neun Stunden,

2. 45 Minuten bei einer Arbeitszeit von mehr als neun Stunden.

Die Ruhepausen nach Satz 2 können in Zeitabschnitte von jeweils mindestens 15 Minuten aufgeteilt werden.

(3) Die Ruhezeit nach § 48 Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe a darf nur in höchstens zwei Zeiträume aufgeteilt werden, von denen einer eine Mindestdauer von sechs Stunden, der andere eine Mindestdauer von einer Stunde haben muss. Der Zeitraum zwischen zwei aufeinander folgenden Ruhezeiten darf 14 Stunden nicht überschreiten. Für das Servicepersonal muss in den Fällen des § 43 Absatz 3 Satz 4 auch in Verbindung mit § 44 Absatz 3 einer der Zeiträume für die Ruhezeit nach Satz 1 mindestens acht Stunden betragen.

(4) Hat das Besatzungsmitglied während seiner planmäßigen Ruhezeit in Bereitschaft zu sein und wird die Ruhezeit durch Aufrufe zur Arbeit gestört, ist dem Besatzungsmitglied eine angemessene Ruhezeit als Ausgleich zu gewähren. Die Ausgleichsruhezeit muss mindestens der Dauer der Ruhezeitunterbrechungen entsprechen. Eine ununterbrochene Ruhezeit von sechs Stunden muss gewährleistet sein.

§ 46

Abweichende Arbeitszeitregelungen für Zwei-Wachen-Schiffe, Bergungsfahrzeuge und Schlepper

(1) Auf Schiffen mit einer Bruttoreaumzahl von bis zu 2 500 in der Fahrt in der Ostsee, in der Nordsee und entlang der norwegischen Küste bis zu 64° nördlicher Breite, im Übrigen bis zu 61° nördlicher Breite und 7° westlicher Länge sowie nach den Häfen Großbritanniens, Irlands und der Atlantikküste Frankreichs, Spaniens und Portugals ausschließlich Gibraltars sowie für Fischereifahrzeuge gleicher Größe auch über diese Fahrtgebiete hinaus darf, sofern die Reise länger als zehn Stunden dauert, die Arbeitszeit des zum Wachdienst bestimmten Deck- und Maschinenpersonals auf See abweichend von § 43 Absatz 1 auf bis zu zwölf Stunden täglich verlängert und nach dem Zwei-Wachen-System eingeteilt werden. Satz 1 ist auch auf Schiffen mit einer Bruttoreumzahl über 2 500 anzuwenden, die vor dem 1. Juli 2002 den bis dahin geltenden Grenzwert für den Raumgehalt eingehalten haben. Wird die Arbeitszeit entsprechend verlängert, haben die Besatzungsmitglieder Anspruch auf einen angemessenen Zuschlag zur Grundheuer.

(2) Auf Bergungsfahrzeugen, See- und Bergungsschleppern in der Nord- und Ostseefahrt bis zu 61° nördlicher Breite ist Absatz 1 Satz 1 für die Arbeitszeit der Wache gehenden Besatzungsmitglieder anzuwenden. Wenn das Fahrzeug an der Bergungsstätte eingesetzt ist, kann die Arbeitszeit abweichend von § 43 vom Kapitän, insbesondere unter Berücksichtigung des Tidenwechsels und der Wetterlage, festgesetzt werden.

§ 47

Arbeitszeitverlängerung in besonderen Ausnahmefällen

(1) Der Kapitän hat das Recht, für Besatzungsmitglieder die Arbeitsstunden anzuordnen, die für die unmittelbare Sicherheit des Schiffes und der Personen an Bord bei einer unmittelbaren Gefahr für die Ladung oder zur Hilfeleistung für in Seenot befindliche Schiffe oder Personen erforderlich sind. Der Kapitän kann den Arbeitszeit- und Ruhezeitplan vorübergehend außer Kraft setzen und anordnen, dass die Besatzungsmitglieder jederzeit die erforderlichen Arbeitsstunden erbringen, bis die normale Situation wiederhergestellt ist.

(2) Sicherheits-, Feuerlösch- und Rettungsbootsübungen sowie durch innerstaatliche Rechtsvorschriften und durch internationale Vereinbarungen vorgeschriebene Übungen sind in einer Weise durchzuführen, die die Störung der Ruhezeiten auf ein Mindestmaß beschränkt und keine Übermüdung verursacht.

(3) In den Fällen der Absätze 1 und 2 sind die §§ 43 bis 46 und § 48 nicht anzuwenden. Sobald es nach Wiederherstellung der normalen Situation möglich ist, hat der Kapitän sicherzustellen, dass jedes Besatzungsmitglied, das während einer planmäßigen Ruhezeit Arbeit geleistet oder an einer Übung teilgenommen hat, eine ausreichende Ruhezeit erhält. Die Ausgleichsruhezeit muss mindestens der Dauer der Ruhezeitunterbrechung entsprechen.

(4) Abgesehen von den Fällen der Absätze 1 und 2 kann der Kapitän in sonstigen dringenden Fällen eine Verlängerung der in den §§ 43, 44 und § 46 bestimmten täglichen Arbeitszeit anordnen. Dasselbe gilt bei Wachdienst im Hafen. In diesen Fällen sind die Regelungen der §§ 43, 44 und § 46 über die Lage der Arbeitszeit und die Beschäftigungsbeschränkungen nicht anzuwenden.

§ 48

Höchstarbeitszeiten und Mindestruhezeiten

(1) Der Reeder und der Kapitän haben dafür zu sorgen, dass auf dem Schiff folgende Arbeitszeiten und Ruhezeiten der Besatzungsmitglieder eingehalten werden:

1. die Höchstarbeitszeit darf nicht überschreiten:
 - a) 14 Stunden in jedem Zeitraum von 24 Stunden und
 - b) 72 Stunden in jedem Zeitraum von sieben Tagenund
2. die Mindestruhezeit darf nicht unterschreiten:
 - a) 10 Stunden in jedem Zeitraum von 24 Stunden und
 - b) 77 Stunden in jedem Zeitraum von sieben Tagen.

(2) Auf einem Schiff, das in kurzer Aufeinanderfolge mehrere Häfen anläuft, kann von der Höchstarbeitszeit nach Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe b während der Tage der häufigen Hafensfolge abgewichen werden. Nachdem das Schiff das Fahrtgebiet mit häufiger Hafensfolge wieder verlassen hat, hat der Kapitän sicherzustellen, dass alle Besatzungsmitglieder, die während dieser Zeit über die nach Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe b zulässige Höchstarbeitszeit hinaus Arbeitsstunden geleistet haben, unverzüglich eine zusätzliche Ruhezeit in Höhe der Anzahl der zusätzlich geleisteten Arbeitsstunden erhalten. Der Ausgleich kann auch in Verbindung mit Urlaub gewährt werden.

§ 49

Abweichende Arbeitszeitregelungen durch Tarifvertrag

(1) In einem Tarifvertrag oder auf Grund eines Tarifvertrages in einer Betriebsvereinbarung oder Bordvereinbarung kann vereinbart werden,

1. die Befugnis des Kapitäns, abweichend von § 47 Absatz 4 auch in anderen Fällen eine Verlängerung der in §§ 43 und 44 bestimmten täglichen Arbeitszeit bis zu zwei Stunden anordnen und dabei von den Regelungen über die Lage der Arbeitszeit und die Beschäftigungsbeschränkungen abweichen zu können,
2. abweichende Regelungen von den §§ 43 und 44 zur See- und Hafensarbeitszeit sowie von § 48 Absatz 1 Nummer 1 zur Höchstarbeitszeit,
3. für Besatzungsmitglieder von Bergungsfahrzeugen, See- und Bergungsschleppern
 - a) 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,

- b) über Nummer 2 hinaus abweichende Regelungen von § 48 Absatz 1 Nummer 2 zur Mindestruhezeit unter der Voraussetzung, dass die Ruhezeit nicht weniger als 70 Stunden in jedem Zeitraum von sieben Tagen beträgt; diese 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 auch abweichende Regelungen von § 42 Absatz 5, § 45 Absatz 3 sowie über Nummer 2 hinaus abweichende Regelungen auch von § 48 Absatz 1 Nummer 2 hinsichtlich der Arbeitszeit während des Fangs und seiner Verarbeitung an Bord,
5. für Besatzungsmitglieder von Fischereifahrzeugen sowie von Fahrgastschiffen und Fährschiffen auch abweichende Regelungen von § 51 hinsichtlich der Vergütung und von § 52 hinsichtlich des Ausgleichs für Sonntags- und Feiertagsarbeit.

(2) Im Geltungsbereich eines Tarifvertrages, der eine Regelung nach Absatz 1 Nummer 1 bis 5 enthält, kann diese tarifvertragliche Regelung im Betrieb eines nicht tarifgebundenen Reeders durch Betriebsvereinbarung oder Bordvereinbarung oder, wenn eine Arbeitnehmervertretung nicht besteht, durch schriftliche Vereinbarung zwischen dem Reeder und den Besatzungsmitgliedern übernommen werden, wenn die Anwendung des gesamten Tarifvertrages vereinbart ist.

(3) Für Besatzungsmitglieder von Fischereifahrzeugen sowie von Fahrgastschiffen und Fährschiffen für die Tarifverträge üblicherweise nicht geschlossen werden, können Ausnahmen mit den in Absatz 1 Nummer 2, 4 und 5 vorgesehenen Regelungen allgemein oder im Einzelfall durch die Berufsgenossenschaft bewilligt werden.

(4) Die Abweichungen nach Absatz 1 Nummer 2 bis 4 sowie Absätze 2 und 3 müssen in Übereinstimmung mit den allgemeinen Grundsätzen für die Sicherheit und den Gesundheitsschutz der Besatzungsmitglieder stehen und aus technischen oder arbeitsorganisatorischen Gründen erforderlich sein. Sie haben soweit wie möglich den gesetzlichen Bestimmungen zu folgen, können aber häufigeren oder längeren Urlaubszeiten oder der Gewährung von Ausgleichsurlaub für die Besatzungsmitglieder Rechnung tragen.

(5) Absatz 1 ist nicht anzuwenden für Tarifverträge, die nach § 21 Absatz 4 Satz 2 des Flaggengesetzes abgeschlossen werden.

§ 50

Übersicht über die Arbeitsorganisation, Arbeitszeitnachweise

(1) Auf jedem Schiff ist eine Übersicht über die Arbeitsorganisation an Bord zu führen, die Folgendes enthalten muss:

1. den See- und Hafendienstplan für alle an Bord beschäftigten Besatzungsmitglieder,
2. die Höchstarbeitszeiten und die Mindestruhezeiten nach § 48 sowie davon vereinbarte Abweichungen nach § 49.

Der Kapitän hat dafür zu sorgen, dass die Übersicht über die Arbeitsorganisation an einem leicht zugänglichen Ort an Bord ausgehängt wird.

(2) Auf jedem Schiff sind Arbeitszeitnachweise zu führen, aus denen gesondert für jedes Besatzungsmitglied die täglichen Arbeitszeiten und Ruhezeiten zu ersehen sind.

(3) Zum Führen der Übersicht über die Arbeitsorganisation und der Arbeitszeitnachweise ist der Kapitän verpflichtet. Er kann damit einen Schiffsoffizier oder einen anderen Vorgesetzten beauftragen.

(4) Die Besatzungsmitglieder sind verpflichtet, dem Kapitän oder seinem Beauftragten die notwendigen Angaben für die Übersicht über die Arbeitsorganisation sowie für die Arbeitszeitnachweise zu geben.

§ 51

Vergütung für Mehr- und Nacharbeit sowie Sonntags- und Feiertagsarbeit

(1) Werden Besatzungsmitglieder über die in den §§ 43 und 44 und § 53 Absatz 2 bestimmten Grenzen der täglichen Arbeitszeit hinaus mit Mehrarbeit beschäftigt, so ist ihnen, abgesehen von den Fällen des § 47 Absatz 1 und 2, für jede Stunde eine Vergütung in Höhe von mindestens einem Zweihundertstel der Grundheuer sowie ein angemessener Zuschlag zu zahlen. Ist die Höhe des Zuschlages nicht durch Tarifvertrag festgelegt, so beträgt er für die ersten 60 Mehrarbeitsstunden des Monats sowie für Mehrarbeit bei Wachdienst im Hafen je ein Viertel, für die folgenden 30 je die Hälfte eines Zweihundertstels der Grundheuer und für jede weitere Mehrarbeitsstunde ein Zweihundertstel der Grundheuer. Abweichend von Satz 1 gilt in den Fällen des § 46 die dort bestimmte Grenze der täglichen Arbeitszeit.

(2) Soweit es sich bei Mehrarbeit, die in den Fällen des § 47 Absatz 1 Satz 1 geleistet wird, um gewerbsmäßige Bergung handelt, ist diese angemessen zu vergüten.

(3) Den Besatzungsmitgliedern ist, abgesehen vom Wachdienst,

1. bei Sonntags- und Feiertagsarbeit, auf See mit Ausnahme der Arbeiten nach § 43 Absatz 3 Satz 5,
2. bei Arbeiten, die an Werktagen im Fall des § 43 Absatz 1 Satz 4 zwischen 18 und 6 Uhr oder im Hafen außerhalb der in § 44 Absatz 1 Satz 3 und Absatz 3 Satz 1 bestimmten Zeiträume geleistet werden,

für jede Arbeitsstunde ein Zuschlag von mindestens einem Viertel eines Zweihundertstels der Grundheuer zu zahlen. Sind Arbeiten zugleich solche nach den Nummern 1 und 2, so ist der Zuschlag nur einmal zu zahlen. Sind diese Arbeiten zugleich Mehrarbeit im Sinne des Absatzes 1, so gelten für die Vergütung die im Tarifvertrag oder in Absatz 1 Satz 2 bestimmten Sätze mit der Maßgabe, dass sich der Mindestzuschlag bei Arbeiten nach Nummer 1 jeweils um ein Viertel eines Zweihundertstels der Grundheuer erhöht.

§ 52

Sonntags- und Feiertagsausgleich

(1) Jedem Besatzungsmitglied ist für jeden Sonntag und für jeden Feiertag, an dem es gearbeitet hat oder an dem sich das Schiff weniger als zwölf Stunden im Hafen befunden hat, ein Ausgleich durch einen arbeitsfreien Werktag zu geben. Einem Besatzungsmitglied des Servicepersonals sind im Monat mindestens zwei freie Tage zu gewähren.

(2) Der Ausgleich ist so bald wie möglich zu gewähren. Ist das innerhalb derselben Woche nicht möglich, so soll der freie Tag in einer der folgenden Wochen gegeben werden. Bis zum Urlaubsantritt nicht gewährte arbeitsfreie Tage sind mit dem Urlaub zu verbinden oder, wenn einer Verlängerung des Urlaubs zwingende betriebliche Gründe entgegenstehen, abzugelten.

(3) Freie Tage sind in einem Hafen zu gewähren, in dem Landgang zulässig und möglich ist. Auf Verlangen des Besatzungsmitgliedes können freie Tage auch auf See gewährt werden.

(4) Auf arbeitsfreie Tage finden die Vorschriften des § 58 Absatz 1 Satz 1 und des § 61 Absatz 1 und 2 entsprechende Anwendung.

§ 53

Arbeitszeitregelungen für jugendliche Besatzungsmitglieder

(1) Für jugendliche Besatzungsmitglieder sind die §§ 42, 48, 50 und § 51 sowie die folgenden Absätze anzuwenden. Die §§ 43 und 44 sind mit der Maßgabe der Absätze 2 bis 4 anzuwenden.

(2) Im Hafen dürfen jugendliche Besatzungsmitglieder an höchstens fünf Tagen in der Woche bis zu acht Stunden täglich und bis zu 40 Stunden wöchentlich arbeiten. Die freien Tage sollen möglichst der Samstag und der Sonntag sein.

(3) Auf See dürfen jugendliche Besatzungsmitglieder an höchstens sechs Tagen in der Woche bis zu acht Stunden täglich und bis zu 48 Stunden wöchentlich arbeiten.

(4) Im Wachdienst auf See dürfen jugendliche Besatzungsmitglieder an jedem Tag bis zu acht Stunden täglich und in der Woche ab 5 Uhr beschäftigt werden. Dies gilt jedoch nur, wenn jugendliche Besatzungsmitglieder während der Wache neben dem Wachdienst nur mit gelegentlichen Instandsetzungsarbeiten sowie mit Arbeiten beschäftigt werden, die zur Sicherung des Schiffes und dessen Fahrt, zur Sicherung der Ladung oder zum Bootsdienst unbedingt erforderlich sind. Der Arbeitsbeginn kann auf 4 Uhr gelegt werden, wenn andernfalls die wirksame Ausbildung jugendlicher Besatzungsmitglieder nach festgelegten Programmen und Zeitplänen beeinträchtigt würde.

(5) Den jugendlichen Besatzungsmitgliedern müssen im Voraus feststehende Ruhepausen von angemessener Dauer gewährt werden. Als Ruhepause gilt nur eine Arbeitsunterbrechung von mindestens fünfzehn Minuten. Die Ruhepausen müssen insgesamt mindestens betragen:

1. 30 Minuten bei einer Arbeitszeit von mehr als viereinhalb bis zu sechs Stunden,
2. 60 Minuten bei einer Arbeitszeit von mehr als sechs Stunden.

Die Ruhepausen müssen in angemessener zeitlicher Lage gewährt werden. Länger als viereinhalb Stunden hintereinander dürfen jugendliche Besatzungsmitglieder nicht ohne Ruhepause arbeiten. Für die Einnahme aller Mahlzeiten ist genügend Zeit einzuräumen.

(6) In der Zeit zwischen 20 Uhr und 6 Uhr ist die Arbeit von jugendlichen Besatzungsmitgliedern vorbehaltlich der Regelung in Absatz 4 verboten. Außerdem dürfen jugendliche Besatzungsmitglieder auf Fahrgastschiffen bei Aufführungen zur Unterhaltung der Fahrgäste bis 23 Uhr gestaltend mitwirken, wenn im Anschluss daran eine ununterbrochene Ruhezeit von mindestens neun Stunden gewährleistet ist. Die Berufsgenossenschaft kann Ausnahmen von dem Verbot des Satzes 1 zulassen, wenn

1. die wirksame Ausbildung der betreffenden jugendlichen Besatzungsmitglieder nach festgelegten Programmen und Zeitplänen beeinträchtigt würde, oder
2. die Besonderheit der Aufgabe oder eines anerkannten Ausbildungsprogramms es erforderlich macht, dass die von der Ausnahme erfassten jugendlichen Besatzungsmitglieder Aufgaben in der Nacht verrichten und nach Beratung mit Verbänden der Reeder und der Seeleute feststeht, dass die Arbeit sich nicht nachteilig auf die Gesundheit oder das Wohlbefinden der jugendlichen Besatzungsmitglieder auswirkt.

(7) Mehrarbeit ist für jugendliche Besatzungsmitglieder nur in den Fällen des § 47 Absatz 1 und 2 zulässig, jedoch nur, soweit für die jeweilige Arbeit kein erwachsenes Besatzungsmitglied herangezogen werden kann. Die Regelungen des Absatzes 5 zu Ruhepausen und des Absatzes 6 zur Nachtruhe sind in diesem Fall nicht anzuwenden. Solche Ausnahmesituationen sind unter Angabe der Gründe schriftlich aufzuzeichnen und vom Kapitän zu unterzeichnen. Die Mehrarbeit ist durch entsprechende Verkürzung der Arbeitszeit innerhalb der folgenden drei Wochen auszugleichen. Kann der Arbeitszeitaus-

gleich wegen Beendigung des Vertragsverhältnisses nicht mehr gewährt werden, ist die Mehrarbeit zu vergüten, wobei der Zuschlag für jugendliche Besatzungsmitglieder abweichend von § 51 Absatz 1 für jede Mehrarbeitsstunde mindestens ein Viertel eines Zweihundertstels der Grundheuer beträgt.

(8) Arbeiten jugendliche Besatzungsmitglieder an mehr als fünf Tagen, so ist ihnen für die Arbeit am sechsten und siebten Tag in der Woche je ein anderer freier Tag zu gewähren. Die Regelungen des § 52 zum Sonntags- und Feiertagsausgleich sind anzuwenden. Sofern ein freier Tag nach Satz 1 als Ausgleich für eine Beschäftigung an einem Werktag zu gewähren ist, ist § 52 Absatz 2 bis 4 entsprechend anzuwenden. Die finanzielle Abgeltung freier Tage ist nicht zulässig.

§ 54

Abweichende Arbeitszeitregelungen für jugendliche Besatzungsmitglieder durch Tarifvertrag

(1) In einem Tarifvertrag oder auf Grund eines Tarifvertrages in einer Betriebsvereinbarung oder Bordvereinbarung kann für jugendliche Besatzungsmitglieder vereinbart werden

1. abweichend von § 53 Absatz 2 die Arbeitszeit bis zu neun Stunden täglich, 44 Stunden wöchentlich und bis zu fünfeneinhalb Tagen in der Woche anders zu verteilen, jedoch nur unter Einhaltung einer durchschnittlichen Wochenarbeitszeit von 40 Stunden in einem Ausgleichszeitraum von zwei Monaten,
2. abweichend von § 53 Absatz 4 Satz 1 jugendliche Besatzungsmitglieder auch im Wachdienst im Hafen zu beschäftigen. § 53 Absatz 8 ist anzuwenden.
3. abweichend von § 53 Absatz 5 Satz 3 Nummer 2 die Gesamtdauer der Ruhepausen auf bis zu 45 Minuten zu kürzen,
4. abweichend von § 53 Absatz 6 jugendliche Besatzungsmitglieder einmal in der Woche in der Zeit von 20 bis 24 Uhr zu beschäftigen, wenn im Anschluss daran eine ununterbrochene Ruhezeit von mindestens neun Stunden gewährleistet ist; die Ruhezeit kann auf acht Stunden verkürzt werden, wenn andernfalls die wirksame Ausbildung jugendlicher Besatzungsmitglieder nach festgelegten Programmen und Zeitplänen beeinträchtigt würde,
5. auf Fahrgastschiffen, Fährschiffen, Bergungsfahrzeugen und See- und Bergungsschleppern abweichende Regelungen von § 53 Absatz 2 bis 8 hinsichtlich der Arbeitszeit sowie für jugendliche Besatzungsmitglieder von Fahrgastschiffen und Fährschiffen abweichende Regelungen auch hinsichtlich der Vergütung und des Ausgleichs für Sonntags- und Feiertagsarbeit sowie sonstige Mehrarbeit; dies ist auch für jugendliche Besatzungsmitglieder von Fischereifahrzeugen sinngemäß anzuwenden; hinsichtlich der Arbeitszeit jedoch nur während des Fangs und seiner Verarbeitung an Bord.

Im Falle des Satzes 1 Nummer 5 sind zusätzlich nachstehende Anforderungen einzuhalten. Bei einer Abweichung von § 53 Absatz 6 muss mindestens ein Zeitraum von neun Stunden, der die Zeit zwischen 0 Uhr und 5 Uhr einschließt, arbeitsfrei sein. Abweichungen müssen in Übereinstimmung mit den allgemeinen Grundsätzen für die Sicherheit und den Gesundheitsschutz der jugendlichen Besatzungsmitglieder stehen und aus objektiven, technischen oder arbeitsorganisatorischen Gründen erforderlich sein. Sie haben soweit wie möglich den gesetzlichen Bestimmungen zu folgen, können aber häufigeren oder längeren Urlaubszeiten oder der Gewährung von Ausgleichsurlaub für die Besatzungsmitglieder Rechnung tragen.

(2) Im Geltungsbereich eines Tarifvertrages, der eine Regelung nach Absatz 1 Nummer 1 bis 5 enthält, kann diese tarifvertragliche Regelung im Betrieb eines nicht tarifgebundenen Reeders durch Betriebs- oder Bordvereinbarung oder, wenn eine

Arbeitnehmervertretung nicht besteht, durch schriftliche Vereinbarung zwischen dem Reeder und den Besatzungsmitgliedern übernommen werden, wenn die Anwendung des gesamten Tarifvertrages vereinbart ist.

(3) Für Besatzungsmitglieder von Fahrgastschiffen, Fährschiffen oder von Fischereifahrzeugen, für die Tarifverträge üblicherweise nicht geschlossen werden, können Ausnahmen mit einer in Absatz 1 Nummer 5 vorgesehenen Regelung allgemein oder im Einzelfall durch die Berufsgenossenschaft bewilligt werden.

(4) Absatz 1 ist nicht für Tarifverträge anzuwenden, die nach § 21 Absatz 4 Satz 2 des Flaggenrechtsgesetzes abgeschlossen werden.

§ 55

Rechtsverordnungen

Das Bundesministerium für Arbeit und Soziales wird ermächtigt, im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates

1. die näheren Anforderungen zum Führen der Übersicht über die Arbeitsorganisation und die Arbeitszeitznachweise nach § 50 Absatz 1 und 2 zu bestimmen,
2. weitergehende Vorschriften zu der Übersicht über die Arbeitsorganisation und den Arbeitszeitznachweisen nach § 50 zu erlassen,
3. abweichend von den §§ 43, 44, 45 und 48 Regelungen zur Arbeitszeit sowie zu den Ruhepausen und zur Ruhezeit für Besatzungsmitglieder auf Schiffen, von denen aus besondere Tätigkeiten zur Errichtung, zur Änderung oder zum Betrieb von Bauwerken, künstlichen Inseln oder sonstigen Anlagen auf See durchgeführt werden (Offshore-Tätigkeiten), zuzulassen und die zum Schutz der Arbeitnehmer notwendigen Bedingungen zu bestimmen.

Rechtsverordnungen nach Satz 1 bedürfen des Einvernehmens des Bundesministeriums für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz, soweit die Seefischerei betroffen ist.

Unterabschnitt 5

Urlaub

§ 56

Urlaubsanspruch

(1) Ein Besatzungsmitglied hat für jedes Beschäftigungsjahr Anspruch auf bezahlten Erholungsurlaub. Der Anspruch auf Erholungsurlaub darf nur unter den Voraussetzungen des § 64 Absatz 3 abgegolten werden.

(2) Soweit nachfolgend nichts anderes bestimmt ist, ist das Bundesurlaubsgesetz anzuwenden.

§ 57

Urlaubsdauer

(1) Der Urlaub der Besatzungsmitglieder beträgt für jedes Beschäftigungsjahr mindestens 30 Kalendertage.

(2) Der Urlaub jugendlicher Besatzungsmitglieder beträgt für jedes Beschäftigungsjahr mindestens

1. 34 Kalendertage, wenn sie zu Beginn des Beschäftigungsjahres noch nicht 17 Jahre alt sind,
 2. 32 Kalendertage, wenn sie zu Beginn des Beschäftigungsjahres noch nicht 18 Jahre alt sind.
- (3) Nicht auf den Urlaub anzurechnen sind
1. gesetzliche Feiertage, die am Ort des Heimathafens gelten,
 2. Zeiten einer Arbeitsunfähigkeit infolge Krankheit oder Unfall sowie Arbeitsausfälle infolge Mutterschaft,
 3. Landgang nach § 35 und
 4. Ausgleichsfreizeiten nach § 52.

§ 58

Festlegung des Urlaubs

(1) Bei der zeitlichen Festlegung des Urlaubs sind die Urlaubswünsche des Besatzungsmitglieds zu berücksichtigen, es sei denn, dass ihrer Berücksichtigung dringende betriebliche Belange oder Urlaubswünsche anderer vom Reeder beschäftigter Besatzungsmitglieder, die unter sozialen Gesichtspunkten den Vorrang verdienen, entgegenstehen. Der Urlaub ist möglichst nach sechsmonatigem ununterbrochenem Dienst an Bord, spätestens bis zum Schluss des Beschäftigungsjahres zu gewähren. Reeder und Kapitän haben jugendlichen Besatzungsmitgliedern den Urlaub spätestens nach sechsmonatigem ununterbrochenem Dienst an Bord zu gewähren.

(2) Der Urlaub ist zusammenhängend zu gewähren, es sei denn, dass dringende betriebliche oder in der Person des Besatzungsmitglieds liegende Gründe eine Teilung des Urlaubs erforderlich machen.

(3) Der Urlaub beginnt frühestens mit dem Tag, der dem Tag der Ankunft des Besatzungsmitglieds am Urlaubsort nachfolgt. Ist der Ort der Wiederaufnahme des Dienstes an Bord oder ein anderer vom Reeder zur Wiederaufnahme des Dienstes bestimmter Ort nicht der Urlaubsort, hat das Besatzungsmitglied an dem Tag, der auf das Ende des Urlaubs folgt, die Reise zu diesem Ort anzutreten.

§ 59

Urlaubsort

Urlaubsort ist nach Wahl des Besatzungsmitglieds

1. der Wohnort des Besatzungsmitglieds,
2. der Ort, an dem der Heuervertrag abgeschlossen worden ist,
3. der durch Tarifvertrag festgelegte Ort oder
4. jeder andere im Heuervertrag vereinbarte Ort.

§ 60

Reisekosten

Der Reeder trägt die Reisekosten zum Urlaubsort und vom Urlaubsort zum Ort der Wiederaufnahme des Dienstes an Bord oder zu einem anderen vom Reeder bestimmten Ort. Hinsichtlich des Umfangs der Reisekosten gilt § 31 entsprechend.

§ 61

Urlaubsentgelt

(1) Als Urlaubsentgelt ist dem Besatzungsmitglied die Heuer im Sinne des § 37 fortzuzahlen. Für Sachbezüge ist ein angemessener Abgeltungsbetrag zu gewähren.

(2) Für jeden Urlaubstag sowie für jeden in den Urlaub fallenden Feiertag im Sinne des § 57 Absatz 3 Nummer 1 ist ein Dreißigstel der Heuer zu zahlen. Heuerteile, deren Höhe sich nach dem Ausmaß der Arbeit, dem Erfolg oder ähnlichen nicht gleichbleibenden Bemessungsgrundlagen richtet, sind bei der Berechnung des Urlaubsentgelts angemessen zu berücksichtigen.

§ 62

Erkrankung während des Urlaubs

(1) Wird ein Besatzungsmitglied während des Urlaubs arbeitsunfähig krank, so werden diese Krankheitstage auf den Urlaub nicht angerechnet, soweit die Erkrankung durch ärztliches Zeugnis nachgewiesen wird. Ist anzunehmen, dass die Erkrankung über den Ablauf des Urlaubs hinaus fort dauern wird, so ist das Besatzungsmitglied verpflichtet, dies dem Reeder unverzüglich mitzuteilen.

(2) Das Besatzungsmitglied hat seine Arbeitsleistung nach Ablauf des ihm bewilligten Urlaubs oder, soweit die Erkrankung länger dauert, nach Wiederherstellung der Arbeitsfähigkeit dem Reeder zur Verfügung zu stellen. Der Reeder bestimmt den Zeitpunkt, von dem ab der restliche Urlaub gewährt wird; dabei sind die Wünsche des Besatzungsmitglieds zu berücksichtigen.

§ 63

Urlaub bei Beendigung des Heuerverhältnisses

(1) Endet das Heuerverhältnis des Besatzungsmitglieds vor Ablauf des Beschäftigungsjahres, so hat das Besatzungsmitglied für jeden angefangenen Beschäftigungsmonat Anspruch auf ein Zwölftel des Jahresurlaubs.

(2) Hat das Besatzungsmitglied bei Beendigung des Heuerverhältnisses mehr als den ihm zustehenden Urlaub erhalten, so kann das dafür gezahlte Urlaubsentgelt nicht zurückgefordert werden.

§ 64

Verlängerung des Heuerverhältnisses, Urlaubsabgeltung

(1) Hat das Besatzungsmitglied bei Beendigung des Heuerverhältnisses noch nicht den ihm zustehenden Urlaub erhalten, verlängert sich das Heuerverhältnis um die Dauer des nicht gewährten Urlaubs, es sei denn, dass

1. eine Verlängerung des Heuerverhältnisses infolge des Eingehens eines neuen Rechtsverhältnisses nicht möglich ist oder
2. das Besatzungsmitglied aus von seinem Willen unabhängigen Gründen nicht in der Lage ist, den Urlaub während des Zeitraums der Verlängerung zu nehmen.

Der Urlaub ist im Zeitraum der Verlängerung des Heuerverhältnisses zu gewähren.

(2) Besteht nach Beendigung des Heuerverhältnisses ein Arbeitsverhältnis zum Reeder, hat der Reeder den dem Besatzungsmitglied noch aus dem Heuerverhältnis zustehenden Urlaub in diesem Arbeitsverhältnis zu gewähren.

(3) Der Reeder hat den Urlaub abzugelten, soweit dieser wegen Beendigung des Heuerverhältnisses nicht gewährt werden kann. Satz 1 gilt nicht, soweit die Voraussetzungen der Absätze 1 oder 2 vorliegen.

Unterabschnitt 6

Kündigung und Beendigung des Heuerverhältnisses

§ 65

Kündigungsrecht

(1) Das Heuerverhältnis kann durch den Reeder und durch das Besatzungsmitglied gekündigt werden.

(2) Die Beendigung des Heuerverhältnisses durch Kündigung bedarf zu ihrer Wirksamkeit der Schriftform. Die elektronische Form ist ausgeschlossen.

(3) Die ordentliche Kündigung gegenüber einem Kapitän oder einem Schiffsoffizier kann nur vom Reeder ausgesprochen werden.

(4) Für die Kündigung des Heuerverhältnisses gelten die allgemeinen Vorschriften über die Kündigung von Arbeitsverhältnissen, soweit in diesem Unterabschnitt nichts anderes bestimmt ist.

§ 66

Kündigungsfristen

(1) Das Heuerverhältnis kann während der ersten drei Monate mit einer Frist von einer Woche gekündigt werden. Dauert die erste Reise länger als drei Monate, so kann die Kündigung während der ersten sechs Monate noch in den auf die Beendigung der Reise folgenden drei Tagen mit Wochenfrist ausgesprochen werden. Nach Ablauf der in den Sätzen 1 und 2 bezeichneten Zeiten beträgt die Kündigungsfrist vier Wochen zum 15. Tag oder zum Ende eines Kalendermonats. Die Kündigungsfrist erhöht sich auf zwei Monate zum Ende eines Kalendermonats, wenn das Heuerverhältnis in dem Betrieb oder Unternehmen zwei Jahre bestanden hat. Die Sätze 1 und 2 gelten nicht für den Kapitän; für ihn gelten von Beginn des Heuerverhältnisses an die Fristen nach Satz 3.

(2) Abweichend von Absatz 1 kann das Heuerverhältnis des Besatzungsmitglieds auf einem Fischereifahrzeug mit einer Bruttoreaumzahl von bis zu 1 300 mit einer Frist von 48 Stunden gekündigt werden. Dies gilt nicht für den Kapitän.

(3) Für eine Kündigung durch den Reeder beträgt die Kündigungsfrist, wenn das Heuerverhältnis in dem Betrieb oder Unternehmen

1. acht Jahre bestanden hat, drei Monate zum Ende eines Kalendermonats,
2. zehn Jahre bestanden hat, vier Monate zum Ende eines Kalendermonats,
3. zwölf Jahre bestanden hat, fünf Monate zum Ende eines Kalendermonats,
4. 15 Jahre bestanden hat, sechs Monate zum Ende eines Kalendermonats,
5. 20 Jahre bestanden hat, sieben Monate zum Ende eines Kalendermonats.

(4) § 622 Absatz 3 bis 6 des Bürgerlichen Gesetzbuches ist entsprechend anzuwenden.

(5) Soweit nichts anderes vereinbart wird, setzt sich das Heuerverhältnis über den Ablauf der Kündigungsfrist bis zur Ankunft des Schiffes in einem Hafen fort, in dem die Heimschaffung des Besatzungsmitglieds und seine Ablösung durch eine Ersatzperson sicher und mit allgemein zugänglichen Verkehrsmitteln möglich ist.

§ 67

Außerordentliche Kündigung durch den Reeder

(1) Der Reeder kann das Heuverhältnis aus wichtigem Grund ohne Einhaltung einer Kündigungsfrist nach § 626 des Bürgerlichen Gesetzbuches kündigen. Ein wichtiger Grund liegt insbesondere vor, wenn das Besatzungsmitglied

1. für den übernommenen Dienst aus Gründen, die schon vor der Begründung des Heuverhältnisses bestanden, ungeeignet ist, es sei denn, dass dem Reeder diese Gründe zu diesem Zeitpunkt bekannt waren oder den Umständen nach bekannt sein mussten,
2. eine ansteckende Krankheit verschweigt, durch die es andere gefährdet, oder nicht angibt, dass es Dauerausscheider von Erregern des Typhus oder des Paratyphus ist,
3. seine Pflichten aus dem Heuverhältnis beharrlich oder in besonders grober Weise verletzt,
4. eine Straftat begeht, die sein weiteres Verbleiben an Bord unzumutbar macht,
5. durch eine von ihm begangene Straftat arbeitsunfähig wird.

(2) Der Kapitän ist verpflichtet, die außerordentliche Kündigung und deren Grund unverzüglich in das Seetagebuch einzutragen und dem Besatzungsmitglied eine von ihm unterzeichnete Abschrift der Eintragung auszuhändigen.

(3) Wird die außerordentliche Kündigung auf See ausgesprochen oder bleibt das Besatzungsmitglied nach einer außerordentlichen Kündigung an Bord, so hat es den Verpflegungssatz zu entrichten, der dem Abgeltungsbetrag für nicht gewährte Verpflegung während des Urlaubs (§ 61 Absatz 1 Satz 2) entspricht.

§ 68

Außerordentliche Kündigung durch das Besatzungsmitglied

(1) Das Besatzungsmitglied kann das Heuverhältnis aus wichtigem Grund ohne Einhaltung einer Kündigungsfrist nach § 626 des Bürgerlichen Gesetzbuches kündigen. Ein wichtiger Grund liegt insbesondere vor, wenn

1. sich der Reeder oder der Kapitän ihm gegenüber einer schweren Pflichtverletzung schuldig macht,
2. der Kapitän es in erheblicher Weise in der Ehre verletzt, es misshandelt oder seine Misshandlung durch andere Personen duldet,
3. das Schiff die Flagge wechselt,
4. der Vorschrift des § 58 Absatz 1 Satz 2 und 3 zuwider Urlaub nicht gewährt wird,
5. das Schiff einen verseuchten Hafen anlaufen soll oder einen Hafen bei Ausbruch einer Seuche nicht unverzüglich verlässt und sich daraus schwere gesundheitliche Gefahren für das Besatzungsmitglied ergeben können,
6. das Schiff ein Gebiet befahren soll, in dem es besonderen Gefahren durch bewaffnete Auseinandersetzungen ausgesetzt ist, oder wenn das Schiff ein solches Gebiet nicht unverzüglich verlässt,
7. das Schiff nicht seetüchtig ist,
8. die Aufenthaltsräume für die Besatzung gesundheitsschädlich sind,
9. die für die Schiffsbesatzung mitgenommenen Verpflegungsvorräte oder das Trinkwasser ungenügend oder verdorben sind oder
10. das Schiff unzureichend besetzt ist.

Im Falle des Satzes 1 Nummer 7 bis 10 ist das Besatzungsmitglied zur außerordentlichen Kündigung jedoch nur berechtigt, wenn der Verstoß in angemessener Frist auf Beschwerde hin nicht beseitigt wird. Das Kündigungsrecht nach Satz 1 Nummer 5 oder 6 entfällt, wenn dem Besatzungsmitglied die Gründe, die zur Kündigung berechtigen, vor Antritt der Reise bekannt waren oder den Umständen nach bekannt sein mussten.

(2) In den Fällen des Absatzes 1 hat das Besatzungsmitglied ab dem Zeitpunkt der Kündigung Anspruch auf Zahlung der Heuer für einen Monat. Schadensersatzansprüche auf Grund anderer Vorschriften bleiben unberührt.

§ 69

Außerordentliche Kündigung durch das Besatzungsmitglied wegen dringender Familienangelegenheit

Das Besatzungsmitglied kann das Heuverhältnis ohne Einhaltung einer Frist kündigen, wenn dies wegen einer dringenden Familienangelegenheit oder wegen eines anderen dringenden persönlichen Grundes erforderlich ist. Dringende Familienangelegenheiten sind insbesondere

1. Niederkunft der Ehefrau oder der Lebenspartnerin,
2. Tod der Ehefrau oder des Ehemanns, eines Kindes, eines Elternteiles oder des Lebenspartners,
3. schwere Erkrankung der Ehefrau oder des Ehemanns, eines Kindes, eines Elternteiles oder des Lebenspartners.

§ 70

Entschädigung bei Arbeitslosigkeit wegen Schiffsverlustes oder Schiffbruchs

Kündigt der Reeder das Heuverhältnis wegen Schiffsverlustes oder Schiffbruchs, hat das Besatzungsmitglied über das Ende des Heuverhältnisses hinaus, längstens bis zum Ablauf von zwei Monaten nach dem Zugang der Kündigung, Anspruch auf Zahlung der Heuer für jeden Tag der Arbeitslosigkeit. Auf den Heueranspruch muss sich das Besatzungsmitglied anrechnen lassen, was es

1. an Leistungen der Arbeitslosenversicherung zu beanspruchen hat oder
2. durch anderweitige Arbeit verdient oder zu verdienen böswillig unterlassen hat.

§ 71

Beendigung des Heuverhältnisses bei vermutetem Verlust von Schiff und Besatzung

(1) Ist der Verbleib eines Schiffes und seiner Besatzung nicht feststellbar und ist den Umständen nach anzunehmen, dass das Schiff verlorengegangen ist, so gilt das Heuverhältnis des Besatzungsmitglieds als beendet, wenn seit der letzten amtlich festgestellten Nachricht über das Schiff ein Monat verstrichen ist.

(2) Wird später der Aufenthalt überlebender Besatzungsmitglieder festgestellt, so sind auf diese Besatzungsmitglieder die §§ 73, 75 und § 76 über Heimschaffung und Fortzahlung der Heuer anzuwenden.

§ 72

Zurücklassung

(1) Unbeschadet der Vorschrift des § 101 darf das Besatzungsmitglied ohne Einwilligung der Berufsgenossenschaft nicht an einem Ort im Ausland zurückgelassen werden. Eine Zurücklassung liegt vor, wenn das Besatzungsmitglied auf Veranlassung des Kapitäns das Schiff verlassen muss.

(2) Ist im Falle der Zurücklassung eine Hilfsbedürftigkeit des Besatzungsmitglieds zu befürchten, so kann die Berufsgenossenschaft ihre Einwilligung von der Leistung eines Betrages abhängig machen, der den Unterhalt des Besatzungsmitglieds in den auf die Zurücklassung folgenden drei Monaten gewährleistet.

(3) Die Zurücklassung eines jugendlichen Besatzungsmitglieds bedarf auch der Einwilligung seines gesetzlichen Vertreters.

Unterabschnitt 7

Heimschaffung

§ 73

Anspruch auf Heimschaffung

Das Besatzungsmitglied hat Anspruch auf Heimschaffung an den nach § 75 maßgebenden Bestimmungsort

1. im Falle von Krankheit oder Verletzung nach Maßgabe des § 105,
2. wenn das Heuverhältnis endet; im Falle einer ordentlichen Kündigung nach Ablauf der sich aus § 66 ergebenden Kündigungsfrist,
3. wenn der Reeder seine gesetzlichen oder arbeitsvertraglichen Verpflichtungen wegen Insolvenz, Veräußerung des Schiffes, Änderung der Eintragung im Schiffsregister oder aus einem ähnlichen Grund nicht mehr erfüllt,
4. wenn ein Schiff ein Gebiet befahren soll, in dem besondere Gefahren durch bewaffnete Auseinandersetzungen drohen, und in das sich das Besatzungsmitglied nicht begeben will, oder wenn das Schiff ein solches Gebiet nicht unverzüglich verlässt.

§ 74

Heimschaffung eines jugendlichen Besatzungsmitglieds

Hat ein jugendliches Besatzungsmitglied während seiner ersten Auslandsreise auf einem Schiff mindestens vier Monate lang Dienst getan und stellt sich während dieser Zeit heraus, dass es für das Leben auf See ungeeignet ist, so hat es einen Anspruch auf Heimschaffung von einem Hafen, in dem die Heimschaffung sicher und mit allgemein zugänglichen Verkehrsmitteln möglich ist.

§ 75

Bestimmungsort der Heimschaffung

Bestimmungsort der Heimschaffung nach Wahl des Besatzungsmitglieds ist

1. der Wohnort des Besatzungsmitglieds,
2. der Ort, an dem der Heuervertrag abgeschlossen worden ist,
3. der durch Tarifvertrag festgelegte Ort oder

4. jeder andere im Heuervertrag vereinbarte Ort.

§ 76

Durchführung und Kosten der Heimschaffung

(1) Der Reeder hat die Vorkehrungen für die Durchführung der Heimschaffung zu treffen. Er stellt sicher, dass das Besatzungsmitglied den Pass und sonstige für die Heimschaffung erforderliche Ausweispapiere erhält. Die Beförderung des Besatzungsmitglieds erfolgt grundsätzlich auf dem Luftweg. Für die Zeit vom Verlassen des Schiffes bis zum Eintreffen am Bestimmungsort hat das Besatzungsmitglied Anspruch auf Fortzahlung der Heuer.

(2) Der Anspruch auf Heimschaffung umfasst

1. die Beförderung an den Bestimmungsort,
2. die Unterkunft und Verpflegung,
3. die Beförderung von bis zu 30 Kilogramm persönlichem Gepäck an den Bestimmungsort der Heimschaffung und
4. ärztliche Behandlung, soweit das Besatzungsmitglied dieser bedarf, um zum Bestimmungsort reisen zu können.

Der Reeder trägt die notwendigen Kosten der Heimschaffung. Die Aufrechnung der Kosten der Heimschaffung mit der Heuer oder anderen Ansprüchen des Besatzungsmitglieds ist unwirksam. Eine Vorauszahlung zur Deckung der Kosten der Heimschaffung darf der Reeder nicht verlangen; eine entsprechende Vereinbarung ist unwirksam.

(3) Die Wartezeit bis zur Heimschaffung und die Dauer der Heimschaffung dürfen nicht auf den Urlaub angerechnet werden.

(4) Ein Besatzungsmitglied ist heimgeschafft, wenn es am Bestimmungsort eingetroffen ist. Der Anspruch auf Heimschaffung erlischt, wenn er nicht innerhalb von drei Monaten, gerechnet ab dem Tag, an dem das Besatzungsmitglied den Anspruch erstmals geltend machen konnte, geltend gemacht worden ist.

(5) Ist das Heuverhältnis durch eine Kündigung nach § 67 beendet worden, kann der Reeder vom Besatzungsmitglied die Erstattung der Kosten der Heimschaffung verlangen. Absatz 1 Satz 4 und Absatz 2 Satz 3 gelten nicht.

(6) Ist der Reeder außerstande, die Vorkehrungen für die Heimschaffung zu treffen, hat das Besatzungsmitglied Anspruch auf Zahlung des für seine Heimschaffung erforderlichen Geldbetrages.

(7) Das Recht des Reeders, sich die Kosten für die Heimschaffung auf Grund vertraglicher Vereinbarungen mit Dritten erstatten zu lassen, bleibt unberührt.

(8) Der Reeder ist verpflichtet, zum Schutz der an Bord des Schiffes beschäftigten Besatzungsmitglieder für Fälle der Heimschaffung eine Zahlungsübernahmeerklärung nachzuweisen, die durch eine Bürgschaft oder Garantie durch eine Vereinigung von Reedern oder eine sonstige finanzielle Sicherheit abgedeckt ist.

§ 77

Behördliche Durchführungsmaßnahmen bei der Heimschaffung

Erfüllt der Reeder seine Verpflichtung nach § 76 nicht, hat die Berufsgenossenschaft die Heimschaffung zu veranlassen und die Kosten zu verauslagen. Sie sind vom Reeder zu erstatten.

Verfügbarkeit von Rechtsvorschriften über Heimschaffung

Der Reeder hat sicherzustellen, dass dem Besatzungsmitglied an Bord eine Kopie der anwendbaren Rechtsvorschriften über die Heimschaffung in einer für das Besatzungsmitglied geeigneten Sprache zur Verfügung steht.

Unterabschnitt 8

Verfahren bei Tod von Besatzungsmitgliedern

Tod des Besatzungsmitglieds

(1) Der Kapitän hat für die Bestattung zu sorgen, wenn ein Besatzungsmitglied an Bord oder während der Schiffsreise im Ausland verstorben ist. Wenn der Leichnam nicht bis zu einem Hafen in dem Staat, in dem der Bestimmungsort nach § 75 liegt, mitgenommen werden kann, das Schiff aber zumutbarerweise innerhalb von 24 Stunden nach dem Todesfall einen Hafen erreichen kann und gegen die Mitnahme des Leichnams keine gesundheitlichen Bedenken bestehen, so ist die Bestattung an Land vorzunehmen. Ist eine Bestattung auf See erforderlich, so ist sie in einer würdigen Form vorzunehmen.

(2) Der Reeder trägt die Kosten der Bestattung, wenn ein Besatzungsmitglied im Zusammenhang mit seiner Tätigkeit oder deren Folgen verstorben ist.

Sorge für Sachen und Heuerguthaben eines verstorbenen oder vermissten Besatzungsmitglieds

(1) Der Kapitän hat die Sachen eines verstorbenen oder vermissten Besatzungsmitglieds dem Vertreter des Reeders vor Ort zu übergeben. Der Reeder hat sicherzustellen, dass die Sachen unverzüglich an die Erben des verstorbenen oder die Angehörigen des vermissten Besatzungsmitglieds übermittelt werden.

(2) Der Reeder hat das Heuerguthaben eines verstorbenen oder für tot erklärten Besatzungsmitglieds an dessen Erben zu überweisen, bei einem vermissten Besatzungsmitglied an dessen Angehörige.

Abschnitt 4

Berufsausbildung an Bord

Vertrag über die Berufsausbildung für einen Beruf an Bord

Der Reeder darf die Berufsausbildung eines Besatzungsmitglieds für einen Beruf an Bord nur durchführen, wenn es einen Berufsausbildungsvertrag hat, dessen Form und Inhalt die Anforderungen des § 82 erfüllt. Durch den Berufsausbildungsvertrag wird ein Berufsausbildungsverhältnis begründet. Die Vorschriften des § 10 Absatz 2 bis 5 des Berufsbildungsgesetzes über Abschluss und Wirksamkeit des Berufsausbildungsvertrages und die Verbundausbildung sind entsprechend anzuwenden.

Form und Inhalt des Vertrages über die Berufsausbildung an Bord

(1) Der Vertrag über die Berufsausbildung für einen Beruf an Bord bedarf der Schriftform; die elektronische Form ist ausgeschlossen. Der Reeder hat den Auszubildenden und dessen gesetzlichen Vertreter rechtzeitig vor dem beabsichtigten Vertragsschluss einen Vertragsentwurf, einschließlich der nach Absatz 3 Nummer 12 anzugebenden Tarifverträge, Betriebsvereinbarungen oder Bordvereinbarungen, auszuhändigen. Der Vertrag über die Berufsausbildung ist vor Beginn der Berufsausbildung abzuschließen und von dem Reeder, den Auszubildenden und deren gesetzlichen Vertretern zu unterzeichnen. Alle Unterzeichnenden müssen unverzüglich eine Ausfertigung des Vertrages über die Berufsausbildung an Bord erhalten.

(2) Beginnt eine Berufsausbildung nach dem Berufsbildungsgesetz zunächst an Land und soll der praktische Teil an Bord durchgeführt werden, ist der Vertrag nach Absatz 1 spätestens vor Beginn der praktischen Ausbildung an Bord abzuschließen. § 11 des Berufsbildungsgesetzes bleibt unberührt.

(3) In den Vertrag über die Berufsausbildung an Bord sind mindestens aufzunehmen:

1. der Name und die Anschrift des Reeders; im Fall eines anderen Ausbildenden dessen vollständiger Name und Anschrift sowie Name und Anschrift des Reeders,
2. der Vorname und Familienname, das Geburtsdatum, der Geburtsort und die Anschrift des Auszubildenden,
3. der Zeitpunkt des Beginns der Berufsausbildung,
4. die Art, sachliche und zeitliche Gliederung sowie das Ziel der Berufsausbildung, insbesondere die Berufstätigkeit, für die ausgebildet werden soll,
5. die Dauer der Berufsausbildung,
6. die Ausbildungsmaßnahmen außerhalb der Ausbildungsstätte,
7. die Dauer der täglichen regelmäßigen Ausbildungszeit und der Ruhezeiten,
8. die Dauer der Probezeit,
9. die Fälligkeit und Höhe der Vergütung,
10. die Dauer des jährlichen Erholungsurlaubs,
11. die Voraussetzungen, unter denen der Berufsausbildungsvertrag gekündigt werden kann,
12. die Angabe der Tarifverträge, Betriebsvereinbarungen oder Bordvereinbarungen, die auf das Berufsausbildungsverhältnis an Bord anzuwenden sind,
13. die Leistungen der medizinischen Betreuung und der sozialen Sicherheit, die der Reeder als Ausbildender oder der andere Ausbildende dem Auszubildenden zu gewähren hat,
14. der Heimschaffungsanspruch des Auszubildenden,
15. der Ort und das Datum, an dem der Vertrag über die Berufsausbildung an Bord abgeschlossen worden ist.

Den Auszubildenden ist der Ort des Dienstantritts an Bord rechtzeitig schriftlich mitzuteilen.

(4) Für Besatzungsmitglieder von Fischereifahrzeugen sind

1. zusätzlich zu Absatz 3 der Name und das Fischereikennzeichen des Fischereifahrzeuges oder die Namen und die Fischereikennzeichen der Fischereifahrzeuge, auf dem oder denen das Besatzungsmitglied Dienst leisten soll,

2. zusätzlich zu Absatz 3 die Reise oder Reisen, die unternommen werden sollen, falls sie im Zeitpunkt des Vertragsschlusses angegeben werden können,
3. abweichend von Absatz 3 Nummer 9 die Höhe des Anteils und dessen Berechnungsart, wenn eine Beteiligung am Fangerlös gewährt wird,

in den Berufsausbildungsvertrag aufzunehmen.

(5) Wird die Ausbildung voraussichtlich länger als einen Monat an Bord eines Schiffes unter ausländischer Flagge durchgeführt, sind in den Vertrag zusätzlich aufzunehmen:

1. die Dauer der Ausbildung an Bord des Schiffes unter ausländischer Flagge,
2. die Währung, in der die Vergütung ausgezahlt wird,
3. die zusätzlichen Leistungen, die mit der Ausbildung auf einem Schiff unter ausländischer Flagge verbunden sind,
4. die Bedingungen für die Rückkehr des Auszubildenden.

Die Vorschriften über die Eignung und die Zulassung eines Schiffes unter ausländischer Flagge als Ausbildungsstätte bleiben unberührt.

(6) Die Angaben nach Absatz 3 Satz 1 Nummer 7, 9 bis 11, 13 und 14 und Absatz 4 können ersetzt werden durch die Angabe der Tarifverträge, Betriebsvereinbarungen oder Bordvereinbarungen sowie ähnlicher Regelungen, die für das Berufsausbildungsverhältnis an Bord gelten. Ist in diesen Fällen die jeweilige gesetzliche Regelung maßgebend, so kann hierauf verwiesen werden.

(7) Bei der Änderung wesentlicher Vertragsbedingungen gelten die Absätze 1 bis 5 entsprechend. Satz 1 gilt nicht bei einer Änderung der gesetzlichen Vorschriften, der Tarifverträge, Betriebsvereinbarungen oder Bordvereinbarungen, die für das Berufsausbildungsverhältnis gelten.

(8) Die Vorschriften der §§ 12 bis 16 des Berufsbildungsgesetzes über nichtige Vereinbarungen, die Pflichten der Auszubildenden und der Ausbildenden während der Berufsausbildung, die Freistellung für die Teilnahme am Berufsschulunterricht und das Zeugnis sind entsprechend anwendbar.

§ 83

Vertrag über die Berufsausbildung auf Fahrzeugen der kleinen Hochseefischerei oder der Küstenfischerei

Erfolgt die Berufsausbildung auf einem Fahrzeug der kleinen Hochseefischerei oder Küstenfischerei, gelten anstelle der §§ 10 und 11 des Berufsbildungsgesetzes die §§ 81 und 82; die übrigen Vorschriften dieses Abschnittes sind nicht anzuwenden. Auf den Berufsausbildungsvertrag sind die Vorschriften der anderen Abschnitte dieses Gesetzes anzuwenden, soweit sich aus dem Wesen und Zweck des Vertrages und aus dem Berufsbildungsgesetz nichts anderes ergibt.

§ 84

Vergütungsanspruch

Reeder haben Auszubildenden eine angemessene Vergütung zu zahlen, die so zu bemessen ist, dass sie mit fortschreitender Berufsausbildung, mindestens jährlich bezogen auf das Ausbildungsjahr, ansteigt.

§ 85

Bemessung und Fälligkeit der Vergütung

(1) Die Vergütung bemisst sich nach Kalendermonaten. Bei Berechnung der Vergütung für einzelne Tage wird der Kalendermonat zu dreißig Tagen gerechnet.

(2) Die Vergütung ist mit Ablauf eines jeden Kalendermonats oder bei Beendigung des Berufsausbildungsverhältnisses fällig. Die Vorschrift des § 19 des Berufsbildungsgesetzes über die Fortzahlung der Vergütung ist entsprechend anzuwenden.

§ 86

Probezeit

Das Berufsausbildungsverhältnis beginnt mit der Probezeit. Sie muss mindestens einen Monat und darf höchstens fünf Monate betragen. Mit den in § 3 Absatz 2 Satz 3 genannten Personen kann abweichend von Satz 2 eine kürzere Probezeit vereinbart werden.

§ 87

Beendigung

(1) Das Berufsausbildungsverhältnis endet mit dem Ablauf der Ausbildungszeit. Bestehen Auszubildende vor Ablauf der Ausbildungszeit die Abschlussprüfung, so endet das Berufsausbildungsverhältnis mit Bekanntgabe des Ergebnisses durch den Prüfungsausschuss.

(2) Bestehen Auszubildende die Abschlussprüfung nicht, so verlängert sich das Berufsausbildungsverhältnis auf ihr Verlangen bis zu der durch den Prüfungsausschuss festgelegten Wiederholungsprüfung, längstens um ein Jahr.

§ 88

Kündigung

(1) Während der Probezeit kann das Berufsausbildungsverhältnis mit einer Kündigungsfrist von einer Woche gekündigt werden. Wird die Kündigung während der Fahrt des Schiffes ausgesprochen, setzt sich das Berufsausbildungsverhältnis nach Ablauf der Kündigungsfrist als Heuverhältnis im Sinne des § 28 bis zur Ankunft des Schiffes in einem Hafen fort, in dem eine Heimschaffung des Auszubildenden mit allgemein zugänglichen Verkehrsmitteln möglich ist. Ist der Auszubildende mit der Fortsetzung als Heuverhältnis nicht einverstanden, so hat er während der Bordanwesenheit den sich aus § 67 Absatz 3 ergebenden Verpflegungssatz zu entrichten.

(2) Nach der Probezeit kann das Berufsausbildungsverhältnis nur gekündigt werden

1. aus einem wichtigen Grund im Sinne des § 67 Absatz 1 oder des § 68 Absatz 1 ohne Einhaltung einer Kündigungsfrist,
2. von Auszubildenden mit einer Kündigungsfrist von vier Wochen, wenn sie die Berufsausbildung aufgeben oder sich für eine andere Berufstätigkeit ausbilden lassen wollen.

Im Falle der Kündigung aus wichtigem Grund im Sinne des Satzes 1 Nummer 1 sind bei einer Kündigung des Reeders § 67 Absatz 3, bei einer Kündigung des Auszubildenden § 68 Absatz 2 entsprechend anzuwenden. Im Falle einer Kündigung durch den Auszubildenden nach Absatz 2 Satz 1 Nummer 2 setzt sich das Berufsausbildungsverhältnis über den Ablauf der Kündigungsfrist bis zur Ankunft des Schiffes in einem Hafen fort, in dem eine Heimschaffung des Auszubildenden mit allgemein zugänglichen Verkehrsmitteln gewährleistet ist.

(3) Die Kündigung muss schriftlich und in den Fällen des Absatzes 2 unter Angabe der Kündigungsgründe erfolgen.

(4) Eine Kündigung aus wichtigem Grund ist unwirksam, wenn die ihr zugrunde liegenden Tatsachen dem zur Kündigung Berechtigten länger als zwei Wochen bekannt sind.

§ 89

Schadensersatz bei vorzeitiger Beendigung

(1) Wird das Berufsausbildungsverhältnis nach der Probezeit vorzeitig gelöst, so können Reeder oder Auszubildende Ersatz des Schadens verlangen, wenn die andere Person den Grund für die Auflösung zu vertreten hat. Dies gilt nicht im Falle des § 88 Absatz 2 Nummer 2.

(2) Der Anspruch erlischt, wenn er nicht innerhalb von drei Monaten, gerechnet ab dem Tag, an dem das Besatzungsmitglied den Anspruch erstmals geltend machen konnte, nach Beendigung des Berufsausbildungsverhältnisses geltend gemacht wird.

(3) Auf die in § 3 Absatz 2 Satz 3 genannten Personen sind die Absätze 1 und 2 nicht anzuwenden.

§ 90

Berufsausbildung auf Schiffen des Bundes und der Länder

Die §§ 81 bis 89 sowie die auf Grund des § 92 erlassenen Rechtsverordnungen sind entsprechend anzuwenden, wenn die Berufsausbildung auf Schiffen durchgeführt wird, die eine Landesdienst- oder die Bundesdienstflagge führen und in der Seefahrt eingesetzt sind.

§ 91

Zuständige Stelle

Für die Berufsbildung in Berufen nach § 92 ist die Berufsbildungsstelle Seeschifffahrt e.V., Bremen, die zuständige Stelle.

§ 92

Rechtsverordnungen

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Bildung und Forschung ohne Zustimmung des Bundesrates Ausbildungsberufe in der Seeschifffahrt staatlich anzuerkennen und Bestimmungen zu erlassen über

1. die Bezeichnung des anzuerkennenden Ausbildungsberufes,
2. die Zusammensetzung und die Aufgaben der zuständigen Stelle,
3. die Ausbildungsdauer, die nicht weniger als zwei Jahre betragen soll,
4. die beruflichen Fertigkeiten, Kenntnisse und Fähigkeiten, die mindestens Gegenstand der Berufsausbildung sind (Ausbildungsberufsbild),
5. eine Anleitung zur sachlichen und zeitlichen Gliederung der Vermittlung der beruflichen Fertigkeiten, Kenntnisse und Fähigkeiten (Ausbildungsrahmenplan),
6. die Anrechnung beruflicher Vorbildung auf die Ausbildungszeit,

7. die Eignung der Auszubildenden, der Ausbildungsstätte, die persönliche und fachliche Eignung der Ausbilderinnen oder Ausbilder,
8. das Prüfungswesen, insbesondere im Hinblick auf den Prüfungsausschuss, Prüfungsgegenstand und die Prüfungsordnung.

Abschnitt 5

Unterkünfte und Freizeiteinrichtungen, Verpflegung einschließlich Bedienung

Unterabschnitt 1

Unterkünfte und Freizeiteinrichtungen

§ 93

Anspruch auf Unterkunft

(1) Jedes Besatzungsmitglied hat für die Dauer des Heuerverhältnisses Anspruch auf sichere, gesunde und menschenwürdige Unterkunft und Einrichtungen einschließlich sicherer Aufbewahrung seiner Kleidungsstücke und seiner anderen Gebrauchsgegenstände auf dem Schiff, soweit Fahrtdauer und Einsatzbedingungen des Schiffes dies erfordern. Dabei sind die sozialen, kulturellen und religiösen Bedürfnisse der Besatzungsmitglieder angemessen zu berücksichtigen.

(2) Jedes Besatzungsmitglied ist verpflichtet, die ihm zur Verfügung gestellten Räume und Einrichtungsgegenstände pfleglich zu behandeln.

(3) Der Kapitän oder ein von ihm damit beauftragter Schiffsoffizier hat die Unterkunftsräume und Freizeiteinrichtungen mindestens einmal monatlich zu besichtigen, damit sichergestellt ist, dass diese Räume und Einrichtungen sauber, angemessen wohnlich sind und sich in einem guten Allgemeinzustand befinden. Bei Räumen, die als Wohnung genutzt werden, darf die Besichtigung nur mit Zustimmung des jeweils betroffenen Besatzungsmitglieds erfolgen. Die Ergebnisse jeder Besichtigung sind im Seetagebuch einzutragen und für Kontrollen bereitzuhalten.

(4) Kann dem Besatzungsmitglied aus besonderen, von ihm nicht zu vertretenden Gründen eine Unterkunft auf dem Schiff nicht gewährt werden, so hat es Anspruch auf eine anderweitige angemessene Unterkunft oder Zahlung des dafür erforderlichen Geldbetrages.

§ 94

Zugang zu Kommunikationseinrichtungen

Der Kapitän hat den Besatzungsmitgliedern auf ihr Verlangen angemessenen und preisgünstigen Zugang zu Schiff-Land-Fernsprechverbindungen, E-Mail-Diensten und Internet-Diensten zu gewähren, soweit solche Einrichtungen an Bord vorhanden sind. Der Reeder hat sicherzustellen, dass

1. die an ein Besatzungsmitglied gerichtete Post unverzüglich zugestellt wird und
2. das Besatzungsmitglied kein Nachporto zu zahlen hat, wenn seine Post aus Gründen, die sich seinem Einfluss entziehen, umadressiert werden muss.

§ 95

Besuche, mitreisende Partner

Sofern betriebliche Belange sowie innerstaatliche oder internationale Rechtsvorschriften zur Gefahrenabwehr nicht entgegenstehen, hat der Kapitän den Besatzungsmitgliedern auf ihr Verlangen zu erlauben

1. bei Hafenaufenthalten unverzüglich Besuch von ihren Partnern, Verwandten und Freunden an Bord zu empfangen,
2. sich gelegentlich von ihren Partnern auf Fahrten begleiten zu lassen.

Mitreisende Partner sind verpflichtet, sich ausreichend gegen Unfall und Krankheit zu versichern. Der Reeder hat die Besatzungsmitglieder beim Abschluss einer solchen Versicherung zu unterstützen.

§ 96

Rechtsverordnungen

Das Bundesministerium für Arbeit und Soziales wird ermächtigt, im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates

1. die näheren Anforderungen an die Wohn- und Aufenthaltsräume, sanitären Anlagen, Wascheinrichtungen und Küchenräume sowie Freizeiteinrichtungen an Bord der Schiffe, einschließlich der zugehörigen Einrichtungen und Versorgungsanlagen, und deren Einsatzbereitschaft zu bestimmen,
2. die näheren Anforderungen an die medizinischen Räumlichkeiten an Bord der Schiffe und deren Einsatzbereitschaft zu bestimmen.

Rechtsverordnungen nach Satz 1 bedürfen des Einvernehmens des Bundesministeriums für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz, soweit die Seefischerei betroffen ist.

Unterabschnitt 2

Verpflegung einschließlich Bedienung

§ 97

Anspruch auf Verpflegung, Unterweisung

(1) Das Besatzungsmitglied hat für die Dauer des Heuerverhältnisses Anspruch auf kostenfreie, angemessene und ausreichende Speisen und Getränke (Verpflegung) sowie Trinkwasser. Angemessen ist die Verpflegung, wenn sie hinsichtlich Nährwert, Güte und Abwechslung eine geeignete und ausgewogene Ernährung gewährleistet. Hierbei sind die Anzahl der Besatzungsmitglieder an Bord, ihre kulturellen Eigenheiten und religiösen Gebräuche sowie die Dauer und Art der Reise angemessen zu berücksichtigen.

(2) Der Reeder hat dafür Sorge zu tragen, dass

1. das Trinkwasser, die Wasserversorgungsanlage und ihr Betrieb den geltenden trinkwasserrechtlichen Vorschriften,
2. die Verpflegung den geltenden lebensmittelrechtlichen Vorschriften

entsprechen. Er hat sicherzustellen, dass das Küchen- und Bedienungspersonal entsprechend unterwiesen wird. Insbesondere hat er dafür zu sorgen, dass Personal, das mit den in § 42 Absatz 1 des Infektionsschutzgesetzes bezeichneten Tätigkeiten mit Lebensmitteln beschäftigt werden soll, bei Dienstantritt an Bord und im Weiteren alle zwei Jahre im

Sinne des § 43 Absatz 4 des Infektionsschutzgesetzes über Tätigkeitsverbote und Mitteilungspflichten belehrt wird. Die Belehrungen sind im Seetagebuch zu dokumentieren. Bei Tätigkeiten auf wechselnden Schiffen ist eine Abschrift oder Kopie zum Seetagebuch des jeweiligen Schiffes zu nehmen. § 43 Absatz 1 des Infektionsschutzgesetzes ist nicht anzuwenden.

§ 98

Überprüfungen

Der Kapitän oder eine von ihm bestimmte Person hat dafür zu sorgen, dass Überprüfungen

1. der Verpflegungs- und Trinkwasservorräte,
2. aller Räume und Ausrüstungsgegenstände, die der Lagerung von Verpflegung und Trinkwasser dienen, und
3. der Küchen und der anderen Ausrüstungen für die Zubereitung und das Servieren von Speisen

mindestens monatlich durchgeführt und unverzüglich unter Angabe des Tages und des Ergebnisses der Überprüfung im Seetagebuch eingetragen werden.

Abschnitt 6

Sicherheit und Gesundheitsschutz bei der Arbeit, medizinische und soziale Betreuung

Unterabschnitt 1

Anspruch auf medizinische Betreuung an Bord und an Land

§ 99

Anspruch auf medizinische Betreuung

(1) Das Besatzungsmitglied hat für die Dauer des Heuerverhältnisses im Falle einer Erkrankung oder Verletzung auf Kosten des Reeders Anspruch auf unverzügliche und angemessene medizinische Betreuung, wie sie im Allgemeinen den Arbeitnehmern an Land zur Verfügung steht, bis es wieder gesund ist oder bis die Krankheit oder Erwerbsunfähigkeit als dauernd eingestuft ist, soweit die §§ 100, 102 und § 103 nichts anderes bestimmen. Sofern das Schiff in einem inländischen Hafen liegt, hat das Besatzungsmitglied entsprechend Satz 1 Anspruch auf vorbeugende Maßnahmen, die zur Verhütung und Früherkennung von Krankheiten und deren Verschlechterung notwendig sind und die Programme zur Gesundheitsförderung und Gesundheitserziehung umfassen.

(2) Dem erkrankten oder verletzten Besatzungsmitglied steht ein Besatzungsmitglied gleich, das infolge einer nicht rechtswidrigen Sterilisation oder eines nicht rechtswidrigen Abbruchs der Schwangerschaft an seiner Dienstleistung verhindert ist. Dasselbe gilt für einen Abbruch der Schwangerschaft, wenn die Schwangerschaft innerhalb von zwölf Wochen nach der Empfängnis durch einen Arzt abgebrochen wird, die schwangere Frau den Abbruch verlangt und dem Arzt durch eine Bescheinigung nachgewiesen hat, dass sie sich mindestens drei Tage vor dem Eingriff von einer anerkannten Beratungsstelle hat beraten lassen.

(3) Der Anspruch auf medizinische Betreuung nach Absatz 1 Satz 1 umfasst alle erforderlichen Maßnahmen zum Schutz der Gesundheit und der Heilbehandlung, einschließlich einer notwendigen Zahnbehandlung, sowie die Verpflegung und Unterkunft des kranken oder verletzten Besatzungsmitglieds. Zur medizinischen Betreuung gehören

auch die Versorgung mit den notwendigen Arznei- und Heilmitteln, der Zugang zu medizinischen Geräten und Einrichtungen für Diagnose und Behandlung und zu medizinischen Informationen und Fachauskünften.

(4) Das Besatzungsmitglied hat das Recht, in den Anlaufhäfen umgehend einen qualifizierten Arzt oder Zahnarzt aufzusuchen.

(5) Der Anspruch nach Absatz 1 besteht nicht, wenn

1. das Heuverhältnis im Ausland begründet worden ist und das Besatzungsmitglied die Reise wegen einer bei Beginn des Heuverhältnisses bereits vorhandenen Erkrankung oder Verletzung nicht antritt,
2. das Besatzungsmitglied eine Krankheit oder ein Gebrechen bei Abschluss des Heuervertrages vorsätzlich verschwiegen hat oder
3. das Besatzungsmitglied sich die Krankheit oder Verletzung durch eine von ihm vorsätzlich begangene Straftat zugezogen hat.

§ 100

Besonderheiten bei der medizinischen Betreuung im Inland

(1) Liegt das Schiff in einem inländischen Hafen, so hat ein in der gesetzlichen Krankenversicherung oder der privaten substitutiven Krankenversicherung versichertes Besatzungsmitglied, solange es an Bord bleibt, die Wahl zwischen der medizinischen Betreuung auf Kosten des Reeders oder der Krankenversicherung.

(2) Der Reeder kann das in der gesetzlichen Krankenversicherung oder der privaten substitutiven Krankenversicherung versicherte Besatzungsmitglied an die Krankenversicherung verweisen, wenn

1. eine Schiffsärztin oder ein Schiffsarzt oder ein vom Reeder beauftragter Arzt nicht zur Verfügung steht,
2. die Krankheit oder das Verhalten des Besatzungsmitglieds das Verbleiben an Bord nicht gestattet oder unzumutbar macht oder
3. der Erfolg der Behandlung gefährdet ist.

§ 101

Besonderheiten bei der medizinischen Betreuung im Ausland

(1) Hat ein Besatzungsmitglied das Schiff im Ausland wegen Krankheit oder Verletzung verlassen müssen, so kann das Besatzungsmitglied vom Reeder Heilbehandlung und Verpflegung in einem zumutbaren Krankenhaus verlangen.

(2) In den Fällen des Absatzes 1 hat der Reeder dem Besatzungsmitglied zur Befriedigung notwendiger persönlicher Bedürfnisse ein angemessenes Tagegeld zu zahlen, sofern nicht die Heuer nach § 104 fortzuzahlen ist.

§ 102

Ruhen des Anspruchs auf medizinische Betreuung auf Kosten des Reeders

Weigert sich ein Besatzungsmitglied ohne berechtigten Grund, die angebotene Heilbehandlung oder Krankenhausbehandlung anzunehmen, so ruht der Anspruch auf medizinische Betreuung auf Kosten des Reeders für die Dauer der unberechtigten Weigerung.

Ende der medizinischen Betreuung auf Kosten des Reeders

(1) Die medizinische Betreuung auf Kosten des Reeders endet, sobald ein Besatzungsmitglied, das in der gesetzlichen Krankenversicherung oder der privaten substitutiven Krankenversicherung versichert ist, an einem inländischen Ort das Schiff verlässt. Die medizinische Betreuung ist jedoch, wenn mit der Unterbrechung Gefahr verbunden ist, fortzusetzen, bis die zuständige Krankenversicherung oder die zuständige Unfallversicherung mit Leistungen beginnt.

(2) Ist ein Besatzungsmitglied im Ausland zurückgelassen, so endet die medizinische Betreuung auf Kosten des Reeders, wenn das Besatzungsmitglied, das in der gesetzlichen Krankenversicherung oder der privaten substitutiven Krankenversicherung versichert ist, nach Deutschland heimgeschafft oder zurückgekehrt ist. Die medizinische Betreuung auf Kosten des Reeders endet für jedes Besatzungsmitglied spätestens mit dem Ablauf der 26. Woche, nachdem es das Schiff verlassen hat. Bei Verletzung infolge eines Arbeitsunfalls endet die medizinische Betreuung, sobald die zuständige Unfallversicherung mit ihren Leistungen beginnt.

Unterabschnitt 2

Heuerfortzahlung und sonstige Ansprüche im Krankheitsfall

Fortzahlung der Heuer im Krankheitsfall

(1) Ein infolge Krankheit oder Verletzung arbeitsunfähiges Besatzungsmitglied hat Anspruch auf Fortzahlung der Heuer vom Beginn der Arbeitsunfähigkeit mindestens bis zu dem Tage, an dem es das Schiff verlässt. Im Übrigen gelten die Vorschriften des Entgeltfortzahlungsgesetzes. Solange das Besatzungsmitglied sich an Bord eines Schiffes auf See oder im Ausland aufhält, ist jedoch § 5 des Entgeltfortzahlungsgesetzes nur insoweit anzuwenden, als das Besatzungsmitglied zur Mitteilung seiner Arbeitsunfähigkeit und deren voraussichtlicher Dauer verpflichtet ist.

(2) Der Reeder hat einem arbeitsunfähig erkrankten oder verletzten Besatzungsmitglied, das keinen Anspruch auf Fortzahlung der Heuer nach Absatz 1 mehr hat, bis zur Dauer von 16 Wochen seit Beginn der Arbeitsunfähigkeit oder der Behandlung in einem Krankenhaus einen Betrag in Höhe des Krankengeldes zu zahlen, das dem Besatzungsmitglied nach dem Fünften Buch Sozialgesetzbuch zustehen würde, wenn es in der gesetzlichen Krankenversicherung versichert und im Inland erkrankt wäre. Der Anspruch nach Satz 1 besteht nicht für ein Besatzungsmitglied, das das Schiff verlassen hat und im Inland einen Anspruch auf Krankengeld gegen die gesetzliche Krankenversicherung hat.

Heimschaffung im Krankheitsfall

(1) Ein Besatzungsmitglied, das wegen Krankheit oder Verletzung im Ausland zurückgelassen ist, kann mit seiner Einwilligung und der des behandelnden Arztes nach Maßgabe des § 73 heimgeschafft werden. Ist das Besatzungsmitglied außerstande, die Einwilligung zu erteilen, oder verweigert es die Einwilligung ohne ausreichenden Grund, so kann sie durch die Berufsgenossenschaft nach Anhörung eines Arztes, der nicht dem seeärztlichen Dienst der Berufsgenossenschaft angehört, ersetzt werden.

(2) Ein Besatzungsmitglied, das nach Abschluss der Kranken- oder Heilbehandlung im Ausland nicht an Bord des Schiffes zurückkehren kann, hat Anspruch auf Heimschaffung nach Maßgabe des §§ 73 und 76. Soweit dem Besatzungsmitglied nicht ein Heueranspruch auf Grund anderer Vorschriften zusteht, hat es während der Dauer der Heim-

schaffung Anspruch auf ein angemessenes Tagegeld zur Befriedigung notwendiger persönlicher Bedürfnisse.

§ 106

Sorge für Sachen und Heuerguthaben eines erkrankten oder verletzten Besatzungsmitglieds

(1) Muss ein Besatzungsmitglied wegen Krankheit oder Verletzung an Land zurückgelassen werden, so hat der Kapitän, soweit das Besatzungsmitglied nichts anderes bestimmt hat, unverzüglich dessen Sachen und dessen Heuerguthaben dem Vertreter des Reeders vor Ort zur Aufbewahrung zu übergeben. Das Besatzungsmitglied muss der Übergabe an den Vertreter des Reeders zustimmen, wenn es dazu in der Lage ist. Das Besatzungsmitglied ist in jedem Fall über die Übergabe zu informieren.

(2) Der Kapitän hat unverzüglich dafür zu sorgen, dass eine Aufstellung über die Sachen und das Heuerguthaben des Besatzungsmitglieds in zwei Ausfertigungen erstellt und dabei die Aufbewahrungsstelle angegeben wird. Diese Aufstellung ist vom Kapitän und einem anderen Besatzungsmitglied zu unterzeichnen. Je eine Ausfertigung der Aufstellung erhalten die Aufbewahrungsstelle und das zurückgelassene Besatzungsmitglied.

Unterabschnitt 3

Gewährleistung der medizinischen Betreuung durch den Reeder

§ 107

Medizinische Räumlichkeiten und medizinische Ausstattung

(1) Der Reeder hat dafür zu sorgen, dass das Schiff mit den für eine ausreichende medizinische Betreuung der Personen an Bord erforderlichen Räumlichkeiten (medizinische Räumlichkeiten) versehen ist. Zu den medizinischen Räumlichkeiten gehören

1. die Kranken-, Behandlungs- und Operationsräume,
2. die Einrichtung dieser Räume, insbesondere der Apothekenschrank, sanitäre Einrichtungen und Kommunikationseinrichtungen sowie Beleuchtung und Belüftung.

Der Reeder hat dafür zu sorgen, dass die medizinischen Räumlichkeiten in ständig einsatzbereitem Zustand gehalten werden.

(2) Der Reeder hat dafür zu sorgen, dass nach Maßgabe der Sätze 2 und 3 das Schiff sowie die zum Schiff gehörenden Überlebensfahrzeuge und Bereitschaftsboote mit einer angemessenen medizinischen Ausstattung versehen sind, die die Anforderungen des jeweiligen Schiffstyps, des Einsatzzweckes und des Fahrtgebietes sowie die Art, die Dauer, das Ziel der Reisen und die Anzahl der Personen an Bord berücksichtigt. Zu der medizinischen Ausstattung gehören insbesondere

1. die in der Schiffsapotheke, in Arzneikisten oder in Sanitätskästen aufbewahrten Arzneimittel, Medizinprodukte, Hilfsmittel und sonstige medizinische Ausrüstung,
2. die notwendigen Unterlagen für die täglichen oder anlassbezogenen Aufzeichnungen über die Behandlungen und die Verwendung der Schiffsapotheke und der sonstigen medizinischen Ausrüstung, insbesondere Tagebücher und ärztliche Berichtsformulare und
3. die benötigten medizinischen Anleitungen.

Die medizinische Ausstattung muss hinsichtlich ihres Inhaltes, ihrer Aufbewahrung, ihrer Kennzeichnung und ihrer Anwendung, einschließlich der Aufzeichnungsmöglichkeiten geeignet sein, den Schutz der Gesundheit der Personen an Bord und deren unverzügliche

angemessene medizinische Behandlung und Versorgung an Bord zu gewährleisten. Entspricht die medizinische Ausstattung dem im Verkehrsblatt oder im Bundesanzeiger jeweils zuletzt bekanntgemachten Stand der medizinischen Anforderungen in der Seeschifffahrt (Stand der medizinischen Erkenntnisse), genügt die medizinische Ausstattung den Anforderungen des Satzes 3.

§ 108

Ausschuss für medizinische Ausstattung in der Seeschifffahrt

(1) Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung errichtet einen Ausschuss für medizinische Ausstattung in der Seeschifffahrt (Ausschuss). Dem Ausschuss obliegt es,

1. Entwicklungen im Bereich der medizinischen Ausstattung fortlaufend zu verfolgen,
2. den Stand der medizinischen Erkenntnisse zu ermitteln und festzustellen,
3. Empfehlungen zur Einrichtung der medizinischen Räumlichkeiten zu geben.

Bei der Feststellung des Stands der medizinischen Erkenntnisse sind insbesondere der jeweilige Schiffstyp, die Anzahl der Personen an Bord, der Einsatzzweck, das Fahrtgebiet, die Art, die Dauer und das Ziel der Reisen sowie einschlägige national und international empfohlene ärztliche Normen zu berücksichtigen.

(2) Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat den vom Ausschuss festgestellten Stand der medizinischen Erkenntnisse im Verkehrsblatt oder im Bundesanzeiger bekanntzugeben. Die Berufsgenossenschaft kann eine Bekanntmachung nach Satz 1 nachrichtlich auf ihrer Internetseite veröffentlichen.

(3) Der Ausschuss besteht aus einer Vertreterin oder einem Vertreter

1. des seeärztlichen Dienstes der Berufsgenossenschaft,
2. des funk- oder satellitenfunkärztlichen Dienstes mit fachärztlicher Beratung,
3. der für die Gesundheitsangelegenheiten zuständigen Behörde der Freien und Hansestadt Hamburg, wobei die Person in der Schifffahrtsmedizin erfahren sein muss,
4. des auf Grund des Abkommens der Länder über die Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Schifffahrtsmedizin eingerichteten Arbeitskreises der Küstenländer für Schiffshygiene, wobei die Person in der Schifffahrtsmedizin erfahren sein muss,
5. des Bundesinstituts für Arzneimittel und Medizinprodukte,
6. der Arzneimittelkommission der Deutschen Apotheker,
7. der Arzneimittelkommission der deutschen Ärzteschaft,
8. des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie,
9. der Reeder
10. und der Seeleute.

Ferner gehören dem Ausschuss mit beratender Stimme an

1. eine weitere Vertreterin oder ein Vertreter der Berufsgenossenschaft mit Befähigung zum Richteramt,
2. zwei von der Bundesapothekerkammer benannte, in der Schiffsausrüstung erfahrene Apothekerinnen oder Apotheker,
3. eine Vertreterin oder ein Vertreter der Deutschen Gesellschaft für Maritime Medizin, der nicht zugleich den in Satz 1 genannten Einrichtungen angehört.

Den Vorsitz führt eine Vertreterin oder ein Vertreter des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, die oder der kein Stimmrecht hat. Die in Ab-

satz 3 Satz 1 Nummer 1 bis 7 bezeichneten Personen müssen hinsichtlich der medizinischen Behandlung und Versorgung von Personen an Bord oder hinsichtlich der Zulassung und Registrierung von Arzneimitteln, Betäubungsmitteln und Medizinprodukten fachkundig sein; die in Absatz 3 Satz 1 Nummer 8 bis 10 bezeichneten Personen müssen Inhaber eines Befähigungszeugnisses für den nautischen Dienst auf Kauffahrteischiffen sein oder über gleichwertige Seefahrterfahrung einschließlich praktischer Kenntnisse in der medizinischen Betreuung an Bord verfügen.

(4) Der Ausschuss ist bei der Wahrnehmung seiner Aufgaben unabhängig. Der Ausschuss tagt nicht öffentlich. Über die Beratungen ist, mit Ausnahme der gefassten Beschlüsse, gegenüber Dritten Stillschweigen zu wahren. Der Ausschuss ist beschlussfähig, wenn mehr als die Hälfte der stimmberechtigten Mitglieder anwesend sind; er fasst seine Beschlüsse mit der Mehrheit von zwei Dritteln der anwesenden stimmberechtigten Mitglieder. Außerhalb von Sitzungen können Beschlüsse im schriftlichen Verfahren gefasst werden, wenn kein stimmberechtigtes Mitglied widerspricht; in diesem Falle bedarf ein Beschluss der Mehrheit von zwei Dritteln aller stimmberechtigten Mitglieder.

(5) Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung beruft die Mitglieder des Ausschusses auf Vorschlag der entsendungsberechtigten Behörden und sonstigen Einrichtungen für die Dauer von drei Jahren. Für jedes Mitglied ist ein Vertreter zu berufen. Wiederberufung ist zulässig. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung kann einen Vorschlag nur zurückweisen, wenn die vorgeschlagene Person die notwendige Fachkunde nicht besitzt. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat ferner, soweit im Einzelfall ein besonderer fachlicher Bedarf besteht, je eine Vertreterin oder einen Vertreter

1. des Bernhard-Nocht-Instituts für Tropenmedizin im Hinblick auf tropenmedizinische Belange,
2. des Paul-Ehrlich-Instituts im Hinblick auf Belange des Impfschutzes und der Anwendung von Sera und Impfstoffen,
3. des Robert Koch-Instituts im Hinblick auf die Bekämpfung und Verhütung von Infektionskrankheiten oder
4. der Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung im Hinblick auf besondere Belange der Seefischerei

zu beratenden Mitgliedern des Ausschusses auf Vorschlag der genannten Einrichtungen zu berufen; die Sätze 2 und 3 gelten entsprechend. Darüber hinaus kann das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung bei sonstigem Bedarf weitere Personen benennen, die beratend an Sitzungen des Ausschusses teilnehmen können.

(6) Die Geschäftsführung des Ausschusses obliegt der Berufsgenossenschaft; sie nimmt an den Sitzungen teil.

§ 109

Durchführung der medizinischen Betreuung und Kontrollen an Bord

(1) Der Reeder hat mit der Durchführung der medizinischen Behandlung und Versorgung an Bord und der Führung, Verwaltung und vertraulichen Behandlung der Aufzeichnungen, insbesondere der ärztlichen Berichtsformulare

1. den Schiffsarzt oder die Schiffsärztin oder
2. auf einem Schiff ohne Schiffsarzt oder Schiffsärztin den Kapitän oder einen Schiffsoffizier

zu beauftragen. Die in Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 genannten Personen müssen über eine Ausbildung verfügen, die eine angemessene medizinische Behandlung und Versorgung an Bord gewährleistet. Diese Personen müssen sich alle fünf Jahre in diesem Bereich durch die Teilnahme an einem zugelassenen medizinischen Wiederholungslehrgang

fortbilden. Soweit ein Schiffsoffizier mit den in Satz 1 genannten Aufgaben betraut ist, hat der Reeder dafür zu sorgen, dass der Kapitän sich mindestens alle zehn Jahre durch die Teilnahme an einem zugelassenen medizinischen Wiederholungslehrgang fortbildet. Die Anbieter medizinischer Wiederholungslehrgänge haben sicherzustellen, dass den in Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 genannten Personen 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 Anforderung des Satzes 5 in Verbindung mit einer Rechtsverordnung nach § 113 Absatz 1 Nummer 4 erfüllt wird.

(2) Der Reeder hat dafür zu sorgen, dass sein Schiff

1. bei Indienststellung,
2. bei einem Flaggenwechsel oder
3. im Anschluss an eine Indienststellung oder einen Flaggenwechsel mindestens alle drei Jahre, bei Fischereifahrzeugen von 24 Meter Länge und mehr mindestens alle zwei Jahre

hinsichtlich der medizinischen Räumlichkeiten und der medizinischen Ausstattung durch die Berufsgenossenschaft geprüft und abgenommen worden ist. Die Berufsgenossenschaft kann sich der Mitwirkung von anerkannten Organisationen bedienen.

(3) Der Reeder hat zusätzlich zu der Überprüfung durch die Berufsgenossenschaft durch betriebseigene Kontrollen mindestens alle zwölf Monate sicherzustellen, dass die medizinischen Räumlichkeiten und die medizinische Ausstattung stets in einem ordnungsgemäßen Zustand sind. Bei der Kontrolle und der notwendigen Ergänzung der medizinischen Ausstattung mit Arzneimitteln und Medizinprodukten hat sich der Reeder der Mitwirkung einer öffentlichen Apotheke zu bedienen. Die in Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 oder 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.

(4) Die nach Absatz 1 Satz 1 zuständige Person hat die medizinische Betreuung eines erkrankten oder verletzten Besatzungsmitglieds in den ärztlichen Berichtsformularen unverzüglich schriftlich aufzuzeichnen und an Bord aufzubewahren, bis sie an eine zuständige Stelle abzugeben ist. Die Berichtsformulare und die darin enthaltenen Angaben sind vertraulich zu behandeln und dürfen nur genutzt werden, um die Behandlung des Besatzungsmitglieds zu erleichtern. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung gibt die Muster der ärztlichen Berichtsformulare im Verkehrsblatt oder im Bundesanzeiger bekannt.

§ 110

Überwachung

Über die Befugnisse des § 143 hinaus können die Berufsgenossenschaft und bei ihr beschäftigte Personen insbesondere anordnen, dass

1. die medizinischen Räumlichkeiten so ausgestattet und unterhalten werden, dass sie den Anforderungen des § 107 Absatz 1 Satz 1 genügen,
2. die medizinische Ausstattung, die nicht dem Stand der medizinischen Erkenntnisse im Sinne des § 107 Absatz 2 Satz 4 entspricht, so geändert oder ergänzt wird, dass sie den Anforderungen des § 107 Absatz 2 Satz 3 oder einer Anordnung nach § 111 Absatz 2 genügt.

§ 111

Ausnahmen

(1) Die Berufsgenossenschaft kann auf Antrag im Einzelfall Ausnahmen von den Anforderungen nach diesem Unterabschnitt und den auf Grund der Vorschriften dieses Unterabschnitts erlassenen Rechtsverordnungen bewilligen, soweit dies mit dem Stand der medizinischen Erkenntnisse vereinbar ist und die medizinische Behandlung und Versorgung der Personen an Bord nicht gefährdet wird.

(2) Die Berufsgenossenschaft kann mit Zustimmung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung gegenüber den Reedern anordnen, dass abweichend von dem im Verkehrsblatt oder im Bundesanzeiger veröffentlichten Stand der medizinischen Erkenntnisse die medizinische Ausstattung bestimmten Anforderungen zu genügen hat, soweit dies erforderlich ist, um neueren Erkenntnissen, die im Stand der medizinischen Erkenntnisse noch nicht berücksichtigt sind, Rechnung zu tragen. Eine Anordnung nach Satz 1 gilt bis zur Veröffentlichung eines neueren Standes der medizinischen Erkenntnisse, längstens für zwei Jahre. Die Anordnung ist im Verkehrsblatt oder im Bundesanzeiger bekanntzugeben; sie kann zusätzlich auf der Internetseite der Berufsgenossenschaft veröffentlicht werden.

§ 112

Funk- und satellitenfunkärztliche Betreuung

Der vom Bund nach § 1 Nummer 7a des Seeaufgabengesetzes eingerichtete funk- oder satellitenfunkärztliche Dienst mit fachärztlicher Beratung steht allen Schiffen auf See, ungeachtet ihrer Flagge, kostenfrei und jederzeit für funk- oder satellitenfunkärztliche Beratung, einschließlich fachärztlicher Beratung, zur Verfügung.

§ 113

Rechtsverordnungen

(1) Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wird ermächtigt, zur Sicherstellung einer ausreichenden medizinischen Behandlung und Versorgung an Bord eines Schiffes durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates

1. die Geschäftsordnung für den Ausschuss für medizinische Ausstattung in der Seeschifffahrt zu regeln; dabei kann die Bildung von vorbereitenden Unterausschüssen, deren Aufgaben und deren Zusammensetzung bestimmt werden,
2. nähere Vorschriften über die Besetzung von Schiffen mit Schiffsärzten zu erlassen,
3. die näheren Anforderungen an die Ausbildung und Fortbildung der Personen im Sinne des § 109 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2, einschließlich von Prüfungen und Ausstellung von Bescheinigungen und Zeugnissen, zu bestimmen,
4. die näheren Anforderungen an die Zulassung und Qualitätssicherung medizinischer Wiederholungskurse zu bestimmen,
5. nähere Vorschriften zur Überwachung der Vorschriften dieses Unterabschnitts und der auf Grund der Vorschriften dieses Unterabschnitts erlassenen Rechtsverordnungen, insbesondere über Meldepflichten, Aufzeichnungspflichten, Pflichten zur Aufbewahrung von geschäftlichen Unterlagen, Pflichten zu Auskünften, zur Duldung von Besichtigungen der Geschäftsräume und Betriebsstätten und Unterstützungspflichten, zu erlassen,
6. das Nähere über Art, Umfang und Häufigkeit der betriebseigenen Kontrollen nach § 109 Absatz 3 sowie die erforderlichen Nachweise, Aufzeichnungen und Aufbewahrungsfristen zu regeln.

In Rechtsverordnungen nach Absatz 1 Satz 1 Nummer 3, 4 und 6 kann das Verwaltungsverfahren näher geregelt werden. Rechtsverordnungen nach Satz 1 bedürfen des Einvernehmens des Bundesministeriums für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz, soweit die Seefischerei betroffen ist.

(2) Das Bundesministerium für Arbeit und Soziales wird ermächtigt, zur Sicherstellung einer ausreichenden medizinischen Behandlung und Versorgung an Bord eines Schiffes durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates nähere Vorschriften zu den medizinischen Räumlichkeiten zu erlassen.

Unterabschnitt 4

Sicherheit und Gesundheitsschutz bei der Arbeit

§ 114

Allgemeiner Schutz gegen Betriebsgefahren

(1) Der Reeder ist verpflichtet, den gesamten Schiffsbetrieb und alle Arbeitsmittel, Geräte und Anlagen an Bord so einzurichten und zu unterhalten sowie die Beschäftigung und den Ablauf der Arbeit so zu regeln, dass die Besatzungsmitglieder gegen See- und Feuergefahren, arbeitsbedingte Gesundheitsgefahren sowie gegen sonstige Gefahren für Leben, Gesundheit und Sittlichkeit soweit geschützt sind, wie die Art des Schiffsbetriebs es gestattet. Insbesondere hat der Reeder sicherzustellen, dass dem Kapitän die erforderlichen Mittel zur Verfügung gestellt werden, um eine ausreichende Besatzungsstärke des Schiffes und die Einhaltung der gesetzlichen Arbeitsschutz- und Arbeitszeitbestimmungen zu gewährleisten. Die Pflichten zur Unterhaltung und zum sicheren Betrieb des Schiffes und der Arbeitsbereiche, Anlagen und Geräte an Bord sowie zur Regelung der Beschäftigung und des Ablaufs der Arbeit treffen auch den Kapitän.

(2) Die Besatzungsmitglieder haben die Arbeitsschutzmaßnahmen zu befolgen.

§ 115

Schiffssicherheitsausschuss

(1) Der Reeder hat auf Schiffen mit fünf oder mehr Besatzungsmitgliedern einen Schiffssicherheitsausschuss zu bilden. Dieser Ausschuss setzt sich zusammen aus:

1. dem Kapitän,
2. einem von der Bordvertretung bestimmten Mitglied der Bordvertretung und
3. dem Sicherheitsbeauftragten nach § 116.

Soweit eine Bordvertretung nicht besteht, ist das Mitglied nach Absatz 1 Satz 2 Nummer 2 vom Kapitän nach Anhörung der Besatzung zu benennen.

(2) Der Schiffssicherheitsausschuss hat die Aufgabe, Anliegen des Arbeitsschutzes und der Unfallverhütung zu beraten. Der Schiffssicherheitsausschuss tritt mindestens einmal vierteljährlich zusammen.

§ 116

Sicherheitsbeauftragter

(1) Der Reeder hat auf Schiffen mit fünf oder mehr Besatzungsmitgliedern einen Sicherheitsbeauftragten zu bestellen. Die Bestellung und Abberufung erfolgt mit Zustimmung der Bordvertretung, soweit eine solche besteht.

(2) Der Sicherheitsbeauftragte hat den Reeder bei der Durchführung der Maßnahmen zur Verhütung von Arbeitsunfällen und Berufskrankheiten zu unterstützen, insbesondere sich von dem Vorhandensein und der ordnungsgemäßen Benutzung der vorgeschriebenen Schutzeinrichtungen und persönlichen Schutzausrüstungen zu überzeugen sowie auf Unfall- und Gesundheitsgefahren für die Besatzungsmitglieder aufmerksam zu machen.

(3) Der Sicherheitsbeauftragte darf wegen der Erfüllung der ihm übertragenen Aufgaben nicht benachteiligt werden.

§ 117

Besonderer Schutz von jugendlichen Besatzungsmitgliedern

(1) Die Beschäftigung oder Arbeit von jugendlichen Besatzungsmitgliedern mit Arbeiten, die ihre Gesundheit oder Sicherheit gefährden können, ist verboten.

(2) Jugendliche Besatzungsmitglieder dürfen nicht beschäftigt werden oder Arbeiten übertragen erhalten,

1. die ihre physische oder psychische Leistungsfähigkeit übersteigen,
2. bei denen sie sittlichen Gefahren ausgesetzt sind,
3. die mit Unfallgefahren verbunden sind, von denen anzunehmen ist, dass jugendliche Besatzungsmitglieder sie wegen mangelnden Sicherheitsbewusstseins oder mangelnder Erfahrung nicht erkennen oder nicht abwenden können,
4. bei denen ihre Gesundheit durch außergewöhnliche Hitze oder Kälte oder starke Nässe gefährdet wird,
5. bei denen sie schädlichen Einwirkungen von Lärm, Erschütterungen oder Strahlen ausgesetzt sind,
6. bei denen sie schädlichen Einwirkungen von Gefahrstoffen im Sinne der Gefahrstoffverordnung ausgesetzt sind,
7. bei denen sie schädlichen Einwirkungen von biologischen Arbeitsstoffen im Sinne der Biostoffverordnung ausgesetzt sind,
8. im Maschinendienst, wenn sie die Abschlussprüfung in einem für den Maschinendienst anerkannten Ausbildungsberuf noch nicht bestanden haben.

Absatz 2 Satz 1 Nummer 3 bis 8 gilt nicht für jugendliche Besatzungsmitglieder, soweit

1. dies zur Erreichung ihres Ausbildungszieles erforderlich ist,
2. ihr Schutz durch die Aufsicht einer fachkundigen Person gewährleistet ist,
3. der Luftgrenzwert bei gefährlichen Stoffen nach Nummer 6 unterschritten wird.

Satz 2 ist nicht anzuwenden auf gezielte Tätigkeiten mit biologischen Arbeitsstoffen der Risikogruppen 3 und 4 im Sinne der Biostoffverordnung sowie für die Beschäftigung von mindestens 15-jährigen Besatzungsmitgliedern auf Fischereifahrzeugen nach § 10 Absatz 3.

(3) Der Kapitän hat die erforderlichen Vorkehrungen und Anordnungen zum Schutze der jugendlichen Besatzungsmitglieder gegen Gefahren für Leben und Gesundheit sowie zur Vermeidung einer Beeinträchtigung der körperlichen oder seelisch-geistigen Entwicklung zu treffen. Hierbei sind das mangelnde Sicherheitsbewusstsein, die mangelnde Erfahrung und der Entwicklungsstand der jugendlichen Besatzungsmitglieder zu berücksichtigen und die allgemein anerkannten sicherheitstechnischen und arbeitsmedizinischen Regeln sowie die sonstigen gesicherten arbeitswissenschaftlichen Erkenntnisse zu beachten. Der Kapitän hat insbesondere bei folgenden Tätigkeiten zu prüfen, ob eine Arbeit jugendlicher Besatzungsmitglieder nach den Absätzen 1 und 2 ausgeschlossen ist:

1. Heben, Bewegen oder Tragen schwerer Lasten oder Gegenstände,
2. Betreten von Kesseln, Tanks und Kofferdämmen,
3. Bedienen von Hebezeugen und anderen kraftgetriebenen Geräten und Werkzeugen oder die Tätigkeit als Signalgeber zur Verständigung mit den Personen, die derartige Geräte bedienen,
4. Handhabung von Festmachertrossen, Schlepptrossen oder Ankergeschirr,
5. Arbeiten in der Takelage,
6. Arbeiten in der Höhe oder auf Deck bei schwerem Wetter,
7. Wachdienst während der Nacht,
8. Wartung elektrischer Anlagen und Geräte,
9. Reinigung von Küchenmaschinen,
10. Bedienen von Schiffsbooten oder die Übernahme der Verantwortung für diese.

(4) Vor Beginn der Arbeit jugendlicher Besatzungsmitglieder und bei wesentlicher Änderung der Arbeitsbedingungen hat der Kapitän die mit der Arbeit verbundenen Gefährdungen jugendlicher Besatzungsmitglieder zu beurteilen. Im Übrigen gelten die Vorschriften des Arbeitsschutzgesetzes.

(5) Der Kapitän hat die jugendlichen Besatzungsmitglieder vor Beginn der Arbeit und bei wesentlicher Änderung der Arbeitsbedingungen über die Unfall- und Gesundheitsgefahren, denen sie bei der Arbeit ausgesetzt sind, sowie über die Einrichtungen und Maßnahmen zur Abwendung dieser Gefahren zu unterweisen. Er hat die jugendlichen Besatzungsmitglieder vor der erstmaligen Arbeitsaufnahme an Maschinen und gefährlichen Arbeitsstellen oder mit Arbeiten, bei denen sie mit gesundheitsgefährdenden Stoffen in Berührung kommen, über die besonderen Gefahren dieser Arbeiten sowie über das bei ihrer Verrichtung erforderliche Verhalten zu unterweisen. Die Unterweisungen sind in angemessenen Zeitabständen, mindestens aber halbjährlich zu wiederholen.

(6) Der Reeder beteiligt die Betriebsärztinnen und Betriebsärzte sowie die Fachkräfte für Arbeitssicherheit an der Planung, Durchführung und Überwachung der für die Sicherheit und den Gesundheitsschutz bei der Arbeit jugendlicher Besatzungsmitglieder geltenden Vorschriften.

(7) Für Besatzungsmitglieder, die nicht beim Reeder beschäftigt sind, haben deren Arbeitgeber oder Ausbildende und der Kapitän gemeinsam für die Einhaltung der Vorschriften nach Absätze 1 bis 5 zu sorgen. Für diese Besatzungsmitglieder kann anstelle des Kapitäns der Arbeitgeber, der Ausbildende oder die diese an Bord vertretende Person mit Zustimmung des Kapitäns Anordnungen zum Arbeitsschutz treffen.

(8) Die Berufsgenossenschaft kann im Einzelfall feststellen, ob eine Arbeit unter die Arbeitsverbote oder Arbeitsbeschränkungen nach den Absätzen 1 und 2 oder einer nach § 118 erlassenen Verordnung fällt. Sie kann in Einzelfällen die Arbeit jugendlicher Besatzungsmitglieder mit bestimmten Tätigkeiten über die Arbeitsverbote oder Arbeitsbeschränkungen des Absatzes 1 und einer Rechtsverordnung nach § 118 hinaus verbieten oder beschränken, wenn diese Arbeiten mit Gefahren für Leben, Gesundheit oder für die körperliche oder seelisch-geistige Entwicklung der jugendlichen Besatzungsmitglieder verbunden sind.

§ 118

Rechtsverordnungen

Das Bundesministerium für Arbeit und Soziales wird ermächtigt, im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates die Arbeitsverbote und Arbeitsbeschränkungen des § 117 Absatz 1 bis 3 für Jugendliche bei Arbeiten, die mit besonderen Gefahren für Le-

ben, Gesundheit oder für die körperliche oder seelisch-geistige Entwicklung verbunden sind, zu bestimmen. Rechtsverordnungen nach Satz 1 bedürfen des Einvernehmens des Bundesministeriums für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz, soweit die Seefischerei betroffen ist.

Unterabschnitt 5

Zugang zu Sozialeinrichtungen an Land

§ 119

Sozialeinrichtungen für Seeleute an Land

(1) Sozialeinrichtungen für Seeleute in den Häfen haben sicherzustellen, dass sie für alle Seeleute ungeachtet der Flagge des Schiffes diskriminierungsfrei und leicht zugänglich sind.

(2) Zu den Sozialeinrichtungen gehören

1. Versammlungs- und Freizeiträume,
2. Sporteinrichtungen und andere Einrichtungen im Freien, auch für Wettbewerbe,
3. Bildungseinrichtungen und
4. Einrichtungen für die Religionsausübung und für persönlichen Rat.

(3) Die Sozialeinrichtungen sollen Sozialbeiräte einrichten. Den Sozialbeiräten sollen Vertreter der Verbände der Reeder und der Seeleute, der zuständigen Stellen und von freiwilligen Organisationen und Organen der sozialen Betreuung angehören. Soweit angebracht, sollen Konsuln der Seeschiffahrtsstaaten und die örtlichen Vertreter ausländischer Sozialorganisationen eingeladen werden, mit den in den Häfen tätigen Sozialbeiräten zusammenarbeiten.

(4) Sozialeinrichtungen in inländischen Häfen werden im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel vom Bund gefördert.

A b s c h n i t t 7

O r d n u n g a n B o r d u n d B e s c h w e r d e r e c h t

Unterabschnitt 1

Einhaltung der Ordnung an Bord

§ 120

Verhalten an Bord

Die Schiffsbesatzung hat vertrauensvoll und unter gegenseitiger Achtung und Rücksichtnahme zusammenzuarbeiten, um den Schiffsbetrieb zu sichern und die öffentliche Sicherheit und Ordnung an Bord und im Zusammenhang mit dem Betrieb des Schiffes zu gewährleisten.

§ 121

Verantwortung des Kapitäns für die Erhaltung von Sicherheit und Ordnung

(1) Der Kapitän ist der Vorgesetzte aller Besatzungsmitglieder. Ihm steht die oberste Anordnungsbefugnis gegenüber den Besatzungsmitgliedern und den sonstigen an Bord befindlichen Personen zu.

(2) Der Kapitän hat für die Erhaltung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung an Bord und im Zusammenhang mit dem Betrieb des Schiffes zu sorgen und ist im Rahmen der nachfolgenden Vorschriften und der anderen Rechtsvorschriften berechtigt, die dazu notwendigen Maßnahmen zu treffen. Er darf vom Reeder nicht daran gehindert werden, alle Entscheidungen zu treffen, die nach dem fachlichen Ermessen des Kapitäns für die Sicherheit des Schiffes und seine sichere Fahrt, seinen sicheren Betrieb oder die Sicherheit der Besatzungsmitglieder und der sonstigen an Bord befindlichen Personen erforderlich sind.

(3) Droht Menschen oder dem Schiff eine unmittelbare Gefahr, so kann der Kapitän die zur Abwendung der Gefahr gegebenen Anordnungen notfalls mit den erforderlichen Zwangsmitteln durchsetzen; die vorübergehende Festnahme ist zulässig. Die Grundrechte des Artikels 2 Absatz 2 Satz 1 und 2 und des Artikels 13 Absatz 1 und 2 des Grundgesetzes werden insoweit eingeschränkt. Kommt die Anwendung mehrerer Mittel in Frage, so ist das Mittel zu wählen, das den Betroffenen am wenigsten beeinträchtigt.

(4) Die Anwendung körperlicher Gewalt oder die vorübergehende Festnahme sind nur zulässig, wenn andere Mittel von vornherein unzulänglich erscheinen oder sich als unzulänglich erwiesen haben. Sie dürfen nur insoweit und so lange angewendet werden, als die Erfüllung der Aufgaben des Kapitäns im Rahmen der Absätze 2 und 3 dies erfordert.

(5) Der Kapitän kann die Ausübung der sich aus den Absätzen 1 bis 4 ergebenden Befugnisse auf den Ersten Offizier des Decksdienstes und den Leiter der Maschinenanlage innerhalb ihrer Dienstzweige übertragen, wenn er nicht in der Lage ist, sie selbst auszuüben. Jede Ausübung der Befugnisse ist spätestens innerhalb von 24 Stunden dem Kapitän mitzuteilen. Die Übertragung ist den Besatzungsmitgliedern in geeigneter Weise bekanntzugeben.

(6) Der Kapitän hat Maßnahmen nach den Absätzen 3 und 4 und die Übertragung der Befugnisse nach Absatz 5 unter Darstellung des Sachverhalts unverzüglich in das Seetagebuch einzutragen.

§ 122

Anordnungsbefugnis der Schiffsoffiziere und der anderen Vorgesetzten

(1) Die Schiffsoffiziere und die anderen Vorgesetzten haben die Anordnungsbefugnis zur Erhaltung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung an Bord und im Zusammenhang mit dem Betrieb des Schiffes in ihrem Verantwortungsbereich.

(2) Die Schiffsoffiziere sind die Vorgesetzten der in ihrem Dienstzweig tätigen Besatzungsmitglieder, soweit diese nicht Leiter von Dienstzweigen sind, sowie der innerhalb ihres Dienstzweiges tätigen Personen nach § 3 Absatz 3. Leiter von Dienstzweigen sind Vorgesetzte aller in ihrem Dienstzweig tätigen Besatzungsmitglieder und Personen nach § 3 Absatz 3.

(3) Der Kapitän kann innerhalb der einzelnen Dienstzweige auch andere Besatzungsmitglieder als Vorgesetzte bestimmen. Die Bestimmung ist durch Aushang bekannt zu machen.

(4) Der wachhabende Schiffsoffizier des Maschinendienstes und die anderen Besatzungsmitglieder, die Leiter von Dienstzweigen sind, haben die Anordnungen des wachhabenden nautischen Schiffsoffiziers, die im Rahmen des Wachdienstes ergehen, in ihrem Dienstbereich durchzuführen.

§ 123

Pflichten der Vorgesetzten

(1) Der Kapitän und die anderen Vorgesetzten haben die ihnen unterstellten Personen gerecht und verständnisvoll zu behandeln und Verstößen gegen die Gesetze und die guten Sitten entgegenzutreten. Der Kapitän und die Vorgesetzten dürfen Besatzungsmitglieder nicht körperlich bestrafen, entwürdigend behandeln, nötigen oder misshandeln und haben sie vor körperlicher Bestrafung, entwürdigender Behandlung, Nötigung, Misshandlung und sittlicher Gefährdung durch andere Besatzungsmitglieder zu schützen. Sie haben darauf zu achten, dass jugendliche Besatzungsmitglieder auch während der Freizeit vor gesundheitlichen und sittlichen Gefahren nach Möglichkeit geschützt sind.

(2) Der Kapitän hat dafür zu sorgen, dass die berufliche Fortbildung der Jugendlichen im Rahmen des Schiffsbetriebs gefördert wird.

§ 124

Pflichten der Besatzungsmitglieder und der sonstigen an Bord befindlichen Personen

(1) Jedes Besatzungsmitglied ist verpflichtet, vollziehbare Anordnungen der Vorgesetzten unverzüglich zu befolgen. Insbesondere ist das Besatzungsmitglied verpflichtet, eine vollziehbare Anordnung eines zuständigen Vorgesetzten unverzüglich zu befolgen, die dazu dient, eine drohende Gefahr für Menschen, für das Schiff oder dessen Ladung abzuwehren, schwere Störungen des Schiffsbetriebs zu verhindern oder Vorschriften über die Schiffssicherheit zu erfüllen. In den Fällen des § 121 Absatz 2 und 3, auch in Verbindung mit Absatz 5, sind die Besatzungsmitglieder zur Beistandsleistung verpflichtet.

(2) Das Besatzungsmitglied ist nicht verpflichtet, eine Anordnung auszuführen, die die Menschenwürde verletzt oder wenn durch das Ausführen der Anordnung eine Straftat oder eine Ordnungswidrigkeit begangen würde.

(3) Die sonstigen an Bord befindlichen Personen haben die vollziehbaren Anordnungen zu befolgen, die ihnen vom Kapitän oder in seiner Vertretung oder seinem Auftrag von einem Mitglied der Besatzung im Interesse der Erhaltung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung an Bord und im Zusammenhang mit dem Betrieb des Schiffes erteilt werden. Absatz 2 gilt entsprechend.

§ 125

Anbordbringen von Personen und Gegenständen

(1) Die Besatzungsmitglieder dürfen Personen, die nicht zur Schiffsbesatzung gehören, nicht ohne Erlaubnis des Kapitäns an Bord bringen.

(2) Die Besatzungsmitglieder sind berechtigt, persönliche Bedarfsgegenstände und Verbrauchsgüter in angemessenem Umfang an Bord zu bringen, sofern dadurch nicht gesetzliche Vorschriften verletzt, die Ordnung an Bord beeinträchtigt oder Menschen, Schiff oder Ladung gefährdet werden. Die Mitnahme von anderen Gegenständen, insbesondere von Waffen und Munition, ist nur mit Einwilligung des Kapitäns zulässig.

(3) Werden Gegenstände entgegen den Vorschriften des Absatzes 2 an Bord gebracht, so kann der Kapitän sie in Verwahrung nehmen oder in anderer Weise sicherstellen. Gefährdet ihr Verbleib die Gesundheit der an Bord befindlichen Personen, das Schiff oder die Ladung oder könnte er das Eingreifen einer Behörde veranlassen, so kann der Kapitän die Beseitigung der Gegenstände verlangen. Kommt das Besatzungsmitglied dem Verlangen nicht nach, so kann der Kapitän die Vernichtung der Gegenstände veranlassen. In diesem Falle sind die Tatsache und der Grund der Vernichtung in das Seetagebuch einzutragen.

Besatzungsmitgliedern gleichgestellte Personen

Kanalsteuerer auf dem Nord-Ostsee-Kanal und Sicherheitskräfte privater nach der Gewerbeordnung zugelassener Bewachungsunternehmen stehen hinsichtlich dieses Unterabschnittes den Besatzungsmitgliedern gleich.

Unterabschnitt 2

Beschwerderecht, Beschwerdeverfahren

Beschwerderecht

(1) Das Besatzungsmitglied hat das Recht, sich über einen Verstoß gegen dieses Gesetz und die auf Grund dieses Gesetzes erlassenen Rechtsverordnungen oder über eine Benachteiligung oder ungerechte Behandlung bei den in § 128 Absatz 1, 2 und 4 genannten Stellen zu beschweren (Beschwerde).

(2) Der Reeder oder in seinem Auftrag der Kapitän bestimmt mindestens eine Person an Bord des Schiffes, die dem Besatzungsmitglied auf vertraulicher Grundlage unparteiischen Rat zu einer Beschwerde erteilen und bei der Wahrnehmung des Beschwerderechts behilflich sein kann.

(3) Das Besatzungsmitglied kann sich während des Beschwerdeverfahrens von einer Person seines Vertrauens an Bord des Schiffes begleiten und vertreten lassen. Die Befugnis, sich durch einen Rechtsanwalt vertreten zu lassen, bleibt unberührt.

(4) Wegen der Erhebung einer Beschwerde dürfen dem Besatzungsmitglied und den Vertrauenspersonen nach Absätze 2 und 3 keine Nachteile entstehen.

(5) Beschwerderechte sowie Entschädigungs- und Schadensersatzansprüche nach anderen gesetzlichen Vorschriften bleiben unberührt.

(6) Der Reeder hat das Besatzungsmitglied zusätzlich zur Aushändigung des Heuervertrages schriftlich über die an Bord gültigen Beschwerde Regelungen zu unterrichten. Die Unterrichtung hat auch den Namen der Vertrauensperson nach Absatz 2 und die Anschriften und Rufnummern des Reeders, der Berufsgenossenschaft und der im Wohnsitzstaat für Beschwerden zuständigen Stelle zu enthalten. Der Reeder hat die Unterlagen über die Beschwerde Regelungen stets auf den aktuellen Stand zu halten. Er kann die Verpflichtung nach Satz 3 erfüllen, indem er das Besatzungsmitglied auf einen allgemein zugänglichen Aushang an Bord verweist.

Beschwerdeverfahren

(1) Das Besatzungsmitglied soll seine Beschwerde zunächst an den unmittelbaren Vorgesetzten an Bord richten.

(2) Beschwerdet sich das Besatzungsmitglied bei dem unmittelbaren Vorgesetzten an Bord und hilft dieser der Beschwerde innerhalb einer angemessenen Frist, die im Regelfall zwei Wochen nicht überschreiten soll, nicht ab, hat er die Beschwerde auf Verlangen des Beschwerdeführers dem Kapitän vorzulegen. Der Kapitän hat über die Beschwerde zu entscheiden. Handelt es sich um eine Beschwerde über das Verhalten von Besatzungsmitgliedern, hat der Kapitän zunächst einen gütlichen Ausgleich zu versuchen. Hilft der Kapitän der Beschwerde nicht ab, hat er diese auf Verlangen des Beschwerdeführers an den Reeder weiterzuleiten.

(3) Der Kapitän hat die Beschwerde und seine Entscheidung unter Darstellung des Sachverhalts in das Seetagebuch einzutragen. Dem Beschwerdeführer soll eine Abschrift der Eintragung ausgehändigt werden.

(4) Gleichwohl hat das Besatzungsmitglied das Recht, sich jederzeit unmittelbar

1. bei dem Kapitän,
2. bei dem Reeder,
3. bei der Berufsgenossenschaft,
4. bei den deutschen Auslandsvertretungen,
5. bei anderen geeigneten externen Stellen

zu beschweren.

(5) Die in Absatz 4 Satz 1 Nummer 3 bis 5 genannten Stellen sowie die von ihr beauftragten Personen haben die Quelle einer Beschwerde nach § 127 Absatz 1 vertraulich zu behandeln.

(6) Erhält eine deutsche Auslandsvertretung eine Beschwerde, hat sie diese unverzüglich an die Berufsgenossenschaft weiterzuleiten. Die Berufsgenossenschaft hat sicherzustellen, dass der Reeder und der Kapitän unverzüglich über den Gegenstand der Beschwerde unterrichtet werden.

(7) Die Berufsgenossenschaft hat sicherzustellen, dass Beschwerden von Besatzungsmitgliedern jederzeit entgegengenommen und untersucht werden sowie nach Möglichkeit abgeholfen wird.

(8) Die Berufsgenossenschaft kann sich bei der Untersuchung und Abhilfe von Beschwerden der Mitwirkung anerkannter Organisationen und anderer sachverständiger Personen bedienen. Die Kosten der Überprüfung hat der Reeder zu tragen.

Abschnitt 8

Zeugnisse und Verantwortlichkeit des Flaggenstaates

Unterabschnitt 1

Überprüfung der Arbeits- und Lebensbedingungen auf Schiffen und an Land

§ 129

Umfang der Flaggenstaatkontrolle

(1) Die Berufsgenossenschaft ist im Rahmen dieses Gesetzes für die Überprüfung der Einhaltung der Arbeits- und Lebensbedingungen an Bord von Schiffen nach den Rechtsvorschriften zuständig, die zum Schutz vor Gefahren für die Sicherheit und die Gesundheit oder zum sonstigen Schutz der Besatzungsmitglieder erlassen worden sind. Insbesondere umfasst die Überprüfung die Einhaltung der Vorschriften zu folgenden Anforderungen:

1. Mindestalter,
2. Seediensttauglichkeit,
3. Besatzungsstärke, Besatzungsliste, Befähigungen,
4. Arbeitsvermittlung,
5. Beschäftigungsbedingungen einschließlich Arbeits- und Ruhezeiten,
6. Unterkünfte und Freizeiteinrichtungen,

7. Verpflegung einschließlich Bedienung,
8. Sicherheit und Gesundheitsschutz bei der Arbeit, medizinische und soziale Betreuung,
9. Ordnung an Bord und Beschwerdeverfahren.

Die Zuständigkeit der Berufsgenossenschaft erstreckt sich auch auf Sachverhalte an Land, soweit diese einen unmittelbaren Bezug zu den Arbeits- und Lebensbedingungen an Bord aufweisen.

(2) Die Berufsgenossenschaft überprüft

1. zeugnispflichtige Schiffe nach § 130 regelmäßig alle fünf Jahre mit einer Zwischenüberprüfung zwischen dem zweiten und dritten Jahr der Laufzeit des Zeugnisses,
2. nicht-zeugnispflichtige Schiffe nach § 134 regelmäßig alle drei Jahre,
3. Fischereifahrzeuge mit einer Länge von 24 Metern und mehr nach § 133 regelmäßig alle fünf Jahre mit einer Zwischenüberprüfung zwischen dem zweiten und dritten Jahr der Laufzeit des Zeugnisses und
4. Fischereifahrzeuge, die nicht unter Nummer 3 fallen, anlassbezogen, insbesondere bei Eingang von Beschwerden.

(3) Die Berufsgenossenschaft erteilt nach Maßgabe der nachstehenden Vorschriften das Seearbeitszeugnis, die Seearbeits-Konformitätserklärung und das Fischereiarbeitszeugnis.

Unterabschnitt 2

Seearbeitszeugnis und Seearbeits-Konformitätserklärung

§ 130

Pflicht zum Mitführen eines Seearbeitszeugnisses, Erteilungsvoraussetzungen

- (1) Der Reeder darf ein Schiff mit einer Bruttoreaumzahl von 500 oder größer, das
1. für internationale Fahrten verwendet wird oder
 2. Fahrten von einem Hafen oder zwischen Häfen in einem anderen Staat durchführt,
- und kein Fischereifahrzeug ist, nur in Dienst stellen oder in Fahrt halten, wenn er für das Schiff ein gültiges Seearbeitszeugnis hat und sicherstellt, dass das Schiff jederzeit den Anforderungen des Zeugnisses entspricht. Ohne ein Seearbeitszeugnis darf der Kapitän mit dem Schiff aus einem Hafen nicht auslaufen oder dieses in Fahrt halten. Das Seearbeitszeugnis ist an Bord mitzuführen.

(2) Das Seearbeitszeugnis wird von der Berufsgenossenschaft erteilt, wenn sie durch eine Überprüfung des Schiffes festgestellt hat, dass

1. die Arbeits- und Lebensbedingungen der Besatzungsmitglieder auf dem Schiff den Anforderungen der Rechtsvorschriften entsprechen, die zum Schutz vor Gefahren für die Sicherheit und die Gesundheit oder zum sonstigen Schutz der Besatzungsmitglieder erlassen worden sind, und
2. die zur Aufrechterhaltung der Anforderungen der Nummer 1 ergriffenen Maßnahmen ausreichend sind.

Abweichend von Satz 1 kann die Berufsgenossenschaft auf Antrag des Reeders ein Seearbeitszeugnis auch dann erteilen, wenn ihr durch ein vom Reeder in Auftrag gegebenes Gutachten (Überprüfungsbericht) einer anerkannten Organisation nachgewiesen ist, dass die Anforderungen des Satzes 1 erfüllt sind. Unbeschadet des Satzes 2 kann sich die Be-

rufsgenossenschaft jederzeit vorbehalten, das Seearbeitszeugnis erst nach einer durch sie selbst durchgeführten Überprüfung im Sinne des Satzes 1 zu erteilen.

(3) Der Reeder darf eine anerkannte Organisation nur mit der Überprüfung und der Erstellung des Überprüfungsberichtes beauftragen, wenn er mit der anerkannten Organisation eine schriftliche Vereinbarung geschlossen hat, in der mindestens die Befugnis der anerkannten Organisation geregelt ist, dass das Abstellen eines Verstoßes verlangt und die Berufsgenossenschaft über einen festgestellten Verstoß unterrichtet werden darf.

(4) Soweit der Reeder eine anerkannte Organisation mit der Überprüfung und der Erstellung des Überprüfungsberichtes beauftragt, hat er dies der Berufsgenossenschaft anzuzeigen. Die anerkannte Organisation hat die Berufsgenossenschaft über einen festgestellten Verstoß zu unterrichten.

(5) Das Seearbeitszeugnis gilt vorbehaltlich des Absatzes 6 für fünf Jahre. Ein erneutes Erteilen des Seearbeitszeugnisses ist nur unter den Voraussetzungen des Absatzes 2 Satz 1 möglich.

(6) Ein Seearbeitszeugnis verliert seine Gültigkeit

1. wenn vorgeschriebene Zwischenüberprüfungen nicht fristgerecht durchgeführt oder bescheinigt worden sind,
2. bei Flaggenwechsel,
3. wenn die Verantwortung des Reeders für den Betrieb des Schiffes endet,
4. im Falle wesentlicher baulicher Veränderungen der Unterkünfte und Freizeiteinrichtungen,
5. im Falle seiner Rücknahme oder seines Widerrufs.

In den Fällen des Satzes 1 hat der Reeder das Seearbeitszeugnis unaufgefordert der Berufsgenossenschaft zum Zwecke des Einziehens auszuhändigen.

(7) Der Reeder hat dafür zu sorgen, dass das Seearbeitszeugnis jeweils in Kopie an einer den Besatzungsmitgliedern zugänglichen Stelle an Bord ausgehängt ist.

(8) Das Seearbeitszeugnis wird auf Antrag des Reeders auch für solche Schiffe ausgestellt, die nicht unter Absatz 1 Satz 1 fallen und keine Fischereifahrzeuge sind.

(9) Soweit ein berechtigtes Interesse vorliegt, erteilt die Berufsgenossenschaft auf Antrag Auskunft über ausgestellte oder erneuerte Seearbeitszeugnisse.

§ 131

Vorläufiges Seearbeitszeugnis, Kurzzeitzeugnis, Amtlich anerkanntes Seearbeitszeugnis

(1) Die Berufsgenossenschaft kann auf Antrag des Reeders ein Seearbeitszeugnis vorläufig erteilen (vorläufiges Seearbeitszeugnis), wenn

1. ein Neubau in Dienst gestellt wird,
2. ein Schiff die Flagge wechselt oder
3. der Reeder die Verantwortung für den Betrieb eines für ihn neuen Schiffes übernimmt.

(2) Die Berufsgenossenschaft kann auf Antrag des Reeders ein Seearbeitszeugnis als Kurzzeitzeugnis erteilen, soweit

1. eine Überprüfung des Schiffes nach § 130 Absatz 2 durchgeführt worden ist und
2. ein Seearbeitszeugnis unmittelbar vor dem Ablauf seiner Gültigkeit nicht mehr rechtzeitig nach § 130 Absatz 5 Satz 2 erneut erteilt und an Bord des Schiffes übermittelt werden kann.

(3) Die Berufsgenossenschaft kann einem Reeder genehmigen, dass eine nach Maßgabe des § 130 Absatz 3 beauftragte anerkannte Organisation ein amtlich anerkanntes Seearbeitszeugnis ausstellt. Das amtlich anerkannte Seearbeitszeugnis wird als

1. amtlich anerkanntes vorläufiges Seearbeitszeugnis oder
2. amtlich anerkanntes Kurzzeitzeugnis

ausgestellt und tritt jeweils an die Stelle eines vorläufigen Seearbeitszeugnisses oder eines Kurzzeitzeugnisses. Die anerkannte Organisation darf ein amtlich anerkanntes Seearbeitszeugnis nur ausstellen, wenn sie die Voraussetzungen für das Erteilen eines vorläufigen Seearbeitszeugnisses oder Kurzzeitzeugnisses als erfüllt ansieht. Die anerkannte Organisation hat die Berufsgenossenschaft unverzüglich über das Ausstellen eines amtlich anerkannten Seearbeitszeugnisses nach Satz 1 zu unterrichten und ihr eine Kopie zu übermitteln.

(4) Das vorläufige Seearbeitszeugnis, das Kurzzeitzeugnis und das amtlich anerkannte Seearbeitszeugnis nach Absatz 3 gelten vorbehaltlich des Absatzes 5 längstens für sechs Monate.

(5) Für den Verlust der Gültigkeit und die Einziehung eines amtlich anerkannten Seearbeitszeugnisses nach Absatz 3 gilt § 130 Absatz 6 entsprechend.

§ 132

Seearbeits-Konformitätserklärung

(1) Der Reeder hat dafür zu sorgen, dass an Bord seines Schiffes im Sinne des § 130 Absatz 1 eine Seearbeits-Konformitätserklärung mitgeführt wird und der Reeder sicherstellt, dass das Schiff jederzeit den Anforderungen der Erklärung entspricht.

(2) Teil I der Seearbeits-Konformitätserklärung führt die innerstaatlichen Rechtsvorschriften auf, die zum Schutz vor Gefahren für die Sicherheit und die Gesundheit oder zum sonstigen Schutz der Besatzungsmitglieder erlassen worden sind. Im Teil II der Seearbeits-Konformitätserklärung hat der Reeder die Maßnahmen aufzuführen, die er getroffen hat, um die Erfüllung der im Teil I der Seearbeits-Konformitätserklärung beschriebenen Anforderungen auf dem Schiff sicherzustellen und um fortlaufende Verbesserungen zu ermöglichen.

(3) Die Berufsgenossenschaft erteilt dem Reeder die Seearbeits-Konformitätserklärung, wenn

1. der Reeder ihr den Teil II der Seearbeits-Konformitätserklärung übermittelt hat und
2. die Berufsgenossenschaft überprüft hat, dass die vom Reeder in Teil II der Seearbeits-Konformitätserklärung aufgeführten Maßnahmen im Sinne des Absatzes 2 Satz 2 geeignet sind, die Anforderungen nach Absatz 2 Satz 1 zu erfüllen und
3. eine Überprüfung an Bord des Schiffes nach § 130 Absatz 2 ergeben hat, dass die Anforderungen eingehalten werden.

(4) Eine Seearbeits-Konformitätserklärung verliert ihre Gültigkeit

1. in den Fällen, in denen ein Seearbeitszeugnis nach § 130 Absatz 6 Satz 1 Nummer 2 bis 5 seine Gültigkeit verliert,
2. wenn sich die vom Reeder in Teil II der Seearbeits-Konformitätserklärung aufgeführten Maßnahmen derart geändert haben, dass die Maßnahmen nicht mehr geeignet sind, die Anforderungen nach Absatz 2 Satz 1 zu erfüllen oder
3. wenn die tatsächlichen Verhältnisse an Bord nicht mehr den vom Reeder in Teil II der Seearbeits-Konformitätserklärung aufgeführten Maßnahmen entsprechen.

§ 130 Absatz 6 Satz 2 gilt entsprechend.

(5) § 130 Absatz 7 und 8 gilt entsprechend.

Unterabschnitt 3
Fischereiarbeitszeugnis

§ 133

Pflicht zum Mitführen eines Fischereiarbeitszeugnisses, Erteilungsvoraussetzungen

(1) Der Reeder darf ein Fischereifahrzeug, das länger als drei Tage auf See bleibt und

1. dessen Länge 24 Meter oder mehr beträgt oder
2. das regelmäßig in mehr als 200 Seemeilen Entfernung von der Küstenlinie oder jenseits des äußeren Randes des Festlandssockels eingesetzt wird, wenn diese Entfernung von der Küstenlinie größer ist,

nur in Dienst stellen oder in Fahrt halten, wenn er für das Fahrzeug ein gültiges Fischereiarbeitszeugnis hat. § 130 Absatz 1 Satz 2 und 3, Absatz 2 Satz 1 Nummer 1, Absatz 5 und 7 gilt entsprechend. Die Berufsgenossenschaft erteilt das Fischereiarbeitszeugnis für eine Dauer von bis zu fünf Jahren. Ein erneutes Erteilen des Fischereiarbeitszeugnisses ist nur unter den Voraussetzungen des § 130 Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 möglich.

(2) Ein Fischereiarbeitszeugnis verliert bei entsprechender Anwendung der Voraussetzungen des § 130 Absatz 6 Satz 1 Nummer 2 bis 5 seine Gültigkeit; § 130 Absatz 6 Satz 2 gilt entsprechend.

Unterabschnitt 4
Nicht zeugnispflichtige Schiffe

§ 134

Nicht zeugnispflichtige Schiffe

Der Reeder darf ein Schiff, das nicht unter § 130 Absatz 1 Satz 1 fällt und kein Fischereifahrzeug ist, nur in Dienst stellen oder in Fahrt halten, wenn er dieses in Abständen von drei Jahren in Hinblick auf die in § 130 Absatz 2 Satz 1 bezeichneten Anforderungen durch die Berufsgenossenschaft überprüfen lässt. Über die Überprüfung wird ein Überprüfungsbericht ausgestellt. Der Reeder hat sicherzustellen, dass dieser an Bord mitgeführt wird.

Unterabschnitt 5
Anerkannte Organisationen

§ 135

Ermächtigung anerkannter Organisationen

(1) Die Berufsgenossenschaft kann nach der Verordnung (EG) Nr. 391/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über gemeinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen (ABl. L 131 vom 28.5.2009, S.11; L 74 vom 22.3.2010, S. 1) in der jeweils geltenden Fassung anerkannte Organisationen zum Zwecke der Mitwirkung an Überprüfungen und Besichtigungen von Schiffen im Zusammenhang mit den in diesem Gesetz vorgesehenen Zeugnissen ermächtigen (anerkannte Organisationen).

(2) Die Ermächtigung erfolgt durch eine schriftliche Vereinbarung zwischen der Berufsgenossenschaft und der anerkannten Organisation, in der die von der Organisation wahrzunehmenden Aufgaben und Funktionen im Einzelnen aufgeführt sind. Die Vereinbarung muss enthalten:

1. die Bestimmungen des Anhangs 2 der Richtlinien für die Beauftragung anerkannter Organisationen, die für die Verwaltung handeln vom 4. November 1993 (VkB. 2008 S. 508), die nach Maßgabe der Bekanntmachung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 20. Mai 2009 (VkB. 2009 S. 354) geändert worden sind;
2. Bestimmungen über die finanzielle Haftung der anerkannten Organisation,
3. ergänzende Bestimmungen zu den Befugnissen der Berufsgenossenschaft nach diesem Gesetz über die regelmäßige Kontrolle der von den anerkannten Organisationen für die Verwaltung wahrgenommenen Aufgaben,
4. Bestimmungen für die Übermittlung wesentlicher Angaben über die von einer anerkannten Organisation klassifizierte Flotte sowie über Klassenwechsel, Aussetzung oder Entzug der Klasse, nur soweit personenbezogene Daten nicht betroffen sind.

(3) Die anerkannte Organisation muss im Gebiet der Bundesrepublik Deutschland eine örtliche Niederlassung unterhalten. Eine anerkannte Organisation, die ihren Sitz nicht in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union hat, darf nur ermächtigt werden, wenn der Sitzstaat anerkannte Organisationen, die ihren Sitz in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union haben, auf der Grundlage der Gegenseitigkeit behandelt. Eine Vereinbarung über die Ermächtigung darf zudem nur geschlossen werden, wenn die anerkannte Organisation nachweist, dass sie folgende Voraussetzungen erfüllt:

1. Eine ausreichende Anzahl von qualifizierten Inspektoren beschäftigt,
2. Sachverstand und Kenntnisse der Anforderungen und einzelnen Aspekte des Seearbeitsübereinkommens und der entsprechenden Vorschriften besitzt,
3. Ein System für die Aus-, Fort- und Weiterbildung des Personals unterhält,
4. Über die Größe, Struktur, Erfahrung und Fähigkeit verfügen, um die Aufgaben nach Absatz 1 Nummer 4 effektiv wahrnimmt.

(4) Die Berufsgenossenschaft hat eine Vereinbarung nach Absatz 2 zu kündigen, wenn die Kommission nach Artikel 7 der Verordnung (EG) Nr. 391/2009 einer anerkannten Organisation die Anerkennung entzogen hat. Die Kündigung wird wirksam an dem Tag, an dem die Entziehung durch die Kommission wirksam wird. Die Möglichkeit der Kündigung nach den allgemeinen Vorschriften bleibt unberührt.

(5) Die Berufsgenossenschaft gibt die anerkannten Organisationen, die sie nach Absatz 1 ermächtigt hat oder deren Ermächtigung durch Kündigung der Vereinbarung beendet ist, im Bundesanzeiger und nachrichtlich auf ihrer Internetseite bekannt.

Unterabschnitt 6 Rechtsverordnungen

§ 136

Rechtsverordnungen

(1) Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wird ermächtigt, im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Arbeit und Soziales durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates Bestimmungen über

1. die nähere Ausgestaltung der Überprüfungen und Überwachung nach diesem Abschnitt, die Voraussetzungen, den Gegenstand und die Durchführung der Überprü-

fungen, sowie die Anforderungen an die mit der Vornahme der Überprüfungen betrauten Personen, auch soweit Personen anerkannter Organisationen betroffen sind,

2. die näheren Einzelheiten über die Ausstellung und deren Voraussetzungen, die Gültigkeit und Gültigkeitsdauer, die Form und die Aufhebung und Entziehung des Seearbeitszeugnisses, des vorläufigen Seearbeitszeugnisses, des Kurzzeitzeugnisses, der Seearbeits-Konformitätserklärung und der von der anerkannten Organisation auszustellenden Prüfungsberichte und amtlich anerkannten Seearbeitszeugnisse und des Fischereiarbeitszeugnisses sowie deren Überprüfung,
3. Rechte und Pflichten der anerkannten Organisationen einschließlich der näheren Einzelheiten der Vereinbarung mit dem Reeder,
4. Aufzeichnungen und Unterlagen, auch soweit sie an Bord mitzuführen oder auszuhängen sind,
5. Voraussetzungen, unter denen ein Seearbeitszeugnis oder eine Seearbeits-Konformitätserklärung oder ein Fischereiarbeitszeugnis ganz oder teilweise nicht erforderlich ist,

sowie das jeweilige Verfahren zu erlassen.

(2) Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wird ferner ermächtigt, durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates Bestimmungen über

1. die näheren Einzelheiten der Voraussetzungen für die Ermächtigung einer Organisation nach § 135,
2. Rechte und Pflichten der anerkannten Organisationen einschließlich der näheren Einzelheiten der Vereinbarung sowie die Anforderungen an die mit der Vornahme von Überprüfungen betrauten Personen,
3. die nähere Ausgestaltung der Überwachung und Überprüfungen, die Voraussetzungen, den Gegenstand und die Durchführung der Überprüfungen,
4. Aufzeichnungen und mitzuführende Unterlagen, auch soweit sie an Bord mitzuführen sind, und Aufbewahrung von Aufzeichnungen,

sowie das jeweilige Verfahren zu erlassen.

Abschnitt 9

Anforderungen an Schiffe unter ausländischer Flagge und Verantwortlichkeit des Hafenstaates

Unterabschnitt 1

Anforderungen an Schiffe unter ausländischer Flagge

§ 137

Anforderungen an Reeder eines Schiffes unter ausländischer Flagge

(1) Reeder und Kapitän eines Schiffes unter ausländischer Flagge haben jeweils sicherzustellen, dass die Arbeits- und Lebensbedingungen der Besatzungsmitglieder an Bord den Anforderungen der Artikel und der Regeln in Verbindung mit Teil A des Codes des Seearbeitsübereinkommens genügen.

(2) Kann für ein Schiff unter ausländischer Flagge ein gültiges Seearbeitszeugnis vorgelegt werden, gelten die in Absatz 1 bezeichneten Anforderungen als erfüllt, soweit im Einzelfall kein Grund zu der Annahme besteht, dass das Schiff den Anforderungen nicht genügt.

Unterabschnitt 2
Hafenstaatkontrolle

§ 138

Überprüfung von Schiffen unter ausländischer Flagge

(1) Die Überprüfung der Einhaltung der in § 137 Absatz 1 bezeichneten Anforderungen auf Schiffen unter ausländischer Flagge (Hafenstaatkontrolle im Sinne der Richtlinie 2009/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die Hafenstaatkontrolle (Neufassung) (ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 57)) ist Aufgabe der Berufsgenossenschaft.

(2) Die Häufigkeit und die Auswahl eines zu überprüfenden Schiffes richten sich nach dessen Risikoprofil, das nach den Artikeln 10 bis 14 in Verbindung mit den Anhängen I und II der Richtlinie 2009/16/EG zu ermitteln ist.

(3) Die Berufsgenossenschaft und die bei ihr beschäftigten Personen überprüfen die Einhaltung der in § 137 Absatz 1 bezeichneten Anforderungen zunächst durch Prüfung des vom Kapitän vorzulegenden Seearbeitszeugnisses und der Seearbeits-Konformitätserklärung. Stellt die Berufsgenossenschaft oder die von ihr beauftragte Person fest, dass

1. ein Schiff unter ausländischer Flagge kein Seearbeitszeugnis und keine Seearbeits-Konformitätserklärung hat oder eines oder beide Urkunden ungültig oder gefälscht sind,
2. es Grund für die Annahme gibt, dass die Arbeits- und Lebensbedingungen auf dem Schiff nicht den Anforderungen des § 137 Absatz 1 genügen,
3. es Grund für die Annahme gibt, dass das Schiff die Flagge gewechselt hat, um die Einhaltung der Anforderungen des § 137 Absatz 1 zu umgehen oder
4. eine Beschwerde nach § 139 vorliegt, wonach spezifische Arbeits- und Lebensbedingungen auf dem Schiff den Anforderungen des Seearbeitsübereinkommens nicht genügen,

kann sie eine über die Prüfung des Seearbeitszeugnisses hinausgehende gründlichere Überprüfung durchführen, um Aufschluss über die Arbeits- und Lebensbedingungen an Bord des Schiffes zu erhalten. Eine solche Überprüfung ist insbesondere dann durchzuführen, wenn die begründete Annahme oder Behauptung mangelhafter Arbeits- und Lebensbedingungen eine Gefahr für die Sicherheit des Schiffes oder der Besatzung oder für die Gesundheit oder den Schutz der Besatzungsmitglieder darstellen könnte oder wenn Grund zu der Annahme besteht, dass der Verstoß eine schwerwiegende Verletzung der in § 137 Absatz 1 bezeichneten Anforderungen darstellt.

(4) Stellt die Berufsgenossenschaft bei einer Überprüfung einen Verstoß hinsichtlich des Einhaltens der in § 137 Absatz 1 bezeichneten Anforderungen fest, hat sie hierüber unverzüglich den Kapitän zu unterrichten. Sie kann die Beseitigung des Verstoßes verlangen und dafür eine angemessene Frist setzen.

(5) Hält die Berufsgenossenschaft einen Verstoß für schwerwiegend oder beruht dieser auf einer Beschwerde, hat sie über Absatz 4 hinaus die Verbände der Reeder und der Seeleute des Hafenstaates zu unterrichten. Sie kann einen Vertreter des Flaggenstaates benachrichtigen und die zuständigen Stellen des nächsten Anlaufhafens entsprechend unterrichten.

(6) Soweit eine Anordnung nach § 143 Absatz 3 ergeht, hat die Berufsgenossenschaft einen Vertreter des Flaggenstaates und die für den Hafen zuständigen Verbände der Reeder und der Seeleute unverzüglich zu unterrichten.

(7) Für die Durchführung der Überprüfung gilt im Übrigen § 143.

Unterabschnitt 3

Besatzungsmitglieder auf Schiffen unter ausländischer Flagge

§ 139

Beschwerden auf Schiffen unter ausländischer Flagge

(1) Das Besatzungsmitglied auf einem Schiff unter ausländischer Flagge, das einen inländischen Hafen anläuft oder den Nord-Ostsee-Kanal befährt, hat das Recht, sich über einen Verstoß gegen das Seearbeitsübereinkommen bei der Berufsgenossenschaft zu beschweren.

(2) Die Beschwerde ist vertraulich zu behandeln. Kapitän, Reeder und jeder in der Beschwerde benannten Person ist unverzüglich Gelegenheit zu geben, binnen einer angemessenen Frist Stellung zu nehmen.

(3) Besteht an Bord des Schiffes unter ausländischer Flagge ein Beschwerdeverfahren, soll die Berufsgenossenschaft den Beschwerdeführer vorrangig auf dieses verweisen, soweit Beschwerdegegenstand oder berechnigte Belange des Beschwerdeführers, insbesondere die Furcht vor Vergeltungsmaßnahmen, dem nicht entgegenstehen.

(4) Die Berufsgenossenschaft kann bei Beschwerden nach Absatz 1, insbesondere wenn diese alle Besatzungsmitglieder auf dem Schiff betreffen, eine Überprüfung im Sinne des § 138 Absatz 3 Satz 2 durchführen.

(5) Führen die Maßnahmen nach den Absätzen 3 und 4 nicht zu einer Beilegung der Beschwerde, benachrichtigt die Berufsgenossenschaft umgehend den Flaggenstaat und fordert diesen auf, unverzüglich einen Plan mit Abhilfemaßnahmen vorzulegen. Sie kann von einer weiteren Behandlung der Beschwerde absehen, wenn der Flaggenstaat über ein Beschwerdeverfahren verfügt, das den Anforderungen der Regel 5.1.5 des Seearbeitsübereinkommens genügt, einen geeigneten Aktionsplan vorlegt und die Behandlung der Beschwerde übernimmt.

(6) Führen die Maßnahmen nach Absatz 5 nicht zu einer Beilegung der Beschwerde, unterrichtet die Berufsgenossenschaft die für den Hafen zuständigen Verbände der Reeder und der Seeleute und übermittelt dem Generaldirektor des Internationalen Arbeitsamtes eine Kopie ihres Berichts. Eine vom Flaggenstaat innerhalb der vorgeschriebenen Frist abgegebene Antwort ist dem Bericht beizufügen.

§ 140

Heimschaffung von Besatzungsmitgliedern auf Schiffen unter ausländischer Flagge

Verzögert sich die Heimschaffung eines Besatzungsmitglieds auf einem Schiff unter ausländischer Flagge, das im Inland zurückgelassen worden ist, unterrichtet die Berufsgenossenschaft unverzüglich den konsularischen Vertreter des Flaggenstaates und des Staatsangehörigkeitsstaates oder des Aufenthaltsstaates des Besatzungsmitglieds. Sorgt die Berufsgenossenschaft für die Heimschaffung, hat sie die verauslagten Kosten beim Flaggenstaat einzufordern. Statt den Anspruch nach Satz 2 geltend zu machen, kann sie nach Maßgabe des Internationalen Übereinkommens vom 10. Mai 1952 zur Vereinheitlichung von Regeln über den Arrest in Seeschiffe (BGBl. 1972 II S. 655) Schiffe des Reeders festhalten, bis die verauslagten Kosten durch den Reeder erstattet worden sind.

§ 141

Medizinische Betreuung von Besatzungsmitgliedern auf Schiffen unter ausländischer Flagge

Bedarf ein erkranktes oder verletztes Besatzungsmitglied auf einem Schiff unter ausländischer Flagge, das einen inländischen Hafen anläuft oder den Nord-Ostsee-Kanal be-

fährt, der unverzüglichen medizinischen Betreuung, hat die Berufsgenossenschaft, unbeschadet ausländischer Vorschriften, für einen ungehinderten Zugang des Besatzungsmitglieds zu den medizinischen Einrichtungen an Land zu sorgen.

Abschnitt 10

Durchsetzung der Arbeits- und Lebensbedingungen

§ 142

Zuständigkeiten

(1) Neben den Zuständigkeiten nach den §§ 129 und 138 obliegt der Berufsgenossenschaft die Überwachung der Sozialeinrichtungen.

(2) Die Zuständigkeiten anderer Stellen hinsichtlich der Berufsausbildung an Bord sowie der Ausstellung von Befähigungszeugnissen und -nachweisen bleiben unberührt.

§ 143

Eingriffsbefugnisse der Berufsgenossenschaft

(1) Zum Zwecke der Überwachung der Einhaltung der Arbeits- und Lebensbedingungen im Rahmen der Flaggenstaatkontrolle und der Hafenstaatkontrolle sind die Berufsgenossenschaft und die bei ihr beschäftigten Personen befugt,

1. Schiffe im Sinne des § 1 Absatz 1 Satz 1 und Schiffe unter ausländischer Flagge,
2. Sachverhalte an Land, soweit diese einen unmittelbaren Bezug zu den Arbeits- und Lebensbedingungen an Bord aufweisen und
3. anerkannte Organisationen

zu überprüfen und die erforderlichen Anordnungen und Maßnahmen gegenüber den nach diesem Gesetz verpflichteten Personen, insbesondere gegenüber Reedern, Besatzungsmitgliedern, Seeleuten, Vermittlern, zugelassenen Ärzten und anerkannten Organisationen, zu treffen, die zur Feststellung eines hinreichenden Verdachts eines Verstoßes oder zur Beseitigung eines festgestellten Verstoßes oder zur Verhütung eines künftigen Verstoßes, insbesondere in den Fällen des § 129 Absatz 1 oder des § 137 Absatz 1, erforderlich ist. Zu diesen Zwecken können die Berufsgenossenschaft und die bei ihr beschäftigten Personen insbesondere

1. unangekündigt während der üblichen Geschäfts- und Betriebszeiten an Bord eines Schiffes oder eines Schiffes unter ausländischer Flagge gehen sowie Geschäfts-, Dienst- und Behandlungsräume von Reedern, Vermittlern, zugelassenen Ärzten und anerkannten Organisationen betreten,
2. zur Verhütung dringender Gefahren für die öffentliche Sicherheit und Ordnung
 - a) die Räumlichkeiten an Bord eines Schiffes oder eines Schiffes unter ausländischer Flagge auch außerhalb der dort genannten Zeiten,
 - b) Wohnräume an Bord eines Schiffes oder eines Schiffes unter ausländischer Flagge

betreten; das Grundrecht der Unverletzlichkeit der Wohnung (Artikel 13 des Grundgesetzes) wird insoweit eingeschränkt,

3. jederzeit die Hafenanlagen mit Ausnahme der dort gelegenen Räumlichkeiten betreten,

4. alle ihnen notwendig erscheinenden Prüfungen vornehmen und Feststellungen in Zusammenarbeit mit dem Reeder oder dessen Beauftragten an Bord sowie mit Vermittlern, zugelassenen Ärzten und anerkannten Organisationen treffen,
5. Einsicht in alle Bücher, insbesondere Seetagebücher, Register, Zeugnisse, Arbeitszeitnachweise, Befähigungszeugnisse, und sonstigen Unterlagen, ausgenommen Krankenunterlagen, nehmen,
6. alle Auskünfte verlangen, die zur Erfüllung der Zwecke nach Satz 1 erforderlich sind.

Die nach diesem Gesetz verpflichteten Personen, insbesondere Reeder, Besatzungsmitglieder, Seeleute, Vermittler, zugelassene Ärzte und anerkannte Organisationen, sind verpflichtet, den mit der Überwachung betrauten Personen die Maßnahmen nach Satz 2 zu ermöglichen und die Maßnahmen zu dulden, die bei der Kontrolle benötigten Arbeitskräfte und Hilfsmittel bereitzustellen, sowie auf Verlangen die erforderlichen Auskünfte zu erteilen, Unterlagen vorzulegen oder Auszüge aus elektronischen Dateien auszudrucken und vorzulegen.

(2) Wer nach Absatz 1 Satz 2 Nummer 6 in Verbindung mit Absatz 1 Satz 3 zur Auskunft verpflichtet ist, kann die Auskunft auf solche Fragen verweigern, deren Beantwortung ihn selbst oder einen der in § 383 Absatz 1 Nummer 1 bis 3 der Zivilprozessordnung bezeichneten Angehörigen der Gefahr strafgerichtlicher Verfolgung oder eines Verfahrens nach dem Gesetz über Ordnungswidrigkeiten aussetzen würde.

(3) Wird bei einer Überprüfung festgestellt, dass ein Schiff nach § 1 Absatz 1 Satz 1 oder ein Schiff unter ausländischer Flagge nicht den Anforderungen des § 129 Absatz 1 oder des § 137 Absatz 1 entspricht und

1. die Arbeits- und Lebensbedingungen an Bord stellen eine Gefahr für die Sicherheit, die Gesundheit oder den Schutz der Besatzungsmitglieder dar oder
2. stellt die Nichterfüllung eine schwere oder wiederholte Verletzung der Anforderungen nach § 129 Absatz 1 oder § 137 Absatz 1 dar,

kann die Berufsgenossenschaft das Auslaufen oder die Weiterfahrt des betroffenen Schiffes untersagen, bis die erforderlichen Maßnahmen getroffen oder der Verstoß beseitigt worden ist.

(4) Die Berufsgenossenschaft hat eine Bescheinigung eines Vermittlers nach § 26 Absatz 1 Satz 1 oder ein Seearbeitszeugnis nach § 130 Absatz 1 oder § 131 Absatz 1 und 2

1. zurückzunehmen, wenn bekannt wird, dass die Bescheinigung oder das Zeugnis hätte versagt werden müssen,
2. zu widerrufen, wenn die Voraussetzungen für die Erteilung nachträglich entfallen sind;

im Übrigen bleiben die Vorschriften über Rücknahme und Widerruf von Verwaltungsakten unberührt. Die Berufsgenossenschaft kann in entsprechender Anwendung des Satzes 2 ein amtlich anerkanntes Seearbeitszeugnis nach § 131 Absatz 3 und eine bereits ausgestellte Seearbeits-Konformitätserklärung für ungültig erklären.

(5) Die Berufsgenossenschaft hat eine nach Absatz 4 aufgehobene oder für ungültig erklärte Urkunde einzuziehen. Der Reeder oder der Vermittler hat der Berufsgenossenschaft eine eingezogene Urkunde der Berufsgenossenschaft auszuhändigen. Mit Eintritt der Unanfechtbarkeit der Entscheidung über die Aufhebung oder die Ungültigkeit ist die Urkunde zu vernichten.

(6) Widerspruch und Anfechtungsklage gegen Anordnungen der Berufsgenossenschaft nach den Absätzen 1, 3 bis 5 haben keine aufschiebende Wirkung.

Fachaufsicht über die Berufsgenossenschaft

(1) Bei der Durchführung der Aufgaben nach Abschnitt 1, Abschnitt 2 Unterabschnitt 1 und 4, Abschnitt 3, Abschnitt 5 Unterabschnitt 1, Abschnitt 6 Unterabschnitt 1, 2, 4 und 5 und den Abschnitten 7, 11 und 12 unterliegt die Berufsgenossenschaft der Fachaufsicht des Bundesministeriums für Arbeit und Soziales.

(2) Bei der Durchführung der Aufgaben nach Abschnitt 2 Unterabschnitt 2 und 3, Abschnitt 4, Abschnitt 5 Unterabschnitt 2, Abschnitt 6 Unterabschnitt 3 und den Abschnitten 8, 9 und 10 unterliegt die Berufsgenossenschaft der Fachaufsicht des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung.

Abschnitt 11

Straf- und Bußgeldvorschriften

Bußgeldvorschriften

(1) Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig

1. entgegen § 10 Absatz 1 eine dort genannte Person beschäftigt oder arbeiten lässt,
2. entgegen § 12 Absatz 1 Satz 2 ein Besatzungsmitglied ohne gültiges Seediensttauglichkeitszeugnis beschäftigt,
3. entgegen § 22 Absatz 3 Satz 1 oder § 33 Absatz 5 Satz 1 eine Besatzungsliste, ein Seetagebuch oder eine Kopie der Dienstbescheinigung nicht oder nicht mindestens fünf Jahre aufbewahrt,
4. ohne Bescheinigung nach § 26 Absatz 3 eine Person vermittelt,
5. entgegen § 34 Satz 2 dem Besatzungsmitglied eine Erlaubnis nicht erteilt,
6. entgegen § 48 Absatz 1, auch in Verbindung mit einer Rechtsverordnung nach § 55 Satz 1 Nummer 3 nicht dafür sorgt, dass die dort genannten Arbeitszeiten und Ruhezeiten eingehalten werden,
7. entgegen § 50 Absatz 1 Satz 1 oder Absatz 2, jeweils auch in Verbindung mit einer Rechtsverordnung nach § 55 Satz 1 Nummer 1, die dort genannte Übersicht oder einen Arbeitszeitnachweis nicht, nicht richtig oder nicht vollständig führt,
8. entgegen § 58 Absatz 1 Satz 3 einem jugendlichen Besatzungsmitglied Urlaub nicht gewährt,
9. entgegen § 72 Absatz 1 Satz 1 ein Besatzungsmitglied im Ausland zurücklässt,
10. entgegen § 94 Satz 1 dem Besatzungsmitglied den Zugang zu einer dort genannten Kommunikationseinrichtung nicht gewährt,
11. entgegen § 95 Satz 1 Nummer 1 einen Bordbesuch nicht erlaubt,
12. entgegen § 106 Absatz 1 Satz 1 eine dort genannte Sache oder ein Heuerguthaben nicht oder nicht rechtzeitig übergibt,
13. entgegen § 106 Absatz 2 Satz 1 nicht dafür sorgt, dass eine dort genannte Aufstellung erstellt wird,
14. entgegen § 109 Absatz 3 Satz 3 einen dort genannten Nachweis nicht, nicht richtig oder nicht vollständig führt oder nicht oder nicht mindestens fünf Jahre aufbewahrt,
15. entgegen § 117 Absatz 5 eine dort genannte Unterweisung nicht oder nicht rechtzeitig vornimmt oder nicht oder nicht rechtzeitig wiederholt,

16. einer vollziehbaren Anordnung nach
- a) § 117 Absatz 8 Satz 2 oder § 143 Absatz 1 Satz 1 in Verbindung mit § 117 Absatz 2 Satz 1 oder
 - b) § 124 Absatz 1 Satz 2
- zuwiderhandelt,
17. entgegen § 121 Absatz 6 eine dort genannte Eintragung in das Seetagebuch nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig vornimmt oder
18. einer Rechtsverordnung nach § 20 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1, 2, 4, 5 oder Nummer 6, § 55 Satz 1 Nummer 2, § 96 Satz 1 oder § 113 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2, 3, 4, 5 oder Nummer 6 oder Absatz 2 oder einer vollziehbaren Anordnung auf Grund einer solchen Rechtsverordnung zuwiderhandelt, soweit die Rechtsverordnung für einen bestimmten Tatbestand auf diese Bußgeldvorschrift verweist.
- (2) Die Bestimmungen des Absatzes 1 Nummer 1 bis 3, 6, 8, 15, 16 Buchstabe a und Nummer 18 gelten auch für eine andere Person im Sinne des § 4 Absatz 2 Satz 1, die Vorschriften des Absatzes 1 Nummer 5 bis 15, 16 Buchstabe a und Nummer 18 auch für den Stellvertreter des Kapitäns im Sinne des § 5 Absatz 3.
- (3) Die Ordnungswidrigkeit kann in den Fällen des Absatzes 1 Nummer 1, 2, 6, 9 und Nummer 16 mit einer Geldbuße bis zu fünfzigtausend, in den Fällen des Absatzes 1 Nummer 4, 7, 8, 12, 15 und Nummer 17 mit einer Geldbuße bis zu zehntausend und in den übrigen Fällen mit einer Geldbuße bis zu fünftausend Euro geahndet werden.
- (4) Verwaltungsbehörde im Sinne des § 36 Absatz 1 Nummer 1 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten ist die Berufsgenossenschaft.

§ 146

Strafvorschriften

- (1) Mit Freiheitsstrafe bis zu fünf Jahren oder mit Geldstrafe wird bestraft, wer eine in § 145 Absatz 1 Nummer 16 Buchstabe b bezeichnete vorsätzliche Handlung
1. gemeinschaftlich mit anderen Besatzungsmitgliedern begeht oder
 2. begeht und dadurch Leben oder Gesundheit eines anderen oder fremde Sachen von bedeutendem Wert gefährdet.
- (2) Mit Freiheitsstrafe bis zu einem Jahr oder mit Geldstrafe wird bestraft, wer
1. eine in § 145 Absatz 1 Nummer 1, 2, 6, 9 oder Nummer 16, jeweils auch in Verbindung mit § 145 Absatz 2, bezeichnete vorsätzliche Handlung beharrlich wiederholt,
 2. eine in § 145 Absatz 1 Nummer 1, 2, 6, 9 oder Nummer 16 Buchstabe a, jeweils auch in Verbindung mit § 145 Absatz 2, bezeichnete vorsätzliche Handlung begeht und dadurch die betroffene Person in ihrer Gesundheit oder Arbeitskraft gefährdet oder
 3. eine in § 145 Absatz 1 Nummer 16 Buchstabe b bezeichnete vorsätzliche Handlung begeht und dadurch die betroffene Person in ihrer Arbeitskraft gefährdet.

§ 147

Rechtsmittel

- (1) Die Frist für den Einspruch gegen den Bußgeldbescheid gilt als gewahrt, wenn das betroffene Besatzungsmitglied den Einspruch innerhalb der Frist bei dem Kapitän schriftlich oder zur Niederschrift einlegt. Der Kapitän hat den Zeitpunkt der Einlegung unverzüglich in das Seetagebuch einzutragen und dem betroffenen Besatzungsmitglied dar-

über eine Bescheinigung auszustellen. Legt der Kapitän selbst den Einspruch ein, so obliegen seinem Stellvertreter (§ 5 Absatz 3) die Aufgaben nach Satz 1 und 2. Die Niederschrift oder der schriftliche Einspruch ist unverzüglich der Behörde, die den Bußgeldbescheid erlassen hat, zu übersenden.

(2) Für die Einlegung der Rechtsbeschwerde gilt Absatz 1 entsprechend.

Abschnitt 12

Schlussvorschriften

Unterabschnitt 1

Anwendung auf Selbständige

§ 148

Selbstständige

(1) Für Selbständige gilt in Abschnitt 3 über die Beschäftigungsbedingungen § 28 Absatz 1 Satz 1 mit der Maßgabe, dass anstelle des Heuervertrages der Vertrag mit dem Reeder tritt. § 28 Absatz 1 Satz 2 bis 5, Absatz 2 Nummer 1 bis 5, 7, 9, 10, 12 und 13, Absatz 3 Nummer 1 und 2 sowie § 29 Absatz 1 Satz 3 und 4 gelten mit der gleichen Maßgabe entsprechend.

(2) Für Selbständige sind

1. in Abschnitt 3 über die Beschäftigungsbedingungen

- a) in Unterabschnitt 1 die Vorschriften des § 28 Absatz 2 Nummer 6, 8, 11, Absatz 3 Nummer 3, Absatz 4, Absatz 5 und Absatz 6 Satz 2, des § 29 Absatz 2 und 3 sowie die §§ 31 bis 33 über den Heuervertrag, die Reisekosten, die Dienstleistungspflicht und die Dienstbescheinigung,
- b) die Vorschriften des Unterabschnitts 3 über die Heuer,
- c) in Unterabschnitt 4 die Vorschriften des § 42 Absatz 1, 2, 4 und 5, der §§ 43, 44 und § 45 Absatz 1 und 2, des § 46, des § 47 Absatz 3 Satz 3, Absatz 4, des § 48 Absatz 1 Nummer 1 und Absatz 2, der §§ 49, 51, 52, 54 über die Arbeitszeiten und Ruhezeiten sowie die Vergütungsregelungen in § 53 Absatz 1 und 7 in Verbindung mit § 52,
- d) die Vorschriften des Unterabschnitts 5 über den Urlaub, es sei denn, die Personen sind wegen ihrer wirtschaftlichen Unselbständigkeit als arbeitnehmerähnliche Personen anzusehen,
- e) die Vorschriften des Unterabschnitts 6 über die Kündigung des Heuverhältnisses,
- f) in Unterabschnitt 7 die Vorschrift des § 76 Absatz 1 Satz 4 und Absatz 5 über die Fortzahlung der Heuer bei Heimschaffung und die Erstattung der Kosten der Heimschaffung,

2. in Abschnitt 6 über die medizinische und soziale Betreuung die Vorschriften des § 104 und des § 105 Absatz 2 Satz 2 über die Fortzahlung der Heuer oder eines angemessenen Tagegeldes im Krankheitsfall sowie des § 117 Absatz 4 Satz 2 zur Anwendung des Arbeitsschutzgesetzes

nicht anzuwenden. Soweit nach §§ 49 und 54 abweichende Regelungen über die Arbeitszeiten und Ruhezeiten tarifvertraglich vereinbart sind, können diese auf Selbstständige sinngemäß angewendet werden.

(3) Soweit für Selbständige geltende Ansprüche nach diesem Gesetz auf die Dauer (§ 93 Absatz 1 Satz 1, § 97 Absatz 1 Satz 1, § 99 Absatz 1 Satz 1) oder das Ende (§ 73 Nummer 2) des Heuerverhältnisses abstellen, sind die Vorschriften mit der Maßgabe anzuwenden, dass an deren Stelle die Dauer des mit dem Reeder bestehenden Vertragsverhältnisses oder dessen Ende tritt.

(4) Der Reeder hat das Recht, sich die Kosten für die Heimschaffung, die Unterkunft und die Verpflegung für die Dauer des Aufenthaltes an Bord, die er ausgelegt hat, auf Grund einer vertraglichen Vereinbarung mit dem Selbständigen erstatten zu lassen.

Unterabschnitt 2

Auslegen und Verkündung von Rechtsvorschriften

§ 149

Auslegen von Gesetzen und Rechtsverordnungen

Eine Kopie der nach den Vorschriften der §§ 20, 55, 92, 96, 113 und 136 dieses Gesetzes erlassenen Rechtsverordnungen und des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten müssen an geeigneter Stelle an Bord zur Einsicht ausliegen.

§ 150

Verkündung von Rechtsverordnungen

Rechtsverordnungen nach diesem Gesetz können abweichend von § 3 Absatz 1 des Verkündungs- und Bekanntmachungsgesetzes im Bundesanzeiger verkündet werden.

Unterabschnitt 3

Übergangsregelungen

§ 151

Übergangsregelung für Schiffe mit Vermessung in Bruttoregistertonnen

Für Schiffe, die vor dem 18. Juli 1994 nach dem Übereinkommen über ein einheitliches System der Schiffsvermessung vom 10. Juni 1947 vermessen wurden, gilt der im Internationalen Schiffsmessbrief (1969) in der Spalte „Bemerkungen“ eingetragene Bruttoreaumgehalt in Bruttoregistertonnen als Bruttoreaumzahl.

§ 152

Übergangsregelung für zugelassene Ärzte

Ärztinnen oder Ärzte, die am ... {*Einsetzen: Tag des Inkrafttretens dieses Gesetzes*} von der Berufsgenossenschaft mit der Durchführung der Untersuchung der Seediens-tauglichkeit betraut sind, gelten vorläufig als nach § 16 Absatz 1 zugelassen. Die vorläufige Zulassung erlischt,

1. wenn nicht bis zum ... {*Einsetzen: Erster Tag des sechsten auf die Verkündung dieses Gesetzes folgenden Monats*} die Erteilung der Zulassung beantragt wird, oder
2. im Falle rechtzeitiger Antragstellung mit Eintritt der Unanfechtbarkeit der Entscheidung über den Antrag.

In der Rechtsverordnung nach § 20 Absatz 1 Satz 1 Nummer 4 können für Ärztinnen oder Ärzte im Sinne des Satzes 1 Erleichterungen hinsichtlich des Nachweises der Voraussetzungen für die Zulassung vorgesehen werden.

Artikel 2

Änderungen seeverkehrsrechtlicher Vorschriften

(1) Das Seeaufgabengesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. Juli 2002 (BGBl. I S. 2876), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 22. Dezember 2011 (BGBl. I S. 3069) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 1 Nummer 6 wird durch folgende Nummern 6, 6a und 6b ersetzt:
 - „6. die Festlegung und Überwachung der für einen sicheren, effizienten und gefahrlosen Schiffsbetrieb erforderlichen Besatzung;
 - 6a. die Festlegung und Überprüfung der Eignung und Befähigung der Besatzungsmitglieder;
 - 6b. die Bereitstellung eines seeärztlichen Dienstes für die Beratung, Bearbeitung und Steuerung schiffahrtsmedizinischer Angelegenheiten;“.
2. § 2 wird wie folgt gefasst:

„§ 2

(1) Die seefahrtbezogenen berufsbildenden Schulen, Fach- und Fachhochschulen sind Einrichtungen der Länder. Die Anerkennung der Schiffe, die für die Ausbildung von Besatzungsmitgliedern durch andere Einrichtungen als die dem Recht der Länder unterliegenden geeignet sind, sowie die Überwachung dieser Ausbildung an Bord obliegen dem Bund.

(2) Die Überprüfung der Eignung und Befähigung der Bewerber um Bordstellungen als Kapitän oder weiteres Besatzungsmitglied ist Aufgabe des Bundes. Sie erfolgt im Rahmen der Erteilung oder der Verlängerung der Gültigkeitsdauer deutscher Befähigungszeugnisse, der Anerkennung gültiger ausländischer Befähigungszeugnisse, der Erteilung von Befähigungsnachweisen und sonstigen Qualifikationsbescheinigungen sowie der Feststellung hinsichtlich erforderlicher Lehrgänge oder Tests, die auf Tätigkeiten des Schiffsdienstes bezogen sind (Nachweise über Befähigungen im Schiffsdienst).

(3) Der Bund kann bei Bedarf für Aufgaben im Sinne des Absatzes 2 von den Ländern benannte Behörden der Landesverwaltung als Organ durch Verwaltungsvereinbarung entleihen. Einzelheiten sind in den Verwaltungsvereinbarungen mit dem jeweiligen Land zu regeln. Diese Vereinbarungen sind im Bundesanzeiger bekannt zu machen.

(4) Die Überprüfung der Eignung und Befähigung der Führer von Traditionsschiffen und Sportfahrzeugen ist Aufgabe des Bundes.“

3. In § 5 Absatz 1 Satz 2 Nummer 3 wird die Angabe „§ 1 Nummer 6 und 7a“ durch die Angabe „§ 1 Nummer 6a“ ersetzt.
4. In § 6 Absatz 1 Satz 1 wird nach der Angabe „§ 1 Nummer 4“ ein Komma und die Angabe „6, 6b und 7a“ eingefügt.
5. In § 8 Absatz 1 Satz 1 werden nach der Angabe „§ 1 Nr. 1 bis 6“ ein Komma und die Angabe „6b und 7a“ eingefügt.
6. § 9 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

aa) Die Nummern 3 und 3a werden durch folgende Nummern 3, 3a, 3b und 3c 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;“.

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

b) Dem Absatz 2 werden folgende Sätze angefügt:

„Rechtsverordnungen nach Absatz 1 Satz 1 Nummer 3, 3a, 3b und 3c werden im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Arbeit und Soziales und, soweit Belange der Seefischerei betroffen sind, im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz erlassen. Satz 3 gilt nicht, soweit die Rechtsverordnungen ausschließlich Regelungen im Hinblick auf Traditionsschiffe und Sportfahrzeuge treffen.“

7. § 9b wird aufgehoben.

8. § 9f wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 werden die Wörter „berufliche Befähigungsnachweise“ durch die Wörter „Nachweise über Befähigungen im Schiffsdienst“ ersetzt.

b) Absatz 2 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 wird jeweils das Wort „Befähigungsnachweise“ durch die Wörter „Nachweise über Befähigungen im Schiffsdienst“ ersetzt.

bb) Folgender Satz wird angefügt:

„Darüber hinaus wird das Seeleute-Befähigungs-Verzeichnis geführt, um statistische Auswertungen hinsichtlich der Personalentwicklung in der Seeschifffahrt zu ermöglichen.“

- c) In Absatz 3 Nummer 2 wird nach dem Wort „Staatsangehörigkeit,“ das Wort „Geschlecht,“ angefügt.
- d) Dem Absatz 4 wird folgender Satz angefügt:

„Die nach Absatz 3 gespeicherten personenbezogenen Daten dürfen in anonymisierter Form für den in Absatz 2 Satz 3 genannten Zweck an die Europäische Kommission und die Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs übermittelt werden.“

9. § 12 wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 1 Satz 1 wird wie folgt gefasst:

(1) „Für Amtshandlungen, einschließlich Prüfungen, Überprüfungen, Untersuchungen, Begutachtungen und Auditierungen, (Amtshandlungen) nach § 2 Absatz 2 sowie nach den auf Grund der §§ 7, 7a, 9 Absatz 1 bis 4 und der §§ 9a bis 9c, 9e Absatz 2 und des § 11 erlassenen Rechtsverordnungen werden Kosten (Gebühren und Auslagen) erhoben.“

- b) Folgender Absatz 4 wird angefügt:

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

10. In § 15 Absatz 1 Nummer 2 werden die Wörter „oder nach § 9b“ gestrichen.

11. § 20 Absatz 1 Nummer 3 wird aufgehoben.

(2) § 1 Absatz 3 Nummer 2 des Schiffssicherheitsgesetzes vom 9. September 1998 (BGBl. I S. 2860), das zuletzt durch Artikel 2 der Verordnung vom 8. März 2012 (BGBl. I S. 483) geändert worden ist, wird aufgehoben.

(3) Das Gesetz zu dem Internationalen Übereinkommen vom 7. Juli 1978 über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten vom 25. März 1982 (BGBl. II S. 297) wird wie folgt geändert:

- 1. Der Bezeichnung des Gesetzes wird die Kurzbezeichnung „(STCW-Gesetz)“ angefügt.
- 2. In Artikel 2 werden die Wörter „Die Bundesminister für Verkehr und für Arbeit und Sozialordnung werden“ durch die Wörter „Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wird“ ersetzt.

Artikel 3

Änderungen sonstiger arbeitsrechtlicher Vorschriften

(1) In § 101 Absatz 2 Satz 1 des Arbeitsgerichtsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 2. Juli 1979 (BGBl. I S. 853, 1036), das zuletzt durch ... (BGBl. I S. ...) geändert worden ist, wird:

- 1. vor dem Wort „Artisten“ das Komma gestrichen,
- 2. das Wort „oder“ eingefügt und
- 3. die Wörter „oder Kapitäne und Besatzungsmitglieder im Sinne des §§ 2 und 3 des Seemannsgesetzes“ gestrichen.

(2) § 24 des Kündigungsschutzgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 25. August 1969 (BGBl. I S. 1317), das zuletzt durch ... (BGBl. I S. ...) geändert worden ist, wird wie folgt gefasst:

„§ 24

Anwendung des Gesetzes auf Betriebe der Schifffahrt und des Luftverkehrs

(1) Die Vorschriften des Ersten und Zweiten Abschnitts finden nach Maßgabe der Absätze 2 bis 4 auf Arbeitsverhältnisse der Besatzung von Seeschiffen, Binnenschiffen und Luftfahrzeugen Anwendung.

(2) Als Betrieb im Sinne dieses Gesetzes gilt jeweils die Gesamtheit der Seeschiffe oder der Binnenschiffe eines Schifffahrtsbetriebs oder der Luftfahrzeuge eines Luftverkehrsbetriebs.

(3) Dauert die erste Reise eines Besatzungsmitglieds eines Seeschiffes oder eines Binnenschiffes länger als sechs Monate, so verlängert sich die Sechsmonatsfrist des § 1 Absatz 1 bis drei Tage nach Beendigung dieser Reise.

(4) Die Klage nach § 4 ist binnen drei Wochen zu erheben, nachdem die Kündigung dem Besatzungsmitglied an Land zugegangen ist. Geht dem Besatzungsmitglied eines Seeschiffes oder eines Binnenschiffes die Kündigung während der Fahrt des Schiffes zu, ist die Klage innerhalb von sechs Wochen nach dem Dienstende an Bord zu erheben. An die Stelle der Dreiwochenfrist in § 5 Absatz 1 und § 6 treten die hier in den Sätzen 1 und 2 genannten Fristen.“

(3) In § 15 Absatz 1 des Bundesurlaubsgesetzes vom 8. Januar 1963 (BGBl. I S. 2), das zuletzt durch ... geändert worden ist, werden die Wörter „Seemannsgesetzes vom 26. Juli 1957 (Bundesgesetzbl. II S. 713), geändert durch Gesetz vom 25. August 1961 (Bundesgesetzbl. II S. 1391)“ durch die Wörter „Seearbeitsgesetz vom ... (BGBl. I S. ...)“ ersetzt.

(4) § 114 Absatz 6 Satz 1 des Betriebsverfassungsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 25. September 2001 (BGBl. I S. 2518), das zuletzt durch ... (BGBl. I S. ...) geändert worden ist, wird wie folgt gefasst:

„Besatzungsmitglieder im Sinne dieses Gesetzes sind die in einem Heuer- oder Berufsausbildungsverhältnis zu einem Seeschiffahrtsunternehmen stehenden im Seebetrieb beschäftigten Personen mit Ausnahme des Kapitäns.“

(5) § 17 Absatz 2 Satz 1 des Gesetzes über Betriebsärzte, Sicherheitsingenieure und andere Fachkräfte für Arbeitssicherheit vom 12. Dezember 1973 (BGBl. I S. 1895), das zuletzt durch ... (BGBl. I S. ...) geändert worden ist, wird wie folgt gefasst:

„Soweit im Seearbeitsgesetz und in anderen Vorschriften im Bereich der Seeschifffahrt gleichwertige Regelungen enthalten sind, gelten diese Regelungen für die Besatzungsmitglieder auf Kauffahrteischiffen unter deutscher Flagge.“

(6) Das Arbeitszeitgesetz vom 6. Juni 1994 (BGBl. I S. 1170), das zuletzt durch ... (BGBl. I S. ...) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In § 1 Nummer 1 werden nach dem Wort „Arbeitnehmer“ die Wörter „in der Bundesrepublik Deutschland und in der ausschließlichen Wirtschaftszone“ eingefügt.
2. In § 15 wird nach Absatz 2 folgender Absatz 2a eingefügt:

„(2a) Die Bundesregierung kann durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates 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 die zum Schutz der Arbeitnehmer sowie der Sonn- und Feiertagsruhe notwendigen Bedingungen bestimmen.“

3. § 18 Absatz 3 wird wie folgt gefasst:

„(3) Für die Beschäftigung von Arbeitnehmern als Besatzungsmitglieder auf Kauffahrteischiffen im Sinne des § 3 des Seearbeitsgesetzes gilt an Stelle dieses Gesetzes das Seearbeitsgesetz.“

(7) Das Jugendarbeitsschutzgesetz vom 12. April 1976 (BGBl. I S. 965), das zuletzt durch ... (BGBl. I S. ...) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In § 1 Absatz 1 werden nach dem Wort „gilt“ die Wörter „in der Bundesrepublik Deutschland und in der ausschließlichen Wirtschaftszone“ eingefügt.
2. § 31 Absatz 2 Satz 2 wird wie folgt gefasst:

„Er darf Jugendlichen keine Tabakwaren, Jugendlichen unter 16 Jahren keine alkoholischen Getränke und Jugendlichen über 16 Jahre keinen Branntwein geben.“

3. § 61 wird wie folgt gefasst:

„§ 61

Beschäftigung von Jugendlichen auf Kauffahrteischiffen

Für die Beschäftigung von Jugendlichen als Besatzungsmitglieder auf Kauffahrteischiffen im Sinne des § 3 des Seearbeitsgesetzes gilt an Stelle dieses Gesetzes das Seearbeitsgesetz.“

Artikel 4

Folgeänderungen in arbeitsförderungs- und sozialversicherungsrechtlichen Gesetzen

(1) Das Dritte Buch Sozialgesetzbuch - Arbeitsförderung - (Artikel 1 des Gesetzes vom 24. März 1997, BGBl. I S. 594, 595), das zuletzt durch ... geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In § 54a Absatz 2 Nummer 2 wird das Wort „Seemannsgesetzes“ durch das Wort „Seearbeitsgesetzes“ ersetzt.
2. In § 57 Absatz 1 wird das Wort „Seemannsgesetz“ durch das Wort „Seearbeitsgesetz“ ersetzt.

(2) § 13 Absatz 1 Satz 2 des Vierten Buches Sozialgesetzbuch - Gemeinsame Vorschriften für die Sozialversicherung - in der Fassung der Bekanntmachung vom 12. November 2009 (BGBl. I S. 3710, 3973; 2011 I S. 363), das zuletzt durch Artikel ... des Gesetzes vom ... (BGBl. I S. ...) geändert worden ist, wird wie folgt gefasst:

„Seeleute sind alle abhängig beschäftigten Besatzungsmitglieder an Bord von Seeschiffen; Kanalsteuerer auf dem Nord-Ostsee-Kanal stehen den Seeleuten gleich.“

(3) Das Fünfte Buch Sozialgesetzbuch - Gesetzliche Krankenversicherung - (Artikel 1 des Gesetzes vom 20. Dezember 1988, BGBl. I S. 2477, 2482), das zuletzt durch ... geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 16 Absatz 3 wird wie folgt geändert:
 - a) In Satz 1 wird das Wort „Seemannsgesetz“ durch das Wort „Seearbeitsgesetz“ ersetzt.
 - b) Satz 2 wird wie folgt gefasst:

„Er ruht insbesondere, solange sich das Besatzungsmitglied an Bord des Schiffes oder auf der Reise befindet, es sei denn, das Besatzungsmitglied hat nach § 100 Absatz 1 des Seearbeitsgesetzes die Leistungen der Krankenkasse

gewählt oder der Reeder hat das Besatzungsmitglied nach § 100 Absatz 2 des Seearbeitsgesetzes an die Krankenkasse verwiesen.“

2. In § 17 Absatz 3 werden die Wörter „§ 48 Absatz 2 des Seemannsgesetzes“ durch die Wörter „§ 104 Absatz 2 des Seearbeitsgesetzes“ ersetzt.

(4) Das Siebte Buch Sozialgesetzbuch - Gesetzliche Unfallversicherung - (Artikel 1 des Gesetzes vom 7. August 1996, BGBl. I S. 1254), das zuletzt durch ... (BGBl. I S. ...) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In der Inhaltsübersicht werden in der Angabe zu § 53 die Wörter „Krankenfürsorge der“ durch die Wörter „medizinischen Betreuung durch die“ ersetzt.
2. In § 10 Absatz 2 wird das Wort „Seemannsgesetz“ durch das Wort „Seearbeitsgesetz“ ersetzt und die Wörter „oder die Mitnahme auf deutschen Seeschiffen nach dem Gesetz betreffend die Verpflichtung der Kauffahrteischiffe zur Mitnahme heimzuschaffender Seeleute in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 9510-3, veröffentlichten bereinigten Fassung, zuletzt geändert durch Artikel 278 des Einführungsgesetzes zum Strafgesetzbuch (StGBEG) vom 2. März 1974 (BGBl. I S. 469)“ gestrichen.
3. § 53 wird wie folgt geändert:
 - a) In der Überschrift werden die Wörter „Krankenfürsorge der“ durch die Wörter „medizinischen Betreuung durch die“ ersetzt.
 - b) In Absatz 1 Satz 1 wird das Wort „Krankenfürsorge“ durch die Wörter „medizinischen Betreuung“ und das Wort „Seemannsgesetz“ durch das Wort „Seearbeitsgesetz“ ersetzt.
 - c) In Absatz 2 werden
 - aa) nach den Wörtern „Reeder zur“ das Wort „Krankenfürsorge“ durch die Wörter „medizinischen Betreuung“ und
 - bb) nach den Wörtern „Versicherungsfalls die“ das Wort „Krankenfürsorge“ durch die Wörter „medizinische Betreuung“ ersetzt.
4. In § 154 Absatz 2 Satz 2 werden die Wörter „Kapitän, Besatzungsmitglied oder sonst im Rahmen des Schiffsbetriebes“ durch das Wort „Besatzungsmitglied“ ersetzt.

Artikel 5

Änderungen sonstiger Gesetze

(1) § 48 Absatz 1 Satz 2 des Arzneimittelgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 12. Dezember 2005 (BGBl. I S. 3394), das zuletzt durch Artikel 13 des Gesetzes vom 22. Dezember 2011 (BGBl. I S. 2983) geändert worden ist, wird wie folgt gefasst:

„Satz 1 Nummer 1 gilt nicht für die Abgabe durch Apotheken zur Ausstattung der Kauffahrteischiffe im Hinblick auf die Arzneimittel, die auf Grund seearbeitsrechtlicher Vorschriften für den Schutz der Gesundheit der Personen an Bord und deren unverzügliche angemessene medizinische Betreuung an Bord erforderlich sind.“

(2) Das Infektionsschutzgesetz vom 20. Juli 2000 (BGBl. I S. 1045), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 28. Juli 2011 (BGBl. I S. 1622) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In der Inhaltsübersicht wird die § 71 betreffende Zeile gestrichen.
2. § 71 wird aufgehoben.

Artikel 6

Neufassung des Seeaufgabengesetzes

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung kann den Wortlaut des Seeaufgabengesetzes in der vom ...{Einsetzen: Tag des Inkrafttretens dieses Gesetzes nach Artikel 7 Absatz 1} an geltenden Fassung im Bundesgesetzblatt bekannt machen.

Artikel 7

Inkrafttreten, Außerkrafttreten

(1) Dieses Gesetz tritt vorbehaltlich der Absätze 2 und 3 am {Einsetzen: 1. Tag des vierten auf den Monat der Verkündung folgenden Kalendermonats} in Kraft.

(2) Artikel 2 Absatz 2 tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

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

(4) Das Seemannsgesetz vom 6. Juli 1957 (BGBl. II S. 713), zuletzt geändert durch Verordnung vom 31. Oktober 2006 (BGBl. I S. 2407), tritt an dem in Absatz 1 genannten Tag außer Kraft.

elektronische Vorabfassung

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Das Seearbeitsübereinkommen 2006 der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO) und die entsprechenden Richtlinien der Europäischen Union

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 lediglich zwei Enthaltungen von Regierungsvertretern - für das neue Übereinkommen. Das Seearbeitsübereinkommen aktualisiert die Regelungen aus 35 der bisherigen IAO-Seearbeitsübereinkommen und der bisherigen 30 IAO-Seearbeitsempfehlungen aus den Jahren 1920 bis 1996 über Teilbereiche des seemännischen 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 („bill of rights“). 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.

Mit dem internationalen Arbeitsübereinkommen für Seeleute wird für die globale Handelsschifffahrt ein neues Kapitel aufgeschlagen. Die „Maritime Labour Convention, 2006“ („MLC, 2006“ – so die internationale Kurzbezeichnung) wird eine Lücke im internationalen Vertragsrecht der Handelsschifffahrt schließen. Die Übereinkommen der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (International Maritime Organization- IMO) mit den drei Säulen technische Schiffssicherheit (SOLAS-Übereinkommen), Meeresumweltschutz (MARPOL-Übereinkommen) sowie Befähigung und Wachdienst (STCW-Übereinkommen) werden um eine vierte Säule erweitert: Die Mindestarbeits- und Lebensbedingungen der Seeleute an Bord. Die IAO orientiert sich in Bezug auf die weltweite Anwendung und Durchsetzung des Seearbeitsübereinkommens an den Erfahrungen der IMO: Die primäre Verantwortung der Flaggenstaaten für die Einhaltung und Durchsetzung der Mindestnormen wird auch im Bereich der Arbeits- und Lebensbedingungen an Bord von Kauffahrteischiffen durch Flaggenstaatbehörden kontrolliert und durch verbindlich vorgeschriebene Kontrollen der Hafenstaaten flankiert. Weltweit wird sichergestellt, dass die Schiffe unter der Flagge eines Staates, der dieses Übereinkommen nicht ratifiziert hat, nicht günstiger behandelt werden, als die Schiffe unter der Flagge eines Staates, der es ratifiziert hat (Artikel V Absatz 7 des Seearbeitsübereinkommens: „no more favourable treatment“). So soll der globale Geltungsanspruch des Seearbeitsübereinkommens durchgesetzt werden.

Wesentliche Inhalte des Seearbeitsübereinkommens sind:

- Übereinkommen gilt für alle Personen, die in irgendeiner Eigenschaft an Bord eines Schiffes arbeiten (Seeleute), unabhängig davon, ob es sich um abhängig Beschäftigte oder selbständig Tätige handelt,
- Reeder ist verantwortlich für die Einhaltung der Mindeststandards der Arbeits- und Lebensbedingungen aller Seeleute an Bord; er kann diese Verantwortung nicht auf Dritte delegieren,
- verbindliche Festlegung des Mindestalters und der Anforderungen an die Seediens-tauglichkeit von Seeleuten sowie einheitliche Normen für ihre Ausbildung und Befähigung,
- einheitliche Anforderungen für private Anwerbungs- und Vermittlungsdienste, die Seeleute an Reeder vermitteln,

- schriftlicher Heuervertrag mit klar bestimmtem Mindestinhalt, regelmäßige monatliche Heuerzahlungen, Höchststarbeits- und Mindestruhezeiten, bezahlter jährlicher Mindesturlaub, Heimschaffung der Seeleute sowie verbindliche Regelung der erforderlichen Besatzungsstärke,
- Mindestanforderungen an Verpflegung, Unterkunft und Freizeiteinrichtungen,
- Mindestmaß an Gesundheitsschutz, medizinischer Betreuung, Arbeitsschutz und sozialer Betreuung, besondere Schutzregelungen für jugendliche Seeleute,
- Zugang aller Seeleute zu mindestens drei Zweigen der sozialen Sicherheit (zum Beispiel medizinische Betreuung, Renten- und Unfallversicherung) mit schrittweiser Erweiterung um weitere Zweige der sozialen Sicherung,
- Flaggenstaat hat die Einhaltung der Anforderungen des Seearbeitsübereinkommens auf Schiffen unter seiner Flagge zu überwachen; erweiterte Beschwerderechte der Besatzungsmitglieder an Bord und bei geeigneten Stellen an Land,
- Hafenstaat hat die Einhaltung der Anforderungen des Seearbeitsübereinkommens auf Schiffen unter fremder Flagge zu überwachen, wenn sie seine Häfen anlaufen; Beschwerderechte der Seeleute auf Schiffen unter fremder Flagge,
- Erfüllung der Anforderungen des Übereinkommens müssen vom Reeder sichergestellt und im Falle von Kontrollen an Bord dokumentiert werden können.

Deutschland ist unionsrechtlich zur Umsetzung des Seearbeitsübereinkommens verpflichtet. Der Verband der Reeder in der Europäischen Gemeinschaft (ECSA) und die Europäische Transportarbeiter-Föderation (ETF) haben am 19. Mai 2008 eine Vereinbarung zur Durchführung der Titel I bis IV des Seearbeitsübereinkommens geschlossen, um weltweit gleiche Ausgangsbedingungen in der gesamten Seeverkehrswirtschaft zu schaffen. Durch die Richtlinie 2009/13/EG des Rates der Europäischen Union vom 16. Februar 2009 ist diese Vereinbarung der Europäischen Sozialpartner als zwingendes Unionsrecht verankert worden (ABl. L 124 vom 20.5.2009, S. 30). Durch die Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Verantwortlichkeiten der Flaggenstaaten für die Durchsetzung der Richtlinie 2009/13/EG und die Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2009/16/EG über die Hafenstaatkontrolle, die derzeit noch abschließend beraten werden, wird auch Titel V über die Durchsetzung der Anforderungen des Seearbeitsübereinkommens in der Europäischen Union verbindlich.

II. Das Übereinkommen Nr. 188 über die Arbeit im Fischereisektor, 2007 der IAO

Das Übereinkommen Nr. 188 über die Arbeit im Fischereisektor, 2007 (Fischereiübereinkommen) regelt - ähnlich wie das Seearbeitsübereinkommen - die Mindestanforderungen der Arbeits- und Lebensbedingungen der Fischer, die in der gewerblichen Fischerei eingesetzt sind. Der Geltungsbereich dieses Übereinkommens erstreckt sich gleichermaßen auf die Fischerei auf See und in den Binnengewässern. Das Fischereiübereinkommen wird in Bezug auf die Arbeit von Fischern auf seegehenden Fischereifahrzeugen durch dieses Gesetz, insbesondere das neue Seearbeitsgesetz umgesetzt. Auch das bisherige Seemannsgesetz hat die Fischer auf Fischereifahrzeugen der deutschen Hochsee- und Küstenfischerei in seinen Geltungsbereich einbezogen.

III. Notwendigkeit des Gesetzes

Deutschland schafft mit dem vorliegenden Gesetz, insbesondere dem Seearbeitsgesetz, die innerstaatlichen Voraussetzungen, um das Seearbeitsübereinkommen ratifizieren zu können. Das im bisherigen Seemannsgesetz aus dem Jahre 1957 geregelte Seearbeitsrecht wird grundlegend überarbeitet und an die Erfordernisse der globalen Handelsschifffahrt angepasst.

Die Ratifikation des Seearbeitsübereinkommens ist für die Arbeits- und Lebensbedingungen der Seeleute auf Kauffahrteischiffen unter deutscher Flagge von entscheidender Bedeutung. Die zwingenden Mindeststandards des Übereinkommens müssen allen Seeleuten an Bord gleichermaßen zugute kommen, unabhängig davon, ob das Besatzungsmit-

glied eine deutsche oder eine ausländische Staatsangehörigkeit besitzt. Für alle Seeleute auf Schiffen unter deutscher Flagge muss das Credo des Seearbeitsübereinkommens gelten: „angemessene Arbeit für alle Seeleute“ („decent work for all seafarers“).

Für die deutschen Reeder ist die Ratifikation des Seearbeitsübereinkommens von erheblicher wirtschaftlicher Bedeutung. Nur wenn Deutschland das Übereinkommen ratifiziert hat, können Reeder, die Kauffahrteischiffe unter deutscher Flagge betreiben, ein Seearbeitszeugnis erhalten und in fremden Häfen als weltweit gültiges Dokument vorweisen. Nur dann wird gegenüber dem Hafenstaatsinspektor der Beweis des ersten Anscheins erbracht, dass die Arbeits- und Lebensbedingungen an Bord den Anforderungen des Übereinkommens entsprechen. Der Hafenstaatsinspektor wird dann in aller Regel von weiteren Kontrollmaßnahmen absehen, es sei denn, dass sich konkrete Hinweise auf Verstöße gegen das Übereinkommen ergeben. Die Ratifikation des Seearbeitsübereinkommens schafft für die deutschen Reeder die Garantie, dass im Bereich der Arbeits- und Lebensbedingungen an Bord von Kauffahrteischiffen ein weltweit fairer Wettbewerb besteht. Die Reeder aus anderen Staaten müssen die gleichen Anforderungen des Seearbeitsübereinkommens erfüllen. Daraus folgen gleiche Wettbewerbsbedingungen für alle Reeder („level-playing field for shipowners“).

Deutschland muss seiner aus der Richtlinie 2009/13/EG zur Durchführung der Vereinbarung der Europäischen Sozialpartner über das Seearbeitsübereinkommen resultierenden Umsetzungsverpflichtung nachkommen. Die Richtlinie ist binnen zwölf Monaten ab dem Inkrafttreten des Seearbeitsübereinkommens durch die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften umzusetzen (Artikel 5 Absatz 1 in Verbindung mit Artikel 7). Das Seearbeitsübereinkommen tritt zwölf Monate nach der Ratifikation des Übereinkommens durch mindestens 30 Mitgliedstaaten, die zusammen über eine Bruttoreaumzahl von mindestens 33 Prozent der Welthandelsflotte verfügen, in Kraft. Am 30. Juni 2012 hatten 28 der für das Inkrafttreten des Seearbeitsübereinkommens erforderlichen 30 IAO-Mitgliedstaaten mit einem Anteil von 57 Prozent der Welthandelstonnage ratifiziert: Antigua und Barbuda, Australien, Bahamas, Benin, Bosnien und Herzegovina, Bulgarien, Dänemark, Gabun, Kanada, Kiribati, Kroatien, Lettland, Liberia, Luxemburg, Marshall Inseln, Palau, Polen, Niederlande, Norwegen, Panama, Saint Kitts und Nevis, Saint Vincent und die Grenadinen, Schweden, Schweiz, Singapur, Spanien, Togo und Tuvalu.

Im deutschen Recht besteht grundlegender und erheblicher Umsetzungsbedarf.

Deutschland hat zwar im Bereich der Handelsschifffahrt die überwiegende Zahl der Einzelübereinkommen aus den Jahren 1920 bis 1996, aus denen sich das Seearbeitsübereinkommen zusammensetzt, ratifiziert. Im Jahr 2006 sind zuletzt vier wichtige Übereinkommen über den bezahlten Jahresurlaub der Seeleute (Nr. 146), das Protokoll von 1996 zum Übereinkommen (Nr. 147) über die Handelsschifffahrt (Mindestnormen), die Heimschaffung der Seeleute (Nr. 166) sowie die Arbeitszeit der Seeleute und die Besatzungsstärke der Schiffe (Nr. 180) ratifiziert worden. Es bestehen jedoch Regelungslücken aus der Vergangenheit, insbesondere aus der Zeit, als Deutschland der IAO nicht angehörte (Austritt 1935; Wiedereintritt 1951) sowie aus den vergangenen drei Jahrzehnten. Nicht ratifiziert wurden das Übereinkommen (Nr. 55) über die Verpflichtung des Reeders bei Krankheit und Tod von Schiffsteuten aus dem Jahre 1936 und das Übereinkommen (Nr. 69) über die Befähigungsnachweise von Schiffsköchen aus dem Jahre 1946. Auch das Übereinkommen (Nr. 163) über die soziale Betreuung von Seeleuten aus dem Jahre 1987 und die Übereinkommen (Nr. 178) über die Arbeitsaufsicht (Seeleute) und das Übereinkommen (Nr. 179) über die Anwerbung und Arbeitsvermittlung von Seeleuten, beide aus dem Jahre 1996, wurden von Deutschland nicht unterzeichnet. Auch diese fünf Einzelübereinkommen sind Bestandteile des Seearbeitsübereinkommens. Zudem fehlen im deutschen Recht die zur Erfüllung und Durchsetzung des Seearbeitsübereinkommens erforderlichen innerstaatlichen Regelungen über die flaggen- und hafenstaatliche Kontrolle der Arbeits- und Lebensbedingungen an Bord (Titel 5 des Übereinkommens). Alle Regelungslücken müssen jetzt im Zuge der Umsetzungsgesetzgebung geschlossen werden, um das Seearbeitsübereinkommen ratifizieren zu können.

Bisher regelt das Seemannsgesetz aus dem Jahre 1957 die wesentlichen Arbeits- und Lebensbedingungen an Bord von Kauffahrteischiffen unter deutscher Flagge. Das Gesetz entspricht in vielen Regelungsbereichen nicht mehr den Erfordernissen der modernen, global ausgerichteten Handelsschifffahrt. Das Gesetz geht bis heute davon aus, dass auf Schiffen unter deutscher Flagge ausschließlich deutsche Staatsangehörige beschäftigt sind und jedes Schiff regelmäßig deutsche Häfen anläuft. Gegenwärtig sind von den etwa 15.000 Seeleuten an Bord von Kauffahrteischiffen unter der Bundesflagge weniger als die Hälfte deutsche Staatsangehörige. In der Mehrzahl sind ausländische Staatsangehörige beschäftigt, viele aus Entwicklungsländern in Übersee, insbesondere aus den Philippinen, aber auch aus EU-Staaten wie Polen, Rumänien, Bulgarien und Slowenien. Es ist deshalb nicht mehr zeitgemäß und entspricht nicht den Bestimmungen des Übereinkommens, wenn etwa bei der Erkrankung eines Besatzungsmitglieds die Zahlung des sogenannten Reederkrankengeldes nur dann vorgeschrieben ist, wenn das Besatzungsmitglied in Deutschland seinen Wohnsitz hat und deshalb in der gesetzlichen Krankenversicherung versichert ist (§ 48 Absatz 2 des Seemannsgesetzes). Der zunehmend internationalen Zusammensetzung der Besatzung widerspricht es auch, wenn bei der Gewährung von „Heimaturlaub“ als Urlaubsort ausschließlich auf den Geltungsbereich des Grundgesetzes abgestellt wird (§ 56 Absatz 1 des Seemannsgesetzes). Die Heimschaffung der Seeleute nach Beendigung ihres Heuerverhältnisses und der Personalwechsel an Bord werden heutzutage regelmäßig auf dem Luftweg und nicht mehr auf dem Seeweg durchgeführt. Überlebt hat sich deshalb auch die Regelung, wonach sich ein gekündigtes Heuerverhältnis über den Ablauf der Kündigungsfrist hinaus fortsetzt, bis das Schiff einen deutschen Hafen oder den Hafen eines an Deutschland angrenzenden Staates anläuft (§ 63 Absatz 3 des Seemannsgesetzes). Die überkommene Regelung des Seemannsgesetzes ist vor allem in den Fällen nicht praktikabel, in denen das Schiff auf seiner planmäßigen Handelsroute nicht in deutsche oder an Deutschland angrenzende Häfen kommt.

Bei einigen wichtigen Bereichen der Arbeits- und Lebensbedingungen an Bord fehlt es bisher an einer klaren, einheitlichen und den praktischen Erfordernissen entsprechenden gesetzlichen Grundlage. Dies gilt etwa für die Berufsausbildung an Bord, die teilweise in der Schiffsmechaniker-Ausbildungsverordnung, teilweise durch analoge Anwendung von Vorschriften des Berufsbildungsgesetzes sowie in Musterverträgen der Berufsbildungsstelle Seeschifffahrt e.V. als zuständiger Stelle geregelt ist. Auch das Verfahren zur Feststellung der Seediensttauglichkeit eines Besatzungsmitglieds muss auf eine den praktischen Erfordernissen entsprechende neue rechtliche Grundlage gestellt und für die Seeleute transparent geregelt werden. Die Anforderungen und das Verfahren für die medizinische Ausstattung deutscher Kauffahrteischiffe müssen aktualisiert und geltenden rechtsstaatlichen Grundsätzen angepasst werden. Dies gilt insbesondere auch für die Ausstattung der Schiffsapotheke, die dem aktuellen Stand der medizinischen Erkenntnisse entsprechen muss.

IV. Konzeption der Umsetzungsgesetzgebung

Die Umsetzung des Seearbeitsübereinkommens erfolgt im Kern durch das Seearbeitsgesetz (Artikel 1). Das Seearbeitsgesetz folgt dem Aufbau des Seearbeitsübereinkommens. Es ersetzt das Seemannsgesetz aus dem Jahr 1957, das aufgehoben wird. Dies bedingt Änderungen des bisherigen Rechts. Das Gesetz übernimmt neue und erweiternde Regelungen des Übereinkommens und sieht Anpassungen an Entwicklungen der heutigen, zunehmend global ausgerichteten Handelsschifffahrt vor. Wegen des Verschlechterungsverbot nach Artikel 19 Absatz 8 der Verfassung der IAO muss bereits bestehendes, für die Seeleute günstigeres deutsches Recht grundsätzlich erhalten bleiben. Bereiche des Seemannsgesetzes, zu denen das Seearbeitsübereinkommen keine Vorgaben enthält, werden in aktualisierter Form übernommen, beispielsweise die seefahrtspezifischen Regelungen des Kündigungsrechts.

Die weiteren Artikel 2 bis 5 enthalten die in anderen Gesetzen notwendigen Folgeänderungen zum neuen Seearbeitsgesetz. Es handelt sich um Anpassungen des persönlichen Geltungsbereichs an den erweiterten Begriff des Besatzungsmitglieds. Bestehende Verweisungen auf das Seemannsgesetz nehmen jetzt auf die einschlägigen Regelungen des Seearbeitsgesetzes Bezug. In den einschlägigen seeverkehrsrechtlichen Gesetzen werden die durch die Aufhebung des Seemannsgesetzes erforderlichen Ermächtigungen des Bundes zum Erlass von Rechtsverordnungen verankert. Im Kündigungsschutzgesetz wird die besondere Regelung zum Beginn der Klagefrist für Kündigungsschutzklagen bei Kündigungen auf See an die heutigen Gegebenheiten der Seefahrt angepasst. Im Hinblick auf die verbesserten Heimkehrmöglichkeiten soll nicht mehr die Rückkehr des Besatzungsmitglieds zum Betriebssitz maßgebend sein, sondern das Dienstende an Bord. Die danach ablaufende verlängerte Frist von 6 Wochen gibt dem Besatzungsmitglied hinreichend Zeit, sich über eine Klageerhebung schlüssig zu werden und die Klage rechtzeitig bei Gericht einzureichen. Im Arbeitszeitgesetz wird klargestellt, dass dieses Gesetz im Rahmen der Vorgaben des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen vom 10. Dezember 1982 (BGBl. 1994 II S. 1799) auch in der ausschließlichen Wirtschaftszone Anwendung findet. Es gilt damit auch für Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, die in diesem Bereich Offshore-Tätigkeiten (zum Beispiel auf künstlichen Inseln oder auf Errichterschiffen) ausführen. Gleichzeitig wird eine Verordnungsermächtigung geschaffen, um die Regelungen des Arbeitszeitgesetzes den besonderen Verhältnissen bei Offshore-Tätigkeiten anzupassen.

V. Wesentliche Neuregelungen

Die einzelnen Abschnitte des Arbeitsentwurfs des Seearbeitsgesetzes wurden in den letzten beiden Jahren in regelmäßigen Sitzungen mit den zuständigen Sozialpartnern - der Vereinten Dienstleistungsgewerkschaft (ver.di) und dem Verband Deutscher Reeder (VDR) - beraten. Die intensiven und konstruktiven Diskussionen haben dazu geführt, dass die Umsetzung der Anforderungen des Seearbeitsübereinkommens in nationales Recht fast ausnahmslos die Zustimmung beider Sozialpartner gefunden haben. Ver.di und der VDR haben die Bundesregierung gebeten, das Seearbeitsübereinkommen so schnell wie möglich in deutsches Recht umzusetzen und zu ratifizieren.

Als wesentliche Neuregelungen oder Änderungen des geltenden Rechts sind zu nennen:

Persönlicher Anwendungsbereich

Das Gesetz gilt nach Maßgabe des Seearbeitsübereinkommens für alle Seeleute an Bord von deutschen Kauffahrteischiffen, die in irgendeiner Eigenschaft an Bord tätig sind (Besatzungsmitglieder). Zu den Besatzungsmitgliedern gehören deshalb auch der Kapitän und solche abhängig Beschäftigten, die nicht beim Reeder, sondern bei einem anderen Arbeitgeber beschäftigt sind. Auch selbständig an Bord Tätige zählen zu den Besatzungsmitgliedern. Der persönliche Geltungsbereich ist damit weiter, als im bisherigen Seemannsgesetz.

Im Benehmen mit den für Seeleute und Reeder zuständigen Verbänden werden solche Personengruppen vom Anwendungsbereich ausgenommen, deren Tätigkeitsschwerpunkt

an Land liegt. Hierzu zählen Personen, die nur wenige Tage (zum Beispiel Werftmitarbeiter, Reedereiinspektoren) oder nur vorübergehend (zum Beispiel Lotsen, Wissenschaftler, Offshore-Techniker) an Bord tätig sind sowie Schülerinnen und Schüler und Studentinnen und Studenten, die auf Grund landesrechtlicher Bestimmungen eine praktische Ausbildung an Bord absolvieren müssen.

Reeder

Nach dem Seearbeitsübereinkommen wird erstmals der Begriff des Reeders für den Bereich des Seearbeitsrechts definiert. Der Reeder ist der Eigentümer des Schiffes oder jede andere Organisation oder Person, die vom Eigentümer die Gesamtverantwortung für den Betrieb des Schiffes übernommen hat. Der Reeder kann sich seiner Gesamtverantwortung für Arbeits- und Lebensbedingungen der Seeleute an Bord nicht dadurch begeben, dass er bestimmte Aufgaben oder Pflichten auf Dritte überträgt. Er ist deshalb auch für die von einem Subunternehmer an Bord beschäftigten Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer mit verantwortlich.

Seediensttauglichkeit

Das Verfahren zur Feststellung der Seediensttauglichkeit eines Besatzungsmitglieds wird auf eine den praktischen Erfordernissen entsprechende rechtliche Grundlage gestellt. Das Verfahren zur Ausstellung des Seediensttauglichkeitszeugnisses durch zugelassene Ärzte und die Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft (Berufsgenossenschaft) wird transparenter gestaltet. Die Kriterien und das Verfahren für die Zulassung der mit der Untersuchung betrauten Ärzte werden erstmals normiert. Die Berufsgenossenschaft führt ein Seediensttauglichkeitsverzeichnis, um den reibungslosen Ablauf der Untersuchungen zu gewährleisten und Mehrfachuntersuchungen zu vermeiden.

Besatzungsstärke, Besatzungsliste

Auf das nicht mehr zeitgemäße Musterungsverfahren wird verzichtet. Der Kapitän ist stattdessen verpflichtet, eine Besatzungsliste mitzuführen, die jederzeit den vollständigen Stand der Zusammensetzung der Besatzung wiedergibt. Eine sichere Schiffsbesetzung wird durch regelmäßige Überprüfungen der Anzahl der Seeleute und der Zusammensetzung der Schiffsbesetzung durch die Berufsgenossenschaft, die Wasserschutzpolizei und die Hafenstaatkontrollen gewährleistet. Dabei ist auch zu kontrollieren, ob die für den jeweiligen Dienstzweig vorgeschriebene Zahl von Staatsangehörigen der Europäischen Union an Bord beschäftigt wird.

Arbeitsvermittlung

Neu geregelt wird die Arbeitsvermittlung von Seeleuten durch private Vermittlungsdienste. Im Inland darf der Reeder nur einen von der Berufsgenossenschaft zertifizierten Vermittler in Anspruch nehmen. Dieser muss die Gewähr dafür bieten, dass die Seeleute in Heuerhältnisse vermittelt werden, die den Anforderungen des Seearbeitsübereinkommens genügen. Beauftragt der Reeder einen Vermittler im Ausland, muss dieser die dort geltenden Zertifizierungsvoraussetzungen erfüllen. Hat der Vermittler seinen Sitz in einem Staat, der das Seearbeitsübereinkommen nicht ratifiziert hat, muss der Vermittler dem Reeder schriftlich versichern, dass er die Vorschriften des Seearbeitsübereinkommens über die Vermittlung von Seeleuten erfüllt.

Heuervertrag

Grundlage für die Beschäftigung an Bord ist nach den Vorgaben des Seearbeitsübereinkommens ein schriftlicher Heuervertrag. Der im Seemannsgesetz bisher vorgesehene Heuerschein, in dem der Reeder den wesentlichen Inhalt des Heuerverhältnisses einseitig dokumentiert, reicht nicht mehr aus. Der Reeder hat dem Besatzungsmitglied den Entwurf des Heuervertrages mit den darin anzuführenden Arbeitsbedingungen rechtzeitig vor Vertragsabschluss zur Prüfung zu übergeben. Der Heuervertrag ist vor Dienstantritt von beiden Parteien zu unterzeichnen. Jede Partei erhält ein Exemplar des Heuervertrages.

Arbeitszeiten und Ruhezeiten

Die aus dem Seemannsgesetz weitestgehend unverändert übernommenen Arbeits- und Ruhezeiten werden systematischer geordnet. Die im Seemannsgesetz verstreuten Sondervorschriften für bestimmte Schiffskategorien sowie für jugendliche Besatzungsmitglieder werden mit den Grundbestimmungen über die Arbeits- und Ruhezeiten verbunden und dadurch übersichtlicher gestaltet. Nach den Vorschriften über die See- und Hafnarbeitszeit werden die Verlängerungen der Arbeitszeit auf besonderen Schiffen (zum Beispiel auf Schleppern) oder in besonderen Fällen (zum Beispiel bei Gefahr für Leib und Leben) und die tariflichen Abweichungsmöglichkeiten geregelt. Es folgen die besonderen Arbeitszeitregelungen für jugendliche Besatzungsmitglieder. Neu geregelt wird die bisher nicht bestehende Einbeziehung des Kapitäns in das Arbeits- und Ruhezeitregime. Zur Verhinderung von Übermüdung werden Pausenregelungen neu eingeführt.

Urlaub

Urlaub soll nach den Vorgaben des Seearbeitsübereinkommens bereits nach sechs, statt bisher nach neun Monaten gewährt werden. Der internationalen Zusammensetzung der Besatzung entsprechend werden als Urlaubsort insbesondere auch der Wohnort des Besatzungsmitglieds oder der Ort des Vertragsschlusses festgelegt. Die Pflicht des Reeders, die Reisekosten des Besatzungsmitglieds zum Urlaubsort und zurück an Bord zu tragen, wird klarer und einfacher als bisher geregelt.

Kündigung des Heuerverhältnisses

Ein gekündigtes Heuerverhältnis endet nach Ablauf der Kündigungsfrist bereits im nächsten Hafen, von dem aus die Heimschaffung des Besatzungsmitglieds sicher und mit allgemein zugänglichen Verkehrsmitteln, insbesondere auf dem Luftweg, möglich ist. Es setzt sich nicht mehr so lange fort, bis das Schiff einen deutschen Hafen oder den Hafen eines angrenzenden Nachbarstaates erreicht.

Heimschaffung

Der Anspruch auf Heimschaffung wird einfacher gestaltet. Er besteht künftig bei jeder Beendigung des Heuerverhältnisses. Im Gegensatz zum Seemannsgesetz kommt es nicht mehr darauf an, ob ein befristetes oder ein unbefristetes Heuerverhältnis endet und ob dessen Ende im In- oder Ausland eingetreten ist. Nach den Vorgaben des Seearbeitsübereinkommens, hat der Flaggenstaat für die Heimschaffung zu sorgen, wenn der Reeder seiner Verpflichtung dazu nicht nachkommt. Fällt auch der Flaggenstaat aus, so hat der Küstenstaat, aus dessen Hoheitsgebiet das Besatzungsmitglied heimgeschafft werden soll, die Heimschaffung zu veranlassen. Das Gesetz übernimmt die im Übereinkommen vorgeschriebene Auffangregelung.

Berufsausbildung an Bord

Die besonderen Modalitäten der Berufsausbildung an Bord eines Kauffahrteischiffes werden erstmals gesetzlich geregelt. Die neuen Regelungen orientieren sich so weit wie möglich an den Normen des Berufsbildungsgesetzes und berücksichtigen die Vorgaben des Übereinkommens. Die Anforderungen an Form und Inhalt des Heuervertrages sind deshalb auch dann zu beachten, wenn der Reeder mit einem Besatzungsmitglied einen Vertrag über die Berufsausbildung an Bord abgeschlossen hat.

Unterkünfte

Bei der Unterbringung der Besatzungsmitglieder sind deren soziale, kulturelle und religiösen Bedürfnisse angemessen zu berücksichtigen. Das Seearbeitsgesetz trägt damit der internationalen Zusammensetzung der Besatzungen Rechnung. Den Seeleuten ist ein angemessener und preisgünstiger Zugang zu den an Bord vorhandenen Kommunikationseinrichtungen zu gewähren (zum Beispiel Schiff-Land-Fernsprechverbindungen, Internet-Dienste).

Verpflegung

Das Besatzungsmitglied hat für die Dauer des Heuerverhältnisses Anspruch auf kostenfreie, angemessene und ausreichende Verpflegung. Hierbei sind die kulturellen Eigenheiten und religiösen Gebräuche sowie die Dauer und Art der Reise angemessen zu berücksichtigen.

Medizinische Betreuung

Die medizinische Betreuung der Seeleute wird, entsprechend den Vorgaben des Seearbeitsübereinkommens, umfassender geregelt als im Seemannsgesetz. Die Seeleute sollen soweit wie möglich einen Gesundheitsschutz und eine medizinische Betreuung erhalten, wie sie im Allgemeinen den Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern an Land zur Verfügung stehen. Hierzu zählen die Heilbehandlung, einschließlich einer notwendigen Zahnbehandlung, die Versorgung mit den notwendigen Arznei- und Heilmitteln und der Zugang zu medizinischen Geräten und Einrichtungen für Diagnose und Behandlung.

Der Reeder hat dafür zu sorgen, dass die für eine ausreichende medizinische Betreuung der Personen an Bord erforderlichen Räume (zum Beispiel Kranken- und Operationsräume) und eine angemessene medizinische Ausstattung an Bord zur Verfügung stehen. Zur medizinischen Ausstattung gehört insbesondere eine Schiffsapothek, die geeignet sein muss, eine unverzügliche Behandlung und Versorgung an Bord zu gewährleisten. Die Schiffsapothek genügt den Anforderungen, wenn sie dem vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung im Verkehrsblatt zuletzt bekannt gemachten Stand der medizinischen Erkenntnisse entspricht. Der Stand der medizinischen Erkenntnisse wird von einem im Gesetz konstituierten Ausschuss für medizinische Ausstattung in der Seeschifffahrt ermittelt. Der Ausschuss besteht aus Experten für maritime Medizin, insbesondere Ärzten und Apothekern, die ihre Fachkompetenz und Erfahrung mit Arzneimitteln und Medizinprodukten in die Beratung einbringen.

Für alle Besatzungsmitglieder besteht nach den Vorgaben des Seearbeitsübereinkommens ein Anspruch auf Fortzahlung der Heuer im Krankheitsfall von bis zu 16 Wochen. Wie bisher besteht der Anspruch auf die volle Heuer bis zu dem Tag, an dem das erkrankte oder verletzte Besatzungsmitglied das Schiff verlässt, mindestens jedoch für die Dauer von sechs Wochen (§ 3 Absatz 1 Satz 1 des Entgeltfortzahlungsgesetzes). Hat das kranke Besatzungsmitglied das Schiff verlassen, so hat es nach Ablauf von sechs Wochen seit Beginn der Arbeitsunfähigkeit für die verbleibende Zeit bis zum Ablauf des sechzehnwöchigen Bezugszeitraums einen Anspruch auf Heuerfortzahlung in Höhe des Krankengeldes. Das Krankengeld bemisst sich nach dem Betrag, der dem Besatzungsmitglied zustehen würde, wenn es in der gesetzlichen Krankenversicherung versichert und im Inland erkrankt wäre. Seeleute aus Drittstaaten sind damit deutschen Seeleuten gleichgestellt.

Sozialeinrichtungen an Land

Die Sozialeinrichtungen für Seeleute in deutschen Häfen (Seemannsmissionen) haben nach Maßgabe des Seearbeitsübereinkommens sicherzustellen, dass sie für alle Seeleute diskriminierungsfrei und leicht erreichbar zugänglich sind. Sie sollen Sozialbeiräte einrichten, die mit ihnen beraten, wie sie den Bedürfnissen der Seeleute am besten entsprechen können.

Beschwerden

Jedes Besatzungsmitglied kann sich beim Kapitän oder beim Reeder beschweren, wenn es einen Verstoß gegen das Seearbeitsrecht oder eine Benachteiligung geltend machen will. Für die Behandlung von Beschwerden ist nach den Vorgaben des Seearbeitsübereinkommens ein strukturiertes Verfahren vorzusehen. Die Beschwerde soll im Regelfall zunächst an den unmittelbaren Vorgesetzten gerichtet werden. Das Besatzungsmitglied hat nach dem Übereinkommen künftig auch das Recht, sich unmittelbar bei geeigneten externen Stellen zu beschweren, zum Beispiel der Berufsgenossenschaft. Die Beschwerde kann auch an die zuständigen Inspektorinnen und Inspektoren in ausländischen Häfen gerichtet werden. Dem entsprechend haben auch Besatzungsmitglieder auf Schiffen unter ausländischer Flagge das Recht, sich in einem deutschen Hafen zu beschweren, wenn sie einen Verstoß gegen das Seearbeitsübereinkommen oder eine ungerechte Behandlung geltend machen wollen.

Flaggenstaatliche Überprüfungen und Hafenstaatkontrolle

Für ein Übereinkommen der IAO und dessen Umsetzung im nationalen Recht ist es eine wichtige Neuerung, dass im Seearbeitsübereinkommen umfassende und verbindliche Regelungen zur Erfüllung und Durchsetzung seiner Anforderungen (Arbeitsinspektion) verankert sind.

Künftig werden die Schiffe unter deutscher Flagge regelmäßig, mindestens alle drei Jahre, von der Flaggenstaatsverwaltung überprüft, um sicherzustellen, dass die innerstaatlichen Rechtsvorschriften zur Durchführung des Seearbeitsübereinkommens eingehalten werden. Schiffe in der internationalen Fahrt mit einer Bruttoreaumzahl von 500 oder mehr müssen ein Seearbeitszeugnis und eine Seearbeits-Konformitätserklärung mitführen. Darin wird bescheinigt, dass die Arbeits- und Lebensbedingungen an Bord den vorgeschriebenen Mindestanforderungen entsprechen. Das Seearbeitszeugnis hat eine Gültigkeitsdauer von fünf Jahren, mit einer Zwischenüberprüfung nach zwei bis drei Jahren.

Die Berufsgenossenschaft wird damit betraut, sämtliche Arbeits- und Lebensbedingungen an Bord zu überprüfen. Die bisherigen Zuständigkeiten der Länder zur Überprüfung des Arbeits- und Arbeitszeitschutzes, des Jugendarbeitsschutzes und der medizinischen Ausstattung (Bordapotheke) werden auf die Berufsgenossenschaft als Vertreterin des Bundes übertragen. Durch eine Überprüfung aus einer Hand durch die Berufsgenossenschaft werden Synergien geschaffen und Bürokratie abgebaut. Den Reedern bleiben die bisher erforderlichen Überprüfungen durch Bund und Länderbehörden und der damit einhergehende Zeit- und Kostenaufwand erspart. Die Berufsgenossenschaft und die von ihr anerkannten Klassifikationsgesellschaften gewährleisten eine lückenlose und effektive Vor-Ort-Kontrolle. Dies gilt insbesondere auch für diejenigen Schiffe unter deutscher Flagge, die nur im Ausland verkehren. Die sieben von der Berufsgenossenschaft anerkannten Klassifikationsgesellschaften verfügen über ein weltweites Netz von Schiffsbesichtigern und kontrollieren im Auftrag des Bundes in allen Teilen der Welt Schiffe unter deutscher Flagge auf die Einhaltung internationaler Mindeststandards. So können die neuen Besichtigungen nach dem Seearbeitsgesetz nahtlos in bestehende Schiffssicherheitsprüfverfahren nach den SOLAS-, MARPOL- und STCW-Übereinkommen integriert werden.

Die Bundesrepublik Deutschland ist als Ratifikationsstaat verpflichtet, im Rahmen von Hafenstaatkontrollen die Einhaltung der Anforderungen des Seearbeitsübereinkommens auch auf Schiffen unter ausländischer Flagge zu überprüfen, wenn sie deutsche Häfen anlaufen. Auch die Reeder von Schiffen unter ausländischer Flagge haben sicherzustellen, dass die im Seearbeitsübereinkommen normierten Mindestanforderungen an die Ar-

beits- und Lebensbedingungen der Seeleute erfüllt werden. In deutschen Häfen wird dies durch die Berufsgenossenschaft kontrolliert. Sie kann die Beseitigung festgestellter Mängel verlangen und bei hinreichendem Verdacht einer schwerwiegenden Rechtsverletzung die Weiterfahrt des Schiffes untersagen. Dies gilt auch dann, wenn der Staat, dessen Flagge das Schiff führt, das Seearbeitsübereinkommen nicht ratifiziert hat. Damit soll erreicht werden, dass Schiffe aus Nicht-Vertrags-Staaten bei Unterschreitung des Seearbeitsübereinkommens keine günstigere Behandlung erfahren als Schiffe aus Vertragsstaaten (Theorie der gleichen Wettbewerbsbedingungen, „level-playing-field“). Diese „Nicht-günstigere-Behandlungs-Klausel“ („no-more favourable-treatment clause“) ist das Herzstück des Seearbeitsübereinkommens.

Durch das Inkrafttreten des Seearbeitsübereinkommens wird es zur weltweiten Geltung der Mindeststandards der Arbeits- und Lebensbedingungen für Seeleute auf Kauffahrteischiffen kommen. Dieses Gesetz leistet dazu den deutschen Beitrag.

VI. Gesetzgebungskompetenz des Bundes

Die Gesetzgebungskompetenz des Bundes folgt aus der konkurrierenden Gesetzgebungskompetenz nach Artikel 74 Absatz 1 Nummer 1, 12 und 21 des Grundgesetzes. Der Bund macht nach Artikel 72 Absatz 1 des Grundgesetzes von seiner Gesetzgebungskompetenz auf den Gebieten des Arbeitsrechts, des Arbeitsschutzes, der Arbeitsvermittlung, der Sozialversicherung sowie der Hochsee- und Küstenschifffahrt Gebrauch. Entsprechendes gilt für die Regelung der Straftaten und Ordnungswidrigkeiten.

VII. Haushaltsaufgaben ohne Erfüllungsaufwand

Keine.

VIII. Erfüllungsaufwand

1. Auswirkungen auf die öffentlichen Haushalte

Keine.

2. Erfüllungsaufwand

2.1 Bürgerinnen und Bürger

Für die Bürgerinnen und Bürger wird keine Informationspflicht eingeführt oder abgeschafft.

2.2 Wirtschaft

Für die Wirtschaft werden sechs Informationspflichten neu eingeführt. Diese Pflichten ergeben sich aus den zwingenden Vorgaben des internationalen Seearbeitsübereinkommens, die mit dem Seearbeitsgesetz in deutsches Recht umgesetzt werden. Durch die Abschaffung des Musterungsverfahrens wird die Wirtschaft im Saldo aber deutlich entlastet.

Im Bereich der privaten Arbeitsvermittlung für Seeleute müssen Vermittlungsagenturen mit Sitz in Deutschland zukünftig alle drei Jahre einen Antrag bei der Berufsgenossenschaft stellen, um die für ihre Tätigkeit notwendige Bescheinigung zu erhalten. Darüber hinaus sind die Agenturen im Rahmen der regelmäßig alle drei Jahre und anlassbezogen wegen einer Beschwerde durchzuführenden Überprüfungen der Berufsgenossenschaft zur Auskunft verpflichtet. Bei geschätzten 30 betroffenen Agenturen im Bereich der Seeschifffahrt entsteht durch die beiden Informationspflichten ein Aufwand für die Wirtschaft in Höhe von rund 4.000 Euro pro Jahr.

Für die Hafenstaatkontrolle, die Überprüfung deutschflaggender Schiffe in ausländischen Häfen und von fremdflaggen Schiffen in deutschen Häfen, wird eine neue Informationspflicht eingeführt. Die Schiffsführung (Kapitän oder Schiffsoffiziere) müssen staatlichen Hafenstaatkontrolleuren schiffs- und personenbezogene Dokumente vorlegen und entsprechende Auskünfte erteilen. Durch das Seearbeitsgesetz werden keine neuen Kontrollen eingeführt, sondern die bereits nach schiffssicherheitsrechtlichen Übereinkommen stattfindenden Hafenstaatkontrollen werden inhaltlich um die Überprüfung der Arbeits-

und Lebensbedingungen erweitert. Bei einem Zeitanatz von zwei Stunden pro Kontrolle und rund 500 zu überprüfenden Schiffen unter deutscher Flagge umfasst diese Erweiterung der Informationspflicht einen zusätzlichen Aufwand von knapp 30.000 Euro im Jahr.

Im Rahmen der Überprüfungen der Kauffahrteischiffe unter deutscher Flagge (Flaggenstaatkontrolle) werden zwei neue Informationspflichten eingeführt. Für Seeschiffe in der weltweiten Fahrt müssen alle fünf Jahre ein Seearbeitszeugnis und eine Seearbeits-Konformitätserklärung bei der Verwaltung beantragt werden. Bei rund 500 zertifizierungspflichtigen Schiffen entsteht mit dieser Informationspflicht ein Aufwand von 725 Euro pro Jahr. Als weitere Informationspflicht müssen die Reeder (zurzeit 120) für ihre zeugnispflichtigen Schiffe im Teil II der Seearbeits-Konformitätserklärung darstellen, wie sie die innerstaatlichen Rechtsvorschriften zu den Arbeits- und Lebensbedingungen in die Praxis an Bord umsetzen. Der Aufwand fällt im Wesentlichen einmalig bei Inkrafttreten des Seearbeitsgesetzes an. Bei einem geschätzten Zeitaufwand von 160 Stunden ergibt sich für diese Informationspflicht ein einmaliger Umstellungsaufwand von 560.000 Euro.

Mit dem Ausfüllen von Dienstbescheinigungen für Besatzungsmitglieder wird eine weitere Informationspflicht eingeführt. Jedes Besatzungsmitglied hat den Rechtsanspruch gegen den Reeder, spätestens am Tag des Dienstendes eine Bescheinigung über den geleisteten Dienst an Bord zu erhalten. Dieser Fahrzeitnachweis ist unter anderem für die Beantragung und Erneuerung von Befähigungszeugnissen notwendig. In der Praxis wird häufig der Kapitän an Bord die Dienstbescheinigungen ausstellen. Für Schiffe, auf denen die Besatzung häufig wechselt oder die regelmäßig und in kurzen Abständen dieselben Häfen anlaufen, sind Erleichterungen vorgesehen. Bei einem Zeitaufwand von 15 Minuten für das Ausstellen einer Dienstbescheinigung, knapp 38.000 auszustellenden Dienstbescheinigungen und unter Berücksichtigung der Lohnkosten für einen Kapitän ergibt sich ein Aufwand von 270.000 Euro pro Jahr. Auf Grund der Abschaffung der Verpflichtung zum Führen eines Seefahrtbuches wird es auf Grund dieser Verpflichtung jedoch zu keinem tatsächlichen Mehraufwand für die Wirtschaft kommen (siehe unten).

Dem Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft durch sechs neue Informationspflichten, steht eine jährliche Entlastung durch Abschaffung des bisherigen Musterungsverfahrens sowie der zwingenden Verpflichtung des Besitzes eines Seefahrtbuches gegenüber:

Durch die Abschaffung des Musterungsverfahrens wird die Wirtschaft um knapp 180.000 Euro entlastet. Der Berechnung wurden hierbei 2,5 Besatzungswechsel pro Jahr auf insgesamt knapp 2.500 Schiffen in der nationalen und internationalen Fahrt zugrunde gelegt.

Hinzu kommt die Entlastung durch die Abschaffung der Verpflichtung zum Führen eines Seefahrtbuches. Dieser Aufwand beläuft sich auf rund 270.000 Euro. Es ist hierfür von denselben Kosten wie für die Ausstellung der Dienstbescheinigung auszugehen, da bisher im Seefahrtbuch und künftig in der Dienstbescheinigung im Wesentlichen dieselben Daten eingetragen werden müssen. (Zu den jeweiligen Gebühren siehe unter „Weitere Kosten“.)

Insgesamt geht mit dem Entwurf eine jährliche Entlastung für die Wirtschaft von gut 140.000 Euro und eine einmalige Belastung von knapp 560.000 Euro einher.

2.3 Verwaltung

Für die Verwaltung werden keine Informationspflichten neu eingeführt oder abgeschafft. Das Seearbeitsgesetz bedeutet aber für die Bundesverwaltung neuen Erfüllungsaufwand.

Im Bereich der Arbeitsvermittlung beträgt der Aufwand der Verwaltung für die Überprüfung privater Arbeitsvermittlungsagenturen für Seeleute knapp 7.000 Euro jährlich. Diesem Wert liegen die Annahmen zugrunde, dass die Überprüfung insgesamt gut 14 Stunden dauern wird, jede Agentur grundsätzlich alle drei Jahre geprüft wird und 30 Agenturen zu prüfen sind.

Für die Ausweitung des Beschwerdeverfahrens für Besatzungsmitglieder entsteht ein Aufwand von 20.000 Euro, da die Verwaltung allen eingehenden Beschwerden nachgehen und diesen möglichst abhelfen muss. Dieser Schätzung liegt die Annahme zugrunde,

dass von 2 Prozent der rund 2.500 Schiffe unter deutscher Flagge in der nationalen und internationalen Fahrt Beschwerden an die Verwaltung herangetragen werden (50 Beschwerden). Pro Beschwerde wird eine durchschnittliche Bearbeitungszeit von 8 Stunden angenommen. Dies umfasst Nachfragen bei Reedereien, Kapitänen oder Behörden, eine eventuelle Vor-Ort-Überprüfung einschließlich der Führung von Interviews mit den Besatzungsmitgliedern, Nachprüfungen, ob der Grund der Beschwerde tatsächlich behoben wurde etc.

Die Erweiterung der Hafenstaatkontrollen um die Prüfung der Arbeits- und Lebensbedingungen erfordert 1,5 neue Arbeitskräfte bei der Berufsgenossenschaft. Der zusätzliche Aufwand für die jährlich 1.200 Hafenstaatkontrollen in deutschen Häfen wird auf zwei Stunden pro Besichtigung einschließlich der erforderlichen Vor- und Nachbereitung geschätzt. Hieraus entsteht ein Erfüllungsaufwand für die Verwaltung von knapp 140.000 Euro pro Jahr.

Die Flaggenstaatkontrolle umfasst für die Verwaltung die Ausstellung des Seearbeitszeugnisses und der Seearbeits-Konformitätserklärung sowie regelmäßig stattfindende Besichtigungen an Bord der Kauffahrteischiffe unter deutscher Flagge. Dabei sind nicht nur die 500 zeugnispflichtigen, sondern auch 350 Schiffe in der nationalen Fahrt und 50 größere Fischereifahrzeuge zu überprüfen. Bei zertifizierungspflichtigen Schiffen ist mit jährlichem Aufwand pro Schiff von gut 600 Euro, bei nicht zertifizierungspflichtigen Schiffen von gut 300 Euro und bei fischereiarbeitszeugnispflichtigen Schiffen mit jährlichem Aufwand pro Schiff von gut 200 Euro zu rechnen. Der Aufwand hierfür dürfte sich insgesamt auf 440.000 Euro pro Jahr belaufen.

Für die Geschäftsführung des neuen „Ausschuss für medizinische Ausstattung in der Seeschifffahrt“ wird eine neue halbe Stelle bei der Berufsgenossenschaft eingerichtet. Darüber hinaus sind für den Bundeshaushalt 2013 5.000,- Euro für den Ausschuss beantragt (zum Beispiel für externe Gutachten). Dies ergibt einen Erfüllungsaufwand von rund 50.000 Euro im Jahr.

Insgesamt ergibt sich durch das Seearbeitsgesetz ein neuer Erfüllungsaufwand für die Berufsgenossenschaft in Höhe von knapp 660.000,- Euro jährlich.

Es ist zu erwarten, dass wegen der neu auf das Bundesministerium für Arbeit und Soziales übertragenen Fachaufsicht über die Berufsgenossenschaft Personalbedarf, voraussichtlich in Höhe einer Planstelle in der Wertigkeit des höheren Dienstes (A13 h), entstehen wird. Durch die Schaffung einer neuen Stelle für die Fachaufsicht entsteht einschließlich der Personalnebenkosten ein Mehraufwand von knapp 95.000,- EUR.

Auf Bundesebene (Berufsgenossenschaft und Bundesministerium für Arbeit und Soziales) entsteht damit ein Mehraufwand von 750.000,- EUR jährlich. Dieser Mehraufwand ist im Rahmen der geltenden Haushaltsansätze zu tragen.

Diesem Aufwand steht - auf Länderebene - die Entlastung durch den Wegfall des Musterungsverfahrens und des zwingenden Erfordernisses der Ausstellung von Seefahrtbüchern in Höhe von über 800.000 Euro gegenüber:

Der Entlastung von 800.000 Euro durch den Wegfall des Musterungsverfahrens liegt die Annahme von rund 75.000 An- und Abmusterungen zugrunde. Hiervon werden 25.000 An- und Abmusterungen im Inland vorgenommen (8,- Euro Musterung) und die übrigen 50.000 An- und Abmusterungen im Ausland (12,- Euro pro Musterung), so dass sich hieraus Gesamtkosten von 800.000,- Euro ergeben.

Mit dem Wegfall des Erfordernisses der Ausstellung von Seefahrtbüchern ist eine Entlastung von gut 10.000 Euro verbunden. Bei einer Gesamtzahl von rund 15.000 deutschen und ausländischen Seeleuten an Bord deutschflaggiger Kauffahrteischiffe ist von einer Neuausstellung von jährlich 500 Seefahrtbüchern auszugehen.

Insgesamt wird - bei ebenenübergreifender Betrachtung - der Erfüllungsaufwand der Verwaltung um 60.000 Euro reduziert.

IX. Weitere Kosten

Der Aufwand der Verwaltung für die Überprüfung privater Arbeitsvermittlungsagenturen für Seeleute in Höhe von rund 7.000 Euro jährlich wird in Form von Gebühren auf die Agenturen umgelegt werden.

Die der Verwaltung im Rahmen der Flaggenstaatkontrolle entstehenden Kosten von rund 440.000 Euro werden ebenfalls auf die Wirtschaft umgelegt.

Diesen künftig anfallenden Gebühren steht der Wegfall der Gebühren in Höhe von über 800.000 Euro gegenüber, die im Zusammenhang mit den Seefahrtbüchern und dem Musterungsverfahren bislang angefallen sind.

Insgesamt ergibt sich hinsichtlich der weiteren Kosten eine Entlastung von 360.000 Euro.

Der Wirtschaft entstehen keine sonstigen Kosten.

Auswirkungen auf die Einzelpreise und das allgemeine Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

X. Nachhaltigkeitsaspekte

Der Gesetzentwurf steht im Einklang mit den Leitgedanken der Bundesregierung zur nachhaltigen Entwicklung im Sinne der Nationalen Nachhaltigkeitsstrategie. Der Entwurf gewährleistet Mindeststandards der Arbeits- und Lebensbedingungen für alle Seeleute, unabhängig von ihrer Staatsangehörigkeit. Er sichert die Wettbewerbsfähigkeit der Reeder, die Kauffahrteischiffe unter deutscher Flagge betreiben.

XI. Alternativen

Zu den Regelungen des Entwurfs bestehen keine Alternativen.

elektronische Vorab-Fassung

XII. „Gleichstellungspolitische Bedeutung“ oder „Geschlechterspezifische Auswirkungen

Der Kern der neuen Seearbeitsgesetzgebung wird durch die Bezeichnung als „Seearbeitsgesetz“ anstelle des „Seemannsgesetzes“ geschlechtsneutral formuliert.

XIII. Vereinbarkeit mit EU-Recht

Der Entwurf ist mit dem Recht der Europäischen Union und völkerrechtlichen Verträgen, die die Bundesrepublik Deutschland abgeschlossen hat, vereinbar. Er dient der Umsetzung des Seearbeitsübereinkommens und der es umsetzenden Richtlinien der Europäischen Union.

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1 (Seearbeitsgesetz):

Zu Abschnitt 1 (Allgemeine Vorschriften):

Zu § 1 (Anwendungsbereich):

Zu Absatz 1:

Das Gesetz regelt in Umsetzung des Seearbeitsübereinkommens die Arbeits- und Lebensbedingungen an Bord. Es gilt – wie bisher das Seemannsgesetz – für Seeleute auf Kauffahrteischiffen, die nach dem Flaggenrechtsgesetz die Bundesflagge führen. Im Gesetz wird hierfür der Begriff „Schiff“ verwendet. Der hergebrachte Begriff „Kaufahrteischiff“ ist gleichzusetzen mit dem Begriff „Handelsschiff“. Nach Artikel 27 des Grundgesetzes bilden alle deutschen Kauffahrteischiffe eine einheitliche Handelsflotte. Die Pflicht zur Führung der Bundesflagge betrifft nach § 1 Absatz 1 des Flaggenrechtsgesetzes Kaufahrteischiffe als „zur Seefahrt bestimmte Schiffe (Seeschiffe)“. Eine Bestimmung des Schiffes zur Seefahrt liegt vor, wenn der Reeder mit dem Schiff den dauernden Erwerb durch Seefahrt bezweckt. Ein Erwerb durch Seefahrt liegt vor, wenn entgeltlich Personen oder Güter über See befördert werden oder mit Hilfe des Schiffes eine anderweitige Tätigkeit verrichtet wird. Neben der klassischen Handelsschiffahrt zählen dazu unter anderem Schlepp- und Bugsierdienste, Bergung und Hilfeleistung, Kabellegungs- und Eisbrecherarbeiten, der gewerbliche Einsatz von Lotsversetzbooten sowie die Fischerei im Seebereich (Küstenfischerei, Kleine Hochseefischerei und Große Hochseefischerei). Keine Kauffahrteischiffe sind dagegen Traditionsschiffe, da diese nicht für den Erwerb durch Seefahrt bestimmt sind.

Nach Satz 2 findet das Gesetz keine Anwendung auf gewerbsmäßig genutzte Sportboote unter 24 Meter Länge mit bis zu zwei beschäftigten Personen an Bord. Die Anwendung des Gesetzes auf diese Schiffsgattung ist nicht sachgerecht und wäre mit Blick auf bestimmte, vom Seearbeitsübereinkommen gestellte Anforderungen, etwa an die Größe der Unterkünfte, auch nicht möglich. Nach schiffssicherheitsrechtlichen Vorschriften müssen solche Fahrzeuge in der weltweiten Fahrt mit zwei qualifizierten Schiffsführern besetzt sein. In der gewerbsmäßigen Sportschiffahrt gibt es in der Regel kein klassisches Berufsbild eines Skippers, der dauerhaft oder hauptberuflich seinen Lebensunterhalt auf solchen Schiffen verdient. Diese Personen bedürfen daher nicht des besonderen Schutzes des Seearbeitsübereinkommens. Die Sicherheit dieser Personen ist, ebenso wie die der Passagiere, durch die See-Sportbootverordnung gewährleistet, die für die bezeichneten Sportboote ein Sicherheitszeugnis oder eine Prüfbescheinigung der Berufsgenossenschaft vorschreibt. Soweit Arbeitnehmer vorübergehend an Bord tätig sind, sind sie durch das Landarbeitsrecht ausreichend geschützt. Die für Sportboote in Betracht kommenden Verbände sind am 5. Dezember 2011 nach Artikel II Absatz 5 des Seearbeitsübereinkommens angehört worden. Sie haben die hier vorgesehene Regelung befürwortet.

Zu Absatz 2:

Artikel II Absatz 1 Buchstabe j des Seearbeitsübereinkommens definiert den Begriff „Schiff“ als ein Schiff, das nicht ausschließlich auf Binnengewässern, in geschützten Ge-

wässern oder in deren unmittelbarer Nähe verkehrt. Dieser Systematik folgend erfasst das Seearbeitsgesetz keine Schiffe, die ausschließlich in „Binnengewässern“ fahren, also welche die Zonen 1 und 2 des Anhangs I der Binnenschiffsuntersuchungsordnung seewärts nicht verlassen (Förden, Bodden, Haffs). Es kommt dabei nicht auf die bauliche Eigenschaft eines Schiffes als Binnen- oder als Seeschiff an, sondern ausschließlich auf das tatsächliche Befahren von Binnen- oder Seegewässern.

Der bisherige im Seemannsgesetz verwendete Begriff des Fördeschiffes ist nicht mehr weiter erforderlich, da es sich bei diesem Schiffstyp entweder um ein Fahrgastschiff oder um ein Fährschiff handelt.

Zu Absatz 3:

Für die Besatzungen ausländischer Handelsschiffe, die das Küstenmeer oder in die inneren Gewässer der Bundesrepublik Deutschland befahren und auf ihrer planmäßigen Route oder aus betriebstechnischen Gründen einen deutschen Hafen anlaufen, findet das Gesetz in den Fällen Anwendung, in denen die Bundesrepublik Deutschland ihre internationale Verantwortung als Hafenstaat nach dem Seearbeitsübereinkommen wahrzunehmen hat. Das betrifft die Vorschriften über die Überprüfung der Schiffe unter ausländischer Flagge im Hafen (Hafenstaatkontrolle) nach § 138 sowie über das Beschwerderecht (§ 139), die Heimschaffung (§ 140) und die medizinische Betreuung (§ 141).

Zu § 2 (Begriffsbestimmungen):

Die Vorschrift definiert wiederholt im Seearbeitsgesetz verwendete Begriffsbestimmungen.

Die Nummern 6 und 7 übernehmen die Begriffsbestimmungen „Arbeitszeit“ und „Ruhezeit“ der Norm A2.3 des Seearbeitsübereinkommens. Allerdings wird klargestellt, dass die gesamte Arbeitszeit eines Besatzungsmitglieds erfasst sein soll, nicht allein die Arbeit für das Schiff. Die Nummer 8 entspricht der bisherigen Begriffsbestimmung „Feiertage“ in § 84 Absatz 4 des Seemannsgesetzes. Mit der Nummer 9 wird der Begriff „Servicepersonal“ neu eingeführt. Er schließt neben dem Verpflegungs-, Bedienungs- und Krankenpflegepersonal nach § 87 des Seemannsgesetzes auch Besatzungsmitglieder zur Betreuung und Unterhaltung von Passagieren ein. Mit dem Begriff „Servicepersonal“ werden insbesondere das Personal zur Reinigung von Kammern oder Kabinen sowie Animatoren oder Künstler erfasst, die in der Regel länger als 72 Stunden an Bord und deshalb Besatzungsmitglieder sind.

Zu § 3 (Besatzungsmitglieder):

Zu Absatz 1:

Seeleute im Sinne des Gesetzes sind übereinstimmend mit Artikel II Absatz 1 Buchstabe f des Seearbeitsübereinkommens alle Personen, die in irgendeiner Eigenschaft an Bord eines Schiffes tätig sind. Im Gesetz wird synonym hierfür der Begriff „Besatzungsmitglieder“ verwendet. Er ist weiter als der gleichlautende Begriff in § 3 des Seemannsgesetzes. Besatzungsmitglieder sind der Kapitän, die Schiffsoffiziere und die anderen Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, unabhängig davon, ob sie Arbeitnehmer des Reeders oder eines anderen Arbeitgebers sind. Dazu gehören insbesondere Arbeitnehmer, die der Reeder von einem anderen Reeder oder von einem Verleiher im Rahmen eines Arbeitnehmerüberlassungsvertrages überlassen hat, sowie Arbeitnehmer eines selbständigen Unternehmers, die an Bord Dienstleistungen erbringen.

Besatzungsmitglieder im Sinne des Gesetzes sind auch zu ihrer Berufsbildung Beschäftigte. Zu ihrer Berufsbildung beschäftigt sind Auszubildende im Ausbildungsberuf Schiffsmechaniker oder in anderen Ausbildungsberufen, wenn die Berufsausbildung an Bord des Schiffes stattfindet. Zu ihrer Berufsbildung beschäftigt sind auch Personen, die außerhalb eines Berufsausbildungsverhältnisses und eines Heuerverhältnisses an einer Maßnahme zum Erwerb beruflicher Fertigkeiten, Kenntnisse, Fähigkeiten oder beruflicher Erfahrungen an Bord des Schiffes teilnehmen, insbesondere Praktikanten. Dazu gehören jedoch

nicht Schüler, die im Rahmen landesrechtlicher Vorschriften ein Praktikum an Bord absolvieren.

Besatzungsmitglieder im Sinne des Gesetzes sind ebenfalls Selbständige, zum Beispiel freiberuflich Tätige oder Gewerbetreibende, soweit sie nicht zu den in Absatz 3 genannten Personengruppen gehören.

Zu Absatz 2:

Für die zu ihrer Berufsausbildung Beschäftigten und Praktikanten gelten grundsätzlich die gleichen Regelungen dieses Gesetzes, die für Besatzungsmitglieder gelten, die als abhängig Beschäftigte in einem Heuerverhältnis stehen. Besondere Regelungen enthält der Abschnitt 4 über den Abschluss und den Inhalt des Berufsausbildungsvertrages, die Ausbildungsvergütung und die Beendigung des Ausbildungsverhältnisses. Auch diese Regelungen sind auf Praktikanten entsprechend anwendbar.

Zu Absatz 3:

Die Vorschrift regelt in Satz 1 abschließend, dass bestimmte an Bord des Schiffes tätige Personen keine Besatzungsmitglieder in Sinne des Absatzes 1 sind. Dabei handelt es sich um Personen, die als Lotsinnen oder Lotsen, Kanalsteuerer auf dem Nord-Ostsee-Kanal, staatliche Kontrolleure, Inspektorinnen oder -inspektoren, zur Durchführung von Garantearbeiten, Reparaturen oder Wartungsarbeiten oder als Unterhaltungskünstlerinnen oder -künstler nur kurzzeitig, in der Regel nicht länger als 96 beziehungsweise 72 Stunden, an Bord des Schiffes tätig sind. In die gleiche Gruppe fallen Personen, die zur Ausführung von Reparaturen, Garantie- oder Wartungsarbeiten vorübergehend an Bord tätig sind. Personal von Anlagenherstellern sind auch solche Personen, die für Unternehmen tätig werden, die sich auf die Reparatur und Wartung von Anlagen spezialisiert haben.

Keine Besatzungsmitglieder sind auch Wissenschaftlerinnen oder Wissenschaftler, wenn sie nur vorübergehend zu Forschungszwecken auf Schiffen tätig sind, und vornehmlich an Hochschulen und anderen wissenschaftlichen Einrichtungen an Land arbeiten. Dasselbe gilt für Offshore-Personal, das sich nur vorübergehend auf einem Schiff (zum Beispiel Erriecher-, Installations- oder Hubschiff) befindet, um von dort aus Bauwerke (zum Beispiel Windkraftanlagen), künstliche Inseln oder sonstige Anlagen auf See zu errichten, zu ändern oder zu betreiben. Soweit die vorgenannten Personengruppen als abhängig Beschäftigte tätig sind, werden sie durch das an Land geltende Arbeits- und Sozialversicherungsrecht angemessen geschützt. Sie werden von der Resolution Nr. 7 der Internationalen Arbeitsorganisation vom 22. Februar 2006 als Beispiele für Personengruppen genannt, die, wie hier geschehen, nach Anhörung der Verbände der Reeder und der Seeleute vom Begriff der Seeleute ausgenommen werden können.

Keine Besatzungsmitglieder sind schließlich Personengruppen, die im Rahmen öffentlich-rechtlicher Ausbildungsbestimmungen an Bord tätig sind. Hierzu zählen Fachschülerinnen oder -schüler und Hochschul- oder Fachhochschulstudentinnen oder -studenten, die an nach Landesrecht eingerichteten Ausbildungsstätten ausgebildet werden und zu diesem Zweck eine praktische Ausbildung und Seefahrtszeit auf einem Schiff durchführen. Keine Besatzungsmitglieder sind deshalb auch Schülerinnen oder Schüler, die nach landesrechtlichen Vorschriften ein Praktikum an Bord absolvieren. Schülerinnen oder Schüler, denen durch Vermittlung des Verbandes Deutscher Reeder Gelegenheit gegeben wird, während der Schulferien einen Einblick in die Praxis der Seefahrtberufe und das Leben an Bord eines Schiffes zu erhalten („Ferienfahrer“), dürfen an Bord nicht arbeiten. Wegen der Bedeutung dieser Personengruppe für die Nachwuchsgewinnung in der Handelsschifffahrt, wird klarstellend geregelt, dass sie nicht zu den Besatzungsmitgliedern zählt.

Ebenfalls nur vorübergehend kommen Sicherheitskräfte privater Bewachungsunternehmen, die eine Zulassung nach der Gewerbeordnung haben, an Bord zum Einsatz, wenn pirateriegefährdete Seegebiete durchquert werden. Diese Personen gehören nicht zum gewöhnlichen Schiffsbetrieb.

Durch Satz 2 wird die Möglichkeit eröffnet, dass die Berufsgenossenschaft auf Antrag des Arbeitgebers oder des Reeders abweichend von Satz 1 Nummer 2 und 3 den Zeitraum der Bordtätigkeit über 96 Stunden hinaus verlängert, in der eine Arbeitnehmerin oder ein Arbeitnehmer einer Werft, eines Anlagenherstellers oder einer Reparatur- oder Wartungsfirma an Bord tätig sein darf, ohne als Besatzungsmitglied eingestuft zu werden. In bestimmten Fällen kann es erforderlich sein, dass die genannten Personen länger an Bord tätig sein müssen, um etwa Motoren umzurüsten oder zu warten, Kälteanlagen zu reparieren oder Garantiarbeiten durchzuführen. Es handelt sich um besonders qualifiziertes Personal, das überwiegend an Land tätig ist, durch das dort geltende Arbeits- und Sozialrecht geschützt ist und für das häufig auch Tarifverträge im Bereich der Metallindustrie gelten. Es ist deshalb unter bestimmten Voraussetzungen gerechtfertigt, diese Personen vom Begriff des Besatzungsmitglieds auszunehmen, auch wenn sie längere Zeit an Bord tätig sind.

Die Berufsgenossenschaft darf die Ausnahme nur für eine bestimmte Person und nur für eine bestimmte Schiffsreise genehmigen. Die längere Tätigkeit an Bord muss erforderlich sein, um eine bestimmte Aufgabe erfüllen zu können (zum Beispiel Reparatur, Umrüstung, Wartung, Erprobung), die nicht zum gewöhnlichen Schiffsbetrieb gehört (routine business) und die deshalb von den Besatzungsmitgliedern nicht selbst erledigt werden kann. Die Genehmigung darf nicht dazu führen, dass Besatzungsregelungen unterlaufen werden und die Schiffssicherheit gefährdet wird. Die Ersetzung von Schiffspersonal durch eine Person ohne den Status eines Besatzungsmitglieds wäre missbräuchlich und darf nicht erlaubt werden. Die Berufsgenossenschaft darf die Genehmigung schließlich nur erteilen, wenn der geplante Einsatz einen Zeitraum von drei Wochen nicht überschreitet. Die Genehmigung der Berufsgenossenschaft ist auf den für die Tätigkeit erforderlichen Zeitraum - höchstens drei Wochen - zu beschränken. Eine Kopie der Genehmigung ist an Bord mitzuführen.

Zu Absatz 4:

Auf den in Absatz 3 genannten Personenkreis finden die Vorschriften über das Mindestalter und die Ordnung an Bord Anwendung. Für Fachschülerinnen oder -schüler und Hochschulstudentinnen oder -studenten im Sinne der Nummer 8 sowie Schülerinnen und Schüler im Sinne der Nummer 9 und 10 gelten darüber hinaus die Vorschriften über das ärztliche Zeugnis (Seediensttauglichkeitszeugnis), die Arbeits- und Ruhezeiten, die Heim-schaffung, die Unterkünfte und Freizeiteinrichtungen und die Verpflegung einschließlich Bedienung, die medizinische Betreuung an Bord, die soziale Betreuung, der besondere Schutz von jugendlichen Besatzungsmitgliedern sowie die Beschwerde entsprechend. Diese Personengruppen haben keinen Arbeitgeber, der für die Einhaltung dieser Schutzbestimmungen verantwortlich zeichnet. Die Vorschriften zur Seediensttauglichkeit gelten auch für die Kanalsteuerer auf dem Nord-Ostsee-Kanal und Sicherheitskräfte privater Bewachungsunternehmen, die eine Zulassung nach der Gewerbeordnung haben. Die in Nummer 6 bis 10 und 12 genannten Personengruppen müssen zu Beginn ihres Aufenthaltes an Bord eine Unterweisung über die gesetzlichen Arbeitsschutzvorschriften sowie die nach dem STCW-Übereinkommen vorgeschriebene Sicherheitsunterweisung erhalten, da sie sich in der Regel mehrere Tage oder länger an Bord aufhalten. Schülerinnen und Schüler im Sinne der Nummer 10 sind vom Reeder gegen Unfälle zu versichern.

Zu Absatz 5:

Name, Zweck, sowie Beginn und Ende des Aufenthaltes von Personen an Bord, die keine Fahrgäste sind und nach Absatz 3 nicht zu den Besatzungsmitgliedern gehören, sind unverzüglich im Seetagebuch zu vermerken. So kann ihre Identität festgestellt und ihr Status als Nichtbesatzungsmitglied plausibel gemacht werden. Dies ist insbesondere bei Hafens-taatkontrollen von wichtiger Bedeutung.

Zu § 4 (Reeder):

Übereinstimmend mit der Begriffsbestimmung des Seearbeitsübereinkommens (Artikel II Absatz 1 Buchstabe j) ist „Reeder“ im Sinne dieses Gesetzes derjenige, der die Verantwortung für den Schiffsbetrieb und für die Erfüllung der Pflichten trägt, die sich aus diesem

Gesetz und den anderen Rechtsvorschriften zur Umsetzung des Seearbeitsübereinkommens ergeben. Dies ist entweder der Eigentümer des Schiffes oder diejenige Organisation oder Person, die vom Eigentümer des Schiffes die Verantwortung für den Schiffsbetrieb übernommen hat, zum Beispiel ein Ausrüster oder „Bare-Boat-Charterer“ im Sinne des § 510 des Handelsgesetzbuches. Der Reeder bleibt auch dann in der Verantwortung für die Erfüllung der sich aus diesem Gesetz und den anderen Vorschriften zur Umsetzung des Seearbeitsübereinkommens ergebenden Aufgaben und Pflichten, wenn er bestimmte dieser Aufgaben und Pflichten anderen Organisationen oder Personen überträgt. Das betrifft zum Beispiel den Fall, dass der Reeder bestimmte an Bord anfallende Arbeiten einem Dritten in Rahmen eines Pachtvertrages oder auf anderer vertraglicher Grundlage zur selbständigen Ausführung überträgt, zum Beispiel auf einem Passagierschiff den Betrieb des Bordrestaurants, des Wellness-Bereiches oder eines Ladengeschäftes. Setzt der Auftragnehmer eigenes Personal ein, sind die Beschäftigten des Dritten Besatzungsmitglieder im Sinne des § 3 Absatz 1 und der Dritte ist „anderer Arbeitgeber“ im Sinne des Absatzes 2.

Die Vorschrift trifft eine grundsätzliche Regelung für den Fall, dass Arbeitgeber von Besatzungsmitgliedern nicht der Reeder, sondern ein Dritter ist, der als Vertragspartner des Reeders bestimmte Arbeiten an Bord des Schiffes übernommen hat. Für diesen „anderen Arbeitgeber“ gelten die gleichen Rechte und Pflichten aus dem Heuerverhältnis, wie sie das Gesetz für den Reeder festlegt, einschließlich der öffentlich-rechtlichen Arbeitgeberpflichten, insbesondere zur Einhaltung der Bestimmungen über Unterkünfte, Verpflegung, Gesundheitsschutz, medizinische und soziale Betreuung.

Entsprechend der zwingenden Vorgabe des Seearbeitsübereinkommens wird klargestellt, dass die Verantwortung des Reeders nach diesem Gesetz und den anderen Vorschriften zur Umsetzung des Übereinkommens auch dann bestehen bleibt, wenn das Besatzungsmitglied einen anderen Arbeitgeber hat. Das betrifft sowohl die Verantwortung für die Einhaltung der öffentlich-rechtlichen Vorschriften als auch für die Erfüllung der Pflichten, die der andere Arbeitgeber gegenüber dem Besatzungsmitglied aus dem Heuerverhältnis eingegangen ist. Für die Erfüllung von Zahlungsverpflichtungen des Arbeitgebers aus dem Heuerverhältnis, so für die Heuerzahlung oder Schadensersatzzahlungen, haftet der Reeder kraft Gesetzes wie ein Bürge, der auf die Einrede der Vorklage (§ 771 des Bürgerlichen Gesetzbuches) verzichtet hat. Die Haftung des Reeders ist begrenzt auf diejenigen Verpflichtungen, die sich aus diesem Gesetz und den anderen Vorschriften zur Umsetzung des Seearbeitsübereinkommens ergeben. So haftet der Reeder im Falle der Nichtgewährung von Urlaub durch den Arbeitgeber des Besatzungsmitglieds nur für die Abgeltung des gesetzlichen Mindesturlaubs, nicht aber eines darüber hinaus gehenden tarifvertraglich oder einzelvertraglich vereinbarten längeren Urlaubs. Die Bürgenhaftung für die Verpflichtung zur Heuerzahlung ist auf die übliche Vergütung beschränkt (§ 612 des Bürgerlichen Gesetzbuches), das heißt regelmäßig auf die tarifliche Vergütung. Nach § 9 kann die Haftung des Reeders weder durch Vereinbarung mit dem anderen Arbeitgeber noch durch Vereinbarung des Reeders oder des anderen Arbeitgebers mit dem Besatzungsmitglied ausgeschlossen oder eingeschränkt werden.

Zu § 5 (Kapitän und Stellvertreter):

Die Vorschrift entspricht § 2 des Seemannsgesetzes. Sie grenzt den Kapitän als Führer des Schiffes und Inhaber der Schiffsgewalt von den übrigen Mitgliedern der Schiffsbesatzung ab. Sie regelt die Bestellung des Kapitäns durch den Reeder, die öffentlich-rechtlichen Voraussetzungen für die Bestellung sowie die Stellvertretung im Fall seiner Verhinderung. Bei dem zur Bestellung des Kapitäns befugten „Reeder“ handelt es sich um den Reeder im Sinne des § 4, also um den Eigentümer des Schiffes oder die Organisation oder Person, die vom Eigentümer die Verantwortung für den Schiffsbetrieb übernommen hat.

Zu § 6 (Schiffsoffiziere):

Die Vorschrift führt die Regelung des § 4 des Seemannsgesetzes fort. Ergänzt wird, dass Schiffselektrotechnikerinnen oder Schiffselektrotechniker zu den Schiffsoffizieren zählen.

Dies entspricht der Verkehrsanschauung und ist auch deshalb gerechtfertigt, weil gemäß der neu eingeführten Regel III/6 des STCW-Übereinkommens künftig Befähigungszeugnisse für elektrotechnische Schiffsoffiziere erteilt werden können.

Zu § 7 (Jugendliche Besatzungsmitglieder):

Die Vorschrift bestimmt den Personenkreis der jugendlichen Besatzungsmitglieder, deren Arbeits- und Lebensbedingungen nach dem Seearbeitsübereinkommen (Leitlinie B1.1) besondere Aufmerksamkeit zu schenken ist. Jugendliche Besatzungsmitglieder sind die Besatzungsmitglieder, die das 18. Lebensjahr nicht vollendet haben. Besondere Bestimmungen zum Schutz jugendlicher Besatzungsmitglieder sieht das Gesetz unter anderem auf den Gebieten der Arbeitszeitgestaltung (§§ 53, 54), der Urlaubsdauer und der Festlegung des Urlaubs (§ 57 Absatz 2, § 58 Absatz 1 Satz 3) sowie der Arbeitssicherheit und des Gesundheitsschutzes (§ 117) vor.

Zu § 8 (Datenschutz):

Die Vorschrift ist neu. Sie dient der Wahrung der Belange des Datenschutzes im Bereich seearbeitsrechtlicher Vertragsverhältnisse.

Zu § 9 (Abweichende Vereinbarungen):

Satz 1 bestimmt, dass von den Vorschriften des Gesetzes abweichende Vereinbarungen zu Ungunsten des Besatzungsmitglieds nur in den ausdrücklich geregelten Fällen zulässig sind. Unter Vereinbarungen sind sowohl kollektivrechtliche Vereinbarungen (Tarifverträge, Betriebsvereinbarungen, Bordvereinbarungen und andere) als auch individualrechtliche Vereinbarungen, insbesondere solche zwischen dem Reeder oder einem anderen Arbeitgeber und dem Besatzungsmitglied, zu verstehen. Vom Gesetz abweichende Vereinbarungen zugunsten des Besatzungsmitglieds sind zulässig. Die zulässigen Abweichungen von den Vorschriften des Seearbeitsgesetzes berücksichtigen die Mindestanforderungen des Seearbeitsübereinkommens, an die die Bundesrepublik Deutschland als Ratifikationsstaat gebunden ist.

Nach Satz 2 darf bei der Wahl einer fremden Rechtsordnung ebenfalls nicht von den Mindestanforderungen des Seearbeitsübereinkommens (Artikel, Regeln, Teil A des Codes) abgewichen werden. Nach Artikel 94 des Seerechtsübereinkommens gehört zu den Aufgaben und Pflichten eines Flaggenstaates unter anderem, die Arbeitsbedingungen, die Bemannung und die sozialen Angelegenheiten auf Schiffen unter seiner Flagge unter Berücksichtigung der anwendbaren internationalen Rechtsinstrumente festzulegen. Nach Artikel 1 Absatz 1 des Seearbeitsübereinkommens verpflichtet sich jeder Staat, der das Übereinkommen ratifiziert, die Anforderungen des Übereinkommens in vollem Umfang durchzuführen, um das Recht der Seeleute auf eine menschenwürdige Beschäftigung sicherzustellen. Nach Artikel V Absatz 7 des Seearbeitsübereinkommens erfolgt bei Hafensstaatkontrollen die Überprüfung der Heuerverträge der Seeleute auf Grundlage der Mindestanforderungen des Übereinkommens, unabhängig davon, ob der Flaggenstaat das Übereinkommen ratifiziert hat („Nicht-Begünstigung“). Hieraus folgt, dass der Flaggenstaat dafür verantwortlich ist, dass auf Schiffen unter seiner Flagge die Arbeitsbedingungen der Seeleute dem Mindeststandard des für ihn durch Ratifizierung verbindlichen Seearbeitsübereinkommens entsprechen müssen. Satz 2 dient der Durchsetzung dieser vertraglichen Verpflichtungen der Bundesrepublik Deutschland, soweit in Heuerverträgen des Reeders mit ausländischen Besatzungsmitgliedern eine abweichende Rechtswahl getroffen worden ist.

Zu Abschnitt 2 (Mindestanforderungen für die Arbeit von Besatzungsmitgliedern auf Schiffen):

Zu § 10 (Mindestalter des Besatzungsmitglieds):

Die Vorschrift in Absatz 1 setzt die Regel 1.1 Absatz 1 und 2 sowie die Norm A1.1 Absatz 1 des Seearbeitsübereinkommens um. Sie entspricht § 94 Absatz 1 des Seemannsgesetzes.

Die Vorschrift regelt ein generelles Arbeitsverbot von Jugendlichen unter 16 Jahren auf Schiffen. Dasselbe gilt für Jugendliche, die der Vollzeitschulpflicht unterliegen. Auch zu Ausbildungszwecken lässt das Seearbeitsübereinkommen keine Ausnahmen vom Arbeitsverbot zu. Erfasst sind die Beschäftigung in einem Heuerverhältnis, in einem Berufsbildungsverhältnis sowie die Tätigkeit als Selbständiger.

Mit dieser Regelung wird die Norm A3.2 Absatz 8 des Seearbeitsübereinkommens umgesetzt. Eine entsprechende Vorschrift ist im Seemannsgesetz nicht enthalten.

Die Ausnahme in Absatz 3 beschränkt sich auf jugendliche Besatzungsmitglieder auf Fischereifahrzeugen. Dies sind alle Schiffe im Sinne von § 1 Absatz 1, die zur gewerblichen Fischerei verwendet werden. Nach Artikel 9 Absatz 1 Satz 1 des Fischereiübereinkommens gilt auch auf Fischereifahrzeugen grundsätzlich das Mindestalter von 16 Jahren. Nach Artikel 9 Absatz 1 Satz 2 des Fischereiübereinkommens ist aber für Personen ab 15 Jahre, die nicht mehr der Vollzeitschulpflicht unterliegen, im Rahmen eines Berufsausbildungsverhältnisses eine Beschäftigung zulässig.

Zu Unterabschnitt 2 (Seediensttauglichkeit):

Zu § 11 (Erfordernis der Seediensttauglichkeit):

Die Vorschrift entspricht weitgehend § 81 Absatz 1 Satz 1 des Seemannsgesetzes und setzt die Regel 1.2 sowie die Norm A1.2 Absatz 1 des Seearbeitsübereinkommens um. Sie stellt den Grundsatz auf, dass die Seediensttauglichkeit Voraussetzung einer Beschäftigung oder sonstigen Tätigkeit an Bord ist. Das nicht seediensttaugliche Besatzungsmitglied darf nicht an Bord tätig werden; der Reeder darf es nicht an Bord einsetzen. Der Begriff der Seediensttauglichkeit wird definiert.

Zu § 12 (Seediensttauglichkeitszeugnis):

Die Vorschrift dient der Umsetzung der Regel 1.2 und der Norm A1.2 Absatz 1 und 2 des Seearbeitsübereinkommens.

Zu Absatz 1:

Der Nachweis der Seediensttauglichkeit ist Voraussetzung für die Beschäftigung an Bord eines Kauffahrteischiffes, das berechtigt ist, die Bundesflagge zu führen. Das Besatzungsmitglied ist verpflichtet, sich vor einem Einsatz an Bord auf Seediensttauglichkeit hin untersuchen zu lassen und ein gültiges Seediensttauglichkeitszeugnis als Nachweis seiner festgestellten Tauglichkeit vor Beschäftigungsbeginn seinem Reeder vorzulegen. Auf der anderen Seite ist der Reeder verpflichtet, nur seediensttaugliche Besatzungsmitglieder an Bord eines Seeschiffes zu beschäftigen.

Die Notwendigkeit einer regelmäßigen gesundheitlichen Untersuchung von Besatzungsmitgliedern ergibt sich aus den besonderen gesundheitlichen Anforderungen im Bordbetrieb (zum Beispiel Arbeiten bei Seegang, Brückenwache) sowie aus der herausragenden Bedeutung einer gesunden Schiffsbesatzung für die Schiffssicherheit. Darüber hinaus kann bei längeren Seereisen auf Hoher See nicht auf medizinische Versorgung von Land zurückgegriffen werden, so dass schon daraus höhere Anforderungen an die gesundheitliche Fitness von Besatzungsmitgliedern folgen. In dieser Hinsicht ist die internationale Seeschifffahrt nur noch mit der Weltraumfahrt vergleichbar.

Zu Absatz 2:

Die in Absatz 2 geregelte Pflicht des zugelassenen Arztes, vor Beginn einer jeden Seediensttauglichkeitsuntersuchung die Identität der zu untersuchenden Person zu klären, Einblick in das Seediensttauglichkeitsverzeichnis zu nehmen und bei einem Sperrvermerk keine Untersuchung durchzuführen, ist notwendig, um ein missbräuchliches „Ärzt hopping“ von solchen Personen zu unterbinden, die bereits zuvor durch einen anderen zugelassenen Arzt als seedienstuntauglich befunden wurden.

Zu Absatz 3:

Das Ausstellen eines Seediensttauglichkeitszeugnisses setzt eine medizinische Untersuchung durch einen zugelassenen Arzt oder - soweit es gesetzlich geregelt ist - einen Arzt des seeärztlichen Dienstes der Berufsgenossenschaft voraus. Medizinische Befunde eines Hausarztes einer untersuchten Person sind dagegen keine Grundlage für die Ausstellung eines Seediensttauglichkeitszeugnisses.

Zu Absatz 4:

Alle Seediensttauglichkeitsuntersuchungen werden zentral im Seediensttauglichkeitsverzeichnis erfasst. Die zugelassenen Ärzte melden bei jeder Untersuchung die zur Führung des Verzeichnisses erforderlichen Daten elektronisch in das Seediensttauglichkeitsverzeichnis. Adress- und sonstige Daten des zugelassenen Arztes müssen dabei nur bei der ersten Meldung oder bei Änderungen in das Verzeichnis eingegeben werden.

Zu Absatz 5:

Die zweijährige Gültigkeitsdauer des Seediensttauglichkeitszeugnisses im Regelfall sowie die einjährige Gültigkeitsdauer bei Besatzungsmitgliedern, die jünger als 18 Jahre sind, entsprechen der Norm A1.2 Absatz 7 Buchstabe a des Seearbeitsübereinkommens und im Übrigen § 8 Absatz 1 der bisherigen Verordnung über die Seediensttauglichkeit. In Anpassung an die Vorgaben des Seearbeitsübereinkommens entfällt die bisherige kürzere Gültigkeitsdauer bei Besatzungsmitgliedern, die 65 Jahre oder älter sind, sowie bei Personen, die mit der Zubereitung von Speisen und Getränken beschäftigt sind. Aus medizinischer Sicht gibt es keine Gründe, diese Personen hinsichtlich der Gültigkeitsdauer der Seediensttauglichkeitszeugnisse anders als Besatzungsmitglieder in anderen Funktionen zu behandeln.

Die in Satz 2 geregelte Möglichkeit für den zugelassenen Arzt, eine kürzere Gültigkeitsdauer im Einzelfall festlegen zu können, entspricht im Wesentlichen der Norm A1.2 Absatz 7 des Seearbeitsübereinkommens sowie § 8 Absatz 2 der bisherigen Verordnung über die Seediensttauglichkeit. Der Arzt kann somit insbesondere auch eine kürzere Gültigkeitsdauer festlegen, wenn die ärztliche Untersuchung eines Jugendlichen ergibt, dass dieser hinter dem seinem Alter entsprechenden Entwicklungsstand zurückgeblieben ist oder der Arzt aus sonstigen Gründen eine vorzeitige Nachuntersuchung für erforderlich hält. Der bisherigen ausdrücklichen Regelung zu Entwicklungsrückständen in § 81 Absatz 3 des Seemannsgesetzes bedarf es daher nicht mehr.

Zu Absatz 6:

Die Vorschrift entspricht der Norm A1.2 Absatz 9 des Seearbeitsübereinkommens.

Zu Absatz 7:

Die Vorschrift entspricht der Norm A1.2 Absatz 3 des Seearbeitsübereinkommens.

Die Norm A1.2 Absatz 3 des Seearbeitsübereinkommens verpflichtet die Bundesrepublik Deutschland, Seediensttauglichkeitszeugnisse, die nach den Anforderungen des STCW-Übereinkommens ausgestellt wurden, anzuerkennen. Das STCW-Übereinkommen sieht bestimmte medizinische Mindestanforderungen für die Ausstellung von Seediensttauglichkeitszeugnissen vor.

Seediensttauglichkeitszeugnisse aus Staaten, die das STCW-Übereinkommen sowie das Seearbeitsübereinkommen ratifiziert haben, werden automatisch ohne weitere Prüfung anerkannt; eine Einzelüberprüfung dieser ausländischen Seediensttauglichkeitszeugnisse findet nicht statt.

Zu § 13 (Ablehnung der Seediensttauglichkeit, Feststellungen durch die Berufsgenossenschaft):

Die Vorschrift regelt die Überprüfung der Ablehnung oder eingeschränkten Erteilung des Seediensttauglichkeitszeugnisses seitens des zugelassenen Arztes.

Zu Absatz 1:

Die Vorschrift entspricht weitgehend § 82 Absatz 1 des Seemannsgesetzes.

Die Feststellung der Seediensttauglichkeit oder der Seedienstuntauglichkeit durch einen zugelassenen Arzt oder einen Arzt des seeärztlichen Dienstes der Berufsgenossenschaft (seeärztlicher Dienst) ist kein selbständig anfechtbarer Verwaltungsakt. Bei festgestellter Seedienstuntauglichkeit kann die untersuchte Person bei der Berufsgenossenschaft einen rechtsmittelfähigen Bescheid beantragen. Nach Eingang des Antrags hat der seeärztliche Dienst zu prüfen, ob und gegebenenfalls für welche Dienstzweige der Betroffene seediensttauglich ist.

Der seeärztliche Dienst kann auf Grundlage mehrerer Prüfungsmöglichkeiten entscheiden. In einigen Fällen kann es ausreichend sein, nach Aktenlage auf Grundlage der Ergebnisse vorangegangener ärztlicher Untersuchungen zu entscheiden. Der seeärztliche Dienst kann dazu Untersuchungsunterlagen von einem zugelassenen Arzt heranziehen oder - nach Entbindung von der ärztlichen Schweigepflicht durch die untersuchte Person - beispielsweise von Hausärzten oder von Versorgungsämtern. Der seeärztliche Dienst kann auch eine Untersuchung durch einen ihrer eigenen Ärzte anordnen. Darüber hinaus kann auch ein Gutachten eines Facharztes mögliche Entscheidungsgrundlage sein. Dem seeärztlichen Dienst steht es für die fachliche Beurteilung frei, die Prüfungsmöglichkeiten miteinander zu kombinieren.

Zu Absatz 2:

Die Vorschrift regelt die Ausstellung eines Seediensttauglichkeitszeugnisses durch die Berufsgenossenschaft.

Zu Absatz 3:

Die Vorschrift stellt klar, dass die Feststellung der Seedienstuntauglichkeit oder der Einschränkung der Seediensttauglichkeit durch den seeärztlichen Dienst durch gerichtlich überprüfbar Bescheid erfolgt. Wegen der großen Bedeutung der Seediensttauglichkeit für die Schiffssicherheit sollen Widerspruch oder Anfechtungsklage keine aufschiebende Wirkung haben.

Zu § 14 (Anordnungsbefugnisse der Berufsgenossenschaft):

Zu Absatz 1:

Im Regelfall werden Seediensttauglichkeitsuntersuchungen durch die zugelassenen Ärzte durchgeführt. Im Einzelfall muss aber der seeärztliche Dienst die Möglichkeit haben, eine Untersuchung durch eigene Ärzte anzuordnen. Die zu untersuchende Person hat kein Wahlrecht zwischen einem zugelassenen und einem Arzt des seeärztlichen Dienstes.

Die Anordnung der Untersuchung durch einen Arzt des seeärztlichen Dienstes kann vor allem aus zwei Gründen gerechtfertigt sein:

Zum einen verhindern solche Anordnungen wirksam das so genannte „Ärzt hopping“, bei dem sich eine zu untersuchende Personen in kurzem Abstand bei verschiedenen zugelassenen Ärzten untersuchen lässt, obwohl schon bei der ersten Untersuchung Seedienstuntauglichkeit festgestellt wurde. In solchen Fällen verschweigt die zu untersuchende Person bei einer weiteren Untersuchung durch einen anderen Arzt die bereits zuvor festgestellte Seedienstuntauglichkeit, um missbräuchlich doch noch ein Seediensttauglichkeitszeugnis zu erlangen. Aus Datenschutzgründen darf ein zugelassener Arzt ohne Einwilligung der zu untersuchenden Person das Ergebnis einer Untersuchung bei einem anderen Arzt nicht kennen. Nur ein Sperrvermerk im Seediensttauglichkeitsverzeichnis (Anordnung der Untersuchung nur durch Ärzte des seeärztlichen Dienstes) kann wirksam ein solches „Ärzt hopping“ vermeiden.

Zum anderen haben nur die Ärzte des seeärztlichen Dienstes in medizinisch schwierigen Fällen die besondere fachliche Kompetenz und Erfahrung, die Frage der Seediensttauglichkeit einer zu untersuchenden Person zu beurteilen.

Zu Absatz 2:

Der seeärztliche Dienst kann jederzeit gegenüber einem Besatzungsmitglied eine ergänzende Untersuchung bei einem ihrer Ärzte anordnen, wenn sie Grund zur Annahme hat, dass dieses Besatzungsmitglied nicht mehr seediensttauglich ist. Diese Anordnungsbefugnis umfasst die bisherige Anordnungsbefugnis für ärztliche Untersuchungen von Jugendlichen nach § 82 Absatz 2 des Seemannsgesetzes. Die Vermutung einer nicht mehr vorliegenden Seediensttauglichkeit kann beispielsweise durch Hinweise von Reedern, Vollzugsbehörden oder anderen Außenstehenden begründet sein. Auch die Überprüfung der zugelassenen Ärzte kann Hinweise auf eine nicht bestehende Tauglichkeit eines Besatzungsmitglieds ergeben. In diesem Fall muss der zugelassene Arzt dem seeärztlichen Dienst die Zuordnung der medizinischen Befunde zur jeweiligen Person ermöglichen, um eine ergänzende Untersuchung durch Ärzte des seeärztlichen Dienstes durchführen zu können. Der seeärztliche Dienst kann auch ein Gutachten eines Facharztes zur Entscheidung heranziehen.

Zu Absatz 3:

Die Vorschrift entspricht bezüglich der Einziehung eines Zeugnisses § 8 Absatz 4 der bisherigen Verordnung über die Seediensttauglichkeit.

Der seeärztliche Dienst hat ein Seediensttauglichkeitszeugnis für ungültig zu erklären, wenn ein Besatzungsmitglied nicht mehr seediensttauglich ist oder wenn es im Falle einer vermuteten Seedienstuntauglichkeit der Anordnung des seeärztlichen Dienstes auf eine Untersuchung innerhalb der gesetzten Frist nicht nachkommt. Bei erheblichen Zweifeln an der Seediensttauglichkeit kann sie das Zeugnis bereits gleichzeitig mit der Anordnung auf eine Untersuchung für vorläufig ungültig erklären. Ein für ungültig oder vorläufig für ungültig erklärtes Zeugnis ist vom seeärztlichen Dienst einzuziehen; das Besatzungsmitglied ist verpflichtet, das Zeugnis zum Zwecke des Entzugs auszuhändigen.

Die Berufsgenossenschaft hat den Reeder und den Kapitän unverzüglich darüber zu informieren, dass ein Seediensttauglichkeitszeugnis eines bei ihm tätigen Besatzungsmitglieds für ungültig oder für vorläufig ungültig erklärt wurde. Ohne diese Information würde ein Reeder unter Umständen gegen seine Verpflichtung aus § 11 Satz 3 verstoßen, nur ein seediensttaugliches Besatzungsmitglied zu beschäftigen.

Zu Absatz 4:

Auf Grund der Vorgaben der Norm A1.2 Absatz 3 des Seearbeitsübereinkommens, die durch § 12 Absatz 7 in deutsches Recht umgesetzt werden, kann ein Seemann auch mit einem gültigen Seediensttauglichkeitszeugnis, das von einem ausländischen Flaggenstaat nach den Vorgaben des STCW-Übereinkommens ausgestellt worden ist, auf Schiffen unter deutscher Flagge fahren. Es muss daher für ausländische Seediensttauglichkeitszeugnisse ein analoges Verfahren wie bei der Erklärung der Ungültigkeit und Einziehung eines deutschen Seediensttauglichkeitszeugnisses nach Absatz 3 geben, wenn sich erhebliche Zweifel für eine Seedienstuntauglichkeit ergeben. Da der deutsche Gesetzgeber ausländische Seediensttauglichkeitszeugnisse nicht für ungültig erklären und einziehen kann, hat die Berufsgenossenschaft im ausländischen Zeugnis zu vermerken, dass der Inhaber des Zeugnisses nicht mehr auf Schiffen unter deutscher Flagge tätig sein darf.

Zu Absatz 5:

Die Anordnung des seeärztlichen Dienstes gegenüber einem Besatzungsmitglied, bei erheblichen Zweifeln über dessen Seediensttauglichkeit sich einer erneuten ärztlichen Untersuchung zu unterziehen, erlaubt keinen zeitlichen Aufschub. Dasselbe gilt für die Einziehung eines Zeugnisses bei erwiesener Untauglichkeit. Angesichts der heutzutage üblichen geringen Schiffsbesatzungsgrößen kann bereits ein einziges untaugliches Besatzungsmitglied die Sicherheit des Schiffsverkehrs gefährden. Die Anordnungen nach Absatz 2 und 3 sind auf eine sofortige Umsetzung angelegt, da sie sonst ihren Schutzzweck der Sicherstellung der Schiffssicherheit verfehlen würden. Es wird daher von der in § 80 Absatz 2 Nummer 3 Verwaltungsgerichtsordnung vorgegebenen Möglichkeit Gebrauch

gemacht, durch Bundesgesetz den Wegfall der aufschiebenden Wirkung von Widerspruch und Klage vorzuschreiben.

Zu § 15 (Rechtsbehelfverfahren):

Die § 83 des Seemannsgesetzes entsprechende Vorschrift trifft die erforderlichen Regelungen zum Widerspruchsverfahren im Falle der durch den seeärztlichen Dienst festgestellten Seedienstuntauglichkeit oder der Tauglichkeit nur für bestimmte Dienstzweige.

Zu Absatz 1:

Hilft die Berufsgenossenschaft dem Widerspruch des Widerspruchsführers nicht ab, erlässt der Widerspruchsausschuss der Berufsgenossenschaft den Widerspruchsbescheid. Entsprechend der allgemeinen Regelung in § 73 Verwaltungsgerichtsordnung ist der Widerspruchsbescheid zu begründen, mit einer Rechtsmittelbelehrung zu versehen und nach den Vorschriften des Verwaltungszustellungsgesetzes zuzustellen. Der Widerspruchsbescheid muss bestimmen, wer die Kosten trägt.

Zu Absatz 2:

Satz 1 der Vorschrift entspricht § 83 Absatz 3 des Seemannsgesetzes. Der Widerspruchsausschuss bei der Berufsgenossenschaft setzt sich aus dem Vorsitzenden und zwei Beisitzern zusammen. Der Vorsitzende muss die Fähigkeit zum Richteramt oder höheren Verwaltungsdienst haben. Ein Beisitzer muss ein zugelassener Arzt oder ein Arzt des seeärztlichen Dienstes sein; der andere Beisitzer muss aus der Berufsgruppe des Widerspruchsführers stammen. Neben der fachlichen Kompetenz wird damit ein großer Praxisbezug sowie eine hohe Akzeptanz der Entscheidungen des Widerspruchsausschusses sichergestellt.

Auf das Widerspruchsverfahren werden die Vorschriften des Verwaltungsverfahrensgesetzes zum förmlichen Verwaltungsverfahren, zur Ordnung in den Sitzungen und zur Beschlussfassung angewendet.

Zu Absatz 3:

Die Vorschrift setzt die Norm A1.2 Absatz 5 des Seearbeitsübereinkommens um.

Im Widerspruchsverfahren ist der Widerspruchsführer erneut ärztlich zu untersuchen. Diese Untersuchung kann entweder durch einen zugelassenen Arzt, der nicht Beisitzer im Widerspruchsausschuss ist, oder einen besonders bestellten Gutachter mit besonderer Fachkunde durchgeführt werden. Damit wird die Vorgabe aus der Norm A1.2 Absatz 5 des Seearbeitsübereinkommens umgesetzt, nach der ein Seemann die Möglichkeit haben muss, sich bei Verweigerung eines ärztlichen Zeugnisses oder Einschränkung seiner Diensttauglichkeit einer weiteren Untersuchung durch einen unabhängigen Arzt oder ärztlichen Gutachter zu unterziehen.

Zu Absatz 4:

Die Vorschrift entspricht § 11 Absatz 2 der bisherigen Verordnung über die Seediensttauglichkeit.

Das Widerspruchsverfahren ist gebührenfrei. Ausnahmsweise muss der Widerspruchsführer die Kosten dann tragen, wenn der Widerspruch durch grob fahrlässiges Verhalten des Widerspruchsführers erfolglos geblieben ist. Im Übrigen ist § 80 des Verwaltungsverfahrensgesetzes anzuwenden, wonach die Behörde dem erfolgreichen Widerspruchsführer, die zur zweckentsprechenden Rechtsverfolgung oder Rechtsverteidigung notwendigen Aufwendungen zu erstatten hat.

Zu § 16 (Zulassung von Ärzten):

Die Vorschrift setzt die Norm A1.2 Absatz 4 des Seearbeitsübereinkommens um.

Zu Absatz 1:

Die Vorschrift entspricht der Norm A1.2 Absatz 4 des Seearbeitsübereinkommens.

In Fortsetzung der bereits in § 81 Absatz 1 des Seemannsgesetzes geregelten Ermächtigung von Ärzten stellt das System der Zulassung von Ärzten sicher, dass nur solche Ärzte Seediensttauglichkeitsuntersuchungen durchführen, die über spezielle Kenntnisse der gesundheitlichen Anforderungen im Schiffsdienst verfügen sowie unabhängig und zuverlässig sind. Dieses Fachwissen und die besondere Erfahrung sind notwendig, um den eingeräumten Beurteilungsspielraum bei den Seediensttauglichkeitsuntersuchungen richtig nutzen zu können. Im Regelfall entscheiden die zugelassenen Ärzte allein über das Vorliegen der Seediensttauglichkeit und damit mittelbar über die berufliche Tätigkeit als Seemann. Deswegen und auf Grund der großen Bedeutung der Seediensttauglichkeitsuntersuchungen ist ein Zulassungsverfahren gerechtfertigt.

Zugelassene Ärzte sind private Ärzte, die auf der Grundlage des Seearbeitsgesetzes und der hierauf ergangenen Verordnungen tätig werden.

Die Berufsgenossenschaft ist für die Zulassung der Ärzte zuständig. Sie veröffentlicht die Liste der zugelassenen Ärzte im Verkehrsblatt sowie laufend aktualisiert auf ihrer Internetseite.

Zu Absatz 2:

Die Befristung der Zulassung von Ärzten stellt sicher, dass das Vorliegen der Zulassungsvoraussetzungen in regelmäßigen Abständen überprüft wird und ein Arzt innerhalb des Zulassungszeitraums alle Zulassungsvoraussetzungen erfüllt. Insbesondere ist es wichtig, dass ein zugelassener Arzt eine Mindestzahl von Seediensttauglichkeitsuntersuchungen durchführt, um über die erforderliche Erfahrung verfügen zu können. Die näheren Einzelheiten werden in einer Rechtsverordnung geregelt werden.

Zu Absatz 3:

Die Vorschrift regelt in Ergänzung von §§ 48 und 49 des Verwaltungsverfahrensgesetzes Rücknahme und Widerruf der Zulassung eines Arztes durch den seeärztlichen Dienst. Zur Wahrung der Verhältnismäßigkeit kann die Berufsgenossenschaft auch ein bloßes Ruhen der Zulassung anordnen, wenn der Rücknahme- oder Widerrufsgrund in angemessener Zeit beseitigt werden kann.

Zu § 17 (Überwachung der Ärzte):

Zu Absatz 1:

Der seeärztliche Dienst ist für die Überwachung der zugelassenen Ärzte zuständig. Die Vorschrift regelt in Ergänzung von § 143 die einzelnen Befugnisse der Ärzte des seeärztlichen Dienstes bei der Überwachung der zugelassenen Ärzte.

Zum Schutz des allgemeinen Persönlichkeitsrechts, der Privatsphäre und des Rechts auf informationelle Selbstbestimmung der untersuchten Personen dürfen die Ärzte des seeärztlichen Dienstes nur solche Krankenakten und medizinische Befunde einsehen, die keine Zuordnung zur untersuchten Person zulassen. Dies kann durch Schwärzungen in Kopien oder durch andere Maßnahmen sichergestellt werden. Sollte die Berufsgenossenschaft im Rahmen der Überwachung dennoch medizinische Einzelbefunde oder vergleichbare Daten einer untersuchten Person erhalten, hat sie diese Daten zu vernichten oder an den zugelassenen Arzt zurückzugeben.

Bei der Überwachung der zugelassenen Ärzte unterliegen die Ärzte des seeärztlichen Dienstes der ärztlichen Schweigepflicht.

Zum Zweck der Überwachung dürfen die Ärzte des seeärztlichen Dienstes bei einer Seediensttauglichkeitsuntersuchung durch einen zugelassenen Arzt anwesend sein, wenn die zu untersuchende Person mündlich eingewilligt hat.

Zu Absatz 2:

Als Ausnahme zu Absatz 1 Nummer 1 muss der zugelassene Arzt der Berufsgenossenschaft auf Verlangen die Zuordnung von medizinischen Einzelbefunden und Seediensttauglichkeitszeugnissen zur jeweiligen Person ermöglichen, wenn einem untauglichen

Bewerber fälschlicherweise ein Seediensttauglichkeitszeugnis ausgestellt wurde und es zur Abwehr erheblicher Nachteile für das Gemeinwohl oder einer sonst unmittelbar drohenden Gefahr für die öffentliche Sicherheit erforderlich ist. Die Beschränkung der Grundrechte der untersuchten Person und der Eingriff in die Vertraulichkeit der Beziehung zwischen Arzt und Patient ist in den beschriebenen eng begrenzten Einzelfällen wegen des überragenden Gemeinwohlinteresses an der Sicherheit des Schiffsverkehrs gerechtfertigt. Die Berufsgenossenschaft ist dann berechtigt, alle erforderlichen Maßnahmen zur Gefahrenabwehr gegenüber dem Inhaber des Seediensttauglichkeitszeugnisses zu treffen.

Zu Absatz 3:

Die Vorschrift stellt klar, dass die zugelassenen Ärzte die Maßnahmen der Überwachung durch den seeärztlichen Dienst einschließlich der ausnahmsweise zulässigen Zuordnung medizinischer Befunde zu einer untersuchten Person zu dulden haben.

Zu Absatz 4:

Auf Grundlage dieser Vorschrift dürfen die Ärzte des seeärztlichen Dienstes Seediensttauglichkeitsuntersuchungen auch durchführen, um Ärzte für eine Zulassung zu schulen. Die Teilnahme von Ärzten an Seediensttauglichkeitsuntersuchungen ist besonders geeignet, die erforderlichen Fachkenntnisse dieser Ärzte zu überprüfen. Außerdem dient eine solche Untersuchung auch der praktischen Einweisung eines Arztes.

Die zu untersuchende Person muss der Anwesenheit des zu schulenden Arztes vor der Untersuchung mündlich zustimmen.

Es wird klargestellt, dass nicht nur die bereits zugelassenen Ärzte sowie die Ärzte des seeärztlichen Dienstes der ärztlichen Schweigepflicht unterliegen, sondern auch die im Rahmen der Zulassung zu schulenden Ärzte.

Zu § 18 (Übernahme der Untersuchungskosten):

Die Vorschrift übernimmt die Regelung zur Kostentragung für die Seediensttauglichkeitsuntersuchungen aus § 102b Absatz 1 des Seemannsgesetzes.

Zu § 19 (Seediensttauglichkeitsverzeichnis):

Die Vorschrift regelt die Führung eines Seediensttauglichkeitsverzeichnisses durch die Berufsgenossenschaft.

Zu Absatz 1:

Die Vorschrift ist Rechtsgrundlage für das beim seeärztlichen Dienst der Berufsgenossenschaft einzuführende Seediensttauglichkeitsverzeichnis. In dem EDV-gestützten Verzeichnis sollen sämtliche durchgeführte Seediensttauglichkeitsuntersuchungen erfasst werden. Hauptnutzer des Verzeichnisses werden der seeärztliche Dienst der Berufsgenossenschaft, die für die Durchführung der Untersuchungen zugelassenen Ärzte sowie das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie sein.

Zu Absatz 2:

Das Seediensttauglichkeitsverzeichnis dient mehreren Zwecken. Angesichts der großen Anzahl der durchgeführten Seediensttauglichkeitsuntersuchungen (ca. 23.000 Untersuchungen pro Jahr) lässt sich die Durchführung der Untersuchungen und die Ausstellung der Zeugnisse mit vertretbarem Verwaltungsaufwand nur EDV-technisch dokumentieren.

Zugleich ermöglicht die zentrale Erfassung aller Untersuchungen die Überwachung der Tätigkeit der zugelassenen Ärzte. Durch die Organisationsveränderungen der See-Sozialversicherung, insbesondere die Vereinigung der See-Krankenkasse mit der Knappschaft im Jahr 2008, wurde die Mehrzahl der bisher direkt angestellten Ärzte auf andere Verwaltungsträger übergeleitet, so dass der Großteil der Seediensttauglichkeitsuntersuchungen nicht mehr durch den seeärztlichen Dienst selbst durchgeführt werden konnte. Der Steuerungs- und Überwachungsbedarf für die zugelassenen Ärzte und damit die Notwendigkeit eines zentralen Verzeichnisses ist dadurch deutlich gestiegen.

Durch das Seediensttauglichkeitsverzeichnis werden darüber hinaus Mehrfach-Untersuchungen bei unterschiedlichen zugelassenen Ärzten vermieden. In der Vergangenheit ist es in Einzelfällen vorgekommen, dass sich Besatzungsmitglieder in kurzem Abstand bei verschiedenen zugelassenen Ärzten untersuchen ließen, obwohl schon bei der Untersuchung durch den ersten Arzt Seedienstuntauglichkeit festgestellt wurde. Diese Besatzungsmitglieder verschwiegen dann diese Feststellung bei der Untersuchung durch einen anderen zugelassenen Arzt, um missbräuchlich die Seediensttauglichkeit zu erlangen. Diesem „Ärztehopping“ kann wirksam nur durch eine zentrale Erfassung aller Seediensttauglichkeitsuntersuchungen und durch entsprechende Sperrvermerke im Verzeichnis entgegengewirkt werden.

Das STCW-Übereinkommen verpflichtet die Bundesrepublik Deutschland zukünftig, jedes Seediensttauglichkeitszeugnis auf Echtheit und Gültigkeit überprüfen zu können. Bereits jetzt gilt dieses Verifikationsverfahren für jedes in Deutschland ausgestellte Befähigungszeugnis für einen Kapitän oder Schiffsoffizier; die Ausstellung eines Befähigungszeugnisses setzt jeweils die Prüfung des Vorliegens eines Seediensttauglichkeitszeugnisses voraus. Bei jährlich rund 23.000 ausgestellten deutschen Seediensttauglichkeitszeugnissen kann dieses Verifikationsverfahren sinnvoll nur auf maschinellem Wege erfolgen.

Das Seediensttauglichkeitsverzeichnis ermöglicht ferner statistische und wissenschaftliche Auswertungen in anonymisierter Form. Durch den internationalen Kontext der Seeschifffahrt ist gerade der wissenschaftliche Austausch in der maritimen Medizin von großer Bedeutung. Statistische Auswertungen sind für die Ermittlung des zukünftigen Bedarfs an Untersuchungsstandorten sowie für die Beobachtung aktueller medizinischer Entwicklungen (zum Beispiel vermehrt auftretende Krankheitsbilder) unerlässlich.

Zu Absatz 3:

Im Seediensttauglichkeitsverzeichnis werden persönliche Daten des untersuchten Besatzungsmitglieds, für die Zulassung und Abrechnung relevante Daten des zugelassenen Arztes sowie die für die Durchführung und Steuerung der Seediensttauglichkeitsuntersuchungen notwendigen Daten gespeichert. Dabei wird dem Grundsatz der Datenvermeidung und Datensparsamkeit Rechnung getragen.

Zu Nummer 1, 2, 3 und 4

Die in den Nummern 1 bis 4 aufgeführten Daten dienen der eindeutigen Identifizierung des untersuchten Besatzungsmitglieds. Insbesondere ausländische Seeleute aus dem pazifisch-asiatischen Raum (zum Beispiel Kiribati) können zumeist nur auf Grund der Kombination dieser Daten eindeutig identifiziert werden.

Zu Nummer 5:

Die Speicherung der Daten nach Nummer 5 ist für den Entzug eines Seediensttauglichkeitszeugnisses nach § 14 Absatz 3 Satz 4 sowie für die Kostentragung bei Selbstzahlern nach § 18 Absatz 2 notwendig. Darüber hinaus kann möglicher zusätzlicher Bedarf an zugelassenen Ärzten in der Nähe von Wohnorten vieler Besatzungsmitglieder ermittelt werden.

Zu Nummer 6:

Die Funktion an Bord oder Dienststellung (Nummer 6) bestimmt den notwendigen Umfang der Seediensttauglichkeitsuntersuchung und ist daher zu dokumentieren.

Zu Nummer 7 und 8:

Die Daten nach Nummer 7 und 8 sind für die Überwachung der zugelassenen Ärzte durch den seeärztlichen Dienst sowie für die Abrechnung der Seediensttauglichkeitsuntersuchungen erforderlich. Der zugelassene Arzt kann sich der fachlichen Hilfe eines Konsiliararztes bedienen, wobei dies aus Qualitätssicherungsgründen dokumentiert werden muss. Die Daten nach Ziffern 7 und 8 müssen vom zugelassenen Arzt nach erstmaliger Eingabe in das Verzeichnis nur bei etwaigen Änderungen neu eingegeben werden.

Zu Nummer 9:

Anhand der nach Nummer 9 einzugebenden anonymisierten Fallbeispiele wird der seeärztliche Dienst in die Lage versetzt, auf aktuelle medizinische Entwicklungen zu reagieren und beispielsweise den Inhalt der Schulungen der zugelassenen Ärzte anzupassen.

Zu Nummer 10 und 11:

Durch die Dokumentation des Untersuchungstages oder der Untersuchungstage und den Abschluss der Untersuchung (Nummer 10 und 11) wird sichergestellt, dass der ärztliche Untersuchungsbefund einem Untersuchungszeitpunkt zugeordnet wird. Die Angabe ist auch erforderlich, um den Ablauf der Gültigkeitsdauer ermitteln zu können.

Zu Nummer 12:

Die Speicherung der Daten nach Nummer 12 dient der ordnungsgemäßen Zuordnung der Kostentragung für die Seediensttauglichkeitsuntersuchungen.

Zu Nummer 13:

Nummer 13 ist Grundlage für die Speicherung der Information, ob ein Besatzungsmitglied durch eine Untersuchung als seediensttauglich oder seedienstuntauglich eingestuft wurde und für welchen der vier Dienstzweige Seediensttauglichkeit festgestellt wurde.

Zu Nummer 14 und 15:

Die Speicherung und Übermittlung der Daten nach Nummer 14 an das für die Ausstellung von Befähigungszeugnissen zuständige Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie gewährleistet die schnelle Ausstellung von Befähigungsnachweisen für Besatzungsmitglieder.

Die Daten nach den Nummern 14 und 15 sind darüber hinaus für die Überwachung der Einhaltung der Vorschriften über die Seediensttauglichkeit sowie die Befähigung von Kapitänen und Schiffsoffizieren erforderlich. Die Datenspeicherung dient der Erfüllung der Verpflichtung aus Artikel 11 Absatz 4 der Richtlinie 2008/106/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. November 2008 über Mindestanforderungen für die Ausbildung von Seeleuten (Neufassung) (ABl. L 323 vom 3.12.2008, S. 33), anderen Mitgliedsstaaten der Europäischen Union Informationen über den Status von Befähigungszeugnissen zur Überprüfung der Echtheit und Gültigkeit zur Verfügung zu stellen sowie ein Verzeichnis aller ausgestellten und abgelaufenen Befähigungszeugnisse zu führen. Voraussetzung für die Ausstellung von Befähigungszeugnissen ist das Vorliegen der Seediensttauglichkeit. Dieses Verifikationsverfahren für Befähigungszeugnisse wird in Deutschland durch das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie durchgeführt. Durch die im Sommer 2010 auf der Diplomatischen Konferenz in Manila beschlossene Änderung des STCW-Übereinkommens muss zukünftig jedes Seediensttauglichkeitszeugnis auf Echtheit und Gültigkeit überprüft werden können. Bei jährlich rund 23.000 ausgestellten deutschen Seediensttauglichkeitszeugnissen kann dieses Verifikationsverfahren nur auf maschinellem Wege erfolgen.

Zu Nummer 16:

Die Speicherung von Diagnosegruppen in anonymisierter Form (Nummer 16) stellt sicher, dass der seeärztliche Dienst auf aktuelle medizinische Entwicklungen reagieren kann, die zugelassenen Ärzte entsprechend informiert werden und der Umfang einer Seediensttauglichkeitsuntersuchung jederzeit auf das zwingend notwendige Maß begrenzt werden kann.

Zu Nummer 17:

Mit Sperrvermerken (Nummer 17) werden Mehrfach-Seediensttauglichkeitsuntersuchungen bei unterschiedlichen zugelassenen Ärzten zwecks missbräuchlichem Erwerb eines Seediensttauglichkeitszeugnisses („Ärztehop-ping“) wirksam verhindert. Die Anordnung des seeärztlichen Dienstes, eine Untersuchung eines Besatzungsmitglieds ausschließlich in Hamburg durchzuführen, lässt keine Rück-

schlüsse über eine mögliche Seedienstuntauglichkeit eines Besatzungsmitglieds zu, da ein solcher Sperrvermerk auch wegen notwendiger Nachuntersuchungen durch Fachärzte notwendig sein kann. Damit wird den besonderen Anforderungen des Datenschutzes Rechnung getragen.

Zu Absatz 4:

Die auf die Untersuchung folgende Ausstellung des Seediensttauglichkeitszeugnisses ist nur möglich, wenn sich das Besatzungsmitglied eindeutig durch einen Identitätsnachweis (Personalausweis, Pass oder Ähnliches) identifiziert sowie die für die Ausstellung des Zeugnisses notwendigen persönlichen Daten mitteilt.

Zu Absatz 5:

Der seeärztliche Dienst darf alle im Seediensttauglichkeitsverzeichnis gespeicherten Daten zu den gesetzlich vorgesehenen Zwecken verarbeiten und nutzen. Die Mitarbeiter des seeärztlichen Dienstes sind im Rahmen ihrer Anstellung zur besonderen Verschwiegenheit verpflichtet.

Zu Absatz 6:

Zur Wahrung der Belange des Datenschutzes dürfen zugelassene Ärzte Daten des Seediensttauglichkeitsverzeichnisses nur in einem abgestuften Verfahren nutzen. Bei der ersten Untersuchung eines Besatzungsmitglieds sind - neben dem Ergebnis der Untersuchung selbst - insbesondere persönliche Daten des Besatzungsmitglieds aufzunehmen und im Verzeichnis zu speichern. Bei späteren Untersuchungen sind dagegen lediglich die Daten über das Ergebnis der Untersuchung in das Verzeichnis einzugeben. Jeder zugelassene Arzt kann vor einer Untersuchung im Verzeichnis nur den Namen, Geburtsdatum und die Anschrift des Antragstellers der Untersuchung, die Nummer eines möglicherweise schon erteilten Seediensttauglichkeitszeugnisses sowie Sperrvermerke des seeärztlichen Dienstes sehen. Diese Daten sind für die eindeutige Identifizierung des Antragstellers sowie für die Prüfung, ob der Seemann nur durch den seeärztlichen Dienst in Hamburg untersucht werden darf, zwingend notwendig. Die zugelassenen Ärzte können damit dem Seediensttauglichkeitsverzeichnis keine Gesundheitsdaten über nicht durch sie untersuchte Besatzungsmitglieder entnehmen.

Zu Absatz 7:

Für die Ausstellung von Befähigungszeugnissen für Kapitäne und Schiffsoffiziere benötigt das zuständige Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie Namen und Geburtsdatum des Besatzungsmitglieds zur Identifizierung, die Seediensttauglichkeit für Dienstzweige sowie die Nummer und Gültigkeit des Seediensttauglichkeitszeugnisses. Ohne gültige Seediensttauglichkeit für den entsprechenden Dienstzweig darf kein Befähigungszeugnis ausgestellt werden, §§ 7, 8 der bisherigen Schiffsoffizier-Ausbildungsverordnung sowie Artikel 11 Absatz 3 Buchstabe a und c der Richtlinie 2008/106/EG.

Zu Absatz 8:

Die Möglichkeit der Übermittlung der Information an ausländische Stellen, ob ein bestimmtes, durch die Nummer identifizierbares Seediensttauglichkeitszeugnis gültig ist, wird durch die im Sommer 2010 auf der Diplomatischen Konferenz in Manila beschlossene Änderung des STCW-Übereinkommens notwendig.

Zu Absatz 9:

Die Vorschrift regelt die Übermittlung von anonymisierten Daten für die wissenschaftliche Forschung.

Zu Absatz 10:

Die Daten im Seediensttauglichkeitsverzeichnis werden nur so lange wie für die Aufgabenerfüllung notwendig gespeichert. Spätestens zehn Jahre nach dem Ereignis, das zur Speicherung der Daten geführt hat, also beispielsweise die letzte Seediensttauglichkeits-

untersuchung für den jeweiligen Seemann, sind die Daten zu löschen. Die Frist von 10 Jahren entspricht § 10 Absatz 3 der Musterberufsordnung für Ärzte.

Zu Absatz 11:

Den Grundsätzen des Datenschutzes folgend hat das Besatzungsmitglied das Recht, unentgeltlich den Inhalt der ihn betreffenden Daten im Seediensttauglichkeitsverzeichnis zu erfahren.

Zu § 20 (Rechtsverordnungen):

Die Vorschrift ermächtigt das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Arbeit und Soziales, die nähere Ausgestaltung der Anforderungen an die Seediensttauglichkeit, die Durchführung der Seediensttauglichkeitsuntersuchungen, die Ausstellung von Seediensttauglichkeitszeugnissen, die Zulassung von Ärzten für die Tauglichkeitsuntersuchungen sowie die Führung des Seediensttauglichkeitsverzeichnisses zu regeln.

Zu Absatz 1:

Zu Nummer 1 und 2:

Durch Rechtsverordnung können die genauen Anforderungen an die Seediensttauglichkeit sowie die Durchführung der Seediensttauglichkeitsuntersuchungen festgelegt werden.

Zu Nummer 3:

Detaillierte Anforderungen an Ausstellung, Inhalt und Gültigkeitsdauer des Seediensttauglichkeitszeugnisses können durch Rechtsverordnung geregelt werden.

Zu Nummer 4 und 5:

Auf dem Verordnungswege können die genauen Voraussetzungen der Zulassung eines Arztes für die Durchführung von Seediensttauglichkeitsuntersuchungen bestimmt werden. In diesem Zusammenhang kann insbesondere die notwendige Qualifikation und deren Nachweis sowie die vorgeschriebene Fortbildung der zugelassenen Ärzte geregelt werden. Zum Nachweis der Befähigung eines zugelassenen Arztes für die Durchführung von Seediensttauglichkeitsuntersuchungen kann ein gesondertes Prüfungsverfahren eingerichtet werden.

Für Ärzte, die bereits vor Inkrafttreten des Seearbeitsgesetzes zur Durchführung von Seediensttauglichkeitsuntersuchungen ermächtigt waren, kann die Rechtsverordnung Vereinfachungen hinsichtlich des Nachweises der Voraussetzungen für die Zulassung vorsehen.

Zu Nummer 6:

Die Verordnungsermächtigung erlaubt, die Einzelheiten des Seediensttauglichkeitsverzeichnisses, insbesondere die Übermittlung und Einstellung von Daten im automatisierten Verfahren, zu regeln. Dabei sind besondere Maßnahmen zur Einhaltung des Datenschutzes zu beachten.

Zu Absatz 2:

Die Vorschrift stellt klar, dass es des Einvernehmens des Bundesministeriums für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz bedarf, soweit Belange der Seefischerei betroffen sind.

Zu Unterabschnitt 3 (Besatzungsstärke, Besatzungsliste, Befähigungen):

Zu § 21 (Besatzungsstärke der Schiffe):

Die Vorschrift dient der Umsetzung einer ganzen Reihe von internationalen Übereinkünften und Verpflichtungen. Nach Artikel 94 Absatz 3 des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen vom 10. Dezember 1982 (BGBl. II 1994 S. 1798) hat jeder Staat für die seine Flagge führenden Schiffe die Maßnahmen zu ergreifen, die zur Gewährleistung der Sicherheit auf See erforderlich sind, unter anderem in Bezug auf die Besatzung der

Schiffe unter Berücksichtigung der anwendbaren internationalen Übereinkünfte. Die Regel 2.7 des Seearbeitsübereinkommens hinsichtlich der Besatzungsstärke der Schiffe ist eine der anwendbaren internationalen Übereinkünfte im Sinne des Seerechtsübereinkommens. Der Zweck vorgenannter Regel besteht darin sicherzustellen, dass Seeleute an Bord von Schiffen mit einer für einen sicheren, effizienten und gefahrlosen Schiffsbetrieb ausreichenden Besatzung arbeiten.

Nach Kapitel V Regel 14 der Anlage zum SOLAS-Übereinkommen sind die Vertragsparteien verpflichtet, für Schiffe ihrer Flagge Maßnahmen vorzuhalten, durch die gewährleistet wird, dass alle Schiffe hinsichtlich des Schutzes des menschlichen Lebens auf See ausreichend und sachgemäß besetzt sind. Die Internationale Seeschiffahrtsorganisation hat mit der EntschlieÙung A.890(21) vom 25. November 1999 (VkB1. 2000 S. 129), geändert durch die EntschlieÙung A.955(23) vom 5. Dezember 2003 (VkB1. 2004 S. 342), international zu beachtende Grundsätze für eine sichere Schiffsbesetzung im Hinblick auf Arbeits- und Ruhezeiten, die Festsetzung einer sicheren Mindestbesatzungsstärke, die Zuständigkeiten der Reedereiunternehmen und das Handeln der zuständigen Verwaltungsbehörden erlassen.

Aus den genannten Rechtsgrundlagen ergibt sich die Verpflichtung für den Gesetzgeber, dem Reeder die Zuständigkeit für die sichere Besetzung seiner Schiffe zuzuweisen. Er hat dabei unter Beachtung aller Betriebszustände, wie zum Beispiel Schiffstyp und Schiffsgröße, Einsatzzweck, Fahrtgebiet, Hafengebiet oder Automationsstand eine ausreichende Anzahl (Mindestbesetzung) von befähigten und geeigneten Besatzungsmitgliedern vorzusehen. Befähigt sind die Besatzungsmitglieder insbesondere dann, wenn sie Inhaber der für die vorgesehene Borddienststellung erforderlichen Befähigungszeugnisse, Befähigungsnachweise oder sonstigen Qualifikationsbescheinigungen sind. Auf die Begründung zu § 23 wird verwiesen. Die persönliche Eignung liegt insbesondere dann vor, wenn die Besatzungsmitglieder seediensstauglich im Sinne des § 11 sind. Der Verwaltung obliegt es, den Besetzungsvorschlag des Reeders zu beurteilen und bei positiver Einschätzung ein Schiffsbesetzungszeugnis zu erteilen. Damit wird amtlich bestätigt, dass alle erforderlichen Vorkehrungen seitens des Reeders für einen sicheren, effizienten und gefahrlosen Schiffsbetrieb getroffen wurden. Die Einzelheiten der Antragstellung durch den Reeder und des Verwaltungshandelns regelt die Schiffsbesetzungsverordnung, die nach Satz 2 auf der Grundlage des Seeaufgabengesetzes vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung erlassen wird.

Zu § 22 (Besatzungsliste):

Zu Absatz 1:

Die Vorschrift regelt die Besatzungsliste. Diese ersetzt die Musterrolle nach §§ 13 bis 22 des Seemannsgesetzes.

Der Kapitän hat eine Besatzungsliste zu führen, die jederzeit den aktuellen Besatzungsstand wiedergibt. Die Liste ist bei jeder Änderung der Zusammensetzung der Schiffsbesatzung neu zu erstellen. Dabei wird auf das Formular des Übereinkommens der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation zur Erleichterung des internationalen Seeverkehrs (IMO FAL-Übereinkommen) zurückgegriffen, auf das die Richtlinie 2010/65/EU vom 20. Oktober 2010 verweist. Die Anwendung dieses standardisierten Formulars ist bereits jetzt für das Ein- und Auslaufen der Schiffe international üblich. Für Überwachungszwecke ist es ausreichend, wenn die Besatzungsliste elektronisch geführt und gespeichert und bei einer Kontrolle ausgedruckt wird.

Zu Absatz 2:

Auf Schiffen in der nationalen Fahrt hat der Kapitän die Wahlmöglichkeit, entweder eine IMO-Besatzungsliste an Bord mitzuführen oder stattdessen die Zusammensetzung im Seetagebuch zu dokumentieren. Damit wird dem Umstand Rechnung getragen, dass die Kontrollsdichte in nationalen Küstengewässern beispielsweise durch die Wasserschutzpolizeien der Länder erheblich höher ist als in der internationalen Fahrt. Auch sind die Besatzungsstärken auf Schiffen in der nationalen Fahrt, beispielsweise auf kleineren Küsten-

fischereifahrzeugen, Schiffen des Seebäderverkehrs oder Sportanglerfahrzeugen, sehr gering und die Überwachung durch Einsicht in das Seetagebuch vergleichsweise einfach. Nicht zuletzt kann das für die internationale Seeschifffahrt konzipierte Muster der IMO-Besatzungsliste für einen Großteil der Schiffe in der nationalen Fahrt nicht angewendet werden, weil solche Schiffe keine IMO-Identifizierungsnummer haben. Die in der Anlage 1, Abschnitt B.II Ziffer 7 der Schiffssicherheitsverordnung geregelte Liste der Einzeltätigkeiten, die im Seetagebuch eingetragen werden, ist um den Punkt Zusammensetzung der Schiffsbesetzung zu erweitern.

Zu Absatz 3:

Die Überprüfung der sicheren Schiffsbesetzung durch die Berufsgenossenschaft ist auch für zurückliegende Zeiträume notwendig. Um diese Kontrollen zu ermöglichen, muss der Reeder die Besatzungslisten und Seetagebücher fünf Jahre aufbewahren und der Berufsgenossenschaft für Kontrollzwecke vorlegen.

Zu den Lohnunterlagen in der Seeschifffahrt im Sinne der gesetzlichen Sozialversicherung gehören auch Besatzungslisten und Seetagebücher, soweit sie Eintragungen zur Schiffsbesetzung enthalten, da nur anhand dieser Unterlagen geprüft werden kann, ob Arbeitgeber ihren Melde- und Beitragspflichten ordnungsgemäß nachkommen. Diese Entgeltunterlagen sind nach § 28f Absatz 1 des Vierten Buches Sozialgesetzbuch bis zum Ablauf des auf die letzte Prüfung folgenden Kalenderjahres geordnet aufzubewahren, also mindestens vier Jahre. Diese längere Aufbewahrungsfrist bleibt von der Regelung in Absatz 3 unberührt. Zu den unberührt bleibenden anderweitigen Fristen gehört etwa die Aufbewahrungspflicht für Entgeltunterlagen nach § 28f Absatz 1 des Vierten Buches Sozialgesetzbuch, die sich auf Besatzungslisten und Seetagebücher erstrecken kann.

Zu Absatz 4:

Zur effektiven Überprüfung der sicheren Schiffsbesetzung hat die Berufsgenossenschaft neben den bereits bestehenden flaggenstaatlichen Befugnissen auch das Recht, sich jederzeit Besatzungslisten sowohl an Bord eines Schiffes vom Kapitän vorlegen als auch von der Reederei übermitteln zu lassen. Die Berufsgenossenschaft kann sich die Besatzungslisten jederzeit ohne Angabe von Gründen vorlegen und übermitteln lassen.

Zu § 23 (Befähigungszeugnisse und -nachweise, Sicherheitsunterweisung):

Die Vorschrift setzt die Regel 1.3 des Seearbeitsübereinkommens um.

Alle Besatzungsmitglieder müssen für ihre jeweilige Tätigkeit an Bord ausreichend qualifiziert und ausgebildet sein. Dabei ist es den Vorgaben des Seevölkerrechtes folgend erforderlich – insbesondere nach dem SOLAS- und dem STCW-Übereinkommen – dass Besatzungsmitglieder für bestimmte Aufgaben an Bord Inhaber von gültigen Befähigungszeugnissen und/oder Befähigungsnachweisen sein müssen.

Die weiteren inhaltlichen Vorgaben zur Befähigung von Seeleuten und zur Erteilung der Befähigungszeugnisse und -nachweise werden im Seeaufgabengesetz und den darauf basierenden Rechtsverordnungen geregelt.

Jedes Besatzungsmitglied muss eine Sicherheitsunterweisung erhalten, die dem Inhalt der Regel VI/1 des STCW-Übereinkommens entspricht. Für Besatzungsmitglieder von Schiffen, die keine Fischereifahrzeuge sind, gilt die Vorgabe aus der Regel VI/1 des STCW-Übereinkommens direkt. Die Sicherheitsunterweisung muss jedes Mal an Bord durchgeführt werden, bevor ein Besatzungsmitglied die ihm zugewiesenen Aufgaben übernimmt. Diese Sicherheitsunterweisung ist erforderlich sowohl für Besatzungsmitglieder, die erstmalig eine Tätigkeit an Bord aufnehmen, als auch für diejenigen, die als befarene Besatzungsmitglieder das Schiff wechseln.

Zu Unterabschnitt 4 (Arbeitsvermittlung):

Zu § 24 (Verpflichtungen des Reeders):

Entsprechend den Regelungen des Seearbeitsübereinkommens dürfen Reeder private Vermittlungsdienste für Seeleute (Vermittler) nur in Anspruch nehmen, wenn diese die

Regeln des Seearbeitsübereinkommens einhalten. Bei der Umsetzung in nationales Recht ist dabei zu unterscheiden, ob die Vermittler ihren Sitz in Deutschland haben oder nicht.

Zu Absatz 1:

Ein Reeder darf einen Vermittler mit Sitz in Deutschland nur dann für die Vermittlung von Seeleuten in Anspruch nehmen, wenn ihm vom Vermittler eine Bescheinigung der Berufsgenossenschaft nach § 26 vorgelegt worden ist, dass der Vermittler die Anforderungen des § 25 erfüllt. Damit wird entsprechend den Vorgaben des Seearbeitsübereinkommens deutlich, dass der Schutz von Seeleuten bei der Vermittlung auch eine Aufgabe des Reeders ist.

Zu Absatz 2:

Vor Abschluss einer Vermittlung bestätigt der Reeder einem Vermittler mit Sitz in Deutschland schriftlich, dass der zu schließende Heuervertrag die Anforderungen der §§ 28 und 29 erfüllt, dass er seinen Verpflichtungen zur Heimschaffung nach den §§ 73 bis 76 nachkommt und er eine Versicherung abgeschlossen hat, um Personen, die an Bord eines Schiffes vermittelt worden sind, für finanzielle Verluste zu entschädigen, die ihnen infolge einer vom Reeder zu vertretenden Pflichtverletzung entstehen. Indem der Reeder dem Vermittler eine solche Bestätigung vorlegt, ermöglicht er dem Vermittler die berechnete Annahme, dass die konkrete Beschäftigung die Voraussetzungen des Seearbeitsübereinkommens erfüllt und eine Vermittlung insoweit unbedenklich ist.

Zu Absatz 3:

Absatz 3 verpflichtet den Reeder, sich von Vermittlern mit Sitz in Staaten, die das Seearbeitsübereinkommen nicht ratifiziert haben, schriftlich versichern zu lassen, dass diese die Regelungen zur Anwerbung und Vermittlung nach der Regel 1.4 des Seearbeitsübereinkommens erfüllen. Mit dieser Regelung wird sichergestellt, dass Seeleute auch dann durch das Seearbeitsgesetz ausreichend geschützt werden, wenn sie durch einen Vermittler mit Sitz in einem Staat, der das Seearbeitsübereinkommen nicht ratifiziert hat, vermittelt werden.

Zu § 25 (Anforderungen an Vermittler):

Zu Absatz 1:

Ein Vermittler darf Seeleute nur vermitteln, wenn er eine Reihe von Anforderungen erfüllt, die sich alle aus dem Seearbeitsübereinkommen ergeben. Die Berufsgenossenschaft bescheinigt einem Vermittler in dem Verfahren nach § 26 das Vorliegen der Voraussetzungen des § 25. Die Bescheinigung kann nur erteilt werden, wenn alle dort genannten Voraussetzungen erfüllt sind:

Zu Nummer 1:

Nummer 1 verbietet Vermittlern, sogenannte „schwarze Listen“ zu führen, die dazu genutzt werden könnten, Seeleute an der Tätigkeit auf einem Schiff zu hindern.

Zu Nummer 2:

Nummer 2 verbietet Vermittlern, von Seeleuten unmittelbar oder mittelbar eine Vergütung für die Vermittlung zu verlangen. Das bedeutet, dass für die Vermittlung von Seeleuten nur vom Arbeitgeber Gebühren genommen werden dürfen. Nicht zu den Gebühren für die Vermittlung gehören dabei insbesondere die Kosten für die Beschaffung eines ärztlichen Zeugnisses, des Seefahrtbuches oder eines Reisepasses, die vom Arbeitssuchenden selbst zu tragen sind.

Zu Nummer 3:

Nummer 3 verpflichtet den Vermittler, sich von Seeleuten vor deren Vermittlung alle für die zu vermittelnde Tätigkeit erforderlichen Dokumente vorlegen zu lassen. Dies stellt sicher, dass der Vermittler Kenntnis darüber hat, für welche Tätigkeiten die zu vermittelnde

Person geeignet ist, und dass sie alle für die Tätigkeit erforderlichen Dokumente und Zeugnisse besitzt.

Zu Nummer 4:

Nummer 4 verpflichtet den Vermittler, stets ein aktuelles Verzeichnis aller vermittelten Personen zu führen. Dies ermöglicht der Berufsgenossenschaft bei eventuell auftretenden Beschwerden zweifelsfrei feststellen zu können, ob die betreffende Person von dem angesprochenen Vermittler tatsächlich vermittelt wurde.

Zu Nummer 5:

Nummer 5 verpflichtet den Vermittler, ein Beschwerdemanagement einzurichten. Damit erhalten Seeleute die Möglichkeit, sich über Pflichtverletzungen der Reeder zu beschweren. Kann der Vermittler einer Beschwerde nicht abhelfen, muss er die Berufsgenossenschaft unverzüglich über diese Beschwerde unterrichten.

Zu Nummer 6:

Nummer 6 korrespondiert mit der Verpflichtung des Reeders nach § 24 Absatz 2 und dient danach im Ergebnis auch dem Schutz der Seeleute.

Zu Nummer 7:

Nummer 7 verpflichtet den Vermittler, von jedem Reeder von Schiffen unter ausländischer Flagge vor Abschluss einer Vermittlung eine Bestätigung entgegenzunehmen, dass der zu schließende Beschäftigungsvertrag den Anforderungen des Seearbeitsübereinkommens genügt. Diese Regelung entspricht der Verpflichtung nach Nummer 6 hinsichtlich Reeder unter deutscher Flagge.

Zu Nummer 8:

Nummer 8 verpflichtet Vermittler eine Versicherung abzuschließen, um Personen, die an Bord eines Schiffes vermittelt worden sind, für finanzielle Verluste zu entschädigen, die ihnen infolge einer von dem Vermittler zu vertretenen Pflichtverletzung entstehen. Dies kann in der Regel durch eine Berufshaftpflichtversicherung erfolgen, entspricht der Verpflichtung des Reeders mit Sitz in Deutschland nach § 24 Absatz 2 Nummer 3 und gibt vermittelten Seeleuten insoweit umfassenden Schutz.

Zu Absatz 2:

Von diesen speziellen, auf dem Seearbeitsübereinkommen beruhenden Vorschriften bleiben die §§ 296 bis 301 des Dritten Buches Sozialgesetzbuch unberührt. Das heißt, dass die in den §§ 296 bis 301 des Dritten Buches Sozialgesetzbuch geregelten Vorschriften auch auf die private Arbeitsvermittlung von Seeleuten Anwendung finden, sofern die Vorschriften im Seearbeitsgesetz nichts Abweichendes regeln.

Zu § 26 (Verfahren):

Zu Absatz 1:

Es ist Aufgabe der Berufsgenossenschaft, auf schriftlichen Antrag eines Vermittlers hin das Vorliegen der Voraussetzungen des § 25 zu prüfen und eine Bescheinigung über das Erfüllen dieser Voraussetzungen auszustellen, wenn keine Anhaltspunkte dafür vorliegen, dass der Vermittler den Anforderungen nicht genügen wird. Der Vermittler hat im eigenen Interesse alle zur Beurteilung erforderlichen Angaben in seinem Antrag zu machen. In Zweifelsfällen kann die Berufsgenossenschaft die Verbände der Reeder und Seeleute vor Ausstellen der Bescheinigung anhören. Die Berufsgenossenschaft berücksichtigt bei ihrer Entscheidung auch ihr bekannt gewordene Beschwerden von Seeleuten. Dies gewährleistet eine ausgewogene Entscheidung der Berufsgenossenschaft, die sowohl den Schutz der Seeleute als auch den Bedarf der Reeder an einem gut funktionierenden Vermittlungssystem garantiert.

Zu Absatz 2:

Die Bescheinigung der Berufsgenossenschaft für Vermittler wird für die Dauer von drei Jahren ausgestellt. Diese Gültigkeitsdauer entspricht dem Überprüfungsintervall für Schiffe im Rahmen der seearbeitsrechtlichen Flaggenstaatkontrolle.

Zu Absatz 3:

Es wird geregelt, dass Vermittler Personen, die an Bord eines Schiffes tätig werden sollen, nur vermitteln dürfen, wenn Sie im Besitz einer Bescheinigung nach Absatz 1 sind und daher die Anforderungen des § 25 erfüllen.

Zu Absatz 4:

Die öffentliche Bekanntmachung von Problemen, die sich bei der Anheuerung auf einem Schiff unter der Flagge eines Nichttrifikationsstaates ergeben können, setzt Norm A1.4 Nummer 8 des Seearbeitsübereinkommens um. Damit wird sichergestellt, dass interessierte Kreise und insbesondere Seeleute die relevanten Informationen über Probleme erhalten können, die sich bei dem Anheuern auf solchen Schiffen ergeben können. Zuständig für die Veröffentlichung ist die Berufsgenossenschaft. Die Darstellung möglicher Probleme wird in den Jahresbericht aufgenommen, der nach der Norm A 5.1.4 Absatz 13 des Seearbeitsübereinkommens vorgeschrieben ist und in dem die Überprüfungstätigkeiten in Bezug auf das Seearbeitsübereinkommen zusammengefasst werden. Dieser Jahresbericht wird für die Seeschifffahrt unter deutscher Flagge durch die Berufsgenossenschaft veröffentlicht.

Zu § 27 (Rechtsverordnungen):

Die Vorschrift ermächtigt das Bundesministerium für Arbeit und Soziales im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, das nähere Verfahren der Antragstellung und zur Erteilung der Bescheinigung durch die Berufsgenossenschaft zu regeln.

Zu Abschnitt 3 (Beschäftigungsbedingungen):

Zu Unterabschnitt 1 (Heuervertrag, Dienstleistungspflicht):

Zu § 28 (Heuervertrag):

Zu Absatz 1:

Satz 1 stellt sicher, dass kein Besatzungsmitglied ohne gültigen schriftlichen Heuervertrag an Bord eines Schiffes tätig wird.

Satz 2 regelt klarstellend, dass das Arbeitsverhältnis zwischen dem Reeder und dem Besatzungsmitglied, das traditionell als Heuverhältnis bezeichnet wird, durch den Heuervertrag begründet wird. Ist der Arbeitgeber des Besatzungsmitglieds nicht der Reeder, sondern ein anderer Arbeitgeber im Sinne von § 4 Absatz 2, ist der Heuervertrag zwischen diesem und dem Besatzungsmitglied zu schließen. Der Heuervertrag ist vor dem Beginn des Heuverhältnisses abzuschließen; ein rückwirkender Vertragsschluss ist ausgeschlossen.

Satz 3 verpflichtet den Reeder oder den anderen Arbeitgeber, dem Besatzungsmitglied rechtzeitig vor Vertragsabschluss den Entwurf des Heuervertrages, einschließlich der für das Heuverhältnis geltenden Kollektivverträge, zu übergeben oder zu übermitteln. Wegen der besonderen Gefahr eines übereilten Vertragsabschlusses und der im Vergleich zu einem Arbeitsverhältnis an Land weitergehenden Rechte und Pflichten soll dem Besatzungsmitglied vor dem Vertragsabschluss ausreichend Gelegenheit gegeben werden, den Inhalt des Vertrages zu prüfen und gegebenenfalls bei Dritten Rat einzuholen. Die Einräumung einer Gelegenheit zur vorherigen Prüfung entspricht der Vorgabe der Norm A2.1 Absatz 1 Buchstabe b des Seearbeitsübereinkommens.

Satz 4 bestimmt, dass der Heuervertrag der Schriftform bedarf. Die elektronische Form ist ausgeschlossen. Zudem müssen über den Heuervertrag mindestens zwei gleichlautende Urkunden aufgenommen werden, die in Abweichung von § 126 Absatz 2 Satz 2 des Bür-

gerlichen Gesetzbuches von jeweils beiden Parteien zu unterzeichnen sind und von denen jede Partei ein Exemplar erhält. Dieses besondere Schriftformerfordernis, mit dem zwingende Vorgaben des Seearbeitsübereinkommens der Norm A2.1 Absatz 1 Buchstabe a und c umgesetzt werden, dient insbesondere dem Schutz des Besatzungsmitglieds vor übereiltem Vertragsschluss. Zugleich dienen die Schriftform wie auch die besondere Anforderung der Urkundsüberlassung dem Klarheits- und Beweissicherungsinteresse beider Vertragsparteien.

Zu Absatz 2:

Entsprechend den Vorgaben der Norm A2.1 Absatz 4 des Seearbeitsübereinkommens sowie Artikel 2 Absatz 1 Richtlinie 91/533/EWG bestimmt die Vorschrift, dass alle wesentlichen Vertragsbedingungen in den schriftlichen Heuervertrag aufzunehmen sind. Satz 1 führt den Mindestinhalt des Heuervertrages auf. Die aufzunehmenden Bedingungen entsprechen zum Teil denjenigen, die nach § 24 des Seemannsgesetzes in den Heuerschein aufzunehmen waren und sich aus den allgemeinen Vorgaben des Nachweisgesetzes ergeben.

Zu Nummer 1:

Die geforderten Angaben über den Reeder oder den anderen Arbeitgeber entsprechen § 24 Absatz 1 Satz 2 Nummer 1 des Seemannsgesetzes und der Norm A2.1 Absatz 4 Buchstabe b des Seearbeitsübereinkommens. Zusätzlich wird bestimmt, dass im Falle des Heuervertrages zwischen einem Arbeitgeber, der nicht Reeder ist, und dem Besatzungsmitglied, auch der vollständige Name und die Anschrift des Reeders anzugeben ist. Dies ist insbesondere von Bedeutung, wenn der Arbeitgeber seinen Verpflichtungen aus dem Gesetz oder anderen Rechtsvorschriften zur Umsetzung des Seearbeitsübereinkommens nicht nachkommt und sich das Besatzungsmitglied deshalb an den Reeder wenden kann (vergleiche auch Begründung zu § 4).

Zu Nummer 2:

Die geforderten Angaben über das Besatzungsmitglied entsprechen § 24 Absatz 1 Satz 2 Nummer 1 des Seemannsgesetzes und der Norm A2.1 Absatz 4 Buchstabe a des Seearbeitsübereinkommens.

Zu Nummer 3:

Die geforderte Angabe der zu leistenden Dienste entspricht § 24 Absatz 1 Satz 2 Nummer 2 des Seemannsgesetzes und der Norm A2.1 Absatz 4 Buchstabe d des Seearbeitsübereinkommens. Soll das Besatzungsmitglied nur auf bestimmten Schiffen des Reeders oder in bestimmten Fahrtgebieten tätig sein, ist auch dies in den schriftlichen Heuervertrag aufzunehmen.

Zu Nummer 4:

Im Interesse der Rechtssicherheit des Besatzungsmitglieds und des Reeders sind der Zeitpunkt des Beginns des Heuerverhältnisses, der Ort und der Tag des Dienstantritts unter Angabe des Schiffes anzugeben.

Zu Nummer 5:

Wird ein befristeter Heuervertrag geschlossen muss die vorgesehene Dauer der Befristung angegeben werden. Norm A2.1 Absatz 4 Buchstabe g ii. Damit wird zugleich dem Schriftformerfordernis für die Befristung des Arbeitsvertrages nach § 14 Absatz 4 des Teilzeit- und Befristungsgesetzes entsprochen.

Zu Nummer 6:

Die Angabe über die Heuer entspricht § 24 Absatz 1 Satz 2 Nummer 5 des Seemannsgesetzes und der Norm A2.1 Absatz 4 Buchstabe e des Seearbeitsübereinkommens.

Zu Nummer 7:

Die Angabe der vereinbarten Arbeitszeiten und der Ruhezeiten entspricht § 24 Absatz 1 Satz 2 Nummer 8 des Seemannsgesetzes.

Zu Nummer 8:

Die Angabe über den Erholungsurlaub entspricht § 24 Absatz 1 Satz 2 Nummer 9 des Seemannsgesetzes und der Norm A2.1 Absatz 4 Buchstabe f des Seearbeitsübereinkommens.

Zu Nummer 9:

Die Angaben über die Beendigung eines unbefristeten Heuerverhältnisses durch Kündigung entsprechen § 24 Absatz 1 Satz 2 Nummer 10 des Seemannsgesetzes und der Norm A2.1 Absatz 4 Buchstabe g des Seearbeitsübereinkommens. Als Voraussetzung für eine Kündigung ist auf das Schriftformerfordernis (§ 65 Abs. 2) hinzuweisen. Anzugeben sind auch die einzuhaltenden Kündigungsfristen und -termine (§ 66). Bei einem befristeten Heuerverhältnis sind diese Kündigungsbedingungen nur dann anzugeben, wenn die Kündbarkeit vereinbart ist.

Zu Nummer 10:

Die Vorschrift entspricht der Norm A2.1 Absatz 4 Buchstabe i des Seearbeitsübereinkommens.

Zu Nummer 11:

Die Angabe der anzuwendenden Tarifverträge und Betriebs- oder Bordvereinbarungen entspricht § 24 Absatz 1 Satz 2 Nummer 11 des Seemannsgesetzes und der Norm A2.1 Absatz 4 Buchstabe j des Seearbeitsübereinkommens.

Zu Nummer 12:

Die Angabe der Leistungen der medizinischen Betreuung und der sozialen Sicherheit, die der Reeder zu gewähren hat, ist durch die Norm A2.1 Absatz 4 Buchstabe h des Seearbeitsübereinkommens geboten.

Zu Nummer 13:

Die Angabe über Ort und Datum des Abschlusses des Heuervertrages entspricht der Norm A2.1 Absatz 4 Buchstabe c des Seearbeitsübereinkommens. Die Angabe des Zeitpunkts des Vertragsabschlusses ist von Bedeutung für den gegebenenfalls erforderlichen Nachweis, dass dem Besatzungsmitglied der Vertragsentwurf rechtzeitig vor dem Vertragsabschluss vorgelegt worden ist (Absatz 1 Satz 3).

Zu Absatz 3:

Absatz 3 berücksichtigt Besonderheiten, wie sie nach Artikel 16 und Anhang II des Übereinkommens über die Arbeit in der Fischerei, 2007 zu beachten sind. Danach sind in den schriftlichen Arbeitsvertrag des Besatzungsmitglieds auf Fischereifahrzeugen auch bestimmte Angaben zum Schiff und zur Reise aufzunehmen. Bei den Angaben über die Zusammensetzung und Höhe der Heuer sind etwaige Fangbeteiligungen zu berücksichtigen. Gegebenenfalls sind die Höhe des Anteils und dessen Berechnungsart auszuweisen.

Zu Absatz 4:

Auf Grund des besonderen Informationsinteresses des Besatzungsmitglieds bestehen besondere Nachweispflichten, wenn das Besatzungsmitglied voraussichtlich länger als einen Monat seine Arbeitsleistung im Ausland an Land oder an Bord eines Schiffes unter fremder Flagge zu erbringen hat. Die Vorschrift entspricht der bisherigen Regelung des § 24 Absatz 2 des Seemannsgesetzes.

Zu Absatz 5:

Die Vorschrift übernimmt weitgehend die Bestimmung des § 24 Absatz 3 des Seemannsgesetzes, die dem Reeder den Nachweis der Arbeitsbedingungen für die Fälle erleichtern soll, in denen sich die Vertragsbedingungen aus einschlägigen Kollektivverträgen oder dem Gesetz ergeben. Die Verweisungsmöglichkeit wird auf die Angaben zum Heim-schaftungsanspruch und zu den Leistungen der medizinischen Betreuung und der sozialen Si-

cherheit erstreckt, um den Aufwand bei den Angaben im Heuervertrag so gering wie möglich zu halten.

Zu Absatz 6:

Es wird klargestellt, dass die Änderung wesentlicher Vertragsbedingungen den gleichen Anforderungen wie der Abschluss des Heuervertrages unterliegt. Das gilt insbesondere auch für die besondere Schriftform und die rechtzeitige Vorlage des Vertragsentwurfs nach Absatz 1. Etwas anderes gilt nur dann, wenn der Vertragsinhalt durch Gesetz oder einen Kollektivvertrag bestimmt wird und diese in Bezug genommenen Rechtsquellen sich ändern.

Zu § 29 (Information über Beschäftigungsbedingungen):

Zu Absatz 1:

Auf Grund der besonderen Situation an Bord eines Schiffes hat der Reeder sicherzustellen, dass die Besatzungsmitglieder auch während des Dienstes auf einfache Weise klare Informationen über ihre Vertrags- und Beschäftigungsbedingungen erhalten können. Dazu hat er die dem Vertragsverhältnis zugrunde liegenden Rechtsquellen, zu denen auch dieses Gesetz zählt, zur Einsichtnahme zur Verfügung zu halten. Die Regelung setzt eine Vorgabe aus der Norm A2.1 Absatz 1 Buchstabe d des Seearbeitsübereinkommens um. Der Reeder hat eine Kopie des Heuervertrages an Bord mitzuführen. Ist ein anderer Arbeitgeber Vertragspartner, so hat der Reeder auf einer Ausfertigung des Heuervertrages durch Unterschrift seine Gesamtverantwortung zu bestätigen. In diesem Fall ist eine Kopie der vom Reeder bestätigten Ausfertigung mitzuführen.

Entsprechend der Norm A5.1.1 Absatz 2 des Seearbeitsübereinkommens wird der Reeder verpflichtet dafür zu sorgen, dass auch ein Exemplar des Seearbeitsübereinkommens an geeigneter Stelle an Bord des Schiffes zur Einsichtnahme ausliegt.

Zu Absatz 2:

Zu den notwendigen Informationen, die der Reeder bereit zu halten hat, gehören zunächst die Kopien der jeweiligen Heuerverträge selbst. Weiterhin hat der Reeder zudem die einschlägigen Tarifverträge, Betriebs- oder Bordvereinbarungen zur Einsicht zur Verfügung zu halten. Die Regelung beruht auf Vorgaben aus der Norm A2.1 Absatz 1 Buchstabe d und Absatz 2 des Seearbeitsübereinkommens. Es ist ausreichend, wenn die Kopien der Heuerverträge in elektronischer Form an Bord vorliegen und das jeweilige Besatzungsmitglied oder ein Inspektor zu Überwachungszwecken jederzeit Einsicht in die Verträge erhält und die Verträge auf Verlangen in Papierform ausgedruckt werden. Insbesondere in der Fährschiffahrt wäre es bei der Vielzahl von Besatzungsmitgliedern an Bord und den zahlreichen und schnellen Besatzungswechseln nicht praktikabel, jeden Vertrag auf Vorrat ausgedruckt bereitzuhalten. Entscheidend ist, dass das jeweilige Besatzungsmitglied oder der befugte Kontrolleur jederzeit Einsicht in die Heuerverträge nehmen kann.

Zu Absatz 3:

Zur Erleichterung der Hafenstaatkontrolle in ausländischen Häfen hat der Reeder bestimmte Rechtsquellen in englischer Übersetzung zur Verfügung zu stellen. Hierzu zählen entsprechend den Vorgaben aus der Norm A2.1 Absatz 2 des Seearbeitsübereinkommens ein Mustervertrag der Heuerverträge sowie der einschlägigen Tarifverträge, Bord- oder Betriebsvereinbarungen. Grund hierfür ist, dass nur aus dem Gesamtzusammenhang von gesetzlichen Vorschriften auf der einen Seite und Tarifverträgen, Bord- oder Betriebsvereinbarungen auf der anderen die Rechte und Pflichten von Besatzungsmitgliedern für die Kontrolleure erkennbar sind.

Zu § 30 (Dienstantritt):

Die Bestimmung regelt wie § 25 Absatz 1 des Seemannsgesetzes, dass der Reeder dem Besatzungsmitglied rechtzeitig den Zeitpunkt mitzuteilen hat, zu dem es sich zur Dienstaufnahme an Bord einzufinden hat. Nach § 28 Absatz 2 Satz 1 Nr. 4 ist dieser Hinweis bereits in den Heuervertrag aufzunehmen. Im Zeitpunkt des Abschlusses des Heuervertra-

ges lässt sich jedoch oft nur die voraussichtliche Ankunftszeit des Schiffes angeben. In diesem Falle bedarf es der Konkretisierung von Zeitpunkt und Ort des Dienstantritts, die dem Besatzungsmitglied rechtzeitig mitzuteilen sind. Wie bisher in § 25 Absatz 2 des Seemannsgesetzes vorgesehen, trifft das Besatzungsmitglied eine unverzügliche Meldepflicht, wenn es den Dienst wegen eines unabwendbaren Ereignisses nicht antreten kann.

Zu § 31 (Anreisekosten):

Die Vorschrift regelt wie § 26 des Seemannsgesetzes, dass der Reeder dem Besatzungsmitglied für die Anreise zum vereinbarten Ort des Dienstantritts (§ 28 Absatz 2 Satz 1 Nummer 4) die notwendigen Fahrt- und Gepäckbeförderungskosten zu erstatten sowie ein angemessenes Tage- und Übernachtungsgeld zu gewähren hat, wenn der Ort, an dem der Heuervertrag abgeschlossen worden ist (§ 28 Absatz 2 Satz 1 Nummer 13), und der Liegeplatz des Schiffes auseinander fallen. Entsprechende Ansprüche hat das Besatzungsmitglied, wenn Reisen von dem Ort, an dem der Heuervertrag abgeschlossen worden ist, zu einem anderen Meldeort notwendig werden.

Zu § 32 (Dienstleistungspflicht):

Die Vorschrift regelt die arbeitsrechtliche Dienstleistungspflicht der Besatzungsmitglieder und die damit verbundene Pflicht, den Anordnungen (Weisungen) des Kapitäns und der zuständigen anderen Vorgesetzten Folge zu leisten.

Maßgeblich für die Art und den Umfang der zu leistenden Dienste sind die im Heuervertrag vereinbarten Dienste. Aus der Bezeichnung der Dienste oder der Dienstgradbezeichnung (zum Beispiel Tätigkeit als Erster Offizier) ergibt sich in der Regel nach seemännischer Verkehrsanschauung zugleich ein bestimmter Arbeitsbereich. Zur Bestimmung der in dem jeweiligen Arbeitsbereich zu erledigenden Aufgaben können das Berufsbild des Ausbildungsberufs (insbesondere zum Schiffsmechaniker) und die Anforderungen für den Nachweis der fachlichen Eignung zum Erwerb von Befähigungszeugnissen (zum Beispiel Erster Offizier, Nautischer oder Technischer Wachoffizier, Zweiter technischer Offizier, Leiter der Maschinenanlage) herangezogen werden. Darüber hinaus obliegt die konkrete Festlegung der Aufgaben im Einzelnen dem Weisungs- oder Direktionsrecht des Reeders, das in der Regel vom Kapitän oder den anderen anordnungsbefugten Vorgesetzten wahrgenommen wird.

Bei der Verrichtung der vertragsgemäß übernommenen Dienste hat das Besatzungsmitglied die Anordnungen der zuständigen Vorgesetzten zu befolgen (sogenannte Folgeleistungspflicht). Anordnungen im Sinne dieser Vorschrift sind Weisungen im Rahmen des arbeitsrechtlichen Direktionsrechts des Reeders, durch die die konkret zu leistende Arbeit sowie die Art und Weise ihrer Erbringung konkret festgelegt wird. Das Direktionsrecht des Reeders wird regelmäßig durch den Kapitän ausgeübt. Der Kapitän seinerseits überträgt die Anordnungsbefugnis im Rahmen des laufenden Schiffsbetriebs auf die zuständigen Vorgesetzten, bleibt jedoch stets selbst anordnungsbefugt.

Zu § 33 (Dienstbescheinigung):

Zu Absatz 1:

Die Vorschrift regelt in Umsetzung der Norm A2.1 Absatz 1 Buchstabe e des Seearbeitsübereinkommens den Anspruch des Besatzungsmitglieds gegen den Reeder auf eine schriftliche Bescheinigung über den an Bord des Schiffes geleisteten Dienst. Die Dienstbescheinigung ist dem Besatzungsmitglied spätestens am Tag des Dienstendes an Bord durch den Kapitän oder dessen Stellvertreter auszuhändigen oder auf dem Postweg zu übermitteln. Soweit das Besatzungsmitglied eingewilligt hat, kann die Dienstbescheinigung auch auf elektronischem Weg übermittelt werden. Die Dienstbescheinigung stellt nicht den Ersatz für ein Arbeitszeugnis dar, sondern soll Auskunft geben über Art und Umfang der auf dem jeweiligen Schiff geleisteten Dienste und dem Besatzungsmitglied die spätere Suche nach einer neuen Arbeit oder den Nachweis über Seefahrtszeiten für die Erlangung einer höheren Einstufung oder Beförderung erleichtern. Diese Zwecke erfordern die Erteilung der Dienstbescheinigung in deutscher und englischer Sprache. Hierbei kann auf ein einheitliches zweisprachiges Dokument zurückgegriffen werden. Die Nutzung

eines Vordruckes mit zweisprachiger Beschriftung der auszufüllenden Rubriken kann weitere praktische Erleichterungen bringen.

Zu Absatz 2:

Die Vorschrift bestimmt die Mindestangaben, die in die Dienstbescheinigung aufzunehmen sind. Hierzu zählen die Angaben über die Person des Besatzungsmitglieds und des Reeders, gegebenenfalls auch eines anderen Arbeitgebers, über den Namen des Schiffes, über den Schiffstyp, die Identifikationsnummer, die Vermessung, die Maschinenstärke und das Fahrgebiet des Schiffes, über den Beginn und das Ende des Dienstes an Bord sowie über die geleisteten Dienste in ihrer zeitlichen Abfolge.

Zu Absatz 3:

Die Dienstbescheinigung kann in elektronischer Form erteilt und übermittelt werden, soweit das Besatzungsmitglied eingewilligt hat.

Zu Absatz 4:

Entsprechend der Norm A2.1 Absatz 3 des Seearbeitsübereinkommens darf die Dienstbescheinigung keine Beurteilung der Arbeitsleistungen des Besatzungsmitglieds und keine Angaben über die Heuer enthalten. Unberührt bleibt der Anspruch des Besatzungsmitglieds auf ein Zeugnis bei Beendigung des Heuerverhältnisses nach § 109 der Gewerbeordnung.

Zu Absatz 5:

Analog zu den Aufbewahrungsfristen für die Besatzungsliste muss der Reeder dafür sorgen, dass die für seine Schiffe ausgestellten Dienstbescheinigungen für die Besatzungsmitglieder mindestens fünf Jahre als Kopien oder in elektronischer Form aufbewahrt werden. Die Aufbewahrungspflicht gewährleistet die Überprüfung der sicheren Schiffsbesetzung durch die Berufsgenossenschaft für zurückliegende Zeiträume.

Zu Unterabschnitt 2 (Bordanwesenheit, Landgang, Gefahren für das Schiff):

Zu § 34 (Bordanwesenheitspflicht):

Die Vorschrift entspricht § 28 des Seemannsgesetzes. Die Verpflichtung des Besatzungsmitglieds, auch außerhalb der für ihn maßgeblichen Arbeitszeit an seinem Arbeitsort zu bleiben, ist eine der Besonderheiten des seemannischen Arbeitsverhältnisses gegenüber den Arbeitsverhältnissen in Landbetrieben. Sie ist bedingt durch die allgemeinen Gefährdungen und die besonderen Gefahren, denen Schiff und Besatzung auf See und im Hafen ausgesetzt sind oder plötzlich ausgesetzt sein können.

Die arbeitsrechtliche Verpflichtung des Besatzungsmitglieds, grundsätzlich auch während seiner dienstfreien Zeit das Schiff nicht zu verlassen, dient der Aufrechterhaltung des ordnungsgemäßen Schiffsbetriebs und der Schiffssicherheit. Nur auf diese Weise kann die Einhaltung der öffentlich-rechtlichen Vorschriften über die ordnungsgemäße Schiffsbesetzung gewährleistet werden. Demgemäß findet die Verpflichtung zur Bordanwesenheit dann ihre Grenze, wenn der ordnungsgemäße Schiffsbetrieb oder die Schiffssicherheit die Abwesenheit des Besatzungsmitglieds zulassen. Ist dies der Fall, hat das Besatzungsmitglied einen Anspruch nach § 35 und der Kapitän oder der zuständige Vorgesetzte darf dem Besatzungsmitglied die Erlaubnis zum Verlassen des Schiffes nicht verweigern.

Zu § 35 (Landgang):

Die Vorschrift dient der Umsetzung der Regel 2.4 Absatz 2 des Seearbeitsübereinkommens. Sie entspricht § 61 des Seemannsgesetzes und wird wegen des unmittelbaren Zusammenhangs mit den Vorschriften über die Bordanwesenheit an dieser Stelle eingefügt. Der Anspruch auf Landgang setzt – wie nach der bisherigen Rechtslage – voraus, dass das Schiff im Hafen oder auf der zum Hafen gehörenden Reede liegt. Er besteht nicht, wenn sich das Schiff in Fahrt befindet.

Zu Absatz 1:

Ein Anspruch auf Landgang besteht nur für solche Zeiten, während derer das Besatzungsmitglied arbeitsfrei ist. Ist die individuelle arbeitsfreie Zeit außerhalb der nach § 44 festzulegenden generellen Hafendarbeitszeit gelegen, ist dem Besatzungsmitglied in den Grenzen von Absatz 3 Landgang zu gewähren.

Zu Absatz 2:

Innerhalb der Hafendarbeitszeit setzt der Anspruch auf Landgang zusätzlich voraus, dass der typischerweise intensive Schiffsbetrieb während dieser Zeiten einen Landgang zulässt. Über die generellen Hinderungsgründe des Absatz 3 hinaus, können während der Hafendarbeitszeit allgemeine schiffsbetriebliche Gründe entgegenstehen, so eine noch nicht feststehende, aber möglicherweise erforderlich werdende Heranziehung des Besatzungsmitglieds zu schiffswichtigen Arbeiten.

Zu Absatz 3:

Außerhalb und innerhalb der Arbeitszeit im Hafen oder auf Reede darf dem Besatzungsmitglied Landgang nur verwehrt werden, wenn dies Schiffssicherheit oder die Abfahrtszeit des Schiffes erfordern. Gründe der Schiffssicherheit sind insbesondere die Notwendigkeit der Aufstellung von Wachen oder im Falle eines sich ankündigenden Schlechtwetters das Verbleiben der gesamten Besatzung an Bord. Die Abfahrtszeit des Schiffes ist dann ein Landgangshindernis, wenn die Gefahr besteht, dass das Besatzungsmitglied nicht rechtzeitig vor dem geplanten Auslaufen des Schiffes an Bord zurückkehren kann. Ein Landgangsanspruch besteht ferner nicht, wenn dessen Erfüllung unmöglich ist, zum Beispiel im Falle eines behördlichen Verbots. Die Entscheidung über die Erlaubnis zum Verlassen des Schiffes trifft der Kapitän. Dieser kann die Entscheidungsbefugnis einem anderen Vorgesetzten übertragen (§ 34).

Zu Absatz 4:

Liegt das Schiff nicht direkt an der Hafempier, sondern vor Anker im Hafengebiet oder auf Reede, setzt der Landgang die Beförderung zwischen dem Schiff und dem Land voraus. Grundsätzlich muss das Besatzungsmitglied für die Beförderung an Land und zurück selbst sorgen und die angemessenen Kosten hierfür tragen. Besteht für das Besatzungsmitglied keine oder keine angemessene Beförderungsmöglichkeit, verpflichtet die Vorschrift den Kapitän, für eine Verbindung zum Land zu sorgen, soweit es zumutbar ist. In welcher Weise die Verbindung zum Land hergestellt wird (Einsatz schiffseigener Rettungsboote oder Anmietung von Booten), welche finanziellen Aufwendungen für die Reederei wirtschaftlich zumutbar sind und in welchem Umfang die Beteiligung des Besatzungsmitglieds an den Beförderungskosten als angemessen zu betrachten ist, richtet sich nach den Verhältnissen im Einzelfall.

Zu Absatz 5:

Die Verpflichtung des Kapitäns zur gleichmäßigen Verteilung des Wachdienstes außerhalb der Arbeitszeit im Hafen oder auf Reede soll sicherstellen, dass alle Besatzungsmitglieder ihren Anspruch auf Landgang wahrnehmen können.

Zu § 36 (Abwendung von Gefahren für das Schiff):

Zu Absatz 1:

Das Besatzungsmitglied muss solchen Anordnungen des Kapitäns Folge leisten, die dieser zur Abwendung einer drohenden Gefahr für Menschen, Schiff und Ladung, zur Vermeidung eines großen Schadens, zur Verhinderung schwerer Störungen des Schiffsbetriebs und zur Erfüllung öffentlich-rechtlicher Vorschriften über die Schiffssicherheit trifft. In dringenden Fällen gilt die Folgepflicht auch gegenüber den Anordnungen eines anderen an Ort und Stelle befindlichen Vorgesetzten, bei dem es sich nicht um den ansonsten zuständigen Vorgesetzten des Besatzungsmitglieds handeln muss.

Zu Absatz 2:

Nach dieser Vorschrift gilt die besondere Folgeleistungspflicht nach Absatz 1 auch, wenn Gefahr für ein anderes Schiff und die Menschen auf diesem Schiff droht.

Zu Absatz 3:

Bei Seegefahr, insbesondere bei drohendem Schiffbruch, die den Einsatz der gesamten Schiffsbesatzung zur Abwendung von Seegefahren erfordert, kann nur der Kapitän die Erlaubnis zum Verlassen des Schiffes erteilen. Im Falle der Verhinderung des Kapitäns tritt der Erste Offizier oder der Alleinsteuermann an dessen Stelle (§ 5 Absatz 3). Der Erlaubnis des Kapitäns bedarf es nur dann nicht, wenn der Kapitän selbst das Schiff endgültig verlässt.

Zu Absatz 4:

Im Falle eines Schiffbruchs des eigenen Schiffes hat das Besatzungsmitglied über Absatz 1 und 2 hinausgehende Pflichten. Es ist verpflichtet, auf Anordnung des Kapitäns nach besten Kräften für die Rettung von Menschen sowie für die Sicherstellung der Schiffsteile und der Ladung zu sorgen und bei der Bergung Hilfe zu leisten.

Zu Unterabschnitt 3 (Heuer):

Zu § 37 (Anspruch auf Heuer):

Zu Absatz 1:

Das Besatzungsmitglied hat für die Dauer des Heuverhältnisses Anspruch auf Zahlung der im Heuervertrag vereinbarten Heuer. Damit wird die Regel 2.2. Absatz 1 des Seearbeitsübereinkommens umgesetzt. Die Heuer ist die Vergütung des Besatzungsmitglieds für dessen Dienste an Bord, die von ihm fast ausschließlich fernab von seinem Heimatort und des Geschäftssitzes des Reeders erbracht werden. Die Pflicht zur regelmäßigen Heuerzahlung ist Hauptpflicht des Reeders aus dem Heuverhältnis.

Zu Absatz 2:

Die Vorschrift entspricht sinngemäß dem bisherigen § 33 des Seemannsgesetzes. Die Regelung bestimmt in Satz 1, dass das Besatzungsmitglied Anspruch auf Heuer für die Dauer der erforderlichen Anreise hat, wenn der Heuervertrag zum Zeitpunkt der Anreise zum vereinbarten Ort des Dienstantritts noch nicht begonnen hat. Satz 2 legt fest, dass im Falle verspäteter Ankunft des Schiffes dem Besatzungsmitglied der Heueranspruch auch für die Dauer der Wartezeit zusteht.

Zu § 38 (Bemessung und Fälligkeit der Heuer):

Die Regelung setzt die Verpflichtung aus der Norm A2.2 Absatz 1 des Seearbeitsübereinkommens um, nicht in größeren als monatlichen Zeitabständen Heuer zu zahlen.

Zu Absatz 1:

Die Vorschrift entspricht dem bisherigen § 31 des Seemannsgesetzes. Die Regelung bestimmt in Satz 1, dass die Heuer nach Kalendermonaten zu bemessen ist. Satz 2 legt fest, dass bei einer Berechnung der Heuer der Monat zu dreißig Tagen zu rechnen ist.

Zu Absatz 2:

Satz 1 entspricht dem bisherigen § 34 Absatz 1 des Seemannsgesetzes. Die Heuer wird grundsätzlich mit Ablauf jedes Kalendermonats fällig. Dies gilt insbesondere für das dem Besatzungsmitglied monatlich geschuldete feste Entgelt. Für variable Heuerbestandteile, zum Beispiel Überstunden-, Feiertags- oder Nachzuschläge oder Anteile an Fracht, Gewinn oder Erlös, trifft Satz 2 eine abweichende Fälligkeitsregelung. Diese werden mit Ablauf des Kalendermonats fällig, in dessen Verlauf sie feststehen oder billigerweise festgestellt werden können. Satz 3 entspricht dem bisherigen § 34 Absatz 3 des Seemannsgesetzes. Solange Anteile an Fracht, Gewinn oder Erlös nicht feststehen oder festgestellt werden können, kann das Besatzungsmitglied monatlich eine Abschlagszahlung in ungefährender Höhe des verdienten Anteils verlangen. Diese Regelung ist insbesondere von Be-

deutung in der Fischerei, bei der der Fangerlös seit jeher einen bedeutenden Teil des Arbeitsentgelts ausmacht.

Zu § 39 (Zahlung der Heuer):

Zu Absatz 1:

Satz 1 erster Halbsatz legt fest, dass die Heuer grundsätzlich in Euro zu berechnen und zu zahlen ist. Damit wird eine Vergütung in Form von Deputaten, also Naturalien, ausgeschlossen. Die Regelung entspricht insoweit § 107 Absatz 1 der Gewerbeordnung. Möglich bleibt es, im Heuervertrag die Zahlung in einer anderen gesetzlichen Währung zu vereinbaren. Satz 2 regelt den Fall, dass im Einvernehmen von Reeder und Besatzungsmitglied die Zahlung der Heuer oder von Teilen davon in einer anderen Währung als im Vertrag vorgesehen erfolgen soll. Dann muss der Wechselkurs dem von der Europäischen Zentralbank veröffentlichten Kurs entsprechen (vergleiche auch § 244 Absatz 2 des Bürgerlichen Gesetzbuches) und darf für das Besatzungsmitglied nicht nachteilig sein. Zahlungen in ausländischer Währung ohne Zustimmung des Besatzungsmitglieds haben keine schuldbefreiende Wirkung.

Zu Absatz 2:

Zu Nummer 1:

Hiernach kann das Besatzungsmitglied vom Reeder verlangen, dass seine Nettobezüge oder Teile hiervon in inländischen und ausländischen Häfen oder auf der Reede in bar ausgezahlt wird. Reede ist ein geschützter Ankerplatz in Hafennähe, von dem aus eine Landgangmöglichkeit besteht. Die Barauszahlung der Heuer stellt in der heutigen Zeit die Ausnahme dar. Üblich ist die Heuerzahlung durch Banküberweisung.

Zu Nummer 2:

Nach dieser Vorschrift kann das Besatzungsmitglied die unbare Auszahlung an sich oder einen von ihm bestimmten Empfänger verlangen. Damit wird zugleich die Norm A2.2 Absatz 3 des Seearbeitsübereinkommens umgesetzt, nach der sicherzustellen ist, dass Besatzungsmitglieder ihre Heuern oder Teile hiervon an ihre Familien, Unterhaltsberechtigten oder an gesetzlich Begünstigte überweisen können.

Zu Absatz 3:

Entstehen dem Reeder durch unbare Leistungen nach Absatz 2 zusätzliche Kosten, etwa in der Form von Bankgebühren, hat er diese selbst zu tragen. Die Übernahme der Überweisungskosten durch den Reeder ist dem Umstand geschuldet, dass es sich um eine Bringschuld handelt und dass die Vorteile aus dem bargeldlosen Überweisungsverkehr für den Reeder überwiegen.

Zu Absatz 4:

Die Vorschrift verbietet, von der Heuer des Besatzungsmitglieds Abzüge für die Erlangung oder Beibehaltung einer Beschäftigung vorzunehmen. Dieses Verbot ist insbesondere von Bedeutung bei der Beschäftigung ausländischer Besatzungsmitglieder, die über eine ausländische Crewing-Firma eingestellt werden. In diesen Fällen wird die Zahlung von Teilen der Heuer an den Vermittler immer noch praktiziert. Dem Reeder wird durch Absatz 4 verboten, derartige Abzüge bei der Heuerauszahlung vorzunehmen und an die Agentur weiterzuleiten oder sie einzubehalten.

Zu § 40 (Abrechnung):

Die Vorschrift übernimmt weitgehend die Bestimmungen des bisherigen § 37 des Seemannsgesetzes und berücksichtigt zugleich die Vorgaben aus der Norm A2.2 Absatz 2 des Seearbeitsübereinkommens, wonach über die fällige und die tatsächlich gezahlte Heuer eine monatliche Abrechnung zu erteilen ist. Der Abrechnungsanspruch des Arbeitnehmers nach der allgemeinen Regelung in § 108 der Gewerbeordnung wird an die Verhältnisse in der Seeschifffahrt angepasst.

Zu Absatz 1:

Die Regelung konkretisiert den allgemeinen Abrechnungsanspruch eines Arbeitnehmers nach § 108 der Gewerbeordnung. Nach Satz 1 hat das Besatzungsmitglied Anspruch auf eine Abrechnung in Textform in Sinne des § 126b des Bürgerlichen Gesetzbuches, das heißt die Abrechnung muss in Form einer Urkunde oder auf eine andere zur dauerhaften Wiedergabe von Schriftzeichen geeigneten Weise erfolgen. Die Person des Ausstellenden muss genannt und der Abschluss der Erklärung durch Nachbildung der Namensunterschrift oder anders erkennbar werden; eine Unterschrift ist nicht erforderlich. Entsprechend der Fälligkeit der Heuer ist dem Besatzungsmitglied eine Abrechnung mit Ablauf eines jeden Kalendermonats und bei Beendigung des Heuerverhältnisses zu erteilen.

Zu Absatz 2:

Satz 1 bestimmt, dass die Abrechnung den jeweiligen Abrechnungszeitraum und vollständige Angaben über die Zusammensetzung der Heuer enthalten muss. Zum notwendigen Inhalt der Zusammensetzung der Heuer gehören nach Satz 2 neben der Art und Höhe der Zuschläge, Zulagen, Prämien und Sonderzahlungen auch die vorgenommenen Abzüge, insbesondere Steuerabzüge, Sozialabgaben, sowie Angaben über Vorschuss- oder Abschlagszahlungen. Bei Heuerzahlungen in fremder Währung ist nach Satz 3 auch der zugrunde gelegte Wechselkurs in die Abrechnung aufzunehmen.

Zu Absatz 3:

Nach dieser Vorschrift hat der Reeder eine Beanstandung auf der Abrechnung zu vermerken. Damit wird dem Besatzungsmitglied ermöglicht, seine Beanstandung später leichter nachzuweisen.

Zu § 41 (Verkauf von Waren und Erbringung von Dienstleistungen):

Nach dieser Vorschrift darf der Reeder beim Verkauf von Waren oder der Erbringung von Dienstleistungen an Besatzungsmitglieder von diesen nur die Kosten verlangen, die ihm selbst entstanden sind.

Zu Unterabschnitt 4 (Arbeitszeiten und Ruhezeiten):

Die Regelungen zu Arbeitszeiten und Ruhezeiten übernehmen weitestgehend die bestehenden Arbeitszeitvorschriften in §§ 84 bis 91 des Seemannsgesetzes. Die bisherige Systematik der Unterscheidung nach Arbeitszeit auf See und Arbeitszeit im Hafen oder auf Reede bleibt erhalten. Die bisher in § 87 des Seemannsgesetzes enthaltenen Sonderregelungen für das Verpflegungs-, Bedienungs- und Krankenpflegepersonal werden in die Regelungen für die Seearbeitszeit und die Hafendarbeitszeit integriert.

In den Unterabschnitt eingefügt werden die Sonderregelungen für bestimmte Schiffe, die bislang in den §§ 138 bis 141 des Seemannsgesetzes geregelt sind, sowie die Arbeitszeitvorschriften für Jugendliche aus den §§ 94 bis 100a des Seemannsgesetzes.

Die Arbeitszeitregelungen gelten auch für die im Seemannsgesetz ausgenommenen sonstigen Arbeitnehmer (§ 7 Absatz 1 des Seemannsgesetzes) und die Selbständigen (§ 7 Absatz 2 des Seemannsgesetzes); für die Selbständigen allerdings nur insoweit, als dies durch das Seearbeitsübereinkommen geboten ist.

Zu § 42 (Grundsätze für die Gestaltung der Arbeitszeit):

Die Vorschrift legt Grundsätze für die Gestaltung der Arbeitszeit fest.

Zu Absatz 1:

Die Vorschrift zur Abgrenzung der für die Arbeitszeit auf See und im Hafen maßgeblichen Arbeitszeitregime ist die inhaltlich unveränderte Zusammenfassung von § 84 Absatz 1 bis 3 des Seemannsgesetzes.

Zu Absatz 2:

Die Regelung zur Umsetzung auf einen Tagesarbeitsplatz bei gesundheitlichen Problemen durch Nacharbeit entspricht § 81 Absatz 4 des Seemannsgesetzes.

Zu Absatz 3:

Satz 1 (Verantwortlichkeit des Kapitäns für die Einhaltung der Arbeits- und Ruhezeiten) entspricht inhaltlich § 84a Absatz 4 des Seemannsgesetzes. Die Verpflichtung bezieht sich auf alle Besatzungsmitglieder einschließlich der nicht beim Reeder beschäftigten Arbeitnehmer oder der zu ihrer Berufsbildung Beschäftigten und der Selbständigen. Zusätzlich wird geregelt, dass für Besatzungsmitglieder, die nicht beim Reeder beschäftigt sind, deren Arbeitgeber beziehungsweise Ausbildender und der Kapitän gemeinsam in die Verantwortung für die Einhaltung der Arbeitszeiten und Ruhezeiten genommen werden. Die Anordnungsbefugnis kann grundsätzlich auf den Arbeitgeber beziehungsweise den Ausbildenden oder die ihn an Bord vertretende Person übertragen werden. In Notfällen nach § 46 Absatz 1 bleibt die Anordnungsbefugnis ausschließlich beim Kapitän.

Zu Absatz 4:

Der Kapitän gehört nach Artikel II Absatz 1 Buchstabe f des Seearbeitsübereinkommens nunmehr zu den Seeleuten. Daher ist er grundsätzlich in die Arbeitszeitregelungen dieses Unterabschnitts einzubeziehen, allerdings auf Grund seiner besonderen Funktion nur insoweit, als dies durch das Seearbeitsübereinkommen geboten ist. Ansonsten soll der Kapitän sich bei seiner Arbeitszeit soweit wie möglich an den Arbeitszeitvorschriften orientieren. Wenn der Kapitän Seewache geht, gelten auch für ihn die Arbeitszeitvorschriften der Wache gehenden Besatzungsmitglieder. Die Regelungen zur Vergütung von Mehrarbeit sowie zum Ausgleich von Sonn- und Feiertagsarbeit sind auf den Kapitän nicht anzuwenden.

Zu Absatz 5:

Die Regelung sieht für Besatzungsmitglieder von Fischereifahrzeugen grundsätzlich eine Höchstarbeitszeit von durchschnittlich 48 Stunden pro Woche vor. Sie entspricht § 140 Absatz 1 des Seemannsgesetzes und beruht auf Artikel 21 Absatz 1 der Arbeitszeitrichtlinie 2003/88/EG.

Zu § 43 (Seearbeitszeit):

Die Vorschriften zur Seearbeitszeit entsprechen den Regelungen in § 85 des Seemannsgesetzes. Integriert werden die für die Arbeit auf See maßgeblichen Regelungen für Verpflegungs-, Bedienungs- und Krankenpflegepersonal nach § 87 des Seemannsgesetzes, die künftig auf das gesamte Servicepersonal angewendet werden.

Arbeitsbereitschaft ist gegeben, wenn das Besatzungsmitglied verpflichtet ist, an seinem Arbeitsplatz anwesend zu sein und es zwar keine Vollarbeit leisten muss, in der Regel jedoch gewisse Kontroll- und Beobachtungspflichten hat. Hierdurch wird das Besatzungsmitglied in die Lage versetzt, die Arbeit jederzeit und ohne Aufforderung von dritter Seite aus eigener Entscheidung aufzunehmen. Arbeitsbereitschaft ist in vollem Umfang Arbeitszeit.

Die Anordnungsbefugnis des Kapitäns, den Arbeitszeitraum des Servicepersonals auszuweiten, gilt nur auf Fahrgastschiffen. Auf sonstigen Schiffen kann der Kapitän nach § 47 Absatz 4 in dringenden Fällen eine solche Ausdehnung vornehmen.

Zu § 44 (Hafenarbeitszeit):

Die Vorschriften zur Hafenarbeitszeit entsprechen den Regelungen in § 86 des Seemannsgesetzes. Wie bei den Vorschriften zur Seearbeitszeit werden die entsprechenden Regelungen für das Servicepersonal integriert.

Zu § 45 (Ruhepausen und Ruhezeiten):

Zu Absatz 1:

Der allgemeine Grundsatz in Absatz 1 zur Gewährung von Ruhepausen und Ruhezeiten wird durch die Regelungen in Absatz 2 sowie die Absätze 3 und 4 konkretisiert.

Zu Absatz 2:

Diese Vorschrift entspricht grundsätzlich der Pausenregelung in § 4 des Arbeitszeitgesetzes für die an Land beschäftigten Arbeitnehmer und gilt bisher auch bereits für sonstige Arbeitnehmer nach § 7 Absatz 1 des Seemannsgesetzes. Mit Blick auf die Arbeitsorganisation auf Zwei-Wachen-Schiffen mit einem Wachwechsel jeweils nach sechs Stunden wird die Regelung dahingehend modifiziert, dass eine Pause nicht gewährt werden muss, wenn spätestens nach sechseinhalb Stunden ohnehin eine Ruhezeit eingelegt wird. So ist bei Zwei-Wachen-Schiffen nach einer Arbeitszeit von sechs Stunden ohne Pause noch eine Übergabe auf die nächste Wache möglich.

Zu Absatz 3 und 4:

Die Vorschriften zu den Ruhezeiten entsprechen den Regelungen in § 84a Absatz 2 Satz 2 bis 4 und Absatz 3 des Seemannsgesetzes.

Die Formulierung „in Bereitschaft“ in Absatz 4 wurde gewählt, weil die an Land übliche Differenzierung zwischen Rufbereitschaft und Bereitschaftsdienst auf die besondere Situation an Bord von Seeschiffen nur schwer übertragbar ist. Mit der auf einem Schiff üblichen Beschränkung kann das Besatzungsmitglied während der „Bereitschaft“ seinen Aufenthaltsort selbst bestimmen. Wie die Rufbereitschaft an Land wird die „Bereitschaft“ nicht als Arbeitszeit gewertet, die Inanspruchnahme durch Aufrufe zur Arbeit ist Arbeitszeit. Neu geregelt wird in Absatz 4, dass als Voraussetzung für die Angemessenheit einer Ausgleichsruhezeit ein Zeitraum anzusehen ist, der mindestens der Summe der erfolgten Unterbrechungen der Ruhezeit entsprechen muss.

Zu § 46 (Abweichende Arbeitszeitregelungen für Zwei-Wachen-Schiffe, Bergungsfahrzeuge und Schlepper):

Die Vorschrift über abweichende Arbeitszeitregelungen für bestimmte Schiffe ist die inhaltlich unveränderte Zusammenfassung der § 138 Absatz 1 und 3 sowie § 139 Absatz 4 des Seemannsgesetzes.

Zu Absatz 1:

Durch die Vorschrift wird für bestimmte kleinere Schiffe die Einteilung der zum Wachdienst bestimmten Besatzungsmitglieder im Zwei-Wachen-System ermöglicht. Eine Einteilung nach einem Drei-Wachen-System ist auf kleineren Schiffen in der Praxis oft nicht durchzuführen, weil auf derartigen Fahrzeugen ausreichende Unterkünfte nicht zur Verfügung stehen.

Zu Absatz 2:

Die Vorschrift lässt Ausnahmen von der normalen Seearbeitszeit auch für Bergungsfahrzeuge und ähnliche Schiffe sowie für Arbeiten an einer Bergungsstelle zu. Dies ist erforderlich, weil der Bergungseinsatz von den besonderen Umständen einschließlich Tidenwechsel und Wetterlage bei der einzelnen Bergung abhängt.

Zu § 47 (Arbeitszeitverlängerung in besonderen Ausnahmefällen):

Die Vorschriften setzen die Norm A2.3 Absatz 7 und 14 des Seearbeitsübereinkommens und der Leitlinie B2.3 Absatz 4 des Seearbeitsübereinkommens sowie Artikel 14 Absatz 4 des Fischereiübereinkommens um. Die Absätze 1 bis 3 entsprechen inhaltlich § 88 Absatz 1 bis 3 des Seemannsgesetzes, Absatz 4 entspricht § 89 Absatz 1 und 2 des Seemannsgesetzes.

Zu Absatz 1 und 2:

Nach Absatz 1 hat der Kapitän jederzeit das Recht, die Arbeitsstunden anzuordnen, die für die unmittelbare Sicherheit des Schiffes, der Personen an Bord, bei einer unmittelbaren Gefahr für die Ladung oder zur Hilfeleistung für andere, in Seenot befindliche Schiffe oder Personen erforderlich sind. Die gegenüber § 88 Absatz 1 des Seemannsgesetzes erfolgte Modifizierung in Bezug auf die Ladung (unmittelbare Gefahr) soll klarstellen, dass die Regelung nicht dazu genutzt werden kann, dass Schiffe den Hafen mit nicht ausrei-

chend gesicherter Ladung verlassen und der Kapitän unter Berufung auf diese Regelung zusätzlichen Arbeitsstunden anordnet, um die Ladung erst auf See sichern zu lassen. In den Fällen des Absatz 1 und bei Übungen nach Absatz 2 muss der Kapitän entsprechend Absatz 3 die Arbeitszeitregelungen der §§ 42 bis 45 und 47 nicht anwenden.

Zu Absatz 3:

Nach Absatz 3 hat der Kapitän nach Wiederherstellung der normalen Situation sicherzustellen, dass alle Besatzungsmitglieder, die während einer planmäßigen Ruhezeit Arbeit geleistet haben, eine ausreichende Ruhezeit erhalten. Zudem wird die Vorschrift zum Ausgleich der Ruhezeit dadurch konkretisiert, dass als Voraussetzung für die Angemessenheit einer Ausgleichsruhezeit ein Zeitraum anzusehen ist, der mindestens der Dauer der Unterbrechung der Ruhezeit entsprechen muss.

Zu Absatz 4:

Die Vorschrift, nach der der Kapitän auch in sonstigen dringenden Fällen eine Verlängerung der täglichen Arbeitszeit anordnen kann, entspricht § 89 des Seemannsgesetzes.

Zu § 48 (Höchstarbeitszeiten und Mindestruhezeiten):

Die Vorschrift setzt die Norm A2.3 Absatz 5, 6 und 8 des Seearbeitsübereinkommens um. Sie entspricht inhaltlich § 84a Absatz 1 und 2 Satz 1 des Seemannsgesetzes.

Zu Absatz 1:

Das Seearbeitsübereinkommen verpflichtet die Mitgliedstaaten, Höchstarbeitszeiten oder Mindestruhezeiten vorzuschreiben. Wie in § 84a des Seemannsgesetzes werden im Seearbeitsgesetz sowohl die Regelungen für die Höchstarbeitszeiten als auch für die Mindestruhezeiten vorgeschrieben. Die Einhaltung beider Vorschriften hat die Konsequenz, dass für die Seeleute beide Regelungen anzuwenden sind. De facto wird damit grundsätzlich die Höchstarbeitszeit nach § 84a Absatz 1 des Seemannsgesetzes mit einer Begrenzung der wöchentlichen Höchstarbeitszeit auf 72 Stunden geregelt. Per Tarifvertrag können Ausnahmen von den Vorschriften zu Höchstarbeitszeiten und zu Mindestruhezeiten vereinbart werden.

Zu Absatz 2:

Für Schiffe mit kurzer Hafenfolge soll eine größere Flexibilität bei den Arbeitszeiten ermöglicht werden. Die neue Vorschrift entspricht § 9 Absatz 6 des Manteltarifvertrags für die deutsche Seeschifffahrt (MTV-See). Zugelassen werden Ausnahmen von der wöchentlichen Höchstarbeitszeit nach Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe b für Schiffe, die in kurzer Aufeinanderfolge mehrere Häfen anlaufen. Nachdem das Schiff das Fahrtgebiet mit häufiger Hafenfolge wieder verlassen hat, ist ein Ausgleich für die zusätzlich geleisteten Arbeitsstunden zu gewähren. Über die Regelung im MTV-See hinaus kann der Ausgleich auch in Verbindung mit Urlaub gewährt werden.

Zu § 49 (Abweichende Arbeitszeitregelungen durch Tarifvertrag):

Die Vorschriften beruhen auf der Norm A2.3 Absatz 13 des Seearbeitsübereinkommens und entsprechen inhaltlich § 89a, § 139 Absatz 3 und § 140 Absatz 2 Satz 1 Nummer 2 und 3 und Satz 2, Absatz 3 sowie § 141 des Seemannsgesetzes. Abweichend von der Regelung in § 139 Absatz 3 des Seemannsgesetzes muss die Ausnahme von der Ruhezeit im Sieben-Tageszeitraum in § 49 Absatz 1 Nummer 3 Buchstabe b eingeschränkt werden; unter anderem darf die wöchentliche Ruhezeit nicht weniger als 70 Stunden in einem Zeitraum von zwei Wochen betragen. Die Einschränkung ist auf Grund des durch die sogenannten Manila-Amendments geänderten STCW-Übereinkommens (A VIII/1 Nummer 9) erforderlich. 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. Dies gilt nicht, wenn dem Zeitraum, für den die Ausnahmeregelung gilt, eine Freistellung (Urlaub oder andere freie Tage) von mindestens gleicher Dauer folgt,

Wie im Seemannsgesetz wird den Tarifvertragsparteien weiterhin die Möglichkeit eingeräumt, innerhalb eines bestimmten, gesundheitlich vertretbaren Rahmens Abweichungen von den Grundnormen der gesetzlichen Arbeitszeit zu vereinbaren oder eine solche Vereinbarung auf die Betriebsparteien zu delegieren. Im Geltungsbereich eines Tarifvertrags können abweichende Regelungen im Betrieb eines nicht tarifgebundenen Reeders übernommen werden.

Für bestimmte Schiffe, für die Tarifverträge üblicherweise nicht geschlossen werden, können Ausnahmen durch die Berufsgenossenschaft bewilligt werden. Zur Entlastung der betroffenen Unternehmen wurde geregelt, dass die Berufsgenossenschaft Ausnahmen nicht nur per Einzelfallentscheidung, sondern auch per Allgemeinverfügung erteilen kann.

Zu § 50 (Übersicht über die Arbeitsorganisation, Arbeitszeitchweise):

Die Vorschrift beruht auf der Norm A2.3 Absatz 10 und 12 des Seearbeitsübereinkommens. Sie entspricht inhaltlich § 101 Absatz 1 bis 3 des Seemannsgesetzes.

Die Vorschrift über die Verpflichtung zur Führung der Übersicht über die Arbeitsorganisation und von Arbeitszeitchweisen dient der Kontrolle über die Einhaltung der Arbeitszeitchvorschriften durch die Berufsgenossenschaft. Ergänzende Vorschriften sind in der Verordnung betreffend die Übersicht über die Arbeitsorganisation und die Arbeitszeitchweise in der Seeschiffahrt enthalten.

Durch den neu eingeführten Absatz 4 werden alle Besatzungsmitglieder - auch Selbständige und Arbeitnehmer, die nicht beim Reeder angeheuert sind - verpflichtet, dem Kapitän oder seinem Beauftragten die notwendigen Angaben für die Übersicht über die Arbeitsorganisation sowie für die Arbeitszeitchweise zur Verfügung zu stellen.

Zu § 51 (Vergütung für Mehr- und Nachtarbeit sowie Sonntags- und Feiertagsarbeit):

Die Vorschrift übernimmt die Regelung zur Vergütung für Mehr- und Nachtarbeit sowie Sonntags- und Feiertagsarbeit aus § 90 des Seemannsgesetzes.

Zu § 52 (Sonntags- und Feiertagsausgleich):

Die Vorschrift übernimmt die Regelung zum Ausgleich für Arbeiten an Sonntagen und Feiertagen aus § 91 des Seemannsgesetzes. Der Ausgleich für Sonn- und Feiertagsarbeit ist baldmöglichst zu gewähren. Der Ausgleich erfolgt spätestens bei Urlaubsantritt, der nach § 58 Absatz 1 grundsätzlich nach sechsmonatigem ununterbrochenem Dienst an Bord zu gewähren ist.

Zu § 53 (Arbeitszeitchregelungen für jugendliche Besatzungsmitglieder):

Die Vorschriften beruhen auf der Leitlinie B2.3.1 des Seearbeitsübereinkommens. Sie entsprechen inhaltlich im Wesentlichen den §§ 96 bis 100 des Seemannsgesetzes. § 53 und § 54 regeln abschließend die Arbeitszeiten sowie die Ruhepausen und Ruhezeiten der jugendlichen Besatzungsmitglieder.

In Absatz 2 wird klargestellt, dass für Jugendliche die beiden freien Tage möglichst der Sonntag in Verbindung mit dem freien Samstag sein sollen.

In Absatz 5 wird die bewährte Pausenregelung von § 98 des Seemannsgesetzes übernommen. Entsprechend der Leitlinie B2.3.1 Absatz 1 Buchstabe b des Seearbeitsübereinkommens wird zusätzlich eingefügt, dass für die Einnahme der Mahlzeiten genügend Zeit einzuräumen ist. Zur zeitlichen Lage der Pause wird geregelt, dass diese angemessen sein muss. Der zusätzlichen Regelung in § 98 Absatz 2 Satz 1 des Seemannsgesetzes, die Pause nicht in die erste oder die letzte Stunde der Arbeitszeit zu legen, bedarf es nicht. Ihrem Zweck entsprechend sind Pausen Unterbrechungen der Arbeitszeit, um Erholung zu sichern und die Arbeitskraft wieder herzustellen. Mit diesem Zweck unvereinbar wäre eine Pause am Anfang oder am Ende der Arbeitszeit.

In Absatz 6 wird der Grundsatz der Nachruhe für Jugendliche zwischen 20 und 6 Uhr aus § 99 des Seemannsgesetzes übernommen. Entsprechend der Norm A1.1 des Seear-

beitsübereinkommens wird die Berufsgenossenschaft ermächtigt, unter bestimmten Voraussetzungen Ausnahmen insbesondere aus Gründen der Ausbildung zulassen. Neu geregelt wird, dass jugendliche Besatzungsmitglieder auf Fahrgastschiffen bei Aufführungen zur Unterhaltung der Fahrgäste bis 23 Uhr gestaltend mitwirken dürfen, wenn im Anschluss daran eine ununterbrochene Ruhezeit von mindestens neun Stunden gewährleistet ist.

Die Regelung in Absatz 7 entspricht § 97 des Seemannsgesetzes. Jugendliche können zum Beispiel bei Übungen auf See zu Mehrarbeit herangezogen werden. Die Vorschrift in Satz 1 schließt auch nicht aus, dass Jugendliche in Notfällen arbeiten. Grundsätzlich sind aber vorrangig erwachsene Besatzungsmitglieder einzusetzen.

Absatz 8 regelt den Sonntags- und Feiertagsausgleich sowie den Ausgleich für eine Tätigkeit an mehr als fünf Tagen. Statt einer eigenständigen Vorschrift für jugendliche Besatzungsmitglieder wie in § 100 des Seemannsgesetzes wird auf die Regelungen des § 52 zum Sonntags- und Feiertagsausgleich für Erwachsene verwiesen. Das Schutzniveau für Jugendliche wird hierdurch nicht verschlechtert.

Zu § 54 (Abweichende Arbeitszeitregelungen für jugendliche Besatzungsmitglieder durch Tarifvertrag):

Die Vorschrift beruht auf der Norm A2.3 Absatz 13 des Seearbeitsübereinkommens und beinhaltet die Zusammenfassung der tarifvertraglich möglichen abweichenden Arbeitszeitregelungen für jugendliche Besatzungsmitglieder der §§ 100a, 140 Absatz 2 Nummer 2 und Absatz 3 sowie § 141 des Seemannsgesetzes. Die Tarifvertragsparteien erhalten zusätzlich die Möglichkeit, abweichende Regelungen auch für die besonderen Arbeitsbedingungen auf Fahrgastschiffen, Fährschiffen, Bergungsfahrzeugen und See- und Bergungsschleppern zu treffen. Zuständige Behörde für Ausnahmegenehmigungen ist nunmehr die Berufsgenossenschaft.

Zu § 55 (Rechtsverordnungen):

Die Vorschrift entspricht inhaltlich den bisher geltenden Verordnungsermächtigungen in § 143 Absatz 1 Nummer 11 des Seemannsgesetzes.

Zusätzlich wird eine Verordnungsermächtigung für Offshore-Tätigkeiten geschaffen. Während die Arbeitnehmer, die sich vorübergehend auf einem Schiff befinden, um von dort aus besondere Tätigkeiten zur Errichtung, zur Änderung oder zum Betrieb von Bauwerken, künstlichen Inseln oder sonstigen Anlagen auf See durchzuführen, nach § 3 Absatz 3 Nummer 7 vom Anwendungsbereich des Seearbeitsgesetzes ausgenommen werden, gilt das Gesetz für die Besatzungsmitglieder der in diesem Zusammenhang eingesetzten Schiffe (zum Beispiel Errichter-, Installation-, oder Hubschiffe sowie Hubinseln). Die Verordnungsermächtigung eröffnet die Möglichkeit, die Arbeitszeitregelungen des Gesetzes den besonderen Verhältnissen im Zusammenhang mit Offshore-Tätigkeiten anzupassen und die zum Schutz der Arbeitnehmer notwendigen Bedingungen zu bestimmen.

Zu Unterabschnitt 5 (Urlaub):

Zu § 56 (Urlaubsanspruch):

Die Vorschrift dient der Umsetzung der Regel 2.4. und der Norm A2.4 des Seearbeitsübereinkommens.

Zu Absatz 1:

Nach Satz 1 haben Besatzungsmitglieder Anspruch auf bezahlten Erholungsurlaub. Der jährliche Urlaubsanspruch bezieht sich wie bisher nach § 53 Absatz 1 des Seemannsgesetzes auf das Beschäftigungsjahr des Besatzungsmitglieds. Satz 2 bestimmt, dass eine Abgeltung des Urlaubs nur unter den einschränkenden Bestimmungen des § 64 Absatz 3 erfolgen darf.

Zu Absatz 2:

Es wird bestimmt, dass das Bundesurlaubsgesetz wie bisher nach dem Seemannsgesetz ergänzend Anwendung findet, soweit dieses Gesetz nichts Anderes bestimmt.

Zu § 57 (Urlaubsdauer):

Zu Absatz 1:

Die Vorschrift garantiert wie bisher § 54 Absatz 1 Satz 2 des Seemannsgesetzes einen jährlichen Mindesturlaub von 30 Kalendertagen. Dies entspricht dem in der Norm A2.4 Absatz 2 Satz 1 des Seearbeitsübereinkommens festgelegten Mindesturlaub. Anders als das Bundesurlaubsgesetz stellt die Regelung nicht auf Werktage, sondern, wie das Seemannsgesetz und das Seearbeitsübereinkommen, auf Kalendertage ab. Hierdurch wird dem Umstand Rechnung getragen, dass an Bord des Schiffes auch Sonntage und Feiertage reguläre Werktage für Besatzungsmitglieder sein können.

Zu Absatz 2:

Nach dieser Vorschrift haben jugendliche Besatzungsmitglieder wie nach der bisherigen Regelung in § 54 Absatz 2 des Seemannsgesetzes Anspruch auf einen höheren gesetzlichen Mindesturlaub. Jugendliche Besatzungsmitglieder, die zu Beginn des Beschäftigungsjahres noch nicht 17 Jahre alt sind, erhalten weiterhin einen Mindesturlaub von 34 Kalendertagen; sind sie zu Beginn des Beschäftigungsjahres noch nicht 18 Jahre alt, sind es 32 Kalendertage.

Die nach Alter gestaffelte höhere Urlaubsdauer für Jugendliche trägt dem Umstand Rechnung, dass Jugendliche gegenüber Erwachsenen ein erhöhtes Erholungsbedürfnis haben. Sie ist damit eine nach § 10 Allgemeines Gleichbehandlungsgesetz zulässige Differenzierung nach dem Lebensalter. Junge Menschen unter 18 Jahren sind noch in der Entwicklung und bedürfen eines besonderen Schutzes im Hinblick auf Sicherheit und Gesundheitsschutz bei der Arbeit. Ihre körperliche und geistige Entwicklung ist noch nicht abgeschlossen. Jugendliche benötigen einen längeren Urlaub als Erwachsene, weil sie zusätzliche Kräfte für Wachstum und Reife benötigen. Wie im Jugendarbeitsschutzgesetz verringert sich die Urlaubsdauer für Jugendliche entsprechend dem Entwicklungsstand der Heranwachsenden auch im Seearbeitsgesetz mit zunehmendem Alter. Gleichzeitig dient diese Staffelung auch dazu, den Jugendlichen den Übergang von der Schulzeit (85 Tage Ferien) ins Berufsleben zu erleichtern.

Zu Absatz 3:

Diese Regelung entspricht der Leitlinie B2.4 Absatz 4 Buchstabe a bis d des Seearbeitsübereinkommens. Gesetzliche Feiertage dürfen auf den Urlaub von Besatzungsmitgliedern ebenso wie auf den Urlaub von anderen Arbeitnehmern an Land (§ 3 Absatz 2 des Bundesurlaubsgesetzes) nicht angerechnet werden. Ebenso sind nach Absatz 3 Zeiten des Landgangs nach § 35 sowie Ausgleichsfreizeiten nach § 52 Zeiten der Arbeitsunfähigkeit infolge Krankheit oder Unfall sowie Arbeitsausfälle infolge Mutterschaft nicht auf den Urlaub anzurechnen. Erkrankt das Besatzungsmitglied während des Urlaubs, so gilt die Regelung in § 62.

Zu § 58 (Festlegung des Urlaubs):

Zu Absatz 1:

Nach Satz 1 müssen bei der zeitlichen Festlegung des Urlaubs die Wünsche des Besatzungsmitglieds berücksichtigt werden. Nur dann, wenn ihrer Berücksichtigung dringende betriebliche Belange oder Urlaubswünsche anderer vom Reeder beschäftigter Besatzungsmitglieder, die unter sozialen Gesichtspunkten den Vorzug genießen, entgegenstehen, darf der Urlaub anders als vom Besatzungsmitglied gewünscht festgelegt werden. Nach Satz 2 ist der Urlaub möglichst nach sechsmonatigem ununterbrochenem Dienst an Bord zu gewähren. Erwachsenen Besatzungsmitgliedern ist der Urlaub spätestens bis zum Schluss des Beschäftigungsjahres zu gewähren. Jugendlichen Besatzungsmitglie-

dem muss der Urlaub spätestens nach sechsmonatigem ununterbrochenem Dienst an Bord gewährt werden.

Zu Absatz 2:

Die Regelung, dass der Urlaub zusammenhängend zu gewähren ist, um eine ausreichende Erholung des Besatzungsmitglieds zu gewährleisten, ist gegenüber § 55 Absatz 2 des Seemannsgesetzes unverändert geblieben.

Zu Absatz 3:

Die Vorschrift knüpft an die Regelung des § 56 Absatz 1 des Seemannsgesetzes an und berücksichtigt, dass der Urlaubsort nicht wie bisher auf den Geltungsbereich des Grundgesetzes beschränkt ist. Der Urlaub des Besatzungsmitglieds beginnt frühestens mit dem Tag, der dem Tag der Ankunft des Besatzungsmitglieds am Urlaubsort nachfolgt. Die Reisezeit vom Arbeits- zum Urlaubsort wird also nicht auf die Urlaubsdauer des Besatzungsmitglieds angerechnet. Damit wird die Leitlinie B2.4.2 Absatz 3 Satz 2 zweiter Halbsatz des Seearbeitsübereinkommens umgesetzt. Bei der Wiederaufnahme des Dienstes hat das Besatzungsmitglied die Reise zum Ort der Dienstleistung am Tag nach dem Ende des Urlaubs anzutreten. Die Reisezeit vom Urlaubs- zum Arbeitsort darf danach auch nicht auf den Urlaub angerechnet werden.

Zu § 59 (Urlaubsort):

Die Neuregelung trägt den geänderten Verhältnissen in der internationalen Seeschifffahrt Rechnung und stellt, anders als § 55 des Seemannsgesetzes, nicht auf den Geltungsbereich des Grundgesetzes als Urlaubsort ab, weil an Bord eines Schiffes regelmäßig Besatzungsmitglieder aus verschiedenen Ländern arbeiten. Das Besatzungsmitglied soll den Urlaub an dem Ort verbringen können, zu dem es die größte Bindung hat. Dies ist regelmäßig sein Wohnort. Entsprechend der Leitlinie B2.4.2 Absatz 3 des Seearbeitsübereinkommens kann das Besatzungsmitglied neben seinem Wohnort den Ort, an dem der Heuervertrag abgeschlossen worden ist, oder den durch Tarifvertrag festgelegten Ort als Urlaubsort wählen. Außerdem kann er mit dem Reeder im Heuervertrag einen anderen Urlaubsort vereinbaren. Im Urlaubsfall steht dem Besatzungsmitglied das Wahlrecht zwischen diesen Orten als Urlaubsort zu.

Zu § 60 (Reisekosten):

Nach Satz 1 hat der Reeder die Reisekosten zum Urlaubsort sowie vom Urlaubsort zum Ort der Wiederaufnahme des Dienstes an Bord oder zu einem anderen vom Reeder bestimmten Ort zu tragen. Unerheblich ist, ob der Urlaubsort im Inland oder Ausland liegt. Auch ist unerheblich, mit welchem Verkehrsmittel die Reise zum und vom Urlaubsort durchgeführt wird. Kein Anspruch auf Ersatz der Reisekosten besteht, wenn das Besatzungsmitglied keinen Urlaub antritt, sondern etwa im Rahmen von Besatzungswechseln seine Ruhezeit oder seinen Freizeitausgleich an seinem Wohnort verbringen kann. In Verbindung mit der Urlaubsgewährung anfallende Reisekosten sind im erforderlichen Umfang vom Reeder zu tragen. Nach Satz 2 gilt hinsichtlich des Umfangs der zu erstattenden Reisekosten die gleiche Regelung wie bei der Kostentragung beim Dienstantritt (§ 31), auf die insoweit verwiesen wird.

Zu § 61 (Urlaubsentgelt):

Zu Absatz 1:

Das Besatzungsmitglied hat während des Erholungsurlaubs Anspruch auf Fortzahlung der Heuer. Zusätzlich sind die während der Arbeit vom Reeder zu gewährenden Sachbezüge angemessen zu berücksichtigen und auszuzahlen. Die Regelung ist inhaltlich identisch mit der bisherigen Regelung des § 57 Absatz 1 des Seemannsgesetzes.

Zu Absatz 2:

Das Besatzungsmitglied hat für jeden Urlaubstag und jeden in den Urlaub fallenden Feiertag Anspruch auf Zahlung eines Dreißigstel der Heuer. Sonstige Heuerteile müssen angemessen berücksichtigt werden.

Zu § 62 (Erkrankung während des Urlaubs):

Die Vorschrift entspricht dem bisherigen § 58 des Seemannsgesetzes. Sie regelt den Fall der Erkrankung nach Urlaubsantritt. Nach Satz 1 werden bei Erkrankung eines Besatzungsmitglieds während des Urlaubs durch ärztliches Zeugnis nachgewiesene Tage der Arbeitsunfähigkeit nicht auf den Urlaub angerechnet. Das Besatzungsmitglied bleibt nach Satz 2 verpflichtet, den Reeder über eine über die Dauer des Urlaubs hinausgehende Erkrankung unverzüglich zu informieren. Ebenso ist mit Satz 3 die Regelung übernommen worden, nach der sich ein Besatzungsmitglied, dessen Urlaub beendet ist oder dessen Erkrankung länger dauert als der bewilligte Urlaub, nach Wiederherstellung seiner Arbeitsfähigkeit dem Reeder zur Arbeitsleistung zur Verfügung stellen muss. Nach Satz 4 bestimmt der Reeder den Zeitpunkt, von dem ab der restliche Urlaub unter Berücksichtigung der Wünsche des Besatzungsmitglieds gewährt wird.

Zu § 63 (Urlaub bei Beendigung des Heuerverhältnisses):

Zu Absatz 1:

Die Vorschrift regelt den Urlaubsanspruch bei Beendigung des Heuerverhältnisses. Anders als noch nach § 59 Absatz 1 des Seemannsgesetzes und nach § 4 des Bundesurlaubsgesetzes hat das Besatzungsmitglied Anspruch auf ein Zwölftel des jährlichen Urlaubsanspruchs für jeden angefangenen Dienstmonat, wenn das Heuerverhältnis vor Ablauf des Beschäftigungsjahres endet. Diese Zwölftelungsregelung gilt nicht nur beim Ausscheiden des Besatzungsmitglieds vor Ablauf des ersten Beschäftigungsjahres, sondern auch beim Ausscheiden während der weiteren Beschäftigungsjahre. Absatz 1 stellt insoweit ein Korrektiv dafür dar, dass der volle Urlaubsanspruch ohne Wartezeit grundsätzlich bereits mit dem Beginn eines Beschäftigungsjahres in voller Höhe entsteht.

Zu Absatz 2:

Da der volle Urlaubsanspruch des Besatzungsmitglieds bereits mit dem Beginn eines Beschäftigungsjahres in voller Höhe entsteht, kann dem Besatzungsmitglied im Zeitpunkt der Beendigung des Heuerverhältnisses mehr Urlaub gewährt worden sein, als ihm anteilig zusteht. Für diesen Fall sieht Absatz 2 ausdrücklich vor, dass zuviel gezahltes Urlaubsentgelt nicht zurückgefordert werden kann.

Zu § 64 (Verlängerung des Heuerverhältnisses, Urlaubsabgeltung):

Zu Absatz 1:

Die Vorschrift regelt eine gesetzliche Verlängerung des Heuerverhältnisses. Dieses verlängert sich um die Dauer des nicht gewährten Urlaubs, wenn das Besatzungsmitglied bei Beendigung des Heuerverhältnisses den ihm zustehenden Urlaub noch nicht erhalten hat. Diese Regelung gilt dann nicht, wenn eine Verlängerung des Heuerverhältnisses infolge des Eingehens eines neuen Rechtsverhältnisses, zum Beispiel eines Heuervertrages bei einem anderen Reeder oder eines Arbeitsvertrages mit einem anderen Arbeitgeber nicht möglich ist. Die Verlängerung kommt ebenfalls nicht in Betracht, wenn das Besatzungsmitglied aus von seinem Willen unabhängigen Gründen (zum Beispiel wegen Arbeitsunfähigkeit infolge Krankheit) nicht in der Lage ist, den Urlaub während des Verlängerungszeitraums zu nehmen (vergleiche Urteil des Europäischen Gerichtshofs vom 20. Januar 2009 - C-350/06; Urteil des Bundesarbeitsgerichts vom 24. März 2009 - 9 AZR 983/07). Nach Satz 2 ist bei Verlängerung des Heuerverhältnisses der Urlaub im Zeitraum der Verlängerung zu gewähren. Erkrankt das Besatzungsmitglied erst nach Antritt des im Verlängerungszeitraum gewährten Urlaubs, so verlängert sich das Heuerverhältnis nicht noch einmal um die Krankheitstage. Der wegen der Erkrankung nicht genommene restliche Urlaub (§ 62 Satz 1) ist in einem solchen Falle ausnahmsweise abzugelten.

Zu Absatz 2:

Absatz 2 bestimmt, dass ein Reeder dem Besatzungsmitglied, das nach Beendigung des Heuerverhältnisses in einem weiteren Arbeitsverhältnis an Land steht, den noch aus dem beendeten Heuerverhältnis zustehenden Urlaub in diesem Arbeitsverhältnis gewähren muss.

Zu Absatz 3:

Satz 1 entspricht der Regelung des § 7 Absatz 4 des Bundesurlaubsgesetzes. Urlaub darf danach nur abgegolten werden, wenn er wegen Beendigung des Heuerverhältnisses nicht mehr gewährt werden kann. Deshalb gilt nach Satz 2 diese Regelung dann nicht, wenn sich das Heuerverhältnis kraft Gesetzes verlängert (Absatz 1) oder das Besatzungsmitglied nach Beendigung des Heuerverhältnisses in einem Arbeitsverhältnis zum Reeder steht und der Urlaub aus dem Heuerverhältnis in diesem Arbeitsverhältnis noch gewährt werden muss (Absatz 2). Liegen die Voraussetzungen des Satzes 2 nicht vor, wenn das Besatzungsmitglied zum Beispiel wegen Arbeitsunfähigkeit infolge Krankheit nicht in der Lage ist, den Urlaub während des Verlängerungszeitraums zu nehmen und sich deshalb das Heuerverhältnis nicht nach Absatz 1 verlängert, ist der Urlaub abzugelten.

Zu Unterabschnitt 6 (Kündigung und Beendigung des Heuerverhältnisses):

Zu § 65 (Kündigungsrecht):

Zu Absatz 1:

Die Vorschrift regelt klarstellend, dass das Heuerverhältnis durch den Reeder und durch das Besatzungsmitglied gekündigt, das heißt durch ordentliche oder außerordentliche Kündigung beendet werden kann. Ein befristetes Heuerverhältnis kann – wie ein anderes befristetes Arbeitsverhältnis - nach § 15 Absatz 3 des Teilzeit- und Befristungsgesetzes nur ordentlich gekündigt werden, wenn dies einzelvertraglich oder tarifvertraglich vereinbart ist.

Zu Absatz 2:

Übereinstimmend mit dem auch für Heuerverhältnisse geltenden § 623 des Bürgerlichen Gesetzbuches und den bisherigen § 62 Absatz 1 und § 78 Absatz 2 des Seemannsgesetzes wird klarstellend geregelt, dass die Kündigung des Heuerverhältnisses zu ihrer Wirksamkeit der Schriftform bedarf und die elektronische Form der Kündigung ausgeschlossen ist. Das gilt für die ordentliche und außerordentliche Kündigung durch den Reeder und das Besatzungsmitglied, die auf die Beendigung des Heuerverhältnisses gerichtet ist. Dazu gehört auch die Änderungskündigung nach § 2 des Kündigungsschutzgesetzes.

Zu Absatz 3:

Die Vorschrift über die alleinige Befugnis des Reeders zur Erklärung der ordentlichen Kündigung gegenüber dem Kapitän und den Schiffsoffizieren entspricht dem bisherigen Recht (§ 62 Absatz 2 des Seemannsgesetzes, § 27 Absatz 2 des Manteltarifvertrages für die deutsche Seeschifffahrt 2002). Danach darf die ordentliche Kündigung dieser Besatzungsmitglieder nur durch den Reeder selbst erklärt werden. Notwendig und ausreichend ist es, dass der Reeder die Kündigungsentscheidung trifft. Mit der Unterzeichnung der Kündigungserklärung kann der Reeder einen Vertreter beauftragen. Die Befugnis zur außerordentlichen Kündigung des genannten Personenkreises sowie zur – ordentlichen und außerordentlichen – Kündigung gegenüber allen anderen Besatzungsmitgliedern kann der Reeder auf andere Personen, zum Beispiel den Kapitän oder den Leiter der Personalabteilung, übertragen. Ist der Arbeitgeber des Kapitäns oder eines Schiffsoffiziers nicht der Reeder (§ 4 Absatz 2), gilt die Einschränkung der Kündigungsbefugnis für den anderen Arbeitgeber.

Zu Absatz 4:

Das Heuerverhältnis ist das Arbeitsverhältnis der Besatzungsmitglieder. Ausgehend hiervon stellt die Vorschrift klar, dass für die Kündigung des Heuerverhältnisses die Vorschriften über die Kündigung von Arbeitsverhältnissen gelten, soweit im vorliegenden Gesetz nichts anderes geregelt ist. Unter „allgemeinen Vorschriften über die Kündigung von Arbeitsverhältnissen“ sind die gesetzlichen Vorschriften über die Kündigung des Arbeitsverhältnisses und über den Kündigungsschutz zu verstehen, wie sie allgemein auch für Arbeitnehmer an Land gelten. Das sind insbesondere das Kündigungsschutzgesetz, die Vorschriften über den besonderen Kündigungsschutz für besondere Personengruppen, zum Beispiel für Funktionsträger der Betriebsverfassung, Schwangere und Mütter in den

ersten vier Monaten nach der Entbindung, Arbeitnehmer während der Elternzeit, Wehrdienst- und Zivildienstleistende, die Beteiligungsrechte der Interessenvertretungen, sowie die Vorschriften über Kündigungsverbote oder -einschränkungen, zum Beispiel wegen eines Betriebsübergangs (§ 613a Absatz 4 des Bürgerlichen Gesetzbuches) oder wegen der zulässigen Ausübung von Rechten (§ 612a des Bürgerlichen Gesetzbuches).

Zu § 66 (Kündigungsfristen):

Die Vorschrift regelt die besonderen Kündigungsfristen für die Kündigung der Heuerverhältnisse der Besatzungsmitglieder einschließlich des Kapitäns. Sie entspricht inhaltlich dem bisher geltenden Recht (§ 63 und § 78 Absatz 2 des Seemannsgesetzes). Die Vorschrift sichert die Umsetzung der Norm A2.1 Absatz 5 des Seearbeitsübereinkommens.

Zu Absatz 1:

Nach Satz 1 beträgt die Kündigungsfrist für den Reeder und das Besatzungsmitglied (mit Ausnahme des Kapitäns) während der ersten drei Monate des Heuerverhältnisses eine Woche (gesetzliche Probezeit). Für den Fall, dass die erste Reise länger als drei Monate dauert, kann nach Satz 2 die Kündigung während der ersten sechs Monate noch innerhalb von drei Tagen nach Beendigung der Reise ausgesprochen werden (verlängerte gesetzliche Probezeit).

Sätze 3 und 4 regeln - übereinstimmend mit dem bisherigen § 63 Absatz 1 und § 78 Absatz 2 des Seemannsgesetzes - die besondere Grundkündigungsfrist für Besatzungsmitglieder. Nach Ablauf der dreimonatigen oder höchstens sechsmonatigen Probezeit kann das Heuerverhältnis von beiden Seiten mit einer Frist von vier Wochen zum 15. oder zum Ende eines Kalendermonats gekündigt werden. Die Kündigungsfrist verlängert sich für beide Seiten auf zwei Monate, wenn das Heuerverhältnis in dem Betrieb oder Unternehmen zwei Jahre bestanden hat (verlängerte Grundkündigungsfrist).

Für den Kapitän findet nach Satz 5 – übereinstimmend mit dem bisherigen § 78 Absatz 2 des Seemannsgesetzes - die Regelungen über die einwöchige Kündigungsfrist zu Beginn des Heuerverhältnisses keine Anwendung. Es gilt von Beginn des Heuerverhältnisses an die Grundkündigungsfrist von vier Wochen zum 15. oder zum Ende eines Kalendermonats.

Zu Absatz 2:

Die Regelung über die Kündigungsfrist auf kleinen Fischereifahrzeugen entspricht inhaltlich dem bisherigen § 140 Absatz 6 des Seemannsgesetzes.

Zu Absatz 3:

Die Vorschrift regelt die Kündigungsfrist, die der Reeder bei einem länger bestehenden Heuerverhältnis einhalten muss. Sie entspricht im Wesentlichen den bisherigen Regelungen in § 63 Absatz 2 und § 78 Absatz 2 des Seemannsgesetzes. Die Regelung in § 63 Absatz 2 Satz 2 des Seemannsgesetzes (Anrechnungsgrenze 25. Lebensjahr) ist wegen Verstoßes gegen das gemeinschaftsrechtliche Verbot der Diskriminierung wegen des Alters nicht übernommen worden.

Zu Absatz 4:

Es wird klarstellend geregelt, dass die allgemeinen Regelungen über Kündigungsfristen des § 622 Absatz 3 bis 6 des Bürgerlichen Gesetzbuches entsprechend auch für das Heuerverhältnis gelten. Das betrifft die Regelungen über die Kündigungsfrist während einer vereinbarten Probezeit, über tarifvertragliche und einzelvertragliche Abweichungen von den gesetzlichen Kündigungsfristen sowie die Vorschrift, dass für die Kündigung durch den Arbeitnehmer keine längere Frist als für die Kündigung durch den Arbeitgeber vereinbart werden darf.

Zu Absatz 5:

Die Vorschrift enthält gegenüber der Vorgängerregelung des § 63 Absatz 3 des Seemannsgesetzes lediglich noch eine Verlängerung des Heuerverhältnisses bei einer Kün-

digung auf See über den Ablauf der Kündigungsfrist bis zum nächsten Hafen, in welchem eine ordnungsgemäße Ablösung erfolgen kann. Die bisherige Maximalfrist von drei Monaten für eine derartige Verlängerung ist wegen der gegenüber früher stark veränderten Reise- und Hafenliegefrequenzen der Schiffe nicht mehr zeitgemäß.

Zu § 67 (Außerordentliche Kündigung durch den Reeder):

Zu Absatz 1:

Satz 1 regelt, dass für die Kündigung des Heuverhältnisses eines Besatzungsmitglieds einschließlich des Kapitäns durch den Reeder aus wichtigem Grund die Vorschrift des § 626 des Bürgerlichen Gesetzbuches gilt. Damit wird klargestellt, dass hinsichtlich der Voraussetzungen einer außerordentlichen Kündigung keine Unterschiede zwischen Heuverhältnissen der Seeleute und den Arbeitsverhältnissen anderer Arbeitnehmer bestehen. Gleichzeitig werden die im bisherigen des Seemannsgesetzes getroffenen unterschiedliche Regelungen über die außerordentliche Kündigung gegenüber Besatzungsmitgliedern (mit Ausnahme des Kapitäns) nach § 64 des Seemannsgesetzes und gegenüber dem Kapitän nach § 78 Absatz 2 des Seemannsgesetzes beseitigt. Die uneingeschränkte Geltung des § 626 des Bürgerlichen Gesetzbuches schafft Rechtssicherheit für Arbeitgeber und Arbeitnehmer hinsichtlich der inhaltlichen Kündigungsvoraussetzungen (§ 626 Absatz 1 des Bürgerlichen Gesetzbuches) und der in § 626 Absatz 2 des Bürgerlichen Gesetzbuches getroffenen Regelungen zur Kündigungserklärungsfrist und zur Angabe des Kündigungsgrundes. Insbesondere wird klargestellt, dass für die außerordentliche Kündigung von Heuverhältnissen die gleichen Maßstäbe und Grundsätze wie für die Kündigung anderer Arbeitsverhältnisse gelten. Das betrifft insbesondere den ultima-ratio-Grundsatz, nach dem eine außerordentliche Kündigung erst dann zulässig ist, wenn alle anderen möglichen und zumutbaren Mittel zur Fortsetzung oder Beendigung des Arbeitsverhältnisses ausgeschöpft sind, und das Erfordernis der Interessenabwägung unter Berücksichtigung aller Umstände des Einzelfalls. In der Entscheidungspraxis der Arbeitsgerichte wurden diese Grundsätze schon bisher zugrunde gelegt.

In Satz 2 werden anknüpfend an den bisherigen § 64 Absatz 1 des Seemannsgesetzes typische Gründe für eine außerordentliche Kündigung des Heuverhältnisses genannt. Dabei handelt es sich – im Unterschied zur bisherigen Regelung – nicht um eine abschließende, sondern um eine beispielhafte Aufzählung von Kündigungsgründen, die den Beteiligten insbesondere bei Pflichtverletzungen des Besatzungsmitglieds während der Seereise Orientierungshilfe über die Berechtigung einer außerordentlichen Kündigung geben sollen. Eine Erweiterung der Kündigungsmöglichkeit ist mit der Neuregelung nicht verbunden. Die bisher in § 64 Absatz 1 des Seemannsgesetzes abschließend geregelten Kündigungsgründe, insbesondere eine beharrliche oder besonders grobe Verletzung der Pflichten aus dem Heuverhältnis und die Begehung einer Straftat, erfassen nahezu alle Fälle eines wichtigen Grundes nach § 626 Absatz 1 des Bürgerlichen Gesetzbuches.

Zu Absatz 2:

Die Verpflichtung des Kapitäns zur Eintragung einer außerordentlichen Kündigung in das Seetagebuch und zur Aushändigung einer Abschrift an das Besatzungsmitglied entspricht dem bisherigen § 64 Absatz 2 des Seemannsgesetzes.

Zu Absatz 3:

Die Vorschrift regelt übereinstimmend mit dem bisherigen § 64 Absatz 3 des Seemannsgesetzes, dass das Besatzungsmitglied, dem auf See außerordentlich gekündigt wurde oder das nach einer außerordentlichen Kündigung an Bord verbleibt, die Kosten der Verpflegung tragen muss. Die Höhe des zu zahlenden Verpflegungssatzes richtet sich nach dem Abgeltungsbetrag für nicht gewährte Verpflegung, der dem Besatzungsmitglied im Falle der Urlaubsgewährung zusteht. Die Regelung gilt auch für den Kapitän.

Zu § 68 (Außerordentliche Kündigung durch das Besatzungsmitglied):

Zu Absatz 1:

In Satz 1 wird übereinstimmend mit der Regelung über die außerordentliche Kündigung durch den Reeder bestimmt, dass für die Kündigung des Heuerverhältnisses aus wichtigem Grund durch das Besatzungsmitglied – wie für alle anderen Arbeitnehmer – die Vorschriften des § 626 des Bürgerlichen Gesetzbuches gelten. Die bisher unterschiedlichen Regelungen für Besatzungsmitglieder (mit Ausnahme des Kapitäns) nach § 67 des Seemannsgesetzes und für den Kapitän nach § 78 Absatz 2 des Seemannsgesetzes werden vereinheitlicht. Hinsichtlich der rechtlichen Bedeutung der Verweisung auf § 626 des Bürgerlichen Gesetzbuches gelten die Ausführungen zu § 67 Absatz 1 entsprechend.

In Satz 2 werden die bisher in § 67 des Seemannsgesetzes abschließend geregelten Gründe für eine außerordentliche Kündigung des Heuerverhältnisses beispielhaft als typische Fälle eines wichtigen Grundes für eine außerordentliche Kündigung genannt. Dadurch soll dem Besatzungsmitglied deutlich gemacht werden, in welchen an Bord auftretenden Konfliktfällen er von der Möglichkeit der fristlosen Kündigung insbesondere Gebrauch machen kann. Mit der Neuregelung ist eine Erweiterung der Kündigungsmöglichkeiten nicht verbunden, weil die bisher im Seemannsgesetz abschließend geregelten Kündigungsgründe praktisch alle Fälle eines wichtigen Grundes nach § 626 Absatz 1 des Bürgerlichen Gesetzbuches erfassen.

Zu Absatz 2:

Die Vorschrift entspricht dem bisherigen § 70 des Seemannsgesetzes. Hat das Besatzungsmitglied das Heuerverhältnis rechtswirksam außerordentlich gekündigt, steht ihm ab dem Zeitpunkt der Kündigung noch die Heuer für einen Monat zu (sogenannte Abstoppheuer). Dabei handelt es sich um einen Anspruch auf einen pauschalisierten Mindestschadensersatz, der den Nachweis eines konkreten Schadens nicht voraussetzt. Darüber hinaus gehende sonstige Schadensersatzansprüche auf Grund anderer Vorschriften sind nicht ausgeschlossen. Das betrifft insbesondere Schadensersatzansprüche nach § 628 Absatz 2 des Bürgerlichen Gesetzbuches. Die Vorschrift gilt – über das bisherige Recht hinaus - auch für den Kapitän.

Zu § 69 (Außerordentliche Kündigung durch das Besatzungsmitglied wegen dringender Familienangelegenheit):

Die Vorschrift regelt in Umsetzung der Norm A2.1 Absatz 6 des Seearbeitsübereinkommens die Möglichkeit der außerordentlichen Kündigung durch das Besatzungsmitglied im Falle einer dringenden Familienangelegenheit oder eines anderen dringenden persönlichen Grundes. Ein solcher Kündigungsgrund kann zum Beispiel vorliegen, wenn ein Familienmitglied des Besatzungsmitglieds verstorben oder schwer erkrankt ist und dem Besatzungsmitglied die Fortsetzung des Heuerverhältnisses bis zum Ablauf der Kündigungsfrist nicht zugemutet werden kann. Satz 2 führt Beispiele auf, die sich inhaltlich an der Sonderurlaubsverordnung orientieren.

Zu § 70 (Entschädigung bei Arbeitslosigkeit wegen Schiffverlustes oder Schiffbruchs):

Die Vorschrift regelt in Umsetzung der Norm A2.6 des Seearbeitsübereinkommens den Anspruch des Besatzungsmitglieds auf Entschädigung gegenüber dem Reeder, wenn das Heuerverhältnis durch den Reeder wegen Schiffverlustes oder Schiffbruchs gekündigt wird und das Besatzungsmitglied nach Beendigung des Heuerverhältnisses arbeitslos ist. Die Entschädigung ist für jeden Tag der tatsächlichen Arbeitslosigkeit nach dem Ende des Heuerverhältnisses (Ablauf der Kündigungsfrist) in Höhe der Heuer (§ 37) zu zahlen, längstens bis zum Ablauf von zwei Monaten nach Zugang der Kündigung. Der Entschädigungsanspruch besteht also nur dann, wenn das Heuerverhältnis auf Grund der einzuhaltenden Kündigungsfrist (§ 66) vor Ablauf von zwei Monaten nach Zugang der Kündigung endet. Da es sich um einen Anspruch auf Entschädigung wegen durch Schiffverlust oder Schiffbruch eintretender Arbeitslosigkeit handelt, sind auf den Entschädigungsanspruch Leistungen der Arbeitslosenversicherung anzurechnen, die das Besatzungsmitglied zu

beanspruchen hat. Ebenso anzurechnen ist das Arbeitsentgelt, das das Besatzungsmitglied durch anderweitige Arbeit verdient hat oder zu verdienen böswillig unterlassen hat.

Zu § 71 (Beendigung des Heuerverhältnisses bei vermutetem Verlust von Schiff und Besatzung):

Die inhaltlich § 77 des Seemannsgesetzes entsprechende Vorschrift regelt den Fall des vermuteten Verlustes von Schiff und Besatzung. Besteht Gewissheit über den Schiffsverlust und den Tod der Besatzung, so sind §§ 79 und 80 anwendbar. Die Vorschrift stellt die Voraussetzungen einer widerlegbaren Rechtsvermutung des Verlustes des Schiffes und der Besatzung auf. Einen Monat nach der letzten amtlich festgestellten Nachricht über das Schiff enden die Heuerverhältnisse der Besatzungsmitglieder. Mit dem Tag der Beendigung des Heuerverhältnisses nach dieser Vorschrift setzt die Leistungspflicht der Sozialversicherungsträger zugunsten der Berechtigten ein.

Zu § 72 (Zurücklassung):

Die Vorschrift entspricht inhaltlich dem bisherigen § 71 des Seemannsgesetzes.

Zu Absatz 1:

Die Vorschrift regelt das grundsätzliche Verbot der Zurücklassung eines Besatzungsmitglieds im Ausland. Eine Zurücklassung im Sinne dieser Vorschrift liegt nur vor, wenn das Besatzungsmitglied auf Veranlassung des Kapitäns das Schiff verlassen muss. Eine Zurücklassung ist ausnahmsweise nur dann zulässig, wenn ihr die Berufsgenossenschaft zugestimmt hat. Keine Zurücklassung nach dieser Vorschrift liegt vor, wenn das Besatzungsmitglied nach eigener Kündigung des Heuerverhältnisses oder ohne Wissen des Kapitäns das Schiff verlässt. In diesen Fällen bedarf das Besatzungsmitglied nicht der besonderen Fürsorge.

Zu Absatz 2:

Die Regelung soll verhindern, dass das Besatzungsmitglied durch die Zurücklassung im Ausland in eine Lage gerät, in der es ohne Hilfe Dritter, insbesondere einer Auslandsvertretung der Bundesrepublik, nicht imstande ist, seinen Lebensbedarf zu bestreiten. Die Berufsgenossenschaft kann deshalb ihre Zustimmung zur Zurücklassung von der Leistung einer Sicherheit in Geld abhängig machen, die den Unterhalt des Besatzungsmitglieds für die nächsten drei Monate nach der Zurücklassung gewährleistet.

Zu Absatz 3:

Jugendliche sind besonders geschützt. Die Zurücklassung bedarf der Einwilligung des gesetzlichen Vertreters. Ist der gesetzliche Vertreter nicht erreichbar, muss an dessen Stelle die Einwilligung der Berufsgenossenschaft eingeholt werden.

Zu Unterabschnitt 7 (Heimschaffung):

Zu § 73 (Anspruch auf Heimschaffung):

Die Vorschrift setzt die Regel 2.5, Norm A2.5 Absatz 1 und Absatz 2 Buchstabe a sowie die Leitlinie B2.5.1 Absatz 1 des Seearbeitsübereinkommens um. Vorläufer der Vorschriften der Nummern 1 bis 3 ist inhaltlich § 72 Absatz 1 Nummer 1 bis 5 des Seemannsgesetzes. Nummer 4 ist angelehnt an die Regelung des § 30 Absatz 1 Nummer 6 des Manteltarifvertrages für die deutsche Seeschifffahrt 2002.

Zu Nummer 1:

Jedes Besatzungsmitglied hat – wie bereits nach dem bisher geltenden Recht – einen Anspruch auf Heimschaffung, wenn es wegen Krankheit oder Verletzung im Ausland zurückgelassen ist.

Zu Nummer 2:

Bei Beendigung des Heuerverhältnisses im Ausland hat das Besatzungsmitglied grundsätzlich immer einen Heimschaffungsanspruch. Der Heimschaffungsanspruch vom Ausland zum maßgeblichen Bestimmungsort besteht in Umsetzung der Norm A2.5 Absatz 1

Buchstabe a des Seearbeitsübereinkommens künftig grundsätzlich unabhängig davon, ob das Heuverhältnis durch Kündigung, Ablauf der Befristung oder auf Grund eines Aufhebungsvertrages endet. Die Vorschrift geht insoweit über die bisherige Regelung des § 72 Absatz 1 Nummer 4 des Seemannsgesetzes hinaus.

Im Falle einer ordentlichen Kündigung durch das Besatzungsmitglied nach § 66 im Ausland entsteht ein Heimschaffungsanspruch erst nach Ablauf der maßgebenden Kündigungsfristen und der Verlängerung des Heuverhältnisses bis zum nächsten Ablösehafen.

Bei Beendigung des Heuverhältnisses im Inland auf Grund einer ordentlichen oder außerordentlichen Kündigung des Reeders hat das Besatzungsmitglied wie nach dem bisherigen § 72 Absatz 1 Nummer 1 und 2 des Seemannsgesetzes Anspruch auf Heimschaffung. Entsprechend der umzusetzenden Vorgabe aus der Norm A2.5 Absatz 1 Buchstabe a des Seearbeitsübereinkommens nach der eine Differenzierung zwischen Heuverträgen auf unbestimmte Zeit und befristeten Verträgen nicht zulässig ist, entfällt die nach bisherigem Recht in § 72 Absatz 1 Nummer 2 des Seemannsgesetzes bestehende Beschränkung des Anspruchs auf unbefristete Heuverhältnisse.

Im Falle einer außerordentlichen Kündigung durch den Reeder, zu der das Besatzungsmitglied selbst den Anlass gegeben hat, zum Beispiel wegen grober Pflichtverletzung oder einer Straftat, besteht zwar ein Anspruch auf Heimschaffung, jedoch kann der Reeder - wie schon nach bisher geltendem Recht - die Kosten der Heimschaffung nach § 76 Absatz 5 Satz 1 vom Besatzungsmitglied erstattet verlangen.

Bei Beendigung des Heuverhältnisses im Inland auf Grund einer außerordentlichen Kündigung des Besatzungsmitglieds aus wichtigem Grund besteht wie nach der bisher geltenden Regelung in § 72 Absatz 1 Nummer 1 des Seemannsgesetzes Anspruch auf Heimschaffung von dem inländischen Beendigungsort an den nach § 75 gewählten Bestimmungsort.

Endet das Heuverhältnis auf Grund einer ordentlichen Kündigung seitens des Besatzungsmitglieds im Inland, hat das Besatzungsmitglied mit Ablauf der Kündigungsfrist einen Heimschaffungsanspruch. Mit dieser über das bislang geltende Recht hinaus gehenden Regelung wird die Vorgabe aus der Norm A2.5 Absatz 1 Buchstabe b Unterbuchstabe ii des Seearbeitsübereinkommens umgesetzt, wonach ein Anspruch auf Heimschaffung zu gewähren ist, wenn das Heuverhältnis seitens des Besatzungsmitglieds aus berechtigten Gründen beendet wird. Hiernach ist jede ordentliche Kündigung berechtigt, wenn das Besatzungsmitglied die maßgebliche Kündigungsfrist einhält.

Zu Nummer 3:

Mit dieser Vorschrift wird die Norm A2.6 Absatz 2 des Seearbeitsübereinkommens im Interesse der Rechtsklarheit und Transparenz explizit durch eine eigenständige Regelung umgesetzt. Im Falle der Beendigung des Heuverhältnisses wegen Schiffsverlustes oder Schiffbruchs, besteht seitens des Besatzungsmitglieds Anspruch auf Heimschaffung, und zwar von jedem Ort aus, an dem das Heuverhältnis endet. Dieser Heimschaffungstatbestand ist bereits von der bisher geltenden Regelung nach § 72 Absatz 1 Nummer 1 des Seemannsgesetzes mit erfasst gewesen.

Zu Nummer 4:

Die Vorschrift setzt die Leitlinie B2.5.1 Absatz 1 Buchstabe b Unterbuchstabe iv des Seearbeitsübereinkommens um. Die Fassung ist angelehnt an die entsprechende Regelung dieses Heimschaffungstatbestands in § 30 Absatz 1 Nummer 6 Manteltarifvertrag für die deutsche Seeschifffahrt 2002 und wurde tatbestandsmäßig an das Kündigungsrecht des Besatzungsmitgliedes nach § 67 Absatz 1 Nummer 6 des Seemannsgesetzes angeglichen. Bei objektiv drohenden besonderen Gefahren durch bewaffnete Auseinandersetzungen auf See kann das Besatzungsmitglied seine Heimschaffung nicht nur dann verlangen, wenn das Schiff ein solches Gebiet befahren soll, sondern auch dann, wenn das Schiff ein solches Gefahrengebiet nicht unverzüglich verlässt.

Mit „bewaffneten Auseinandersetzungen“ im Sinne der Vorschrift sind kriegerische Handlungen gemeint. Erfasst sind davon bewaffnete Konflikte zwischen zwei oder mehreren Staaten, Bündnissen oder innerstaatlichen Gruppen von denen mindestens eine der Konfliktparteien militärisch organisiert ist. Von bewaffneten Auseinandersetzungen abzugrenzen sind Fälle gewöhnliche Kriminalität, zum Beispiel ein durch mehrere Personen durchgeführter Raub. Das Kapern von Schiffen durch Piraten stellt sich als ein bewaffneter Raubüberfall auf See dar. Es handelt sich um einen Fall von Kriminalität, der keinen Anspruch auf Heimschaffung begründet.

Zu § 74 (Heimschaffung eines jugendlichen Besatzungsmitglieds):

Die im Seearbeitsrecht neue Vorschrift setzt die Leitlinie B2.5.2 Absatz 3 des Seearbeitsübereinkommens um. Die Vorschrift regelt die für sie kostenfreie Heimschaffung jugendlicher Besatzungsmitglieder im Falle ihres wohl erwogenen Entschlusses, ihren Beruf in der Seeschifffahrt nach den ersten vier Monaten Borddienstzeit auf Auslandsfahrt aufzugeben. Der Anspruch auf Heimschaffung besteht, wenn das jugendliche Besatzungsmitglied an seinem Berufsbeginn erst während der ersten vier Monate seines Dienstes an Bord erkennt, dass es für ein Leben auf See aus persönlichen Gründen (zum Beispiel Heimweh, andauernde Seekrankheit) nicht geeignet ist und sich deshalb nach sorgfältiger Prüfung und reiflicher Überlegung dazu entschließt, den Seeberuf wieder aufzugeben. Eines objektiven Nachweises seiner Seeuntauglichkeit, insbesondere eines ärztlichen Attestes oder einer behördlichen Einwilligung, bedarf es in diesen Fällen zur Begründung des Heimschaffungsanspruches nicht mehr.

Zu § 75 (Bestimmungsort der Heimschaffung):

Die Vorschrift setzt die Leitlinie B2.5.1 Absatz 6 Buchstabe a bis d und Absatz 7 des Seearbeitsübereinkommens um. Sie entspricht inhaltlich § 73 des Seemannsgesetzes.

Die Vorschrift regelt die verschiedenen Bestimmungsorte der Heimschaffung der Besatzungsmitglieder. Das sind der Wohnort des Besatzungsmitglieds, der Ort, an dem der Heuervertrag abgeschlossen worden ist, der tarifvertraglich festgelegte Ort oder jeder andere im Heuervertrag vereinbarte Ort. Das Besatzungsmitglied kann aus diesen den gewünschten Ort auswählen.

Zu § 76 (Durchführung und Kosten der Heimschaffung):

Die Vorschrift regelt die Durchführung der Heimschaffung und die Kostentragungspflicht und setzt die Regel 2.5 Absatz 2, Norm A2.5 Absatz 2 Buchstabe c, Absatz 3, 4, 5 Buchstabe c und die Leitlinie B2.5.1 Absatz 3, 4 und 8 des Seearbeitsübereinkommens um. Abgesehen von der Regelung in Absatz 7 und 8 entspricht die Vorschrift inhaltlich § 74 des Seemannsgesetzes; Absatz 6 Satz 2 und 3 des § 74 des Seemannsgesetzes ist jetzt in § 77 geregelt. Auf Grund des Beschwerderechts für Besatzungsmitglieder, der umfassenden Eingriffsbefugnisse der Berufsgenossenschaft, der Zuständigkeit der Arbeitsgerichte für alle Streitfragen des Heuerverhältnisses sowie der modernen Kommunikationsmittel ist eine vorläufige Regelungsbefugnis der Seemannsämter bei Streit über die Heimschaffung, wie es § 74 Absatz 7 des Seemannsgesetzes noch vorgesehen hatte, nicht mehr notwendig.

Zu Absatz 1:

Absatz 1 stellt klar, dass die Verantwortung für die Durchführung der Heimschaffung seiner Besatzungsmitglieder beim Reeder liegt. Der Reeder sorgt für die Aushändigung der erforderlichen Reisepapiere. Das normale Transportmittel bei Heimreisen aus dem Ausland ist das Flugzeug. Während der Wartezeit und der Reise behält das Besatzungsmitglied seinen Heueranspruch und seinen Anspruch auf medizinische Betreuung.

Zu Absatz 2:

Absatz 2 übernimmt die bisherige Regelung des § 74 Absatz 2 des Seemannsgesetzes und definiert den Umfang des Anspruches des Besatzungsmitglieds auf Heimschaffung. Die Kosten der Reise nebst Gepäckbeförderung hat der Reeder zu tragen. Eine Abwälzung der Kosten auf das Besatzungsmitglied ist unzulässig mit Ausnahme der Heimschaf-

fungskosten nach einer außerordentlichen Kündigung des Besatzungsmitglieds, zu der das Besatzungsmitglied selbst den Anlass gegeben hat.

Zu Absatz 3:

Absatz 3 entspricht dem bisherigen § 74 Absatz 3 des Seemannsgesetzes.

Zu Absatz 4:

Absatz 4 übernimmt unverändert die bisherige Regelung des § 74 Absatz 4 des Seemannsgesetzes.

Zu Absatz 5:

Absatz 5 entspricht dem bisherigen § 74 Absatz 5 des Seemannsgesetzes.

Zu Absatz 6:

Hat der Reeder keine Möglichkeit, Vorkehrungen für die Heimschaffung zu treffen, kann das Besatzungsmitglied selbst für seine Heimschaffung gegen Kostenerstattung durch den Reeder sorgen.

Zu Absatz 7:

Durch die im Vergleich zum Seemannsgesetz neue Regelung wird klargestellt, dass der Reeder sich die für ihn anfallenden Kosten für die Heimschaffung durch Dritte, beispielsweise eine P&I-Versicherung, erstatten lassen kann. Gegenüber dem Besatzungsmitglied bleibt aber immer der Reeder der Anspruchsverpflichtete für die Heimschaffung.

Zu Absatz 8:

Mit dem Absatz 8 wird die Vorgabe aus der Regel 2.5 Absatz 2 des Seearbeitsübereinkommens umgesetzt. Der Reeder muss zum Schutz der an Bord des Schiffes beschäftigten Besatzungsmitglieder für Fälle der Heimschaffung eine Zahlungsübernahmeerklärung nachweisen, die durch eine Bürgschaft oder eine Garantie einer Vereinigung von Reedern oder einer sonstigen finanziellen Sicherheit abgedeckt ist. Im Zusammenhang mit der Ratifizierung des Übereinkommens (Nr. 166) über die Heimschaffung der Seeleute (Neufassung) der Internationalen Arbeitsorganisation vom 9. Oktober 1987 (BGBl. II 2006 S. 666) hatte sich der Verband Deutscher Reeder mit Vereinbarung vom 1. Dezember 2004 gegenüber der Bundesrepublik Deutschland verpflichtet, die von den deutschen Seemannsämtern im Ausland für die Heimschaffung von Seeleuten auf Schiffen unter der Bundesflagge verauslagten Kosten zu übernehmen, wenn sie beim verantwortlichen Reeder nicht beigetrieben werden können. Die Bundesrepublik Deutschland hat in dieser Vereinbarung zugleich ihren Erstattungsanspruch gegen den erstattungspflichtigen Reeder an den Verband Deutscher Reeder in der Höhe, die der Verband Deutscher Reeder ihr erstattet hat, abgetreten. Diese Vereinbarung ist als „sonstige gleichwertige Garantieerklärung von einer Vereinigung von Reedern“ im Sinne des Absatzes 8 anzusehen. Deshalb ist für Schiffe von Mitgliedsreedereien des Verbandes Deutscher Reeder eine anderweitige zusätzliche Zahlungsübernahmeerklärung nach dieser Vorschrift nicht erforderlich. Für Reedereien, die nicht Mitglieder im Verband Deutscher Reeder sind, bedarf es der Stellung einer finanziellen Sicherheitsleistung, etwa in Form einer Bankbürgschaft oder einer Versicherungspolice zum Beispiel einer P&I-Versicherung. Diese ist für Zwecke der Hafenstaatkontrolle an Bord mitzuführen.

Zu § 77 (Behördliche Durchführungsmaßnahmen bei der Heimschaffung):

Die Vorschrift setzt die Norm A2.5 Absatz 5 Buchstabe a und b, Absatz 6, 7 und 8 sowie die Leitlinie B2.5.2 Absatz 1 des Seearbeitsübereinkommens um.

Die Vorschrift regelt die Fälle von Heimschaffung, bei denen der Reeder es pflichtwidrig unterlassen hat, Vorkehrungen für die Heimschaffung der Besatzungsmitglieder zu treffen und die finanzielle Sicherheit des Reeders nach § 76 Absatz 8 nicht greift. Damit die Besatzungsmitglieder in diesen Fällen nicht ohne materielle Hilfe im Ausland zurückbleiben müssen und der Hilflosigkeit ausgesetzt sind, ist ein Eingreifen durch staatliche Organe vorgesehen. Die Berufsgenossenschaft ist für die Überprüfung der Arbeits- und Lebens-

bedingungen nach dem Seearbeitsgesetz zuständig; es ist daher konsequent, die Zuständigkeit für die behördliche Durchführung der Heimschaffung, die nach dem Seemannsgesetz bisher bei den Seemannsämtern lag, auf die Berufsgenossenschaft zu übertragen.

Zu § 78 (Verfügbarkeit von Rechtsvorschriften über Heimschaffung):

Die Vorschrift setzt die Norm A2.5 Absatz 9 des Seearbeitsübereinkommens um. Der Anspruch auf Heimschaffung gehört zu den grundlegenden Rechten der Besatzungsmitglieder aus dem Heuerverhältnis. Die Vorschrift sichert dem Besatzungsmitglied die Möglichkeit, sich an Bord über die in Betracht kommenden gesetzlichen Regelungen zu unterrichten.

Zu Unterabschnitt 8 (Verfahren bei Tod von Besatzungsmitgliedern):

Zu § 79 (Tod des Besatzungsmitglieds):

Die Vorschrift entspricht inhaltlich weitgehend § 75 des Seemannsgesetzes. Sie verpflichtet den Kapitän, für die Bestattung zu sorgen, wenn ein Besatzungsmitglied entweder auf See oder während der Schiffsreise im Ausland verstirbt. Die Bestattung soll nach Möglichkeit im Inland erfolgen. Das Besatzungsmitglied soll in seiner Heimat die letzte Ruhe finden. Wenn ein Besatzungsmitglied im Zusammenhang mit seiner Tätigkeit oder deren Folgen verstorben ist, hat der Reeder die Kosten der Bestattung zu tragen. Soweit die zuständige Unfallversicherung zur Erbringung von Leistungen verpflichtet ist, kann der Reeder die Erstattung der von ihm verauslagten Bestattungs- und Überführungskosten nach § 64 Absatz 3 und 4 des Siebten Buches Sozialgesetzbuch beanspruchen.

Zu § 80 (Sorge für Sachen und Heuerguthaben eines verstorbenen oder vermissten Besatzungsmitglieds):

Die Vorschrift enthält in Anlehnung an § 76 des Seemannsgesetzes Regelungen über die ersten Schritte der Nachlassabwicklung eines verstorbenen oder vermissten Besatzungsmitgliedes. Geregelt werden die Sicherung der persönlichen Gegenstände und deren Weiterleitung an die Hinterbliebenen in der Heimat sowie die Handhabung des Heuerguthabens beim Reeder. Das Seearbeitsübereinkommen enthält dazu keine Vorgaben. Die bisher im Seemannsgesetz vorgesehene Einschaltung der Seemannsämter bei der Nachlassabwicklung verzögert die Übergabe der Sachen und Heuerguthaben an die Erben oder Angehörigen des verstorbenen oder vermissten Besatzungsmitglieds und wird daher als überflüssiger Zwischenschritt gestrichen. Stattdessen ist der Reeder gesetzlich verpflichtet, für eine unverzügliche Übergabe der Sachen an die Erben oder Angehörigen zu sorgen.

Zu Abschnitt 4 (Berufsausbildung an Bord):

Zu § 81 (Vertrag über die Berufsausbildung für einen Beruf an Bord):

Orientiert an den Regelungen in § 10 Absatz 1 des Berufsbildungsgesetzes wird in Satz 1 geregelt, dass der Reeder die Berufsausbildung an Bord nur durchführen darf, wenn der oder die Auszubildende bei Beginn der praktischen Ausbildung einen Vertrag über die Berufsausbildung an Bord hat. Der Vertrag muss, wie der Heuervertrag, die strengen formellen und inhaltlichen Vorgaben des Seearbeitsübereinkommens der Norm A2.1, insbesondere Absatz 1 Buchstabe a bis c und Absatz 4 erfüllen. Satz 2 regelt klarstellend, dass das Berufsausbildungsverhältnis zwischen dem Reeder und der oder dem Auszubildenden durch den Berufsausbildungsvertrag begründet wird. Durch die in Satz 3 bestimmte entsprechende Anwendbarkeit des § 10 Absatz 2 bis 5 des Berufsbildungsgesetzes über Abschluss und Wirksamkeit des Berufsausbildungsvertrages und die Verbundausbildung wird sichergestellt, dass auch für Auszubildende an Bord grundsätzlich die allgemein für den Arbeitsvertrag geltenden Rechtsvorschriften und Rechtsgrundsätze anzuwenden sind.

Zu § 82 (Form und Inhalt des Vertrages über die Berufsausbildung an Bord):

Zu Absatz 1:

Satz 1 verpflichtet den Reeder der oder dem Auszubildenden und deren oder dessen gesetzlichen Vertreterinnen und Vertretern rechtzeitig vor dem beabsichtigten Vertragsschluss einen Entwurf des Vertrages über die Berufsausbildung an Bord, einschließlich der für ihn geltenden Kollektivverträge, zu übergeben. Die damit eingeräumte Möglichkeit, den Inhalt des Vertrages zu prüfen und gegebenenfalls bei Dritten Rat einzuholen, entspricht der Vorgabe der Norm A2.1 Absatz 1 Buchstabe b des Seearbeitsübereinkommens. Satz 2 bestimmt, wie beim Heuervertrag, dass der Vertrag über die Berufsausbildung an Bord der Schriftform bedarf und die elektronische Form ausgeschlossen ist. Nach den Sätzen 3 und 4 ist der Vertrag über die Berufsausbildung an Bord von allen beteiligten Vertragspartnern zu unterzeichnen; jedem Vertragspartner ist unverzüglich ein Exemplar des Vertrages auszuhändigen (vergleiche § 11 Absatz 2 und 3 des Berufsbildungsgesetzes). Dieses besondere Schriftformerfordernis, mit dem zwingende Vorgaben des Seearbeitsübereinkommens der Norm A2.1 Absatz 1 Buchstabe a und c umgesetzt werden, dient insbesondere dem Schutz der oder des Auszubildenden vor übereilem Vertragsschluss. Zugleich dient die Schriftform wie auch die besonderen Anforderungen der Urkundsüberlassung dem Klarheits- und Beweissicherungsinteresse der Vertragsparteien.

Zu Absatz 2:

Die Vorschrift bezieht sich auf Fälle, in denen die Berufsausbildung zunächst an Land beginnt, weil kein maritimer Berufsabschluss angestrebt wird (zum Beispiel Kellner oder Frisör), und sich erst später ergibt, dass ein praktischer Teil der Berufsausbildung an Bord eines Schiffes absolviert werden soll. Für diese Fälle wird klargestellt, dass der Vertrag über die Berufsausbildung an Bord, der gegenüber § 11 des Berufsbildungsgesetzes strengeren formellen und inhaltlichen Anforderungen unterliegt, spätestens vor Beginn der praktischen Ausbildung an Bord abgeschlossen sein muss. Nur so ist gewährleistet, dass es bei flaggen- und hafenstaatlichen Kontrollen nicht zu Beanstandungen kommt. Einer gesetzlichen Regelung im Seearbeitsgesetz bedarf es in diesen Fällen auch wegen der Nichtanwendbarkeit der Vorschriften des Berufsbildungsgesetzes. Nach § 3 Absatz 2 Nummer 3 des Berufsbildungsgesetzes gilt es nicht für die Berufsbildung auf Kauffahrteischiffen, die nach dem Flaggenrechtsgesetz die Bundesflagge führen. Ein doppeltes Ausbildungsverhältnis wird dadurch nicht begründet.

Zu Absatz 3:

Entsprechend den Vorgaben der Norm A2.1 Absatz 4 des Seearbeitsübereinkommens und unter Berücksichtigung des § 11 Absatz 1 Satz 2 des Berufsbildungsgesetzes über den Inhalt der Niederschrift des Ausbildungsvertrages sowie § 24 des Seemannsgesetzes über den Heuerschein bestimmt die Vorschrift im Einzelnen, welche wesentlichen Vertragsbedingungen in den schriftlichen Vertrag über die Berufsausbildung an Bord aufzunehmen sind.

Zu Nummer 1:

Die geforderten Angaben über die Anschrift des Reeders oder des anderen Ausbildenden entsprechen der Norm A2.1 Absatz 4 Buchstabe b des Seearbeitsübereinkommens. Zusätzlich wird bestimmt, dass im Falle eines Vertrages über die Berufsausbildung an Bord mit einem Ausbildenden, der nicht Reeder ist, und der oder dem Auszubildenden, auch der vollständige Name und die Anschrift des Reeders anzugeben ist. Dies ist insbesondere von Bedeutung, wenn der Ausbildende seinen Verpflichtungen aus diesem Gesetz oder anderen Rechtsvorschriften zur Umsetzung des Seearbeitsübereinkommens nicht nachkommt. Die oder der Auszubildende kann sich dann an den Reeder wenden (vergleiche auch Begründung zu § 4).

Zu Nummer 2:

Die geforderten Angaben über die Auszubildende oder den Auszubildenden ergeben sich aus der Norm 2.1 Absatz 4 Buchstabe a des Seearbeitsübereinkommens.

Zu Nummer 3:

Die Angabe des Zeitpunkts des Beginns der Berufsausbildung ist § 11 Absatz 1 Satz 2 Nummer 3 des Berufsbildungsgesetzes nachgebildet.

Zu Nummer 4:

Die Angaben über Art und Ziel der Berufsausbildung entsprechen der Regelung in § 11 Absatz 1 Satz 2 Nummer 1 des Berufsbildungsgesetzes. Sie treten hier an die Stelle der nach der Norm A2.1 Absatz 4 Buchstabe d des Seearbeitsübereinkommens anzugebenden Bezeichnung der vom jeweiligen Besatzungsmitglied zu leistenden Dienste.

Zu Nummer 5:

Die Angabe der Dauer der vorgesehenen Berufsausbildung orientiert sich an § 11 Absatz 1 Satz 2 Nummer 2 des Berufsbildungsgesetzes.

Zu Nummer 6:

Die Angabe der Ausbildungsmaßnahmen außerhalb der Ausbildungsstätte entspricht § 11 Absatz 1 Satz 2 Nummer 3 des Berufsbildungsgesetzes.

Zu Nummer 7:

Die Angabe der Dauer der täglichen regelmäßigen Ausbildungszeit und der Ruhezeiten orientiert sich an § 11 Absatz 1 Satz 2 Nummer 4 des Berufsbildungsgesetzes.

Zu Nummer 8:

Die Angabe der Dauer der Probezeit entspricht § 11 Absatz 1 Satz 2 Nummer 5 des Berufsbildungsgesetzes.

Zu Nummer 9:

Die Angabe der Fälligkeit und Höhe der Vergütung entspricht § 11 Absatz 1 Satz 2 Nummer 6 des Berufsbildungsgesetzes und der Vorgabe der Norm A2.1 Absatz 4 Buchstabe e des Seearbeitsübereinkommens.

Zu Nummer 10:

Die Angabe über die Dauer des jährlichen Erholungsurlaubs entspricht § 11 Absatz 1 Satz 2 Nummer 7 des Berufsbildungsgesetzes und der Vorgabe der Norm A2.1 Absatz 4 Buchstabe f des Seearbeitsübereinkommens.

Zu Nummer 11:

Die Angabe der Voraussetzungen, unter denen ein Berufsausbildungsvertrag gekündigt werden kann, entspricht § 11 Absatz 1 Satz 2 Nummer 8 des Berufsbildungsgesetzes und dem Zweck der Norm A2.1 Absatz 4 Buchstabe g des Seearbeitsübereinkommens.

Zu Nummer 12:

Die Angabe der auf das Berufsausbildungsverhältnis an Bord anzuwendenden Kollektivverträge entspricht § 11 Absatz 1 Satz 2 Nummer 9 des Berufsbildungsgesetzes und der Vorgabe der Norm A2.1 Absatz 4 Buchstabe j des Seearbeitsübereinkommens.

Zu Nummer 13:

Die Angabe der Leistungen der medizinischen Betreuung und der sozialen Sicherheit, die der Reeder zu gewähren hat, ist durch die Norm A2.1 Absatz 4 Buchstabe h des Seearbeitsübereinkommens geboten.

Zu Nummer 14:

Die Angabe des Heimschaffungsanspruchs für Auszubildende ergibt sich aus der Norm A2.1 Absatz 4 Buchstabe i des Seearbeitsübereinkommens.

Zu Nummer 15:

Die Angaben über Ort und Datum des Vertragsabschlusses entsprechen der Norm A2.1 Absatz 4 Buchstabe c des Seearbeitsübereinkommens.

Im Interesse der Rechtssicherheit für die Auszubildenden und die Reeder ist nach Satz 2 der Ort des Dienstantritts an Bord rechtzeitig schriftlich mitzuteilen.

Zu Absatz 4:

Absatz 4 passt den Berufsausbildungsvertrag für Auszubildende, die auf Fischereifahrzeugen ausgebildet werden sollen, an Besonderheiten an, wie sie nach Artikel 16 und Anhang II des Übereinkommens über die Arbeit in der Fischerei, 2007 (Fischereiübereinkommen) zu beachten sind. Danach sind in den schriftlichen Ausbildungsvertrag auch bestimmte Angaben zum Schiff und zur Reise aufzunehmen. Werden Fangbeteiligungen gewährt, ist dies anzugeben. Erfasst sind die Ausbildung in der Hochseefischerei sowie in der kleinen Hochseefischerei und Küstenfischerei. Dort ist nach der Regelung in § 83 ein Ausbildungsvertrag unter Beachtung der besonderen Formerfordernisse des § 82 abzuschließen.

Zu Absatz 5:

Auf Grund des besonderen Informationsinteresses der Auszubildenden bestehen besondere Nachweispflichten, wenn die Ausbildung voraussichtlich länger als einen Monat an Bord eines Schiffes unter ausländischer Flagge durchgeführt werden soll. Die Vorschrift orientiert sich am bisherigen § 24 Absatz 2 des Seemannsgesetzes.

Zu Absatz 6:

Die Vorschrift ist § 24 Absatz 3 des Seemannsgesetzes nachgebildet. Der oder dem Auszubildenden soll der Nachweis der Ausbildungsbedingungen in den Fällen erleichtert werden, in denen sich die Vertragsbedingungen aus einschlägigen Kollektivverträgen oder dem Gesetz ergeben. Die Verweisungsmöglichkeit wird auf die Angaben zum Heim schaftsanspruch und zu den Leistungen der medizinischen Betreuung und der sozialen Sicherheit erstreckt, um den Aufwand bei den Angaben im Vertrag über die Berufsausbildung an Bord so gering wie möglich zu halten.

Zu Absatz 7:

Es wird klargestellt, dass die Änderung wesentlicher Vertragsbedingungen den gleichen Anforderungen wie der Abschluss des Vertrages über die Berufsausbildung an Bord unterliegt. Das gilt insbesondere auch für die besondere Schriftform und die rechtzeitige Vorlage des Vertragsentwurfs nach Absatz 1. Etwas anderes gilt nur dann, wenn der Vertragsinhalt durch Gesetz oder einen Kollektivvertrag bestimmt wird und diese in Bezug genommenen Rechtsquellen sich ändern.

Zu Absatz 8:

Die Regelungen der §§ 12 bis 16 des Berufsbildungsgesetzes über nichtige Vereinbarungen, die Pflichten der Auszubildenden und der Auszubildenden während der Berufsausbildung, die Freistellung für die Teilnahme am Berufsschulunterricht und das Zeugnis sollen entsprechend anwendbar sein. Dies entspricht den bisherigen Regelungen in § 4a Absatz 1 und § 12 der Schiffsmechaniker-Ausbildungsverordnung.

Zu § 83 (Vertrag über die Berufsausbildung auf Fahrzeugen der kleinen Hochseefischerei oder der Küstenfischerei):

Für die Berufsbildung auf Schiffen in der kleinen Hochseefischerei und Küstenfischerei gilt in erster Linie das Berufsbildungsgesetz (§ 3 Abs. 2 Nr. 3 zweiter Halbsatz des Berufsbildungsgesetzes). Die Regelungen der §§ 10 und 11 des Berufsbildungsgesetzes über den Berufsausbildungsvertrag und die Vertragsniederschrift genügen jedoch in Form und Inhalt nicht den Anforderungen, die das Fischereiübereinkommen an den Abschluss eines Heuer- oder Ausbildungsvertrages stellt. Hierzu bedarf es eines von beiden Vertragsparteien unterzeichneten Vertrages (Artikel 20 des Fischereiübereinkommens), der gegen-

über den Angaben, die § 11 Abs. 1 Satz 2 des Berufsbildungsgesetzes verlangt, zusätzliche Angaben enthalten muss (Anhang II zu Artikel 16 des Fischereiübereinkommens). Satz 1 verweist deshalb auf die §§ 81 und 82, um diesen Anforderungen zu genügen. Die übrigen Vorschriften des Abschnittes 4 finden keine Anwendung; insoweit gelten die Regelungen der §§ 12 bis 26 des Berufsbildungsgesetzes.

Satz 2 stellt klar, dass die Vorschriften der übrigen Abschnitte dieses Gesetzes nur anwendbar sind, wenn sich aus dem Wesen und Zweck des Berufsausbildungsvertrages oder dem Berufsbildungsgesetz nichts anderes ergibt. Dem Wesen und Zweck des Berufsausbildungsvertrages stehen etwa die Vorschriften über den Heuervertrag (§ 28) und die Heuerzahlung (§ 37) entgegen. Insoweit gelten - mit Ausnahme der §§ 10 und 11 - die besonderen Regelungen des zweiten Abschnitts des Berufsbildungsgesetzes über das Berufsausbildungsverhältnis. Demgegenüber trifft das Berufsbildungsgesetz keine Regelungen über die Arbeits- und Lebensbedingungen an Bord; insoweit gelten deshalb die Vorschriften dieses Gesetzes. Hierzu zählen insbesondere die Regelungen der Abschnitte und Unterabschnitte über das Mindestalter, die Seediensttauglichkeit, die Bordanwesenheit, den Landgang, die Abwendung von Gefahren für das Schiff, die Arbeitszeiten und Ruhezeiten, den Urlaub, die Heimschaffung, die Unterkünfte und Freizeiteinrichtungen, die Verpflegung einschließlich Bedienung, die Sicherheit und den Gesundheitsschutz bei der Arbeit, medizinische und soziale Betreuung, die Ordnung an Bord und das Beschwerderecht. Den Anforderungen des Fischereiübereinkommens wird somit auch bei der Berufsausbildung im Bereich der kleinen Hochseefischerei oder der Küstenfischerei Rechnung getragen.

Zu § 84 (Vergütungsanspruch):

Die Regelung des Vergütungsanspruchs für die Auszubildende oder den Auszubildenden an Bord ist an § 17 des Berufsbildungsgesetzes angelehnt, der bisher in § 4a Absatz 1 der Schiffsmechaniker-Ausbildungsverordnung in Bezug genommen worden ist.

Zu § 85 (Bemessung und Fälligkeit der Vergütung):

Die Regelungen über die Bemessung und Fälligkeit der Vergütung entsprechen § 18 des Berufsbildungsgesetzes, der bisher in § 4a Absatz 1 der Schiffsmechaniker-Ausbildungsverordnung in Bezug genommen worden ist.

Zu § 86 (Probezeit):

Die Regelungen über die Probezeit und ihre Dauer, die abweichend von § 20 des Berufsbildungsgesetzes nicht nur bis zu vier, sondern bis zu fünf Monaten betragen darf, entsprechen der bisher in § 4a Absatz 2 der Schiffsmechaniker-Ausbildungsverordnung vorgesehenen Bestimmung. Die Auszubildenden sollen ausreichend Gelegenheit erhalten, die besonderen Lebens- und Arbeitsumstände an Bord eines Schiffes kennenzulernen. In Fällen, in denen das Berufsausbildungsverhältnis mit dem theoretischen Unterricht (Blockunterricht) an Land beginnt, wäre der für den Borddienst verbleibende Teil der Probezeit unangemessen kurz. Für Praktikanten und andere in § 3 Absatz 2 Satz 3 genannte Personen, auf die nach der genannten Vorschrift Abschnitt 4 entsprechend anzuwenden ist, kann in Anlehnung an § 26 des Berufsbildungsgesetzes eine kürzere Probezeit vereinbart werden, die einen Monat unterschreiten darf.

Zu § 87 (Beendigung):

Die Regelung über die Beendigung des Ausbildungsverhältnisses an Bord, das mit Ablauf der Ausbildungszeit, in der Regel aber mit dem vorherigen Bestehen der Abschlussprüfung endet, entspricht im Wesentlichen § 21 des Berufsbildungsgesetzes, der bisher in § 4a Absatz 1 der Schiffsmechaniker-Ausbildungsverordnung in Bezug genommen worden ist. Es wird klargestellt, dass der Termin der Wiederholungsprüfung ausschließlich durch den Prüfungsausschuss festgelegt wird.

Zu § 88 (Kündigung):

Für die Kündigung des Berufsausbildungsverhältnisses an Bord hat bisher § 4a Absatz 1 der Schiffsmechaniker-Ausbildungsverordnung auf die einschlägige Regelung in § 22 des

Berufsbildungsgesetzes verwiesen. Dieser Verweis wird durch eine eigenständige Regelung ersetzt, die abgesehen von der einwöchigen Kündigungsfrist für die Probezeitkündigung der Regelung in § 22 des Berufsbildungsgesetzes weitgehend entspricht.

Zu Absatz 1:

Für die Kündigung des Ausbildungsverhältnisses während der Probezeit wird eine einwöchige Kündigungsfrist vorgesehen. Die Auszubildenden werden insoweit den übrigen Besatzungsmitgliedern gleichgestellt, für die § 66 Absatz 1 des Gesetzes eine einwöchige Kündigungsfrist für Kündigungen vorsieht, die während der Probezeit ausgesprochen werden. Wird die Kündigung auf See ausgesprochen, kann die Kündigungsfrist bereits abgelaufen und das Berufsausbildungsverhältnis beendet sein, bevor das Schiff den nächsten Hafen erreicht. In diesem Falle hat die oder der Auszubildende die Wahl, ob das Ausbildungsverhältnis als Heuverhältnis fortgesetzt werden soll oder nicht. Wird die Fortsetzung als Heuverhältnis gewählt, endet dieses mit der Ankunft des Schiffes im nächsten Hafen, in dem eine Heimschaffung sicher und mit allgemein zugänglichen Verkehrsmitteln möglich ist. Es besteht ein Anspruch gegen den Reeder auf die für die Tätigkeit übliche Heuerzahlung und weiterhin Anspruch auf kostenfreie, angemessene und ausreichende Verpflegung (§ 97 Absatz 1 Satz 1). Ist die oder der Auszubildende mit der Fortsetzung als Heuverhältnis nicht einverstanden, ist während der verbleibenden Zeit an Bord der sich aus § 67 Absatz 3 ergebende Verpflegungssatz zu entrichten.

Zu Absatz 2:

Nach der Probezeit kann das Berufsausbildungsverhältnis nur aus wichtigem Grund (Nummer 1) oder in den Fällen gekündigt werden, in denen die oder der Auszubildende die Berufsausbildung aufgeben oder sich für eine andere Berufsausbildung ausbilden lassen will (Nummer 2). Kündigt der Reeder aus wichtigem Grund, hat die oder der Auszubildende den sich aus § 67 Absatz 3 ergebenden Verpflegungssatz zu entrichten, solange sie oder er an Bord verbleibt. Kündigt die oder der Auszubildende aus wichtigem Grund, besteht ab dem Zeitpunkt der Kündigung gegen den Reeder entsprechend § 68 Absatz 2 ein Anspruch auf Zahlung der Auszubildendenvergütung für einen Monat. Kündigt die oder der Auszubildende nach Nummer 2, setzt sich das Berufsausbildungsverhältnis über den Ablauf der Kündigungsfrist fort, bis das Schiff einen Hafen erreicht, in dem eine Heimschaffung mit allgemein zugänglichen Verkehrsmitteln gewährleistet ist.

Zu Absatz 3 und 4:

Die Kündigung muss in schriftlicher Form und dann unter Angabe der Kündigungsgründe erfolgen, wenn das Berufsausbildungsverhältnis nach der Probezeit gekündigt wird. Eine Kündigung aus wichtigem Grund ist unwirksam, wenn die ihr zugrunde liegenden Tatsachen dem Kündigenden bereits länger als zwei Wochen bekannt sind.

Zu § 89 (Schadensersatz bei vorzeitiger Beendigung):

Die Regelung eines Schadensersatzanspruches bei vorzeitiger Beendigung des Berufsausbildungsverhältnisses ist bereits geltendes Recht. Bisher hat § 4a Absatz 1 der Schiffsmechaniker-Ausbildungsverordnung auf die einschlägige Regelung in § 23 des Berufsbildungsgesetzes verwiesen.

Zu § 90 (Berufsausbildung auf Schiffen des Bundes und der Länder):

Die Berufsausbildung wird in der Praxis nicht nur auf Kauffahrteischiffen im Sinne des § 1 Absatz 1 durchgeführt. Berufsausbildung wird auch auf Schiffen durchgeführt, die eine Landesdienst- oder Bundesdienstflagge führen und in der Seefahrt eingesetzt sind. In diesen Fällen finden die nach diesem Gesetz für die Berufsausbildung auf Kauffahrteischiffen geltenden Vorschriften der §§ 81 bis 89 sowie die auf Grund des § 92 erlassenen Rechtsverordnungen entsprechende Anwendung.

Zu § 91 (Zuständige Stelle):

Die Vorschrift stellt klar, dass die Berufsbildungsstelle Seeschifffahrt e. V. die zuständige Stelle für die Berufsausbildungsberufe in der Seeschifffahrt ist.

Zu § 92 (Rechtsverordnungen):

Die Vorschrift ermächtigt das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Bildung und Forschung und dem Bundesministerium für Arbeit und Soziales Ausbildungsberufe in der Seeschifffahrt - entsprechend der für die übrigen Ausbildungsberufe geltenden Ermächtigung des § 4 des Berufsbildungsgesetzes - anzuerkennen und die weitere Ausgestaltung der praktischen Ausbildung an Bord durch Rechtsverordnung zu regeln. Das Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Bildung und Forschung stellt sicher, dass die Vorschriften für das Seefahrtbildungswesen nach diesem Gesetz im Einklang mit den allgemeinen Regelungen für die Berufsbildung nach dem Berufsbildungsgesetz stehen. Damit werden den Besatzungsmitgliedern, wenn sie nach der Seefahrtzeit eine Tätigkeit an Land aufnehmen wollen, die Möglichkeiten der beruflichen Fortbildung oder Umschulung nach dem Berufsbildungsgesetz eröffnet.

Zu Nummer 1:

Durch Rechtsverordnung soll der Ausbildungsberuf näher bezeichnet werden, der staatlich anerkannt werden soll. Im Seefahrtbildungswesen ist dies derzeit die Berufsausbildung zur Schiffsmechanikerin und zum Schiffsmechaniker.

Zu Nummer 2:

Die Benennung und die Aufgabenzuweisung der zuständigen Stelle erfolgen in § 3 der Schiffsmechaniker-Ausbildungsverordnung, auch auf Grund des § 2 in Verbindung mit § 7 des Seeaufgabengesetzes. Anders als nach § 71 des Berufsbildungsgesetzes soll weiterhin in der Seeschifffahrt nur eine zentrale zuständige Stelle benannt werden, damit die Umsetzung der internationalen Vorgaben, insbesondere des STCW-Übereinkommens, an Hand eines einheitlichen Maßstabs überwacht wird.

Zu Nummer 3:

Die Angabe der Ausbildungsdauer orientiert sich an § 5 Absatz 1 Nummer 2 des Berufsbildungsgesetzes. Allerdings wird auf eine Limitierung der Ausbildungsdauer auf höchstens drei Jahre verzichtet. Bei der Ausgestaltung der nationalen Ausbildungsvorschriften durch Rechtsverordnung sind die internationalen Normen auch im Hinblick auf verbindlich vorgeschriebene berufliche Erfahrungen (Seefahrtzeiten) zum Erwerb bestimmter Befähigungszeugnisse oder Befähigungsnachweise zu beachten. Sie können wesentlichen Einfluss auf die Ausbildungsdauer haben.

Zu Nummer 4 und Nummer 5:

Die Ermächtigungen zum Erlass von Rechtsverordnungen im Hinblick auf das Ausbildungsberufsbild (Nummer 4) und den Ausbildungsrahmenplan (Nummer 5) entsprechen inhaltlich § 5 Absatz 1 Nummer 3 und 4 des Berufsbildungsgesetzes.

Zu Nummer 6:

Die Anrechnung beruflicher Vorbildung soll gleichfalls durch Rechtsverordnung geregelt werden. Auch in diesem Zusammenhang ist auf die verbindlichen internationalen Normen für die Ausbildung der Seeleute zu verweisen, die eine entsprechende Einzelfallprüfung erfordern. Es muss in jedem Fall sichergestellt sein, dass Seeleute, die ein Befähigungszeugnis oder Befähigungsnachweis erhalten, die jeweils geltenden internationalen Anforderungen erfüllen.

Zu Nummer 7:

Die Gegebenheiten in der modernen Seeschifffahrt erfordern es, dass die Berufsausbildung nicht nur auf Schiffen unter der Bundesflagge möglich ist, sondern unter bestimmten Bedingungen auch auf geeigneten Schiffen unter fremden Flaggen. Daher ist an die Überprüfung eines Schiffes als geeignete Ausbildungsstätte und an die Eignung der dort tätigen Ausbilderinnen und Ausbilder ein besonderer Maßstab anzulegen. Ferner muss auch die rechtliche Möglichkeit bestehen, kurzfristig auf bestimmte Entwicklungen in der Seewirtschaft zu reagieren, wie zum Beispiel Erkenntnisse aus Hafenstaatkontrollen, An-

derungen im Qualitätsmanagement von Reedereiunternehmen, Flaggenwechsel von Schiffen und ähnliches. Daher sind hier flexible Regelungen auf Verordnungsebene erforderlich.

Zu Nummer 8:

Um rechtzeitig und ggf. auch kurzfristig auf die sich rasch ändernden Verhältnisse in der modernen Seeschifffahrt reagieren zu können, bedarf es der Regelung des Prüfungswezens durch Rechtsverordnung.

Zu Abschnitt 5 (Unterkünfte und Freizeiteinrichtungen, Verpflegung einschließlich Bedienung):

Zu Unterabschnitt 1 (Unterkünfte und Freizeiteinrichtungen):

Zu § 93 (Anspruch auf Unterkunft):

Die Vorschrift setzt die Regel 3.1 Absatz 1 und die Norm A3.1 Absatz 1 Buchstabe a und b des Seearbeitsübereinkommens um. Sie entspricht inhaltlich dem bisherigen § 41 Absatz 1 bis 3 des Seemannsgesetzes. Die Vorschrift regelt den Unterkunftsanspruch der Besatzungsmitglieder an Bord. Die Gewährung von kostenfreier Logis ist ein Teil der dem Besatzungsmitglied zustehenden Vergütung. Sie stellt ebenso wie die Heuerzahlung eine Hauptpflicht des Reeders aus dem Heuerverhältnis dar. Die Unterkünfte haben dem in der See-Unterkunftsverordnung vorgeschriebenen angemessenen und sicheren Mindeststandard zu entsprechen. Die Besatzungsmitglieder haben die Unterkünfte und deren Einrichtungen pfleglich zu behandeln. Bei vorübergehendem Ausfall von Unterkunftsgelegenheiten an Bord hat der Reeder eine Ersatzunterkunft zu stellen oder eine angemessene Vergütung zu zahlen.

Der nach der Regel 3.1 Absatz 2 des Seearbeitsübereinkommens vorgesehene Bestandsschutz für bestehende Schiffe hinsichtlich der Anforderungen an die Unterkünfte ist in der neuen See-Unterkunftsverordnung geregelt. Schiffe, die vor dem Inkrafttreten der neuen Verordnung auf Kiel gelegt wurden, müssen daher nur den Regelungen der bisherigen Verordnung über die Unterbringung der Besatzungsmitglieder an Bord von Kauffahrteischiffen entsprechen.

Zu Absatz 1:

Die Regelung beschreibt die grundlegenden Anforderungen an die Unterkunft mit konkret zu beachtenden Aspekten genauer als die bisherige Regelung des § 41 Absatz 1 des Seemannsgesetzes. Satz 2 fügt neu die kulturellen und religiösen Bedürfnisse der Besatzungsmitglieder als weitere zu beachtende Aspekte hinzu.

Zu Absatz 2:

Die Regelung entspricht der bisherigen Regelung in § 41 Absatz 2 des Seemannsgesetzes. Allerdings wurde eine Ausweitung auf alle den Besatzungsmitgliedern zur Verfügung gestellten Räume statt bisher nur auf Wohnräume vorgenommen, um die Sorgfaltspflichten der Besatzungsmitglieder auch auf sonstige Räume (zum Beispiel Messen, Sanitärräume) zu erstrecken.

Zu Absatz 3:

Die Vorschrift entspricht der Norm A3.1 Absatz 18 des Seearbeitsübereinkommens. Die bisher in § 3 Absatz 2 Satz 2 der Verordnung über die Unterbringung der Besatzungsmitglieder an Bord von Kauffahrteischiffen vorgesehene wöchentliche Überprüfung der Räume wird auf einen mindestens monatlichen Überprüfungsrhythmus ausgeweitet. Damit wird ein angemessener Ausgleich zwischen der Verpflichtung des Kapitäns, für eine sichere, gesunde und menschenwürdige Unterkunft zu sorgen sowie dem grundgesetzlich geschützten Recht des Besatzungsmitglieds auf Unverletzbarkeit seiner Wohnung (Kammer) geschaffen. Dieser Überprüfungsrhythmus für die Räume entspricht dem Intervall für die Überprüfungen der Verpflegungs- und Trinkwasservorräte sowie der Küchen und Räumen, die der Lagerung von Verpflegung und Trinkwasser dienen, so dass beide Überprüfungen bei einer Bordbegehung durchgeführt werden können. Die Regelung ent-

spricht darüber hinaus dem Rahmen, den das Seearbeitsübereinkommen in allgemeiner Form vorgibt („häufige Überprüfungen“).

Schlaf- und Wohnräume dürfen wegen des Eingriffs in Artikel 13 des Grundgesetzes nur mit Zustimmung des jeweils betroffenen Besatzungsmitglieds betreten werden.

Zu Absatz 4:

Die Regelung wurde gegenüber der bisherigen Regelung in § 41 Absatz 3 des Seemannsgesetzes in Bezug auf die Erstattungsansprüche der Seeleute bei externer Unterkunft konkretisiert.

Zu § 94 (Zugang zu Kommunikationseinrichtungen):

Die Vorschrift ist neu. Sie beruht auf der Leitlinie B3.1.11 Absatz 4 Buchstabe j und Absatz 5 des Seearbeitsübereinkommens. Im Zeitalter der fortgeschrittenen Informationstechnik, die auch an Bord von Schiffen Einzug gefunden hat, sollen die Besatzungsmitglieder mit langen Abwesenheitszeiten von ihren Familien an deren Nutzung zu kostengünstigen Bedingungen teilhaben können. Die bisherige Verweisung auf Nutzung von Fernmeldeverbindungen an Land war für die Besatzungsmitglieder in der Regel mit hohen Kosten verbunden. Zudem ist zu gewährleisten, dass die Postzustellung während der Reise mit verschiedenen Anlaufhäfen ohne Zusatzkosten für die Besatzungsmitglieder erfolgt.

Zu § 95 (Besuche, mitreisende Partner):

Die Besuchsregelung setzt die Leitlinie B3.1.11 Absatz 6 und 7 des Seearbeitsübereinkommens um. Besuchsmöglichkeiten sollen über die bisherige Regelung in § 111 Absatz 1 des Seemannsgesetzes hinaus erweitert werden, um so die Attraktivität des Seefahrtsberufes zu steigern. Besuch von Verwandten und Freunden ist den Besatzungsmitgliedern in gebotenen Umfang und entsprechend der Sicherheitslage in den Häfen zu ermöglichen.

Die Mitreise von Partnern von Besatzungsmitgliedern als soziale Betreuungsleistung der Reeder gegenüber ihren Mitarbeitern, die infolge ständiger und länger andauernder Einsatzzeiten von Ihren Familien getrennt sind, entspricht seit langem gelebter Praxis, ohne dass dies bisher rechtlich normiert war.

Der mitreisende Partner ist verpflichtet, für ausreichenden Versicherungsschutz gegen Unfall und Krankheit während der Mitreise zu sorgen.

Zu § 96 (Rechtsverordnungen):

Die Vorschrift entspricht dem bisher geltenden Recht (§ 143 Absatz 1 Nummer 5 des Seemannsgesetzes).

Zu Unterabschnitt 2 (Verpflegung einschließlich Bedienung):

Zu § 97 (Anspruch auf Verpflegung, Unterweisung):

Die Vorschrift setzt die Regel 3.2 und die Norm A3.2 Absatz 1 bis 3 und 7 des Seearbeitsübereinkommens um. § 39 des Seemannsgesetzes wird angepasst und die nicht mehr zeitgemäße Reglementierung der Verpflegung durch Speiserollen aufgegeben.

Zu Absatz 1:

Gemäß dieser Vorschrift haben die Seeleute während ihrer Tätigkeit an Bord Anspruch auf kostenfreie Verpflegung (Speisen und Getränke) sowie Trinkwasser. Der Bedarf der Seeleute muss gedeckt und von geeigneter Qualität und geeignetem Nährwert sein. Es wird keine nach einzelnen Speisen und Nährwerten aufgeschlüsselte Speiserolle aufgestellt, sondern in abstrakter Form angeordnet, dass die Verpflegung in Bezug auf Nährwert, Güte und Abwechslung geeignet und ausgewogen sein muss. Bei der Versorgung sind unter anderem die kulturellen Eigenheiten und religiösen Gebräuche der Besatzungsmitglieder, soweit sie sich auf die Ernährung beziehen, sowie die Dauer und Art der Reise angemessen zu berücksichtigen.

Zu Absatz 2:

Die Vorschrift verpflichtet den Reeder sicherzustellen, dass die Einhaltung geltender trinkwasserrechtlicher Vorschriften in Bezug auf das Trinkwasser, die Wasserversorgungsanlagen an Bord und deren Betrieb sowie der lebensmittelrechtlichen Vorschriften in Bezug auf die Verpflegung gewährleistet und die diesbezügliche Unterrichtung des Küchen- und Bedienungspersonals durchgeführt werden. Die Überprüfung der Einhaltung der trinkwasser- und lebensmittelrechtlichen Vorschriften auf Kauffahrteischiffen ist Aufgabe der Berufsgenossenschaft.

Der Reeder ist als Arbeitgeber verpflichtet, Besatzungsmitgliedern, die im Sinne des § 42 Absatz 1 des Infektionsschutzgesetzes Tätigkeiten mit Lebensmitteln ausüben, nach § 43 Absatz 4 Infektionsschutzgesetzes über die Beschäftigungsverbote bei bestimmten Krankheiten und über Mitteilungspflichten zu belehren. Die erste Belehrung durch den Reeder ist bei Dienstantritt an Bord vorzunehmen. Sie ist im Weiteren im Abstand von zwei Jahren zu wiederholen. Als Ort für die nach § 43 Absatz 4 Satz 2 und Absatz 5 vorgeschriebene Dokumentation der Belehrungen und die Aufbewahrung der Dokumentation wird das Seetagebuch geregelt. Bei Tätigkeiten auf wechselnden Schiffen ist eine Abschrift oder Kopie zum Seetagebuch des jeweiligen Schiffes zu nehmen.

Die Regelung in § 43 Absatz 1 des Infektionsschutzgesetzes hingegen, die zusätzlich zu den Arbeitgeberbelehrungen eine „Erstbelehrung“ und Bescheinigung durch ein Gesundheitsamt oder einen von diesem beauftragten Arzt vorschreibt, wird für nicht anwendbar erklärt. Auf Grund der besonderen Bedingungen der Seeschifffahrt kann eine Durchführung von § 43 Absatz 1 des Infektionsschutzgesetzes nicht mehr für alle betroffenen Seeleute gewährleistet werden. Nach dem Seemannsgesetz mussten alle Besatzungsmitglieder auf Schiffen unter deutscher Flagge ihre Seediensttauglichkeit durch eine Untersuchung bei einem ermächtigten Arzt nachweisen. Daran anknüpfend übertrug § 71 des Infektionsschutzgesetzes die Aufgabe, die Belehrungen nach § 43 Absatz 1 Infektionsschutzgesetzes vorzunehmen und diese und die Erklärung des Belehrten zu bescheinigen, in Bezug auf Besatzungsmitglieder ausschließlich den mit der Untersuchung der Seediensttauglichkeit betrauten Ärzten. Nach der künftigen Rechtslage wird nur noch ein Teil der Besatzungsmitglieder durch ermächtigte Ärzte nach deutschem Recht auf ihre Seediensttauglichkeit untersucht werden, da als Folge der Änderung des STCW-Übereinkommens nach § 12 Absatz 7 des Seearbeitsgesetzes auch Seediensttauglichkeitszeugnisse ausländischer Staaten anerkannt werden. Die übrigen Seeleute können die Belehrungen auch nicht bei den Gesundheitsämtern oder bei von ihnen beauftragten inländischen Ärztinnen und Ärzten einholen, da die Schiffe häufig keine deutschen Häfen anlaufen.

Die Ausnahme von § 43 Absatz 1 des Infektionsschutzgesetzes kann erfolgen, da dessen Schutzzweck zumindest insoweit auch durch die nationalen oder internationalen Seediensttauglichkeitsuntersuchungen erfüllt wird, als dadurch vor der erstmaligen Aufnahme einer Tätigkeit mit Lebensmitteln das Bestehen von gesundheitlichen Hinderungsgründen ausgeschlossen wird. Das ärztliche Zeugnis, das nach der Norm A1.2 des Seearbeitsübereinkommens zu erstellen ist, muss sich auf die gesundheitliche Tauglichkeit der Seeleute für die von ihnen jeweils zu verrichtenden Tätigkeiten beziehen. Dabei hat jedes ärztliche Zeugnis insbesondere Angaben darüber zu enthalten, dass die betreffenden Seeleute nicht unter einem Krankheitszustand leiden, der sie für eine solche Tätigkeit untauglich macht oder die Gesundheit anderer Personen an Bord gefährden könnte. Für Besatzungsmitglieder im Bereich Küche und Bedienung gelten die Bestimmungen in Teil 3 Nummer 51 Buchstabe ii der „Leitlinien für die ärztliche Untersuchung von Seeleuten“ der Internationalen Arbeitsorganisation.

Auf Grund der Ausnahme von § 43 Absatz 1 des Infektionsschutzgesetzes dürfen Seeleute auf Kauffahrteischiffen somit mit den in § 42 Absatz 1 des Infektionsschutzgesetzes bezeichneten Tätigkeiten im Lebensmittelbereich auch dann beschäftigt werden, wenn sie nicht über eine Belehrung und Bescheinigung des Gesundheitsamtes oder eines vom Gesundheitsamt beauftragten Arztes nach § 43 Absatz 1 des Infektionsschutzgesetzes ver-

fügen. Übt ein Seemann hingegen an Land entsprechende Tätigkeiten aus, ist eine Bescheinigung nach § 43 Absatz 1 des Infektionsschutzgesetzes erforderlich.

Zu § 98 (Überprüfungen):

Die Vorschrift setzt die Norm A3.2 Absatz 7 des Seearbeitsübereinkommens um. Der Kapitän oder eine von ihm bestimmte Person haben dafür zu sorgen, dass die Verpflegungs- und Trinkwasservorräte und die einschlägigen Räumlichkeiten monatlich überprüft und das Ergebnis schriftlich festgehalten werden. In Teil II der Seearbeits-Konformitätserklärung hat der Reeder detailliert anzugeben, wie er die Einhaltung dieser Vorschriften durch den Kapitän zwischen den flaggenstaatlichen Kontrollen sicherstellen will. Der monatliche Überprüfungsrhythmus entspricht der Überprüfung der Unterkünfte und Freizeiteinrichtungen, so dass die Kontrollen bei einer einheitlichen Bordbegehung durchgeführt werden können.

Zu Abschnitt 6 (Sicherheit und Gesundheitsschutz bei der Arbeit, medizinische und soziale Betreuung):

Zu Unterabschnitt 1 (Anspruch auf medizinische Betreuung an Bord und an Land):

Zu § 99 (Anspruch auf medizinische Betreuung):

Die Vorschrift dient der Umsetzung der Regel 4.1 Absatz 1 und 2 und der Norm A4.1 Absatz 1 Buchstabe b und c des Seearbeitsübereinkommens.

Die Regelungen des Abschnittes 6, Unterabschnitt 1, beziehen sich auf Besatzungsmitglieder, die entweder gesetzlich krankenversichert sind oder über eine private Krankheitskostenvollversicherung (substitutive private Krankenversicherung im Sinne des § 12 des Versicherungsaufsichtsgesetzes) verfügen, nicht jedoch auf Besatzungsmitglieder, die eine private Zusatzkrankenversicherung abgeschlossen haben.

Zu Absatz 1:

Die Vorschrift entspricht inhaltlich § 42 Absatz 1 des Seemannsgesetzes und setzt zugleich die Regel 4.1 Absatz 2 und die Norm A4.1 Absatz 1 Buchstabe b des Seearbeitsübereinkommens um. Der bisher im Seemannsgesetz verwendete Begriff „Krankenfürsorge“ wird durch die im Seearbeitsübereinkommen verwendete Begrifflichkeit „medizinische Betreuung“ ersetzt. Die Vorschrift gibt dem Besatzungsmitglied für die Dauer des Heuerverhältnisses im Falle einer Erkrankung oder Verletzung Anspruch auf unverzügliche und angemessene medizinische Betreuung auf Kosten des Reeders. Im Inland besteht daneben Anspruch auf die allgemeinen gesetzlichen Präventionsmaßnahmen.

Zu Absatz 2:

Die Vorschrift entspricht § 52a des Seemannsgesetzes sowie der allgemeinen arbeitsrechtlichen Regelung in § 3 Absatz 2 des Entgeltfortzahlungsgesetzes. Sie stellt sicher, dass das Besatzungsmitglied, das sich einem erlaubten Schwangerschaftsabbruch oder einer erlaubten Sterilisation unterzieht, neben den gesetzlichen Krankenversicherungsleistungen einen Anspruch auf medizinische Betreuung einschließlich des Heuerfortzahlungsanspruchs wie im Krankheitsfall hat. Die Vorschrift entspricht inhaltlich der Regelung des § 3 Absatz 2 des Entgeltfortzahlungsgesetzes.

Zu Absatz 3:

Die Vorschrift entspricht § 43 des Seemannsgesetzes. Sie führt die vom Reeder geschuldeten Leistungen auf. Geschuldet sind vor allem diejenigen Leistungen, die bei einer akuten Erkrankung und Verletzung im Rahmen einer Heil- und Zahnbehandlung erforderlich sind. Nicht erforderlich und nicht notwendig sind hingegen allgemeine Sanierungsmaßnahmen, wie etwa eine Zahnprothese oder eine Schönheitsoperation, wenn sie mit dem Dienst an Bord in keinem unmittelbaren Zusammenhang stehen.

Zu Absatz 4:

Die Vorschrift gibt dem Besatzungsmitglied das Recht, im Hafen umgehend ärztliche oder zahnärztliche Hilfe in Anspruch zu nehmen.

Zu Absatz 5:

Die Vorschrift beruht auf der Norm A4.2 Absatz 5 des Seearbeitsübereinkommens. Sie entspricht § 42 Absatz 2 und § 50 des Seemannsgesetzes.

Ein Anspruch auf medizinische Betreuungsleistungen auf Kosten des Reeders besteht nicht bei vorsätzlichem Verschweigen einer bei Beginn des Heuerverhältnisses bereits vorhandenen Krankheit sowie bei Krankheit infolge einer vom erkrankten Besatzungsmitglied vorsätzlich begangenen Straftat. Im Falle des im Ausland begründeten Heuerverhältnisses ist der Anspruch auch dann ausgeschlossen, wenn der Dienst an Bord infolge der Erkrankung nicht angetreten wird.

Zu § 100 (Besonderheiten bei der medizinischen Betreuung im Inland):

Die Regelung entspricht im wesentlichen § 44 des Seemannsgesetzes.

Zu Absatz 1:

Die Vorschrift gibt dem krankenversicherten Besatzungsmitglied an Bord eines im inländischen Hafen gelegenen Schiffes ein eingeschränktes Wahlrecht, bei einer leichteren Erkrankung die medizinische Betreuung an Bord weiterhin in Anspruch zu nehmen oder bei Erkrankungen oder Verletzungen, die einer Behandlung durch einen Arzt bedürfen, zum Zwecke der Krankenbehandlung an Land zu gehen. Möglich ist auch eine Kombination von beidem.

Zu Absatz 2:

Die Vorschrift schränkt das Wahlrecht des krankenversicherten Besatzungsmitglieds zwischen medizinischer Betreuung und Krankenbehandlung im Rahmen der Krankenversicherung ein. Liegt das Schiff in einem inländischen Hafen, so darf der Reeder das Besatzungsmitglied auf die Krankenversicherung verweisen, wenn ein Schiffsarzt oder ein vom Reeder beauftragter Arzt nicht zur Verfügung stehen oder ein weiterer Bordaufenthalt des Erkrankten nicht angezeigt ist, etwa weil die Krankheit oder der Behandlungserfolg die Behandlung an Land erfordern. Verweist der Reeder danach das Besatzungsmitglied auf die Krankenversicherung, ist diese nach § 16 des Fünften Buches Sozialgesetzbuch in der durch Artikel 4 Absatz 3 dieses Gesetzes geänderten Fassung zur Leistung verpflichtet. Der Begriff substitutive Krankenversicherung ist in § 12 Absatz 1 des Versicherungsaufsichtsgesetzes dahingehend bestimmt, dass die private Krankenversicherung ganz oder teilweise den im gesetzlichen Sozialversicherungssystem vorgesehenen Kranken- oder Pflegeversicherungsschutz ersetzen können muss.

Zu § 101 (Besonderheiten bei der medizinischen Betreuung im Ausland):

Die Regelung entspricht § 45 des Seemannsgesetzes.

Zu Absatz 1:

Die Bestimmung regelt, in welcher Weise der Reeder seiner Verpflichtung zur Gewährung einer angemessenen medizinischen Betreuung entsprechen kann, wenn das Besatzungsmitglied im Ausland krankheitshalber das Schiff verlassen muss. Die Zumutbarkeit der Unterbringung in einem ausländischen Krankenhaus zur Krankenpflege richtet sich nach den örtlichen Verhältnissen. Abweichungen von den europäischen Standards und Verhältnissen müssen hingenommen werden; bei erheblicher Abweichung kann jedoch Unzumutbarkeit vorliegen.

Zu Absatz 2:

Nach Beendigung der Heuerfortzahlungsverpflichtung des Reeders hat das Besatzungsmitglied Anspruch auf Zahlung eines angemessenen Krankentagegeldes gegen den Reeder zur Bestreitung der Kosten für persönliche Kleineinkäufe während des Krankenhausaufenthaltes im Ausland.

Zu § 102 (Ruhe des Anspruchs auf medizinische Betreuung auf Kosten des Reeders):

Die Vorschrift entspricht inhaltlich unverändert § 46 des Seemannsgesetzes. Sie regelt die Folgen, die sich für das Besatzungsmitglied ergeben, wenn es sich unberechtigt weigert, die ihm ordnungsgemäß angebotene medizinische Heil- oder Krankenhausbehandlung anzunehmen. Gibt das Besatzungsmitglied die Weigerung auf, endet das Ruhen des Anspruchs und der Reeder hat wieder für die medizinische Betreuung zu sorgen.

Zu § 103 (Ende der medizinischen Betreuung auf Kosten des Reeders):

Die Vorschrift entspricht inhaltlich unverändert § 47 des Seemannsgesetzes und regelt die Beendigung der medizinischen Betreuungspflicht auf Kosten des Reeders im Rahmen eines bestehenden Heuverhältnisses. Jedes erkrankte oder verletzte Besatzungsmitglied hat im In- und Ausland einen zeitlich unbegrenzten Anspruch auf medizinische Betreuung auf Kosten des Reeders, solange es sich an Bord befindet.

Zu Absatz 1:

Grundsätzlich endet die medizinische Betreuungspflicht gegenüber einem krankenversicherten Besatzungsmitglied, wenn es das Schiff im Inland verlässt, während die medizinische Betreuung auf Kosten des Reeders gegenüber einem Besatzungsmitglied, das nicht krankenversichert ist oder dessen Versicherungsschutz ruht, aus sozialen Gründen in den Grenzen nach Absatz 2 Satz 2 fortbesteht.

Zu Absatz 2:

Im Falle der Zurücklassung des erkrankten oder verletzten Besatzungsmitglieds im Ausland endet die medizinische Betreuung auf Kosten des Reeders grundsätzlich nach Ankunft im Inland. Im Falle eines Besatzungsmitglieds, das nicht krankenversichert ist oder dessen Versicherungsschutz ruht, bleibt der Reeder weiterhin leistungspflichtig. Der medizinische Betreuungsanspruch endet in jedem Falle jedoch spätestens mit Ablauf von 26 Wochen nach Verlassen des Schiffes.

Zu Unterabschnitt 2 (Heuerfortzahlung und sonstige Ansprüche im Krankheitsfall):

Zu § 104 (Fortzahlung der Heuer im Krankheitsfall):

Die Vorschrift setzt die Norm A4.2 Absatz 4 und 5 des Seearbeitsübereinkommens um.

Zu Absatz 1:

Absatz 1 entspricht inhaltlich unverändert § 48 Absatz 1 des Seemannsgesetzes.

Die Vorschrift regelt den Vergütungsanspruch des Besatzungsmitglieds, wenn es infolge Krankheit oder Verletzung arbeitsunfähig ist und nimmt weitestgehend auf die Vorschriften des Entgeltfortzahlungsgesetzes Bezug. Das Besatzungsmitglied hat, solange es sich arbeitsunfähig krank oder verletzt an Bord aufhält, einen Anspruch auf Weiterzahlung der Heuer in voller Höhe, der nicht auf sechs Wochen beschränkt ist, sondern bis zum Verlassen des Schiffes zum Zwecke der Heimschaffung fortbesteht. Befindet sich das Besatzungsmitglied nicht oder nicht mehr an Bord, hat es nach Satz 2 in Verbindung mit § 3 Absatz 1 Satz 1 des Entgeltfortzahlungsgesetzes einen Anspruch auf Fortzahlung der Heuer für die Dauer bis zu sechs Wochen vom Beginn der Arbeitsunfähigkeit an.

Zu Absatz 2:

Absatz 2 Satz 1 knüpft an Absatz 1 an, indem der Anspruch auf das sogenannte „Reeder-Krankengeld“ zunächst voraussetzt, dass kein Heuerfortzahlungsanspruch mehr besteht, weil das Besatzungsmitglied das Schiff verlassen hat und der auf sechs Wochen beschränkte Zeitraum der Entgeltfortzahlung (§ 3 Absatz 1 Satz 1 des Entgeltfortzahlungsgesetzes) abgelaufen ist. Die Dauer des Anspruchs auf „Reeder-Krankengeld“ wird – nach Maßgabe der Norm A4.2 Absatz 4 des Seearbeitsübereinkommens – für alle erkrankten oder verletzten, arbeitsunfähigen oder in einem Krankenhaus behandelten Besatzungsmitglieder auf 16 Wochen seit Beginn der Arbeitsunfähigkeit oder der Krankenhausbehandlung begrenzt. Die Höhe des „Reeder-Krankengeldes“ beläuft sich – wie bis-

her – auf einen Betrag in Höhe des Krankengeldes, das dem Besatzungsmitglied nach dem Fünften Buch Sozialgesetzbuch zustehen würde, wenn es in der gesetzlichen Krankenversicherung versichert und im Inland erkrankt wäre.

Neu ist, dass der Anspruch auf „Reeder-Krankengeld“ in Umsetzung der zwingenden Vorgaben des Seearbeitsübereinkommens auch für bei einem privaten Versicherungsunternehmen versicherte Besatzungsmitglieder und für nicht krankenversicherte Besatzungsmitglieder besteht. Das Seearbeitsübereinkommen lässt insoweit keine unterschiedliche Behandlung zu. Wie bisher hat die zuständige Krankenkasse dem Reeder die für das „Reeder-Krankengeld“ aufgewendeten Beträge zu erstatten (§ 17 Absatz 3 des Fünften Buches Sozialgesetzbuch).

Nach Absatz 2 Satz 2 besteht kein Anspruch auf das „Reeder-Krankengeld“, wenn das Besatzungsmitglied im Inland den Krankengeldanspruch unmittelbar gegenüber der zuständigen Krankenkasse geltend machen kann.

Zu § 105 (Heimschaffung im Krankheitsfall):

Die Vorschrift entspricht inhaltlich weitgehend unverändert § 49 des Seemannsgesetzes. Sie ist Ausdruck der besonderen Fürsorgepflicht des Reeders für das sich im Ausland befindliche Besatzungsmitglied. Sie soll verhindern, dass ein wegen Krankheit oder Verletzung im Ausland zurückgelassenes Besatzungsmitglied hilfebedürftig wird. Während der Dauer der medizinischen Betreuung im Ausland kann das Besatzungsmitglied grundsätzlich nur mit seiner eigenen Einwilligung und der des behandelnden Arztes an den vom ihm gewählten Bestimmungsort heimgeschafft werden. Ist ein Besatzungsmitglied nicht in der Lage, seine Einwilligung zu erklären, kann die Einwilligung nach Anhörung eines Arztes durch die Berufsgenossenschaft ersetzt werden. Ein Besatzungsmitglied, das nach Abschluss der medizinischen Betreuung im Ausland nicht an Bord des Schiffes zurückkehren kann, hat ohne weiteres einen Anspruch auf freie Heimschaffung gegen den Reeder nach den Vorschriften der § 73 und § 76.

Zu § 106 (Sorge für Sachen und Heuerguthaben eines erkrankten oder verletzten Besatzungsmitglieds):

Die Vorschrift entspricht § 52 des Seemannsgesetzes. Ein Besatzungsmitglied, das wegen Erkrankung oder Verletzung das Schiff verlassen muss, soll sich in dieser Situation in einem fremden Hafen nicht selbst um die Unterbringung seiner persönlichen Gegenstände und Verwahrung seiner Barmittel kümmern müssen, und zwar unabhängig von der Art und Schwere der Erkrankung oder Verletzung. Da sich die Beförderungs- und Kommunikationsmöglichkeiten im Vergleich zum Inkrafttreten des Seemannsgesetzes im Jahr 1957 deutlich verändert haben, kann auf den Zwischenschritt der Einschaltung der Seemannsämter verzichtet werden. Stattdessen ist der Kapitän verpflichtet, die Sachen und das Heuerguthaben des erkrankten oder verletzten Besatzungsmitglieds an den Reeder oder seinen Vertreter vor Ort zu übergeben; dies setzt die Zustimmung des betroffenen Besatzungsmitglieds voraus. Der Kapitän ist verpflichtet, eine Aufstellung über die Sachen und das Heuerguthaben zu erstellen, die er und das Besatzungsmitglied zu unterzeichnen haben. Die beiden zu erstellenden Ausfertigungen sind für das Besatzungsmitglied und die Aufbewahrungsstelle bestimmt.

Zu Unterabschnitt 3 (Gewährleistung der medizinischen Betreuung durch den Reeder):

Wie bisher muss der Reeder eines Kauffahrteischiffes unter deutscher Flagge Räume und medizinische Ausstattung vorhalten, damit eine angemessene medizinische Betreuung an Bord seines Schiffes gewährleistet ist. Die Regelung dieser Verpflichtung durch den Gesetzgeber wird allerdings in Bezug auf die medizinische Ausstattung verändert: Bisher wurde mit dem Verzeichnis der Arzneimittel, Medizinprodukte und Hilfsmittel der Krankenfürsorge in Form einer Anlage zur bisherigen Krankenfürsorgeverordnung die medizinische Ausstattung auf dem Verordnungswege vorgeschrieben. Jede Anpassung des Verzeichnisses an den aktuellen medizinischen Stand machte in der Vergangenheit eine zeitaufwendige Novellierung der gesamten Verordnung einschließlich des notwendigen

Abstimmungsverfahrens im Bundesrat notwendig. Um solche zeitlichen Verzögerungen auszuschließen, wird zukünftig ein „Ausschuss für medizinische Ausstattung in der Seeschifffahrt“ den jeweils aktuellen Stand der medizinischen Anforderungen feststellen und veröffentlichen. Mit dem Ausschuss entsteht ein flexibles, von politischen Einflüssen unabhängiges Expertengremium, das mit anerkannten Fachleuten besetzt wird. Die Mitgliedschaft von Vertretern der Seeleute und der Reeder in der Seeschifffahrt sowie eines Nautikers mit Stimmrecht im Ausschuss stellt eine hohe Akzeptanz und Praxisbezug der Feststellungen des Ausschusses sicher.

Die Regelung der medizinischen Räumlichkeiten einschließlich deren Einrichtungs- und Ausrüstungsgegenstände erfolgt dagegen wie bisher auf dem Verordnungswege. Im Gegensatz zur Ausstattung unterliegen die medizinischen Räumlichkeiten keinem ständigen Aktualisierungsbedarf.

Zu § 107 (Medizinische Räumlichkeiten und medizinische Ausstattung):

Zu Absatz 1:

Die Vorschrift entspricht inhaltlich § 42 Absatz 1 des Seemannsgesetzes und setzt die Regel 4.1 Absatz 1 und die Norm A4.1 Absatz 2 bis 4 des Seearbeitsübereinkommens um. Der Reeder ist verpflichtet, sein Schiff mit den erforderlichen medizinischen Räumlichkeiten auszustatten und diese in ständig einsatzbereitem Zustand zu halten. Der Begriff „medizinische Räumlichkeiten“ umfasst die für die medizinische Betreuung vorgeschriebenen Räume, nämlich Kranken-, Behandlungs- und Operationsräume, sowie deren Einrichtung. Zu der Einrichtung dieser Räume gehören die Maße und Anordnung des Schiffsapothekenschanks, die sanitären Einrichtungen wie Dusche, Badewanne, Handwaschbecken und einem separaten Toilettenraum, die Kommunikationseinrichtungen wie Rufanlage oder Telefon sowie die Beleuchtung und Belüftung der Räume. Die Konkretisierung der Anforderungen an die medizinischen Räumlichkeiten erfolgt durch die See-Unterkunftsverordnung; die entsprechende Ermächtigungsgrundlage enthält § 94 Absatz 2.

Zu Absatz 2:

Die Vorschrift entspricht inhaltlich § 42 Absatz 1 des Seemannsgesetzes und setzt zugleich die Regel 4.1 Absatz 1 und die Norm A4.1 Absatz 2 bis 4 des Seearbeitsübereinkommens um.

Korrespondierend zu den medizinischen Räumlichkeiten (Absatz 1) ist der Reeder auch verpflichtet, sein Schiff sowie die dazu gehörenden Überlebensfahrzeuge und Bereitschaftsboote mit einer angemessenen medizinischen Ausstattung auszustatten (Absatz 2).

Satz 2 konkretisiert, was unter medizinischer Ausstattung zu verstehen ist. Die Ausstattung muss geeignet sein, den Schutz der Gesundheit der Personen an Bord sowie deren medizinische Behandlung und Versorgung zu gewährleisten. Der Reeder kommt dieser Pflicht im Sinne einer Vermutungswirkung nach, wenn er den Feststellungen des „Ausschusses für medizinische Ausstattung in der Seeschifffahrt“ folgt und sein Schiff entsprechend diesen Feststellungen ausrüstet.

Bei der Feststellung des Stands der medizinischen Erkenntnisse ist die Norm A4.1 Absatz 1 Buchstabe b des Seearbeitsübereinkommens zu berücksichtigen, nach der Seeleute soweit wie möglich einen Gesundheitsschutz und medizinische Betreuung erhalten sollen, die im Allgemeinen den Arbeitnehmern an Land zur Verfügung stehen. Die medizinische Betreuung von deutschen Seeleuten an Bord hat sich daher soweit wie möglich an dem entsprechenden deutschen Standard an Land zu orientieren.

Zu § 108 (Ausschuss für medizinische Ausstattung in der Seeschifffahrt):

Zu Absatz 1:

Mit dem vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung einzurichtenden und unter dessen Vorsitz tagenden „Ausschuss für medizinische Ausstattung in der See-

schifffahrt“ wird sichergestellt, dass der jeweils aktuelle Stand der medizinischen Erkenntnisse in der Seeschifffahrt in einem gesetzlich geregelten Verfahren festgestellt und für jedermann öffentlich zugänglich gemacht wird. Hauptaufgabe des Fachausschusses wird vor allem das Erstellen und die Festlegung eines Verzeichnisses der Arzneimittel, Medizinprodukte und Hilfsmittel für die medizinische Betreuung auf Kauffahrteischiffen sein. Damit tritt die Arbeit des Ausschusses an die Stelle des Ordnungsgebers, der diese Liste bisher als Anlage der bisherigen Krankenfürsorgeverordnung veröffentlicht hatte.

Daneben kommt der regelmäßigen Überprüfung und der jederzeitigen Aktualisierung des Stands der medizinischen Erkenntnisse eine große Bedeutung zu. Darüber hinaus kann der Ausschuss dem Ordnungsgeber Empfehlungen zu der Einrichtung der medizinischen Räumlichkeiten geben, da eine enge Wechselbeziehung zwischen der medizinischen Ausstattung und den medizinischen Räumlichkeiten besteht. Die Arbeit eines unabhängigen Fachausschusses ist dabei besonders geeignet, flexibel und schnell auf aktuelle medizinische Erkenntnisse zu reagieren. Nicht zuletzt die in Absatz 4 Satz 5 vorgesehene Möglichkeit der schriftlichen Abstimmung bietet dazu eine entsprechende effektive Handhabe.

Die Feststellungen des Ausschusses sind insbesondere für die Reeder wichtig, da sie bei Beachtung und Umsetzung der Feststellungen des Ausschusses ihrer Pflicht zur Ausrüstung ihrer Schiffe mit einer geeigneten medizinischen Ausstattung nachkommen. Auch für die Praxis der Kontrollen der medizinischen Räumlichkeiten und der Ausstattung durch die Berufsgenossenschaft wird die Arbeit des Ausschusses von Relevanz sein. Nicht zuletzt wird sich die medizinische Ausbildung von Schiffsoffizieren und Kapitänen sowie die funkärztliche Beratung durch das Krankenhaus Cuxhaven an den Feststellungen des Ausschusses orientieren.

Zu Absatz 2:

Die Feststellungen des Ausschusses sind vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung im Verkehrsblatt oder im Bundesanzeiger zu veröffentlichen. Darüber hinaus kann die Berufsgenossenschaft die Feststellungen im Internet veröffentlichen.

Zu Absatz 3:

Zu Satz 1:

Die Zusammensetzung des Ausschusses gewährleistet eine hohe fachliche Qualität der Feststellungen. Im Einzelnen sind Vertreter folgender Institutionen im Ausschuss mit Stimmrecht vertreten:

Zu Nummer 1:

Der seeärztliche Dienst der Berufsgenossenschaft ist unter anderem für die Steuerung der Seediensstauglichkeitsuntersuchungen, die Herausgabe des medizinischen Leitfadens für Kapitäne und Schiffsoffiziere sowie für die maritim-medizinische Grundsatzarbeit zuständig.

Zu Nummer 2:

Auf See kann wegen der großen Entfernung von Schiffen zum Land in der Regel medizinischer Hilfe nicht durch ausgebildete Ärzte oder Medizinpersonal, sondern allein durch den funkärztlichen Beratungsdienst erfolgen. Insbesondere der Abstimmung des Inhalts der Bordapotheke mit den besonderen Anforderungen der funkärztlichen Beratung kommt daher ein besonderer Stellenwert zu; diese Abstimmung wird durch die Mitgliedschaft eines Vertreters des funkärztlichen Beratungsdienstes sichergestellt.

Zu Nummer 3:

Der in der Schifffahrtsmedizin erfahrene Vertreter der für Gesundheitsangelegenheiten zuständigen Behörde der Freien und Hansestadt Hamburg soll der Arbeitsgruppe Schifffahrtsmedizin des Hamburg Port Health Center angehören, da diese von den Küsten-Bundesländern finanzierte Arbeitsgruppe umfangreiche praxisnahe wissenschaftliche maritim-medizinische Forschung betreibt.

Zu Nummer 4:

Die Hafenärztlichen Dienste unter anderem der Länder Schleswig-Holstein, Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern, Bremen und Niedersachsen sind für die Durchführung der hoheitlichen Aufgaben im Rahmen des öffentlichen Gesundheitsschutzes im Bereich der deutschen Häfen zuständig und haben sich auf Grund eines Abkommens und zum Zweck der Koordinierung ihrer Arbeit zum „Arbeitskreis der Küstenländer für Schiffshygiene“ zusammengeschlossen.

Zu Nummer 5:

Das Bundesinstitut für Arzneimittel und Medizinprodukte ist für die Zulassung und Registrierung von Arzneimitteln, für die Überwachung und Zulassung von Betäubungsmitteln sowie für die Risikobewertung von Medizinprodukten zuständig. Das Institut war bereits in der Vergangenheit bei Änderungen der bisherigen Krankenfürsorgeverordnung beratend tätig und verfügt daher über Erfahrungen mit der Ausstattung von Schiffsapotheken.

Zu Nummer 6:

Der notwendige pharmakologische Sachverstand wird durch einen Vertreter der Arzneimittelkommission der Deutschen Apotheker (AMK) sichergestellt. Die AMK ist ein Fachausschuss der ABDA - Bundesvereinigung Deutscher Apothekerverbände und erfasst Meldungen der Apothekerinnen und Apotheker zur Arzneimittelqualität und -sicherheit. Die AMK erfasst diese Meldungen, untersucht das Arzneimittel und informiert die zuständigen Behörden.

Zu Nummer 7:

Die Arzneimittelkommission der deutschen Ärzteschaft ist ein wissenschaftlicher Fachausschuss der Bundesärztekammer, der die Ärzteschaft auf Grundlage validierter Forschungsergebnisse über Arzneitherapie und Arzneimittelsicherheit informiert. Die Arzneimittelkommission arbeitet mit dem Bundesinstitut für Arzneimittel und Medizinprodukte (BfArM) zusammen und unterhält den Ärzteausschuss Arzneimittelsicherheit und eine Datenbank zur Erfassung unerwünschter Arzneimittelwirkungen.

Zu Nummer 8:

Die Mitgliedschaft eines Nautikers des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie sichert einen hohen Praxisbezug der Feststellungen des Ausschusses, zumal im Regelfall in der Bordpraxis nautische oder technische Schiffsoffiziere und damit medizinische Laien die medizinische Betreuung übernehmen.

Zu Nummer 9 und 10:

Die Vertreter der Reeder und der Seeleute im Ausschuss, die Inhaber eines nautischen Befähigungszeugnisses sein müssen oder über eine vergleichbare, langjährige praktische Seefahrterfahrung als Besatzungsmitglied sowie über praktische Kenntnisse in der medizinischen Betreuung an Bord verfügen müssen, stellen sicher, dass die von den medizinischen Fachleuten vorgeschlagene Ausstattung an Bord praxisgerecht ist sowie einfach und wirkungsvoll an Bord eingesetzt werden kann. Im Gegensatz zu ausgebildeten Ärzten oder sonstigem medizinischem Personal an Land werden diese Kapitäne und Schiffsoffiziere nicht ständig, sondern nur in Ausnahmefällen - bei Erkrankungen oder medizinischen Notfällen - tätig. Die medizinische Ausstattung an Bord hat auf diese Besonderheit Rücksicht zu nehmen. Die Einbindung der Vertreter der Reeder und Seeleute in den Ausschuss erhöht zudem die Akzeptanz der Feststellungen des Ausschusses bei den betroffenen Seeleuten und Reedern.

Zu Satz 2:

Zu Nummer 1:

Dem Ausschuss gehört ein Volljurist der Berufsgenossenschaft an. Damit wird gewährleistet, dass die Feststellungen des Ausschusses rechtmäßig erfolgen und der gesetzlich zugewiesene Kompetenzrahmen des Ausschusses eingehalten wird.

Zu Nummer 2:

Die Ausstattung der Bordapotheken wird in der Regel durch spezialisierte, erwerbswirtschaftlich tätige Apotheken im Auftrag der Reedereien durchgeführt; diesen Apothekern obliegt auch das Wiederauffüllen verbrauchter oder abgelaufener Medikamente. Solche in der Schiffsausrüstung erfahrene Apotheker sind mit den Anforderungen an die Ausstattung der Schiffsapotheke eingehend vertraut. Die beiden Apotheker, die von der Bundesapothekerkammer in eigener Verantwortung als Vertreter für den Ausschuss ausgewählt werden, haben kein Stimmrecht, um mögliche Interessenkollisionen auf Grund seiner erwerbswirtschaftlichen Tätigkeit auszuschließen.

Zu Nummer 3:

Die Deutsche Gesellschaft für Maritime Medizin fördert die wissenschaftliche Schiffsmedizin durch Unterstützung angewandter Forschung und deren Verbreitung und bündelt auf wissenschaftlichem Wege das Wissen um maritim-medizinische Zusammenhänge. Der Vertreter der Gesellschaft im Ausschuss darf nicht zugleich hauptberuflich den anderen Institutionen mit Stimmrecht im Ausschuss angehören, um die fachliche Unabhängigkeit sicherzustellen. Diesem Zweck dient auch, dass die Gesellschaft nur mit beratender Stimme im Ausschuss vertreten ist.

Zu Absatz 4:

Absatz 4 regelt die Stellung und das Beschlussverfahren des Ausschusses. Während über den Gang und den Inhalt der Beratungen des Ausschusses Stillschweigen gegenüber Externen zu wahren ist, werden die Feststellungen des Ausschusses veröffentlicht. Beschlüsse des Ausschusses können außerhalb von Sitzungen im schriftlichen Beschlussverfahren erfolgen, wenn kein stimmberechtigtes Mitglied diesem Verfahren widerspricht.

Zu Absatz 5:

Die Vorschrift regelt die Berufung der Mitglieder des Ausschusses. Es wird darüber hinaus klargelegt, dass das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung über die in Absatz 3 aufgeführten Mitglieder hinaus bei fachlichem Bedarf im Einzelfall Vertreter weiterer Institutionen in den Ausschuss berufen kann. Dabei wird unterschieden zwischen Vertretern des Bernhard-Nocht-Institutes für Tropenmedizin, des Paul-Ehrlich-Institutes, des Robert Koch-Instituts und der Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung einerseits, die zu beratenden Mitgliedern des Ausschusses berufen werden können sowie weiteren Personen, die an einzelnen Sitzungen des Ausschusses beratend ohne Stimmrecht teilnehmen dürfen.

Zu Absatz 6:

Absatz 6 legt fest, dass die Berufsgenossenschaft für die Geschäftsführung des Ausschusses zuständig ist und an den Sitzungen des Ausschusses teilnehmen kann.

Zu § 109 (Durchführung der medizinischen Betreuung und Kontrollen an Bord):

Zu Absatz 1:

Die Vorschrift entspricht inhaltlich §§ 2 Absatz 3, 15 der bisherigen Krankenfürsorgeverordnung und setzt die Norm A4.1 Absatz 4a bis c des Seearbeitsübereinkommens um.

Für die medizinische Betreuung an Bord ist entweder ein Schiffsarzt verantwortlich oder ein Kapitän und ein Schiffsoffizier. Der Reeder hat die entsprechenden Personen zu benennen. Auf Schiffen ohne Schiffsarzt müssen sich der Kapitän und ein Schiffsoffizier alle fünf Jahre durch einen anerkannten medizinischen Wiederholungskurs fortbilden. Soweit ein Schiffsoffizier als medizinische Betreuungsperson an Bord eingesetzt wird, muss der Kapitän sich mindestens alle zehn Jahre medizinisch fortbilden. Damit wird die medizinische Betreuung auch dann sichergestellt, wenn der für die medizinische Betreuung zuständige Schiffsoffizier ausfallen sollte. Die Vorgabe der Fortbildung des Kapitäns oder des Schiffsoffiziers entspricht Artikel 5 Absatz 3 der Richtlinie 92/29/EWG des Rates vom 31.03.1992 über Mindestvorschriften für die Sicherheit und den Gesundheits-

schutz zum Zweck einer besseren medizinischen Versorgung auf Schiffen (ABl. L 113 vom 30.04.1992, S. 19). Für die Einhaltung dieser regelmäßigen Fortbildungsverpflichtung haben sowohl der betroffene Kapitän oder der Schiffsoffizier selbst als auch der Reeder zu sorgen.

Zu Absatz 2:

Die Vorschrift entspricht weitgehend § 4 Absatz 1 Satz 1 der bisherigen Krankenfürsorgeverordnung, ist aber an die geänderten Zuständigkeiten im Seearbeitsgesetz angepasst worden. Die Berufsgenossenschaft kann sich bei der Aufgabenwahrnehmung der Mitwirkung anerkannter Organisationen (Klassifikationsgesellschaften) bedienen.

Zu Absatz 3:

Die Überprüfung der medizinischen Räumlichkeiten und der medizinischen Ausstattung an Bord wird durch diese Vorschrift neu geregelt und an die Praxis angepasst. Bisher sah § 4 Absatz 5 der bisherigen Krankenfürsorgeverordnung die Verpflichtung des Kapitäns vor, die medizinische Ausstattung im Ausland durch ein deutsches Konsulat prüfen zu lassen. Angesichts des inzwischen üblichen 24-Stunden-Schiffsbetriebs in der internationalen Seeschifffahrt, der nur kurzen Liegezeiten in den Häfen und der häufig dezentral gelegenen Hafenterminals reichen die üblichen Geschäftszeiten deutscher Konsulate im Ausland im Regelfall nicht mehr aus, eine Überprüfung der Bordapotheke durch Konsularbeamte vorzunehmen. Diese Lücke bei der Überprüfung im Ausland wird dadurch geschlossen, dass die Berufsgenossenschaft im Rahmen der ohnehin stattfindenden flaggenstaatlichen Besichtigungen nach dem Seearbeitsgesetz auch die medizinischen Räumlichkeiten und die medizinische Ausstattung mitprüft. Die bisherigen gesonderten Besichtigungen nur für die medizinischen Räumlichkeiten und Ausstattung sind nicht mehr notwendig. Die behördliche Überprüfung wird durch bordeigene Kontrollen ergänzt. Die Pflicht zu betriebseigenen Kontrollen fügt sich nahtlos in die Anforderungen des International Safety-Management-Codes (ISM-Code) ein, regelmäßige Eigenkontrollen in allen sicherheitsrelevanten Bereichen durchzuführen und darüber Nachweise zu führen und aufzubewahren. Im Bereich der medizinischen Betreuung muss der Reeder durch betriebseigene Kontrollen mindestens alle zwölf Monate den ordnungsgemäßen Zustand der medizinischen Räumlichkeiten und der Ausstattung sicherstellen. Dieser Prüfrhythmus entspricht § 4 Absatz 1 Satz 2 und Absatz 4 der bisherigen Krankenfürsorgeverordnung, der Leitlinie B4.1 Absatz 4 des Seearbeitsübereinkommens sowie Artikel 7 Absatz 1 der Richtlinie 92/29/EWG. Der bisherigen Praxis folgend meldet der für die medizinische Betreuung zuständige Schiffsoffizier den Verbrauch und Bedarf an medizinischer Ausstattung – im wesentlichen Medikamente für die Bordapotheke – an eine private schiffsausrüstende Apotheke. Diese Apotheke übermittelt persönlich, per Boten oder durch Paket die notwendige Ergänzung der Ausstattung und bescheinigt dies. Zugleich erhält die Berufsgenossenschaft eine Kopie dieser Bescheinigung, die an Bord mindestens drei Jahre aufzubewahren ist. In Kombination mit der Überwachung im Rahmen der Flaggenstaatkontrolle ergibt sich ein praxisnahes und effektives Überprüfungssystem.

Zu Absatz 4:

Die Vorschrift dient der Umsetzung der Norm A4.1 Absatz 2 des Seearbeitsübereinkommens.

Mit dem ärztlichen Berichtsformular soll insbesondere die Behandlung von Besatzungsmitgliedern, die an Bord erkrankt sind, durch Ärzte an Land vereinfacht werden. Der behandelnde Arzt an Land soll sich an Hand des ärztlichen Berichtsformulars einen schnellen Überblick über die Krankengeschichte und die aufgetretenen Symptome verschaffen können. Das Muster des ärztlichen Berichtsformulars wird durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung bekanntgemacht.

Zu § 110 (Überwachung):

Die Vorschrift regelt den geänderten Zuständigkeitsregelungen im Seearbeitsgesetz folgend die Eingriffsbefugnisse der Berufsgenossenschaft. Über die in § 143 geregelten Eingriffsbefugnisse hinaus, kann die Berufsgenossenschaft jederzeit gegenüber dem Reeder

anordnen, dass die medizinischen Räumlichkeiten entsprechend den Anforderungen des § 107 Absatz 1 Satz 1 ausgestattet und unterhalten werden. Dieselbe umfassende Anordnungsbefugnis steht der Berufsgenossenschaft auch hinsichtlich der medizinischen Ausstattung zu.

Zu § 111 (Ausnahmen):

Zu Absatz 1:

Die Vorschrift entspricht im Wesentlichen § 13 Absatz 1 Satz 1 der bisherigen Krankenfürsorgeverordnung, stellt aber die einheitliche Zuständigkeit der Berufsgenossenschaft klar. Soweit die medizinische Behandlung und Versorgung der Personen an Bord nicht gefährdet wird und soweit dies mit dem Stand der medizinischen Erkenntnisse vereinbar ist, bietet die Vorschrift der Berufsgenossenschaft die notwendige Flexibilität, auf besondere, nicht vorhersehbare Umstände oder Anforderungen an Bord reagieren zu können.

Zu Absatz 2:

Absatz 2 gibt der Berufsgenossenschaft die Möglichkeit, mit Zustimmung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung gegenüber den Reedern zeitlich befristet eine von den Feststellungen des „Ausschusses für medizinische Ausstattung in der Seeschifffahrt“ abweichende medizinische Ausstattung anzuordnen. Eine solche Anordnung ist nur dann zulässig, wenn neuere medizinische Erkenntnisse vorliegen und diese Neuerungen noch nicht bei den Feststellungen des Fachausschusses berücksichtigt werden konnten. Der Berufsgenossenschaft wird damit die Flexibilität gegeben, um beispielsweise bei Ablauf der Zulassung eines Medikamentes ohne zeitliche Verzögerung ein anderes Medikament für die Schiffsapotheke vorzusehen. In diesen Ausnahmefällen muss die Berufsgenossenschaft nicht einen Beschluss des Ausschusses abwarten, sondern kann unmittelbar auf aktuelle Entwicklungen reagieren. Die Anordnung der Berufsgenossenschaft ist auf demselben Wege zu veröffentlichen wie die Feststellungen des Fachausschusses. Sobald der Fachausschuss neuere Feststellungen getroffen hat, erlischt die Wirkung der Anordnung der Berufsgenossenschaft.

Zu § 112 (Funk- und satellitenfunkärztliche Betreuung):

Die Vorschrift setzt die Norm A4.1 Absatz 4 Buchstabe d des Seearbeitsübereinkommens sowie den Artikel 6 der Richtlinie 92/29/EWG um. Sie stellt klar, dass die deutsche funk- oder satellitenfunkärztliche Beratung jederzeit, kostenfrei und ungeachtet der Flagge allen Schiffen zur Verfügung steht.

Zu § 113 (Rechtsverordnungen):

Zu Absatz 1:

Zu Nummer 1:

Die Vorschrift ermächtigt das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, die Geschäftsordnung für den „Ausschuss für medizinische Ausstattung in der Seeschifffahrt“ einschließlich der möglichen Bildung von Unterausschüssen zu regeln.

Zu Nummer 2:

Auf dem Ordnungswege können die Voraussetzungen für die Besetzung eines Schiffes mit Schiffsärzten geregelt werden.

Zu Nummer 3:

Durch Rechtsverordnung können nähere Anforderungen an die Ausbildung und Fortbildung der Kapitäne und Schiffsoffiziere hinsichtlich der medizinischen Ausbildung und Fortbildung einschließlich des Prüfungsverfahrens und der Ausstellung von Bescheinigungen und Zeugnissen geregelt werden.

Zu Nummer 4:

Die näheren Anforderungen an die Zulassung und die Qualitätssicherung der medizinischen Wiederholungskurse können durch Rechtsverordnung geregelt werden.

Zu Nummer 5:

Die Vorschrift ermächtigt das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Vorschriften zur Überwachung der Vorschriften zur medizinischen Betreuung zu erlassen und insbesondere Melde- und Aufzeichnungspflichten sowie Pflichten zur Aufbewahrung von Unterlagen und zur Duldung von Auskünften und Besichtigungen zu konkretisieren.

Zu Nummer 6:

Art, Umfang und Häufigkeit der betriebseigenen Kontrollen der medizinischen Räumlichkeiten und der medizinischen Ausstattung können auf dem Verordnungsweg festgelegt werden.

Zu Absatz 2:

Die Vorgaben zu den medizinischen Räumlichkeiten und deren Einrichtungs- und Ausrüstungsgegenständen können durch Rechtsverordnung geregelt werden.

Zu Unterabschnitt 4 (Sicherheit und Gesundheitsschutz bei der Arbeit):

Zu § 114 (Allgemeiner Schutz gegen Betriebsgefahren):

Zu Absatz 1:

Diese Vorschrift entspricht im wesentlichen § 80 des Seemannsgesetzes.

Zum Schutz der Besatzungsmitglieder regelt die Vorschrift die Verpflichtungen des Reeders sowie des Kapitäns zur Wahrnehmung beziehungsweise Beachtung der Vorgaben im Bereich des Arbeits- und Gesundheitsschutzes.

Satz 1 der Vorschrift verpflichtet den Reeder dazu, den gesamten Schiffsbetrieb sowie alle Arbeitsmittel, Geräte und Anlagen an Bord so einzurichten und zu unterhalten, dass die Besatzungsmitglieder gegen See- und Feuergefahren, arbeitsbedingte Gesundheitsgefahren sowie gegen sonstige Gefahren für Leben, Gesundheit und Sittlichkeit geschützt sind. Der besonderen Gefährdungssituation auf Schiffen Rechnung tragend, stellt Satz 1 der Vorschrift diese Verpflichtung des Reeders jedoch unter den Vorbehalt, dass die Art des Schiffsbetriebes diese dem Reeder obliegenden Maßnahmen auch gestatten muss.

Unter Berücksichtigung des Umstandes, dass sich in der Regel nicht der Reeder, sondern vielmehr der Kapitän als Vertreter des Reeders an Bord eines Schiffes aufhält, bestimmt Satz 2 der Vorschrift, dass der Reeder sicherstellen muss, auch dem Kapitän die Mittel zur Verfügung zu stellen, um eine ausreichende Besatzungsstärke sowie die Einhaltung der Arbeitsschutzvorschriften zu gewährleisten.

Zu Absatz 2:

Die Vorschrift setzt den Artikel 8 Absatz 4 des Fischereiübereinkommens um und entspricht inhaltlich den Pflichten der Beschäftigten nach § 15 des Arbeitsschutzgesetzes.

Zu § 115 (Schiffssicherheitsausschuss):

Die Vorschrift setzt die Norm A4.3 Absatz 2 Buchstabe d des Seearbeitsübereinkommens um. Es handelt sich um eine sonstige Rechtsvorschrift im Sinne des § 11 des Arbeitssicherheitsgesetzes. Wird auf einem Schiff ein Schiffssicherheitsausschuss eingerichtet, muss daneben kein eigenständiger Arbeitsschutzausschuss nach § 11 des Arbeitssicherheitsgesetzes gebildet werden.

Zu Absatz 1:

Für Schiffe mit fünf oder mehr Besatzungsmitgliedern ist der Reeder zur Einrichtung eines Schiffssicherheitsausschusses verpflichtet. Dieser Ausschuss setzt sich aus dem Kapitän, einem von der Bordvertretung bestimmten Mitglied der Bordvertretung sowie dem Sicherheitsbeauftragten nach § 114 zusammen. Die Vorschrift hindert nicht an der anlassbezogenen Teilnahme anderer Besatzungsmitglieder. Besteht auf einem Schiff keine Bordvertretung, setzt sich dieser Ausschuss aus dem Kapitän, dem nach § 114 eingesetzten Sicherheitsbeauftragten und einem vom Kapitän nach Anhörung der Besatzung benannten Mitglied zusammen.

Zu Absatz 2:

Der Schiffssicherheitsausschuss muss mindestens vierteljährlich zusammenkommen und hat die Aufgabe, Anliegen des Arbeitsschutzes und der Unfallverhütung zu beraten.

Zu § 116 (Sicherheitsbeauftragter):

Zu Absatz 1:

In Umsetzung der Norm A4.3 Absatz 2 Buchstabe d des Seearbeitsübereinkommens wird die Verpflichtung des Reeders zur Bestellung eines Sicherheitsbeauftragten geregelt. Diese Regelung ist damit lex specialis zu § 22 Absatz 1 Satz 1 des Siebten Buches Sozialgesetzbuch, der Sicherheitsbeauftragte grundsätzlich erst ab regelmäßig 20 Beschäftigten verbindlich vorschreibt. Die Vorgabe im Seearbeitsgesetz gilt damit auch unabhängig von § 22 Absatz 1 Satz 3 des Siebten Buches Sozialgesetzbuch, der die Unfallversicherungsträger ermächtigt, Sicherheitsbeauftragte in Unternehmen mit besonderen Gefahren für Leben oder Gesundheit mit weniger als 20 Beschäftigten anzuordnen.

Zu Absatz 2:

Entsprechend der Norm A4.3. Absatz 2 Buchstabe d des Seearbeitsübereinkommens konkretisiert die Vorschrift die Aufgaben des vom Reeder nach Absatz 1 bestellten Sicherheitsbeauftragten.

Der Sicherheitsbeauftragte muss den Reeder bei der Durchführung der Arbeitsschutzmaßnahmen unterstützen. Auf Grund der besonderen Gefahrensituation an Bord eines Schiffes ist der Sicherheitsbeauftragte dazu verpflichtet, sich von dem Vorhandensein und von der ordnungsgemäßen Benutzung der vorgeschriebenen Schutzeinrichtungen und persönlichen Schutzausrüstungen zu überzeugen und auf Unfall- und Gesundheitsgefahren für die Besatzungsmitglieder aufmerksam zu machen.

Zu Absatz 3:

Mit der Festschreibung dieses Benachteiligungsverbots schützt die Vorschrift den amtierenden Sicherheitsbeauftragten bei der Ausübung seiner Tätigkeit.

Zu § 117 (Besonderer Schutz von jugendlichen Besatzungsmitgliedern):

Die Vorschrift setzt die Norm A1.1 Absatz 4 des Seearbeitsübereinkommens um und schafft im Sinne der Regel 4.3 und der Norm A4.3 des Seearbeitsübereinkommens besondere Arbeitsschutzregeln für jugendliche Besatzungsmitglieder. Teilweise umgesetzt wird außerdem die Leitlinie B4.3.10 Absatz 1 und 2 des Seearbeitsübereinkommens. Die Vorschrift entspricht den bestehenden Regelungen in § 94 Absatz 2 und 3 sowie § 95 des Seemannsgesetzes ergänzt um die noch umzusetzenden Vorschriften der Leitlinie.

In Absatz 3 wird die Regelung aus § 95 Absatz 1 des Seemannsgesetzes zu den Pflichten des Kapitäns zum Schutz jugendlicher Besatzungsmitglieder übernommen. Diese Regelung wird konkretisiert durch die aus der Leitlinie B4.3.10 übernommenen Tätigkeiten (so weit sie nicht bereits in Absatz 2 enthalten sind). Der Kapitän soll insbesondere bei diesen Tätigkeiten prüfen, ob eine Arbeit jugendlicher Besatzungsmitglieder nach den Absätzen 1 und 2 ausgeschlossen ist.

Zu Absatz 1:

Absatz 1 sieht ein generelles Arbeitsverbot für jugendliche Besatzungsmitglieder vor, wenn die Arbeiten ihre Gesundheit oder Sicherheit gefährden können.

Zu Absatz 2:

Die Vorschrift verbietet die Ausführung bestimmter Arbeiten durch Jugendliche. Die Liste der Arbeiten entspricht im Wesentlichen den Beschäftigungsverboten in § 94 Absatz 2 des Seemannsgesetzes. Die Gefahrstoffverordnung, die den Schutz der Beschäftigten beim Umgang mit Gefahrstoffen regelt, enthält seit ihrer Neufassung zum 1. Januar 2005 eine eigenständige Definition des Begriffs "Gefahrstoffe". Daher wird in Nummer 6 nicht mehr auf das Chemikaliengesetz sondern auf die Gefahrstoffverordnung verwiesen. Die in § 94 Absatz 2 Nummer 8 des Seemannsgesetzes genannte Tätigkeit als „Kohlenzieher

(Trimmer) oder Heizer“ kann aus dem Katalog der Beschäftigungsverbote gestrichen werden, weil diese Art der Beschäftigung in der gewerblichen Seefahrt nicht mehr relevant ist.

Wegen der möglichen Gefahren sollen die Ausnahmen nach Absatz 2 Satz 2 nicht für 15jährige Fischer gelten, die entgegen dem grundsätzlichen Arbeitsverbot für Jugendliche unter 16 Jahren nach § 10 Absatz 3 des Gesetzes beschäftigt werden dürfen.

Zu Absatz 3:

Die Vorschrift übernimmt die Regelung des § 95 Absatz 1 des Seemannsgesetzes zu den Pflichten des Kapitäns zum Schutz jugendlicher Besatzungsmitglieder. Diese Regelung wird konkretisiert durch die aus der Leitlinie B4.3.10 übernommenen Tätigkeiten, soweit sie nicht bereits in Absatz 2 enthalten sind. Der Kapitän soll insbesondere bei diesen Tätigkeiten prüfen, ob eine Arbeit jugendlicher Besatzungsmitglieder nach Absatz 1 und 2 ausgeschlossen ist.

Zu Absatz 4, Absatz 5 und Absatz 6:

Die Absätze 4 bis 6 entsprechen § 95 Absatz 1a bis 3 des Seemannsgesetzes.

Zu Absatz 7:

Die Vorschrift regelt, dass für nicht beim Reeder beschäftigte Besatzungsmitglieder deren Arbeitgeber oder Ausbildender und der Kapitän gemeinsam verantwortlich sind für die Einhaltung der Vorschriften nach Absatz 1 bis 5. Die Anordnungsbefugnis für diese Arbeitnehmer kann grundsätzlich auf den Arbeitgeber, den Ausbildenden oder die diese an Bord vertretende Person übertragen werden.

Zu Absatz 8:

Die Regelung entspricht inhaltlich dem § 94 Absatz 3 des Seemannsgesetzes.

Zu § 118 (Rechtsverordnungen):

Die Vorschrift enthält die bisherige Rechtsverordnungsermächtigung aus § 143 Absatz 1 Nummer 9 des Seemannsgesetzes, nach der weitere Bestimmungen über die Arbeitsverbote und Arbeitsbeschränkungen für Jugendliche erlassen werden können.

Zu Unterabschnitt 5 (Zugang zu Sozialeinrichtungen an Land):

Zu § 119 (Sozialeinrichtungen für Seeleute an Land):

Die Vorschrift setzt die Leitlinie B4.4 des Seearbeitsübereinkommens um.

Durch die Vorschrift werden erstmalig auf gesetzlicher Basis die Beziehungen öffentlicher Stellen zu den Sozialeinrichtungen für Seeleute an Land, soweit solche bestehen, geregelt. Sozialeinrichtungen für Seeleute haben eine lange Tradition. Hier sind es in erster Linie die kirchlichen Seemannsmissionen, die Sozial-, Kultur-, Erholungs- und Informationseinrichtungen und -dienste für Seeleute, unabhängig von Staatsangehörigkeit, Rasse, Hautfarbe, Geschlecht, Religion, politischer Meinung und sozialer Herkunft, unterhalten und betreiben. Die öffentlichen Stellen haben diese Betreuungseinrichtungen für Seeleute zu fördern und ihnen bei Durchführung ihrer sozialen Aufgaben in jeder Beziehung behilflich zu sein.

Der Bund soll im Rahmen der Haushaltsmittel für die finanzielle Unterstützung der Sozialeinrichtungen sorgen; allerdings ergibt sich daraus kein einklagbarer Anspruch der Sozialeinrichtungen.

Zu Abschnitt 7 (Ordnung an Bord und Beschwerderecht):

Zu Unterabschnitt 1 (Einhaltung der Ordnung an Bord):

Zu § 120 (Verhalten an Bord):

Die Vorschrift regelt - übereinstimmend mit § 105 des Seemannsgesetzes - das Gebot der vertrauensvollen Zusammenarbeit der Schiffsbesatzung als verbindlichen Leitsatz zur Gestaltung der Beziehungen der Besatzungsmitglieder untereinander im dienstlichen und außerdienstlichen Bereich. Sie soll den Schiffsbetrieb und die Sicherheit und Ordnung an

Bord gewährleisten. Für die Erhaltung Sicherheit und Ordnung tragen alle an Bord Tätigen Verantwortung.

Zu § 121 (Verantwortung des Kapitäns für die Erhaltung von Sicherheit und Ordnung):

Die Vorschrift entspricht weitgehend dem bisherigen § 106 des Seemannsgesetzes (Stellung des Kapitäns). Die geänderte Überschrift soll den Inhalt der Regelungen deutlicher machen.

Zu Absatz 1:

Die Vorschrift regelt die öffentlich-rechtliche Verantwortung des Kapitäns für die Erhaltung von Sicherheit und Ordnung des Schiffes. Zur Durchsetzung dieser öffentlich-rechtlichen Verpflichtung wird dem Kapitän die Befugnis eingeräumt, im Rahmen der Gesetze und der anderen Rechtsvorschriften alle erforderlichen Maßnahmen zu treffen. Damit sind auch Regelungen außerhalb des Anwendungsbereichs dieses Gesetzes erfasst, die Befugnisse des Kapitäns zur Abwehr äußerer Gefahren oder als Repräsentant des Flaggenstaats auf Hoher See betreffen, wie die Überstellung von terroristischer Handlungen Verdächtiger an einen anderen Vertragsstaat nach Maßgabe von Artikel 3 des Gesetzes zu dem Übereinkommen vom 10. März 1988 zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Seeschifffahrt (BGBl 1990 II S. 494; BGBl 2002 I S. 1815).

Dem Kapitän steht eine über das arbeitsrechtliche Direktionsrecht hinausgehende oberste Anordnungsbefugnis gegenüber allen Besatzungsmitgliedern und allen anderen an Bord des Schiffes tätigen Personen zu. Dabei kommen nach dem Gebot der Verhältnismäßigkeit Gebote, Verbote, Verwarnungen, körperliche Durchsuchungen, im Falle einer unmittelbaren Gefahr für Menschen oder das Schiff auch die Anwendung körperlicher Gewalt und die vorübergehende Festnahme in Betracht.

Zu Absatz 2:

Satz 1 des Absatzes 2 übernimmt weitgehend den bisherigen § 106 Absatz 2 des Seemannsgesetzes und stellt die Verantwortung des Kapitäns für die Erhaltung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung an Bord und in Zusammenhang mit dem Betrieb des Schiffes klar.

Die in Satz 2 aufgenommene Regelung der übergeordneten Weisungsbefugnis des Kapitäns ist neu und setzt Artikel 8 Absatz 3 des Fischereiübereinkommens um. Gleichzeitig nimmt diese Regelung Bezug auf bestehende schiffssicherheitsrechtliche Vorschriften aus dem SOLAS-Übereinkommen der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation. Zu diesen Vorschriften zählt der Internationale Code für die Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs (ISM-Code). Der ISM-Code bringt deutlich zum Ausdruck, dass der Kapitän für sämtliche Maßnahmen hinsichtlich Schiffssicherheit und dem Meeresumweltschutz die alleinige Zuständigkeit und Entscheidungsbefugnis innehat. Der Reeder oder jede andere Person darf den Kapitän nicht daran hindern oder darin einschränken, eine Entscheidung zu treffen oder auszuführen, die nach dem fachlichen Urteil des Kapitäns für die Schiffssicherheit erforderlich ist. Diese sogenannte "Overriding Authority" des Kapitäns ist somit ein wichtiger Bestandteil bei der Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs. Mit der Aufnahme in das Seearbeitsgesetz wird die übergeordnete Weisungsbefugnis des Kapitäns in Bezug auf seearbeitsrechtliche Vorschriften gestärkt und es wird klargestellt, dass eine gerechtfertigte Weigerung des Kapitäns, eine Weisung des Reeders zu befolgen, keine arbeitsrechtliche Pflichtverletzung darstellt.

Zu Absatz 3:

Absatz 3 übernimmt unverändert den bisherigen § 106 Absatz 3 des Seemannsgesetzes.

Zu Absatz 4:

Absatz 4 entspricht unverändert dem bisherigen § 106 Absatz 4 des Seemannsgesetzes.

Zu Absatz 5:

Mit dem Absatz 5 wird die bisherige Regelung des § 106 Absatz 5 des Seemannsgesetzes übernommen. Der Kapitän kann seine Befugnisse auf den Ersten Offizier und den Leiter der Maschinenanlage innerhalb deren Dienstzweigen übertragen, wenn er die Befugnisse nicht selbst ausüben kann.

Zu Absatz 6:

Absatz 6 entspricht dem bisherigen § 106 Absatz 6 des Seemannsgesetzes. Maßnahmen im Falle einer unmittelbaren Gefahr für Menschen oder das Schiff und die Anwendung körperlicher Gewalt oder eine vorübergehende Festnahme sind im Seetagebuch zu dokumentieren.

Zu § 122 (Anordnungsbefugnis der Schiffsoffiziere und der anderen Vorgesetzten):

Die Vorschrift übernimmt weitgehend § 107 des Seemannsgesetzes, wobei die bisher vorgenommene Unterteilung in Schiffsoffiziere, Schiffsleute und sonstige Angestellte im Seearbeitsgesetz entfällt. Die Regelung bestimmt ausdrücklich, dass Schiffsoffiziere und die anderen Vorgesetzten in ihrem jeweiligen Zuständigkeitsbereich für die Erhaltung von Sicherheit und Ordnung verantwortlich sind und eine entsprechende Anordnungsbefugnis haben. Übernommen wurde die bisher in § 107 Absatz 4 des Seemannsgesetzes geregelte Sonderstellung des wachhabenden nautischen Schiffsoffiziers, der im Rahmen des Wachdienstes eine Anordnungsbefugnis auch gegenüber den anderen Schiffsoffizieren und den Leitern von Dienstzweigen hat.

Zu § 123 (Pflichten der Vorgesetzten):

Die Vorschrift entspricht inhaltlich den Regelungen des § 108 des Seemannsgesetzes. Der dort verwendete veraltetete Begriff „Züchtigung“ wird durch die Formulierung „körperliche Bestrafung, entwürdigende Behandlung und Nötigung“ ersetzt.

Zu § 124 (Pflichten der Besatzungsmitglieder und der sonstigen an Bord befindlichen Personen):

Die Vorschrift entspricht der Regelung des bisherigen § 109 des Seemannsgesetzes. Sie regelt die öffentlich-rechtliche Pflicht der Besatzungsmitglieder, die zur Erhaltung von Ordnung und Sicherheit an Bord getroffenen Anordnungen des Kapitäns, der Schiffsoffiziere und der anderen Vorgesetzten zu befolgen. Die Befolgungspflicht besteht nicht, wenn durch die Ausführung der Anordnung eine Straftat oder Ordnungswidrigkeit begangen würde.

Zu § 125 (Anbordbringen von Personen und Gegenständen):

Die Vorschrift entspricht der Regelung des bisherigen § 111 des Seemannsgesetzes.

Zu § 126 (Besatzungsmitgliedern gleichgestellte Personen):

Die Vorschrift stellt klar, dass Kanalsteuerer auf dem Nord-Ostsee-Kanal sowie Sicherheitskräfte privater Bewachungsunternehmen, die eine Zulassung nach der Gewerbeordnung haben und an Bord beispielsweise für die Sicherung des Schiffes gegen Piraterieüberfälle sorgen sollen, hinsichtlich der Vorschriften über die Ordnung an Bord den Besatzungsmitgliedern gleichgestellt sind und den Anordnungen des Kapitäns unterliegen. Das gilt auch dann, wenn die Sicherheitskräfte Zwangsmittel einsetzen sollten.

Zu Unterabschnitt 2 (Beschwerderecht, Beschwerdeverfahren):

Das Seearbeitsgesetz erweitert das Beschwerderecht von Besatzungsmitgliedern im Vergleich zum Seemannsgesetz erheblich. Das Seemannsgesetz sah bisher im Wesentlichen ein Beschwerderecht eines Besatzungsmitglieds ausschließlich an Bord beim Kapitän vor. Lediglich in Ausnahmefällen, unter anderem bei Seeuntüchtigkeit des Schiffes, mangelnden Sicherheitseinrichtungen oder ungenügender Verpflegung, hatte das Besatzungsmitglied das Recht, sich bei einem Seemannsamt zu beschweren. Das Seearbeitsgesetz folgt den Vorgaben des Seearbeitsübereinkommens und regelt nunmehr ein sämtliche Arbeits- und Lebensbedingungen an Bord umfassendes Beschwerderecht.

Zu § 127 (Beschwerderecht):

Zu Absatz 1:

Das Besatzungsmitglied hat das Recht, sich über einen Verstoß gegen die innerstaatlichen Rechtsvorschriften zur Umsetzung des Seearbeitsübereinkommens oder über eine Benachteiligung oder ungerechte Behandlung an Bord eines Schiffes zu beschweren. Mit diesem Beschwerderecht wird die Norm A5.1.5 Absatz 1 des Seearbeitsübereinkommens umgesetzt. Der Begriff „Nachteil“ in Absatz 1 geht dabei über die im Seearbeitsübereinkommen verwendete Formulierung „Schikane“ hinaus und erweitert daher den Umfang des Beschwerderechts.

Zugleich wird klargestellt, dass sich das Beschwerderecht auf mögliche Verstöße gegen Regelungen des Seearbeitsgesetzes und der hierauf erlassenen Verordnungen, nicht jedoch auf den Verstoß nach anderen Rechtsvorschriften bezieht.

Zu Absatz 2:

Der Reeder hat dafür Sorge zu tragen, dass mindestens eine geeignete Person an Bord seines Schiffes den Besatzungsmitgliedern vertraulichen und unparteiischen Rat geben kann und das dem Besatzungsmitglied bei der Erhebung und Durchführung der Beschwerde behilflich ist. Der Reeder kann den Kapitän des Schiffes beauftragen, eine solche Vertrauensperson zu bestimmen. Bestimmt werden können alle geeigneten an Bord beschäftigten Personen, einschließlich der Mitglieder der Bordvertretung.

Zu Absatz 3:

Das Besatzungsmitglied kann nicht nur die vom Reeder nach Absatz 2 bestimmte Vertrauensperson konsultieren. Es hat das Recht, sich während des Beschwerdeverfahrens auch von einer anderen Person seines Vertrauens an Bord des Schiffes, zum Beispiel einem Mitglied der Bordvertretung, begleiten und vertreten zu lassen. Diese Regelung setzt die Leitlinie B5.1.5 Absatz 2 Buchstabe d des Seearbeitsübereinkommens um.

Zu Absatz 4:

Diese Regelung setzt die Norm A5.1.5 Absatz 3 des Seearbeitsübereinkommens um und verbietet eine Benachteiligung des Besatzungsmitglieds wegen der Erhebung einer Beschwerde. Gleiches gilt auch für die nach Absatz 2 und 3 hinzugezogenen Vertrauenspersonen. Zum Benachteiligungsverbot gehört unter anderem, dass Versäumnis von Arbeitszeit, die zur Wahrnehmung der Rechte und Pflichten aus Absatz 1, 2 und 3 erforderlich ist, den Arbeitgeber nicht zur Minderung des Arbeitsentgelts berechtigt. Ebenfalls vom Benachteiligungsverbot umfasst ist das Maßregelungsverbot des § 612a des Bürgerlichen Gesetzbuches, so dass der Arbeitgeber weder das Besatzungsmitglied noch eine Vertrauensperson benachteiligen darf, wenn in zulässiger Weise die Rechte nach diesem Gesetz ausgeübt werden.

Zu Absatz 5:

Es wird klargestellt, dass die hier getroffenen Beschwerderegeln andere Beschwerderechte und Entschädigungsansprüche des Besatzungsmitglieds, zum Beispiel nach dem Betriebsverfassungsgesetz oder dem Allgemeinen Gleichbehandlungsgesetz, nicht ausschließen.

Zu Absatz 6:

Die Vorschrift setzt die Norm A5.1.5 Absatz 4 des Seearbeitsübereinkommens um. Der Reeder muss dem Besatzungsmitglied die Adressen, Telefonnummern und weitere Kontaktinformationen des Reeders, der Berufsgenossenschaft, der im Wohnsitzstaat des Besatzungsmitglieds für Beschwerden zuständige Stelle und den Namen der Vertrauensperson an Bord in Schriftform aushändigen. Durch diese Regelung wird gewährleistet, dass sich Besatzungsmitglieder schnell und unbürokratisch bei den zuständigen Personen und Stellen beschweren können.

Zu § 128 (Beschwerdeverfahren):

Absätze 1 und 2 setzen die Norm A5.1.5 Absatz 2 und die Leitlinie B5.1.5 Absatz 1 Buchstabe a des Seearbeitsübereinkommens um.

Zu Absatz 1:

Es wird ein gestuftes Beschwerdeverfahren vorgesehen. Die Beschwerde soll zunächst an den unmittelbaren Vorgesetzten gerichtet werden, damit der Konflikt nach Möglichkeit auf niedrigster Ebene beigelegt werden kann. Zudem soll dies die Besatzungsmitglieder ermutigen, frühzeitig durch Beschwerden auf Missstände aufmerksam zu machen.

Zu Absatz 2:

Die Vorschrift regelt den weiteren Gang des Beschwerdeverfahrens. Zunächst muss der Vorgesetzte, an den sich der Beschwerdeführer gewandt hat, innerhalb einer angemessenen Frist, die in der Regel nicht länger als zwei Wochen sein soll, versuchen, den mit der Beschwerde gerügten Missstand zu beheben. Gelingt ihm dies nicht, muss er die Beschwerde auf Verlangen des Beschwerdeführers dem Kapitän vorlegen. Es liegt damit im Ermessen des Besatzungsmitglieds, ob die von ihm erhobene Beschwerde bei Nichtabhilfe dem Kapitän vorgelegt wird.

Der Kapitän muss bei einer Beschwerde über das Verhalten von Besatzungsmitgliedern zunächst versuchen, einen gütlichen Ausgleich zwischen den betroffenen Besatzungsmitgliedern zu erzielen. Dies entspricht § 112 Absatz 1 Satz 1 des Seemannsgesetzes. Erzielt der Kapitän keine einvernehmliche Beilegung der Beschwerde, hat er eine Entscheidung zu treffen. Hilft er der Beschwerde nicht ab, muss er sie dem Reeder vorlegen, wenn der Beschwerdeführer dies verlangt. Demgegenüber war nach der bisherigen Regelung des § 112 Absatz 1 Satz 2 des Seemannsgesetzes die Weiterleitung an den Reeder auf Beschwerden begrenzt, die sich gegen den Kapitän richten, und denen der Kapitän nicht abhilft. Andererseits darf der Kapitän künftig eine Beschwerde nur dann an den Reeder weiterleiten, wenn das Besatzungsmitglied dies verlangt.

Zu Absatz 3:

Der Kapitän hat die Beschwerde stets zu dokumentieren. Dies gilt auch für die durch den unmittelbaren Vorgesetzten beigelegten Beschwerden. In Abweichung von der bisherigen Regelung des § 112 Absatz 2 des Seemannsgesetzes besteht die Dokumentationspflicht damit unabhängig von dem Verlangen eines Beteiligten. Darüber hinaus wird dem Beschwerdeführer das Recht eingeräumt, eine Abschrift der Eintragung zu verlangen. Damit wird die Leitlinie B5.1.5 Absatz 2 Buchstabe e des Seearbeitsübereinkommens umgesetzt.

Zu Absatz 4:

Die Vorschrift stellt klar, dass das Besatzungsmitglied das Recht hat, Beschwerden auf niedrigstmöglicher Ebene zu klären, das Recht hat, sich jederzeit unmittelbar beim Kapitän, beim Reeder, bei der Berufsgenossenschaft, bei den deutschen Auslandsvertretungen (Botschaften und berufskonsularische Vertretungen) oder bei anderen geeigneten externen Stellen zu beschweren. Dies kann insbesondere bei Beschwerden gegen den unmittelbaren Vorgesetzten oder den Kapitän erforderlich sein. Besatzungsmitglieder haben damit ungeachtet des internen Beschwerdeverfahrens an Bord ein Wahlrecht nach eigenem Ermessen, an wen sie ihre Beschwerden richten wollen. Dies entspricht der Norm A5.1.5 Absatz 2 Satz 3 des Seearbeitsübereinkommens.

Die Berufsgenossenschaft ist die zentrale staatliche Beschwerdeannahmestelle für Besatzungsmitglieder. Sie ist für diese Funktion besonders geeignet, weil sie zum einen umfassend für die Überwachung der Arbeits- und Lebensbedingungen nach dem Seearbeitsgesetz zuständig ist, zum anderen eine 24-Stunden-Bereitschaft auch für die Annahme von Beschwerden sicherstellen kann. Darüber hinaus können Besatzungsmitglieder ihre Beschwerde auch in den Hafenstädten an die deutschen Auslandsvertretungen richten.

Geeignete externe Stellen im Sinne der Nummer 5 können auch nicht-staatliche Institutionen wie beispielsweise die Internationale Transportarbeiter-Föderation (ITF) oder Seemannsmissionen sein, nicht jedoch Besichtiger anerkannter Organisationen (Klassifikationsgesellschaften). Diese Besichtiger anerkannter Organisationen werden ausschließlich als Verwaltungshelfer für die Berufsgenossenschaft bei der Untersuchung von Beschwerden tätig (Absatz 8).

Zu Absatz 5:

Mit der Vorschrift wird die Vorgabe der Norm A5.1.4 Absatz 10 des Seearbeitsübereinkommens umgesetzt, nach der die Quelle eine Beschwerde vertraulich zu behandeln ist. Zweck dieser Regelung ist es, Besatzungsmitglieder, die ihre Beschwerde an externe Stellen gerichtet haben, vor Benachteiligungen oder Schikanen durch den Reeder oder den Kapitän zu schützen. Die Berufsgenossenschaft kann allerdings von der Verschwiegenheitspflicht entbunden werden, wenn das Besatzungsmitglied sein Einverständnis dazu erklärt hat und die Beschwerde nur geklärt werden kann, wenn die Identität des Beschwerdeführers offengelegt wird.

Zu Absatz 6:

Richtet ein Besatzungsmitglied seine Beschwerde an eine deutsche Auslandsvertretung, ist diese verpflichtet, die Beschwerde unverzüglich an die Berufsgenossenschaft weiterzuleiten.

Zu Absatz 7:

Die Berufsgenossenschaft als zentrale deutsche Beschwerdestelle muss sicherstellen, dass Beschwerden von Besatzungsmitgliedern jederzeit entgegengenommen und untersucht werden können. Soweit möglich, muss sie versuchen, den Beschwerden abzuhelpfen. Der Berufsgenossenschaft stehen dabei dieselben Eingriffsbefugnisse wie bei der Flaggenstaatkontrolle zu (§ 143). Sie ist befugt, zum Zwecke der Überprüfung der Beschwerdegründe Schiffe zu betreten, Untersuchungen vorzunehmen und die erforderlichen Maßnahmen zur Beilegung der Beschwerde zu ergreifen.

Zu Absatz 8:

Die Berufsgenossenschaft kann sich bei der Untersuchung und Abhilfe von Beschwerden auch der Hilfe anerkannter Klassifikationsgesellschaften oder sonstiger Sachverständigen bedienen. Damit kann die Berufsgenossenschaft auch im Ausland effektiv Beschwerden untersuchen und beilegen. Die von der Berufsgenossenschaft beauftragten Personen haben ihre Tätigkeit nach Weisung durchzuführen. Die Kosten der Überprüfung hat – wie nach der bisherigen Regelung in § 113 des Seemannsgesetzes – der Reeder zu tragen.

Zu Abschnitt 8 (Zeugnisse und Verantwortlichkeit des Flaggenstaates):

Zu Unterabschnitt 1 (Überprüfung der Arbeits- und Lebensbedingungen auf Schiffen und an Land):

Zu § 129 (Umfang der Flaggenstaatkontrolle):

Die Regelung dient der Umsetzung der Regel 5.1. Absatz 1 und 2 und der Norm A5.1.1. Absatz 1 des Seearbeitsübereinkommens.

Zu Absatz 1:

Die Vorschrift stellt klar, dass die Berufsgenossenschaft für die Durchführung der Flaggenstaatkontrolle nach dem Seearbeitsgesetz zuständig ist. Die Flaggenstaatkontrolle umfasst die Überprüfung der Arbeits- und Lebensbedingungen sowohl an Bord von Schiffen als auch an Land, beispielsweise im Bereich der privaten Arbeitsvermittlung für Seeleute. Die Auflistung in Satz 2 macht den Umfang der Flaggenstaatkontrolle deutlich.

Zu Absatz 2:

Absatz 2 fasst die verschiedenen Überprüfungsintervalle der Schiffe im Rahmen der Flaggenstaatkontrolle zusammen.

Zu Absatz 3:

Die Vorschrift stellt klar, dass die Berufsgenossenschaft im Rahmen ihrer flaggenstaatlichen Verantwortung für die Ausstellung des Seearbeitszeugnisses, der Seearbeits-Konformitätserklärung und für das Fischereiarbeitszeugnis zuständig ist.

Zu Unterabschnitt 2 (Seearbeitszeugnis und Seearbeits-Konformitätserklärung):

Zu § 130 (Pflicht zum Mitführen eines Seearbeitszeugnisses, Erteilungsvoraussetzungen):

Die Vorschrift setzt die Regel 5.1.1 Absatz 2 bis 4, Regel 5.1.3 Absatz 1 bis 4, Norm A5.1.3 Absatz 1 bis 4, 12 Satz 1 und die Regel 5.2.1 Absatz 2 Satz 1 des Seearbeitsübereinkommens um.

Es wird das Seearbeitszeugnis als neues schiffsbezogenes Dokument eingeführt, mit dessen Hilfe die Einhaltung der Anforderungen des Seearbeitsübereinkommens einheitlich kontrolliert werden kann.

Das Seearbeitszeugnis und die Seearbeits-Konformitätserklärung gelten als Anscheinbeweis für die Erfüllung der Anforderungen des Seearbeitsübereinkommens.

Zu Absatz 1:

Die Vorschrift legt die Pflicht fest, an Bord von Schiffen mit einer Bruttoraumzahl von 500 oder größer in der internationalen Fahrt ein Seearbeitszeugnis mitzuführen und auf aktuellem Stand zu halten. Mit dem Seearbeitszeugnis wird bescheinigt, dass das Schiff hinsichtlich der Arbeits- und Lebensbedingungen der Seeleute überprüft worden ist und den Vorschriften und sonstigen Maßnahmen zur Durchführung des Seearbeitsübereinkommens genügt. Zudem wird bescheinigt, dass auch die vom Reeder in Teil II der Seearbeits-Konformitätserklärung aufgenommenen Maßnahmen überprüft worden sind und den Vorschriften zur Durchführung des Seearbeitsübereinkommens genügen. Es wird klargestellt, dass das Original des Seearbeitszeugnisses an Bord mitgeführt werden muss.

Zu Absatz 2:

Die Ausstellung eines Seearbeitszeugnisses setzt zwingend eine vorherige Überprüfung des Schiffes in Form einer Besichtigung an Bord durch Inspektoren der Berufsgenossenschaft oder einer anerkannten Organisation voraus. Bei der Besichtigung wird überprüft, ob die tatsächlichen Lebens- und Arbeitsverhältnisse an Bord den seearbeitsrechtlichen Rechtsvorschriften entsprechen und ob die Maßnahmen zur laufenden Erfüllung dieser Anforderungen ausreichend sind. Anstelle einer Besichtigung durch Inspektoren der Berufsgenossenschaft kann der Reeder wahlweise auch eine anerkannte Organisation mit der Durchführung der Besichtigung beauftragen. Dabei hat der Reeder die Wahl, welche der bereits anerkannten Organisationen er mit der Besichtigung beauftragen will. Die anerkannte Organisation hat über das Ergebnis ein Prüfungsbericht zu erstellen, der rechtlich die Qualität eines Sachverständigen-Gutachtens hat. In dem Prüfungsbericht hat die anerkannte Organisation anzugeben, ob nach ihrer Auffassung die Voraussetzungen zur Erteilung des Seearbeitszeugnisses erfüllt sind. Die anerkannte Organisation hat den Bericht unverzüglich der Berufsgenossenschaft zu übermitteln. Die Berufsgenossenschaft entscheidet eigenverantwortlich auf Grundlage des Gutachtens, ob die Voraussetzungen zur Erteilung des Seearbeitszeugnisses erfüllt sind. Die Berufsgenossenschaft kann sich jederzeit vorbehalten, ein Seearbeitszeugnis nur auf Grundlage einer Überprüfung durch ihre eigenen Inspektoren auszustellen. Diese Befugnis ist eine Ausprägung des in der Regel 5.1.1 Absatz 3 Satz 2 des Seearbeitsübereinkommens verankerten Grundsatzes, nach dem der Flaggenstaat in jedem Fall die volle Verantwortung für die Überprüfung und Zertifizierung der Arbeits- und Lebensbedingungen der Seeleute trägt – und zwar unabhängig davon, ob die Überprüfung durch eigene Inspektoren oder Besichtiger einer anerkannten Organisation erfolgt.

Zu Absatz 3:

Die Überprüfung eines Schiffes und die Erstellung eines Überprüfungsberichtes durch eine anerkannte Organisation (Klassifikationsgesellschaft) setzt eine schriftliche Vereinbarung zwischen dieser Organisation und dem Reeder voraus. In der Vereinbarung sind die Befugnisse der Besichtigter der anerkannten Organisation zu regeln, insbesondere die Befugnis, das Abstellen von Verstößen zu verlangen und über festgestellte Verstöße die Berufsgenossenschaft zu informieren. Die Vereinbarung zwischen Reeder und anerkannter Organisation ist notwendig, da die Überprüfung und Erstellung des Überprüfungsberichtes auf privatrechtlicher Grundlage erfolgt und die öffentlich-rechtlichen Eingriffsbefugnisse den Inspektoren der Berufsgenossenschaft vorbehalten bleiben. Eine solche Vereinbarung kann in die oftmals bereits bestehenden Verträge von Reedern mit den Klassifikationsgesellschaften integriert werden.

Zu Absatz 4:

Die Vorschrift regelt, dass eine anerkannte Organisation im Falle ihrer Beauftragung mit der Überprüfung durch den Reeder dies der Berufsgenossenschaft anzeigen muss. Die anerkannte Organisation ist verpflichtet, festgestellte Verstöße bei der Überprüfung an die Berufsgenossenschaft zu melden.

Zu Absatz 5:

Die Vorschrift setzt die Norm A5.1.3 Absatz 1 des Seearbeitsübereinkommens um. Danach ist die Laufzeit des Seearbeitszeugnisses auf fünf Jahre begrenzt. Eine erneute Erteilung eines Seearbeitszeugnisses ist nur nach vollständiger Überprüfung an Bord zulässig.

Zu Absatz 6:

Die Vorschrift setzt die Norm A5.1.3 Absatz 14 des Seearbeitsübereinkommens um und regelt, wann ein Seearbeitszeugnis seine Gültigkeit verliert. Verliert ein Seearbeitszeugnis seine Gültigkeit, ist es der Berufsgenossenschaft unaufgefordert auszuhändigen. Die Berufsgenossenschaft zieht dann das Zeugnis ein.

Zu Absatz 7:

Die Vorgabe, eine Ablichtung des Seearbeitszeugnisses an Bord gut zugänglich auszuhängen, entspricht der Norm A5.1.3 Absatz 12 Satz 1 des Seearbeitsübereinkommens.

Zu Absatz 8:

Wie in der Regel 5.1.3. Absatz 2 des Seearbeitsübereinkommens vorgesehen, kann der Reeder freiwillig auch für solche Schiffe die Ausstellung eines Seearbeitszeugnisses beantragen, für das zwingend kein Zeugnis notwendig wäre, beispielsweise Schiffe mit einer Bruttoreaumzahl von weniger als 500.

Zu Absatz 9:

Mit der Vorschrift wird eine Anforderung aus der Regel 5.1.3 Absatz 6 des Seearbeitsübereinkommens umgesetzt, nach welcher der Vertragsstaat einen öffentlich zugänglichen Nachweis über ausgestellte oder erneuerte Seearbeitszeugnisse aufzubewahren hat. Die Erteilung von Auskünften über ausgestellte und erneuerte Seearbeitszeugnisse auf Antrag und bei berechtigtem Interesse bringt die Vorgabe aus dem Seearbeitsübereinkommen mit den innerstaatlichen Rechtsvorschriften zum Datenschutz in Einklang.

Zu § 131 (Vorläufiges Seearbeitszeugnis, Kurzzeitzeugnis, Amtlich anerkanntes Seearbeitszeugnis):

Zu Absatz 1:

Mit der Vorschrift wird die Norm A5.1.3 Absatz 5 bis 8 des Seearbeitsübereinkommens umgesetzt. Ein Seearbeitszeugnis kann auch in der Form eines vorläufigen Seearbeitszeugnisses ausgestellt werden. Absatz 1 regelt die Voraussetzungen für die Erteilung eines vorläufigen Seearbeitszeugnisses. Nach der Norm A5.1.3 Absatz 5 des Seearbeits-

übereinkommens sind die Voraussetzungen zur Ausstellung eines vorläufigen Zeugnisses auf drei Fälle beschränkt. Das Ausstellen eines vorläufigen Zeugnisses setzt nicht denselben Besichtigungsumfang wie bei einem Seearbeitszeugnis voraus. Die Norm A5.1.3 Absatz 7 des Seearbeitsübereinkommens sieht eine umfassende Überprüfung nur dann vor, „soweit es angemessen und praktisch möglich ist“. Einer vollständigen Überprüfung bedarf es aber zwingend vor Ablauf des vorläufigen Zeugnisses, damit ein endgültiges Zeugnis ausgestellt werden kann.

Zu Absatz 2:

Auf Antrag des Reeders kann auch ein Kurzzeitzeugnis ausgestellt werden. Der Begriff „Kurzzeitzeugnis“ ist zwar im Seearbeitsübereinkommen explizit nicht aufgeführt, es besteht aber - vergleichbar zu den schiffssicherheitsrechtlichen Zeugnissen – ein praktisches Bedürfnis für diese Zeugnisart. Das Kurzzeitzeugnis ist ein Seearbeitszeugnis, das eine Gültigkeit von maximal sechs Monaten hat und dann auf Antrag des Reeders ausgestellt wird, wenn im Rahmen der Erneuerung eines Seearbeitszeugnisses aus Zeitgründen nicht mehr rechtzeitig ein Seearbeitszeugnis mit einer Laufzeit von fünf Jahren ausgestellt und an Bord des Schiffes gebracht werden kann. Mit einem Kurzzeitzeugnis wird bei einer Erneuerungsüberprüfung die Zeit bis zur Ausstellung eines neuen Seearbeitszeugnisses mit einer Laufzeit von fünf Jahren überbrückt. Ein Reeder ist nicht rechtlich verpflichtet, die Erneuerungsüberprüfung bereits Wochen oder Monate vor Ablauf des bald ablaufenden Zeugnisses zu beantragen, so dass im Einzelfall zu wenig Zeit für eine umfassende Prüfung des Überprüfungsberichtes durch die Berufsgenossenschaft verbleibt, um ein Seearbeitszeugnis auszustellen. Das Ausstellen von Kurzzeitzeugnissen entspricht der gängigen Praxis in der internationalen Seeschifffahrt und wird von allen relevanten Flaggenstaaten durchgeführt. Zur Vermeidung von Wettbewerbsnachteilen ist diese Zeugnisart auch für Schiffe unter deutscher Flagge vorzusehen. Da das Kurzzeitzeugnis ein reguläres Seearbeitszeugnis mit begrenzter Laufzeit ist, gelten sämtliche Vorschriften für das Seearbeitszeugnis auch für das Kurzzeitzeugnis. Insbesondere darf ein Kurzzeitzeugnis nur nach einer Vor-Ort-Überprüfung des Schiffes ausgestellt werden.

Zu Absatz 3:

An die Stelle eines vorläufigen Seearbeitszeugnisses oder eines Kurzzeitzeugnisses kann ein zeitlich befristetes amtlich anerkanntes Seearbeitszeugnis einer anerkannten Organisation in zwei Unterformen treten: dem amtlich anerkannten vorläufigen Seearbeitszeugnis oder dem amtlich anerkannten Kurzzeitzeugnis. Voraussetzung für die Ausstellung eines amtlich anerkannten Zeugnisses ist, dass die anerkannte Organisation darin bestätigt, dass sie die Voraussetzungen für das Erteilen eines vorläufigen Seearbeitszeugnisses oder eines Kurzzeitzeugnisses als erfüllt ansieht. Die Regelung trägt einem praktischen Bedürfnis Rechnung, nach der beispielsweise Termine für einen Flaggenwechsel im Ausland kurzfristig anberaumt werden und sich damit keine Möglichkeit für eine Vor-Ort-Überprüfung durch Inspektoren der Berufsgenossenschaft ergibt. Darüber hinaus dauert das Versenden eines Zeugnisses durch die Berufsgenossenschaft auf dem Post- oder Kurierweg auf das entsprechende Schiff angesichts des weltweiten Fahrtgebietes häufig zu lange. Für diese Fälle sieht Absatz 3 Satz 1 die Möglichkeit vor, ein Schiff durch eine anerkannte Organisation besichtigen zu lassen und anschließend durch die anerkannte Organisation ein zeitlich befristetes amtlich anerkanntes Seearbeitszeugnis als Ersatz für ein vorläufiges Seearbeitszeugnis oder ein Kurzzeitzeugnis ausstellen zu lassen. Die anerkannte Organisation muss in diesen Fällen die Berufsgenossenschaft unverzüglich über das Ausstellen eines amtlich anerkannten Seearbeitszeugnisses unterrichten. Die endgültige Entscheidung, ob die Voraussetzungen für eine Zeugniserteilung vorliegen, obliegt der Berufsgenossenschaft, die durch die unverzügliche Unterrichtung in den Prozess mit-eingebunden ist.

Zu Absatz 4:

Vorläufige Seearbeitszeugnisse, Kurzzeitzeugnisse und amtlich anerkannte Seearbeitszeugnisse (amtlich anerkannte vorläufige Seearbeitszeugnisse und amtlich anerkannte Kurzzeitzeugnisse) dürfen nur mit einer maximalen Geltungsdauer von sechs Monaten

ausgestellt werden. Für vorläufige Zeugnisse enthält die Norm A5.1.3 Absatz 6 des Seearbeitsübereinkommens die entsprechende Vorgabe. Die Regelung stellt sicher, dass nur der Flaggenstaat in Form der Berufsgenossenschaft Seearbeitszeugnisse mit einer Laufzeit von fünf Jahren ausstellen darf.

Zu Absatz 5:

Nach dieser Verweisungsnorm gelten die Regelungen zur Gültigkeit und zur Einziehung von Seearbeitszeugnissen auch für die von den anerkannten Organisationen ausgestellten amtlich anerkannten Seearbeitszeugnissen. Da vorläufige Seearbeitszeugnisse und Kurzzeitzeugnisse Unterarten von Seearbeitszeugnissen sind, gilt § 128 Absatz 5 für diese Zeugnisarten direkt.

Zu § 132 (Seearbeits-Konformitätserklärung):

Zu Absatz 1:

Der Vorgabe der Regel 5.1.3 Absätze 3 und 4 sowie der Norm A5.1.3 Absatz 10 des Seearbeitsübereinkommens folgend, regelt die Vorschrift, dass neben dem Seearbeitszeugnis auch eine Seearbeits-Konformitätserklärung an Bord mitgeführt werden und auf dem neuesten Stand zu halten ist.

Zu Absatz 2:

Die Vorschrift setzt die Norm A5.1.3 Absatz 10 des Seearbeitsübereinkommens um und beschreibt die Systematik und die darin enthaltenen Inhalte der Seearbeits-Konformitätserklärung. Danach sind in Teil I dieser Erklärung die innerstaatlichen Anforderungen hinsichtlich der Arbeits- und Lebensbedingungen der Besatzungsmitglieder aufgeführt. Teil I wird von der Berufsgenossenschaft erstellt und den Reedern als Muster zur Verfügung gestellt. Teil II ist vom Reeder auszufüllen; er beinhaltet die vom Reeder getroffenen Maßnahmen zur Einhaltung der innerstaatlichen Anforderungen.

Zu Absatz 3:

Die Vorschrift regelt in Umsetzung der Vorgabe der Norm A5.1.3 Absatz 10 des Seearbeitsübereinkommens die Voraussetzungen der Erteilung der Seearbeits-Konformitätserklärung durch die Berufsgenossenschaft, wenn der Reeder der Berufsgenossenschaft den Teil II der Erklärung übermittelt hat, die Berufsgenossenschaft geprüft hat, dass die vom Reeder in Teil II der Erklärung getroffenen Maßnahmen zur Umsetzung des Teils I geeignet sind und eine Überprüfung an Bord ergeben hat, dass die Anforderungen des Seearbeitsübereinkommens eingehalten werden.

Zu Absatz 4:

Die Vorschrift regelt, unter welchen Voraussetzungen die Seearbeits-Konformitätserklärung ihre Gültigkeit verliert und wann sie einzuziehen ist.

Zu Absatz 5:

Es wird auf Vorschriften zum Seearbeitszeugnis verwiesen. Dadurch wird zweierlei klar gestellt:

Die Seearbeits-Konformitätserklärung kann - nur zusammen mit dem Seearbeitszeugnis - auf Antrag des Reeders auch für solche Schiffe beantragt werden, die nicht zeugnispflichtig sind. Damit wird die Regel 5.1.3 Absatz 2 umgesetzt.

Die Seearbeits-Konformitätserklärung sowie das Seearbeitszeugnis müssen, soweit das Mitführen vorgeschrieben oder beantragt ist, gut sichtbar an Bord ausgehängt werden.

Zu Unterabschnitt 3 (Fischereiarbeitszeugnis):

Zu § 133 (Pflicht zum Mitführen eines Fischereiarbeitszeugnisses, Erteilungsvoraussetzungen):

Mit der Vorschrift wird Artikel 41 des Fischereiübereinkommens umgesetzt. In Analogie zum Seearbeitszeugnis des Seearbeitsübereinkommens schreibt das Fischerei-Übereinkommen ein Dokument vor, mit dem die Einhaltung der Anforderungen der Ar-

beits- und Lebensbedingungen an Bord sowie eine stattgefundene Überprüfung dokumentiert wird.

Die in § 140 aufgeführten Eingriffsbefugnisse der Berufsgenossenschaft gelten uneingeschränkt auch für die Überprüfungen zur Ausstellung von Fischerei-arbeitszeugnissen.

Zu Absatz 1:

Die Vorschrift setzt Artikel 41 Absatz 1 des Fischereiübereinkommens um. Die einzelnen Voraussetzungen für die Pflicht zum Mitführen eines Fischerei-arbeitszeugnisses sowie die Gültigkeitsdauer sind in diesem Übereinkommen geregelt und werden entsprechend in nationales Recht umgesetzt. Es wird klargestellt, dass die Berufsgenossenschaft für das Erteilen von Fischerei-arbeitszeugnissen zuständig ist.

Zu Absatz 2:

Die Regelungen zum Seearbeitszeugnis bezüglich seiner Gültigkeit werden für Fischerei-arbeitszeugnisse entsprechend angewendet.

Zu Unterabschnitt 4 (Nicht zeugnispflichtige Schiffe):

Zu § 134 (Nicht zeugnispflichtige Schiffe):

Mit der Vorschrift wird die Regel 5.1.4 sowie die Norm A5.1.4 Absatz 4 des Seearbeitsübereinkommens umgesetzt. Bei der Überprüfung der Arbeits- und Lebensbedingungen nach dem Seearbeitsübereinkommen wird zwischen zeugnispflichtigen und nicht zeugnispflichtigen Schiffen unterschieden. Zeugnispflichtig sind nach § 128 Absatz 1 Schiffe mit einer Bruttoreaumzahl von 500 oder mehr, die für internationale Fahrten eingesetzt werden. Alle anderen Schiffe, die nicht unter § 128 Absatz 1 fallen, benötigen zwar kein Seearbeitszeugnis, werden aber mindestens alle drei Jahre von der Berufsgenossenschaft überprüft. Der Inhalt und Umfang der Überprüfungen entspricht der Überprüfung bei zeugnispflichtigen Schiffen. Das Ergebnis der Überprüfung wird in einem Prüfungsbericht dokumentiert. Der Prüfungsbericht muss jederzeit an Bord mitgeführt werden.

Die Eingriffsbefugnisse der Berufsgenossenschaft bei der Überprüfung nicht-zeugnispflichtiger Schiffe ergeben sich aus § 140.

Zu Unterabschnitt 5 (Anerkannte Organisationen):

Zu § 135 (Ermächtigung anerkannter Organisationen):

Mit dieser Vorschrift wird der Rechtsrahmen für die Ermächtigung von Organisationen festgelegt, die im Zusammenhang mit der Überprüfung und Zertifizierung der Arbeits- und Lebensbedingungen von Seeleuten auf Schiffen unter deutscher Flagge Überprüfungen und Besichtigungen durchführen können sollen.

Zu Absatz 1:

Um die notwendige Einheitlichkeit mit der Besichtigung, Überprüfung und Zertifizierung von Schiffen hinsichtlich der Einhaltung der internationalen Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens und zur Verhütung der Meeresverschmutzung sicherzustellen, soll dabei in weiten Teilen auf den bestehenden Rechtsrahmen der Richtlinie 2009/15/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über gemeinsame Vorschriften für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen und die einschlägigen Maßnahmen der Seebehörden sowie der Verordnung (EG) Nr. 391/2009 über gemeinsame Vorschriften für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen zurückgegriffen werden. Auch um wirksam sicherzustellen, dass die ermächtigten Organisationen die Anforderungen des Seearbeitsübereinkommens in Bezug auf Befähigung und Unabhängigkeit erfüllen, sollen nur solche Organisationen zum Zwecke der Mitwirkung an Überprüfungen und Besichtigungen von Schiffen im Zusammenhang mit Seearbeitszeugnissen ermächtigt werden können, die nach der Verordnung (EG) Nr. 391/2009 anerkannt worden sind.

Zu Absatz 2:

Eine solche anerkannte Organisation wird von der Berufsgenossenschaft ermächtigt, indem zwischen ihr und der Berufsgenossenschaft ein den Anforderungen des Artikels 5 Absatz 2 der Richtlinie 2009/15/EG entsprechender Vertrag geschlossen wird.

Zu Absatz 3:

Um ermächtigt werden zu können, muss eine Organisation neben der Anerkennung durch die Europäische Kommission einige weitere Anforderungen erfüllen, die sich im Einzelnen ebenfalls aus der Richtlinie 2009/15/EG beziehungsweise aus der Norm A5.1.2 des Seearbeitsübereinkommens ergeben.

Zu Absatz 4:

Bei wiederholter und schwerwiegender Nichterfüllung der Mindestkriterien oder der Verpflichtungen, die sich aus Verordnung (EG) Nr. 391/2009 ergeben, oder bei Leistungsmängeln, wenn diese eine unannehmbare Bedrohung für die Sicherheit darstellen, kann die Kommission auf Antrag eines Mitgliedstaats oder von sich aus einer Organisation die Anerkennung entziehen. In diesem Fall ist die geschlossene Vereinbarung durch die Berufsgenossenschaft umgehend zu kündigen, da die Leistungsfähigkeit der Organisation nicht mehr gewährleistet ist. Im Übrigen kann die Vereinbarung nach den allgemeinen Vorschriften gekündigt werden.

Zu Absatz 5:

Im Hinblick auf die notwendige Transparenz sind die Organisationen, die von der Berufsgenossenschaft ermächtigt worden sind oder deren Ermächtigung durch Kündigung der Vereinbarung beendet wurde, bekanntzugeben.

Zu Unterabschnitt 6 (Rechtsverordnungen):

Zu § 136 (Rechtsverordnungen):

Zu Absatz 1:

Zu Nummer 1:

Durch Rechtsverordnung kann das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Arbeit und Soziales die Ausgestaltung und Durchführung der Überprüfungen und Überwachung sowie die Anforderungen an die Kontrollpersonen einschließlich der Besichtigter einer anerkannten Organisation regeln.

Zu Nummer 2:

Die Voraussetzungen für eine Ausstellung von seearbeitsrechtlichen Zeugnissen und anderen Urkunden, die Ausstellung selbst, die Form sowie nähere Einzelheiten zur Aufhebung und Entziehung der Urkunden können durch Rechtsverordnung geregelt werden.

Zu Nummer 3:

Die Anerkennung von Organisationen im Sinne des Seearbeitsgesetzes, die Begrenzung des Umfangs der Übertragung der Aufgaben an die Organisation (beispielsweise auf nur zeugnispflichtige Schiffe), die Rechte und Pflichten der Organisation und die näheren Inhalte der Vereinbarung zwischen Reeder und Organisation können auf dem Verordnungsweg geregelt werden.

Zu Nummer 4:

Auf dem Verordnungsweg können nähere Einzelheiten zu den Aufzeichnungen und Unterlagen, die an Bord mitgeführt werden müssen, geregelt werden.

Zu Nummer 5:

Die Voraussetzungen, unter denen ein Seearbeitszeugnis oder eine Seearbeits-Konformitätserklärung ganz oder teilweise nicht erforderlich sind, können auf dem Ordnungswege geregelt werden.

Zu Absatz 2:

Die Vorschrift regelt den Umfang der Ermächtigung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklungen zum Erlass von Rechtsverordnungen hinsichtlich der Zulassung von anerkannten Organisationen (Klassifikationsgesellschaften).

Zu Abschnitt 9 (Anforderungen an Schiffe unter ausländischer Flagge und Verantwortlichkeit des Hafenstaates):

Zu Unterabschnitt 1 (Anforderungen an Schiffe unter ausländischer Flagge):

Zu § 137 (Anforderungen an Reeder eines Schiffes unter ausländischer Flagge):

Zu Absatz 1:

Die Vorschrift setzt die Regel 5.2.1 Absatz 1, 3 und 4 des Seearbeitsübereinkommens um und regelt die Verpflichtung des Reeders und des Kapitäns eines Schiffes unter ausländischer Flagge, die Einhaltung der Anforderungen des Seearbeitsübereinkommens auf ihrem Schiff sicherzustellen.

Zu Absatz 2:

Ein gültiges Seearbeitszeugnis ist Anscheinsbeweis für die Einhaltung der Anforderungen des Seearbeitsübereinkommens. Die Regelung entspricht der Regel 5.2.1 Absatz 2 des Seearbeitsübereinkommens.

Zu Unterabschnitt 2 (Hafenstaatkontrolle):

Im Unterabschnitt 2 wird die Überprüfung von Schiffen unter ausländischer Flagge in deutschen Häfen (Hafenstaatkontrolle) geregelt. Die Überprüfung der Arbeits- und Lebensbedingungen fügt sich nahtlos in das bereits nach internationalen schiffssicherheitsrechtlichen Vorschriften bestehende Hafenstaatkontrollregime ein. Die Eingriffsbefugnisse der Berufsgenossenschaft bei der Hafenstaatkontrolle werden zusammen mit den Befugnissen bei der Flaggenstaatkontrolle in § 143 geregelt.

Zu § 138 (Überprüfung von Schiffen unter ausländischer Flagge):

Zu Absatz 1:

Für die Überprüfung der Einhaltung der Regelungen des Seearbeitsübereinkommens auf allen Schiffen unter ausländischer Flagge ist die Berufsgenossenschaft zuständig.

Zu Absatz 2:

Die Vorschrift stellt klar, dass sich die Häufigkeit und Auswahl eines zu überprüfenden Schiffes nach den bestehenden europarechtlichen Regelungen zur Hafenstaatkontrolle richten.

Zu Absatz 3:

Die Vorschrift setzt die Regel 5.2.1 Absatz 2 und die Norm A5.2.1 Absatz 1, 4 und 6 Satz 2 des Seearbeitsübereinkommens um. Neben diesen Vorschriften beruht die Hafenstaatkontrolle europarechtlich auf den Vorschriften, die zur Umsetzung der Richtlinie 2009/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die Hafenstaatkontrolle (ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 57) und weiterer gemeinschaftsrechtlicher Vorschriften mit Regelungen zur Hafenstaatkontrolle erlassen wurden.

Satz 2 bestimmt - den Vorgaben der Norm 5.2.1 Absatz 1 des Seearbeitsübereinkommens entsprechend - die Fälle, in denen auf Grund näher aufgeführter Anhaltspunkte der ermächtigte Bedienstete der Berufsgenossenschaft eine gründlichere Überprüfung durchführen kann und muss.

Zu Absatz 4:

Werden bei den Kontrollen nach Absatz 2 Verstöße gegen Anforderungen aus den entsprechenden Rechtsvorschriften festgestellt, sieht das Seearbeitsübereinkommen nach der Schwere der Verstöße gestufte Informationsrechte und -pflichten vor; die Absätze 4, 5 und 6 folgen dieser Systematik.

Absatz 4 regelt das Verfahren bei der Feststellung von Verstößen: Danach muss die Berufsgenossenschaft unverzüglich den Kapitän informieren und kann die Beseitigung der Mängel unter Fristsetzung verlangen. Dieses Verfahren entspricht dem bereits jetzt üblichen Verfahren der Hafenstaatkontrolle nach schiffssicherheitsrechtlichen Vorschriften.

Zu Absatz 5:

Werden bei einer Kontrolle schwerwiegende Verstöße festgestellt, muss die Berufsgenossenschaft über ihre Verpflichtung und Rechte nach Absatz 3 hinaus die Verbände der Reeder und der Seeleute des Hafenstaates informieren. Sie kann in diesen Fällen einen Vertreter des Flaggenstaates des jeweiligen Schiffes sowie die zuständigen Stellen des nächsten Anlaufhafens entsprechend informieren.

Zu Absatz 6:

Absatz 5 regelt den Fall der Feststellung schwerwiegender Verstöße. In diesem Fall kann die Berufsgenossenschaft das Auslaufen oder die Weiterfahrt eines Schiffes unter ausländischer Flagge untersagen. Da ein Auslaufverbot einen schwerwiegenden Eingriff in die unternehmerische Handlungsfreiheit darstellt, muss die Berufsgenossenschaft den betroffenen Flaggenstaat sowie die für den Hafen zuständigen Verbände der Reeder und der Seeleute unverzüglich unterrichten.

Zu Absatz 7:

Die Eingriffsbefugnisse der Berufsgenossenschaft bei der Hafenstaatkontrolle sind in § 143 geregelt.

Zu Unterabschnitt 3 (Besatzungsmitglieder auf Schiffen unter ausländischer Flagge):

Zu § 139 (Beschwerden auf Schiffen unter ausländischer Flagge):

Zu Absatz 1:

Die Vorschrift setzt die Norm A5.2.2 Absatz 1 des Seearbeitsübereinkommens um.

Das Besatzungsmitglied auf einem Schiff unter ausländischer Flagge hat das Recht, sich bei der Berufsgenossenschaft über einen Verstoß gegen das Seearbeitsübereinkommen zu beschweren, wenn das Schiff einen inländischen Hafen anläuft. Da Schiffe unter ausländischer Flagge nicht der deutschen Rechtsordnung unterfallen, bezieht sich die Beschwerde ausschließlich auf einen Verstoß gegen das Seearbeitsübereinkommen.

Zu Absatz 2:

Die Berufsgenossenschaft muss die Beschwerde des Besatzungsmitglieds im Interesse des Besatzungsmitglieds, des Kapitäns und des Reeders vertraulich behandeln. Die Berufsgenossenschaft hat den in der Beschwerde kritisierten Personen zunächst Gelegenheit zu geben, zu den Vorwürfen unverzüglich Stellung zu nehmen. Dabei kann eine Frist gesetzt werden, um das Hinauszögern der Stellungnahme bis zum Auslaufen des Schiffes zu unterbinden.

Zu Absatz 3:

Besteht für das Besatzungsmitglied die Möglichkeit, an Bord des Schiffes ein Beschwerdeverfahren in Gang zu setzen, soll die Berufsgenossenschaft auf dieses Verfahren vorrangig verweisen. Der Verweis auf das Beschwerdeverfahren an Bord ist ausgeschlossen, wenn dem berechtigten Belange des Beschwerdeführers entgegenstehen, insbesondere die Furcht des Besatzungsmitglieds vor Vergeltungsmaßnahmen. Der Verweis auf das Beschwerdeverfahren an Bord kommt in der Regel ebenfalls nicht in Betracht, wenn es sich um eine Beschwerde handelt, die alle Besatzungsmitglieder auf dem Schiff betrifft und wegen der die Berufsgenossenschaft eine genauere Kontrolle nach § 138 durchführen kann (vergleiche Absatz 4).

Zu Absatz 4:

Bestehen konkrete Anhaltspunkte dafür, dass ein Schiff unter ausländischer Flagge nicht den Anforderungen des Seearbeitsübereinkommens entspricht, kann die Berufsgenossenschaft eine genauere Überprüfung nach §§ 138, 143 durchführen.

Zu Absatz 5:

Die Vorschrift regelt den weiteren Verlauf einer Überprüfung durch die Berufsgenossenschaft, wenn das Verfahren nach den Absätzen 3 und 4 nicht zu einer Beilegung der Beschwerde geführt hat. In diesem Fall muss die Berufsgenossenschaft den Flaggenstaat des Schiffes umgehend auffordern, unverzüglich einen Aktionsplan mit Abhilfemaßnahmen vorzulegen. Legt der Flaggenstaat einen solchen Aktionsplan vor und übernimmt er die Behandlung der Beschwerde, so kann die zuständige Stelle von einer weiteren Behandlung der Beschwerde absehen. Die Entscheidung darüber, ob der vom Flaggenstaat vorgelegte Aktionsplan geeignet erscheint, der Beschwerde abzuweichen, und ob daher von einer weiteren Behandlung der Beschwerde abgesehen werden kann, liegt im pflichtgemäßen Ermessen der Berufsgenossenschaft.

Zu Absatz 6:

Führen auch die in Absatz 5 geregelten Maßnahmen nicht zu einer Beilegung der Beschwerde, muss die Berufsgenossenschaft die für den Hafen zuständigen Verbände der Reeder und Seeleute unterrichten. Darüber hinaus hat die Berufsgenossenschaft dem Generaldirektor des Internationalen Arbeitsamtes eine Kopie des Berichts unter Beifügung einer fristgemäß eingegangenen Stellungnahme des Flaggenstaates zu übermitteln. Auf diese Weise ist gewährleistet, dass die Internationale Arbeitsorganisation Kenntnis von Verstößen gegen das Seearbeitsübereinkommen erhält. Mit dieser Regelung wird die Norm A5.2.2 Absatz 6 des Seearbeitsübereinkommens umgesetzt.

Zu § 140 (Heimschaffung von Besatzungsmitgliedern auf Schiffen unter ausländischer Flagge):

Die Vorschrift regelt die Verantwortung der Berufsgenossenschaft für den Fall, dass ein Besatzungsmitglied auf einem Schiff unter ausländischer Flagge in einem deutschen Hafen zurückgelassen worden ist. In diesem Fall hat die Berufsgenossenschaft als zuständige Stelle des Hafenstaates nach der Norm A2.5 Absatz 6 und 7 sowie der Leitlinie B2.5.2 Absatz 1 des Seearbeitsübereinkommens ihren Einfluss geltend zu machen, dass das Besatzungsmitglied durch den Flaggenstaat, den Staatsangehörigkeits- oder Aufenthaltsstaat heimgeschafft wird oder anderenfalls selbst für die Heimschaffung zu sorgen. Die für die Heimschaffung verauslagten Kosten hat die Berufsgenossenschaft beim Flaggenstaat einzufordern. Sie kann auch nach den internationalen Regeln über den Arrest in Seeschiffe des betreffenden Reeders festhalten, bis die verauslagten Kosten durch den Reeder erstattet worden sind.

Zu § 141 (Medizinische Betreuung von Besatzungsmitgliedern auf Schiffen unter ausländischer Flagge):

Die Vorschrift dient der Sicherstellung, dass ein krankes oder verletztes Besatzungsmitglied auf einem ausländischen Schiff im Bedarfsfall unverzüglich medizinisch betreut wird, wenn das Schiff sich in einem deutschen Hafen befindet. Entsprechend der Vorgabe aus der Regel 4.1 Absatz 3 des Seearbeitsübereinkommens haben die im deutschen Anlaufhafen zuständigen Stellen für einen ungehinderten Zugang des Besatzungsmitglieds zu den medizinischen Einrichtungen an Land zu sorgen. Dies muss - übereinstimmend mit dem Seearbeitsübereinkommen - kein für das Besatzungsmitglied kostenfreier Zugang sein.

Zu Abschnitt 10 (Durchsetzung der Arbeits- und Lebensbedingungen):

Zu § 142 (Zuständigkeiten):

Die Vorschrift stellt klar, dass die Berufsgenossenschaft über ihre umfassenden Zuständigkeiten für die Flaggenstaatkontrolle und für die Hafenstaatkontrolle hinaus auch für die

die Durchsetzung der Anforderungen hinsichtlich der Sozialeinrichtungen für Seeleute an Land verantwortlich ist. Die bisherigen Zuständigkeiten der Berufsbildungsstelle Seeschiffahrt e. V. für die Überwachung der Berufsausbildung sowie des Bundesamtes für Seeschiffahrt und Hydrographie für die Erteilung von Befähigungszeugnissen und Befähigungsnachweisen bleiben unberührt.

Zu § 143 (Eingriffsbefugnisse der Berufsgenossenschaft):

Neben den Regelungen zum Seearbeitszeugnis und zur Seearbeits-Konformitätserklärung ist die Vorschrift die zentrale Norm zur Umsetzung der im Titel 5 des Seearbeitsübereinkommens vorgesehenen Kontroll- und Durchsetzungsinstrumente des Flaggenstaates und des Hafenstaates. Sie regelt umfassend die Rechte der Berufsgenossenschaft und der bei ihr beschäftigten Personen bei der Überwachung der Einhaltung der Arbeits- und Lebensbedingungen auf Schiffen unter deutscher und unter ausländischer Flagge sowie an Land, soweit ein Bezug zu den Arbeits- und Lebensbedingungen besteht.

Mit der Regelung werden die Norm A5.1.4 Absatz 2, 3 und 7 Buchstabe a, b, c, Absatz 8 und 9, Norm A5.2.1 Absatz 1, 2, 4 und 6, Regel 5.2.1 Absatz 1, 3 und 4 sowie Aspekte der Leitlinie B5.1.4 Absatz 10 des Seearbeitsübereinkommens umgesetzt.

Zu Absatz 1:

Die Regel 5.1.1 Absatz 1 und 2 und die Regel 5.2.1 Absatz 1, 3 und 4 des Seearbeitsübereinkommens verpflichten sowohl die Flaggenstaaten als auch die Hafenstaaten, ein wirksames System von regelmäßigen Überprüfungen, Überwachungen und Kontrollen einschließlich der notwendigen Eingriffsbefugnisse zu unterhalten. Die Befugnisse der Inspektoren im einzelnen sind hinsichtlich der Flaggenstaatkontrolle in der Norm A5.1.4 Absatz 7 des Seearbeitsübereinkommens aufgelistet. Die Inspektoren dürfen an Bord von Schiffen gehen, alle ihnen notwendig erscheinenden Prüfungen, Untersuchungen oder Erhebungen vornehmen und die Abstellung von Mängeln verlangen sowie bei schwerwiegenden Verletzungen der Anforderungen des Seearbeitsübereinkommens das Auslaufen eines Schiffes untersagen. Diesem umfassenden Ansatz folgend formuliert die Vorschrift einen nicht abschließenden Katalog an Eingriffsbefugnissen für die Berufsgenossenschaft und der bei ihr beschäftigten Personen. Diese Eingriffsbefugnisse beziehen sich auf zeugnispflichtige Schiffe, nicht zeugnispflichtige Schiffe sowie alle Seefischereifahrzeuge.

Darüber hinaus wirken die Eingriffsbefugnisse der Berufsgenossenschaft neben Reedern, Besatzungsmitgliedern und Seeleuten auch gegenüber privaten Arbeitsvermittlern für Seeleute, den für die Durchführung von Seediensttauglichkeitsuntersuchungen zugelassenen Ärzten sowie anerkannten Organisationen.

Eine wirksame Überprüfung eines Schiffes setzt auch das Betreten von Räumlichkeiten an Bord einschließlich der Wohnräume der Besatzungsmitglieder voraus, da sonst die Inspektoren die Anforderungen an die Unterkunftsräume nicht überprüfen könnten. Die Vorschrift enthält daher unter Beachtung des Artikels 13 des Grundgesetzes Betretensrechte der Inspektoren für die Räumlichkeiten an Bord einschließlich der Wohnräume. Auch das Betreten von Geschäfts-, Dienst- und Behandlungsräumen von Reedern, Vermittlern, zugelassenen Ärzten und anerkannten Organisationen wird geregelt.

Den Befugnissen der Inspektoren stehen entsprechende Auskunfts- und Duldungspflichten des Reeders, der Kapitäne, der sonstigen Besatzungsmitglieder, Seeleuten, Vermittlern, zugelassenen Ärzten und anerkannten Organisationen gegenüber.

Zu Absatz 2:

Die Vorschrift setzt den rechtsstaatlichen Grundsatz um, sich nicht selbst belasten zu müssen (*nemo tenetur se ipsum accusare*).

Zu Absatz 3:

Die Vorschrift setzt die Norm A5.1.4 Absatz 7 Buchstabe c und die Norm A5.2.1 Absatz 6 des Seearbeitsübereinkommens um. Sie gibt der Berufsgenossenschaft und den bei ihr

beschäftigten Personen das Recht, im Falle einer schwerwiegenden Verletzung der Anforderungen des Seearbeitsübereinkommens oder des Fischereiübereinkommens oder einer schwerwiegenden Gefahr für die Sicherheit, die Gesundheit und den Schutz der Besatzungsmitglieder das Auslaufen des Schiffes zu untersagen, bis die erforderlichen Maßnahmen getroffen oder die festgestellten Mängel abgestellt sind. Die Vorschrift beinhaltet ein Eingriffsermessen zum Festhalten des Schiffes, wenn die normierten Voraussetzungen erfüllt sind. Die Möglichkeit des Widerspruchs und des Verwaltungsrechtswegs werden – wie bei jedem Verwaltungshandeln – gewahrt. Dies bedarf keiner speziellen Regelung. Den Erfordernissen der Norm A5.1.4 Absatz 9 des Seearbeitsübereinkommens wird durch die Wahl einer Ermessensnorm genüge getan.

Zu Absatz 4:

Die Vorschrift regelt in Anlehnung an die Regelungen des Verwaltungsverfahrensgesetzes die Rücknahme und den Widerruf eines Seearbeitszeugnisses, eines vorläufigen Seearbeitszeugnisses, eines Kurzzeitzeugnisses oder einer Bescheinigung eines Vermittlers. Bei einem amtlich anerkannten Seearbeitszeugnis oder einer Seearbeits-Konformitätserklärung hat die Berufsgenossenschaft die Dokumente für ungültig zu erklären.

Zu Absatz 5:

Die Vorschrift regelt in zeitlicher und administrativer Fortsetzung des in Absatz 5 geregelten Entzugs, des Widerrufs oder Ungültigerklärung von Zeugnissen und Dokumenten die Einziehung dieser Urkunden. Der Reeder ist verpflichtet, die eingezogene Urkunde der Berufsgenossenschaft auszuhändigen. Nach Eintritt der Rechtskraft hat die Berufsgenossenschaft die Urkunden zu vernichten.

Zu Absatz 6:

Die Vorschrift regelt in Übereinstimmung mit § 80 Absatz 2 Nummer 3 Verwaltungsgerichtsordnung, dass ein Widerspruch und eine Anfechtungsklage gegen Anordnungen der Berufsgenossenschaft keine aufschiebende Wirkung hat. Bei aufschiebender Wirkung eines Widerspruchs würde die Anordnung der sofortigen Beseitigung von Mängeln an Bord eines Schiffes oder eines Auslaufverbotes ins Leere laufen. Dies wäre mit der Vorgabe aus dem Seearbeitsübereinkommen, ein wirksames System von regelmäßigen Überprüfungen, Überwachungs- und Kontrollmaßnahmen zu installieren, nicht vereinbar.

Zu § 144 (Fachaufsicht über die Berufsgenossenschaft):

Die Fachaufsicht wird entsprechend der materiell-rechtlichen Zuständigkeiten für die einzelnen Abschnitte und Unterabschnitte dieses Gesetzes auf das Bundesministerium für Arbeit und Soziales und das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung aufgeteilt.

Zu Abschnitt 11 (Straf- und Bußgeldvorschriften):

Mit dem Seearbeitsgesetz werden die bisher im Seemannsgesetz enthaltenen Vorschriften zu Straftaten und Ordnungswidrigkeiten grundlegend modernisiert. Die Vorschriften des Seemannsgesetzes in diesem Bereich sind nur zu einem Teil in das Seearbeitsgesetz übernommen worden. Grund hierfür ist die Einführung neuer umfassender Kontrollinstrumente im Rahmen der Flaggenstaatkontrolle. Der hierauf beruhende Verwaltungsvollzug ist hinsichtlich der Durchsetzung der Anforderungen des Seearbeitsgesetzes deutlich effektiver als die nachträgliche Verhängung von Bußgeldern. Anordnungen der Berufsgenossenschaft zur Beseitigung von Mängeln an Bord sind sofort wirksam und müssen vom Reeder und der Schiffsführung innerhalb der vom Kontrolleur gesetzten Frist behoben werden. Bei festgestellten erheblichen Verstößen gegen die Arbeits- und Lebensbedingungen müssen Mängel an Bord sofort behoben werden. Allein die Kenntnis der Tatsache, dass die Beseitigung größerer Mängel zu Verzögerungen des Auslaufens eines Schiffes aus dem Hafen oder bei besonders schwerwiegenden Mängeln sogar zur Anordnung eines Auslaufverbotes oder zum Entzug des Seearbeitszeugnisses führen können, bedeutet ein effektives Druckmittel des Verwaltungsvollzuges gegenüber Reedern und

Schiffsführungen. Die wirtschaftliche Einbuße, die ein Reeder durch eine Auslaufverzögerung oder ein Auslaufverbot erleiden würde, ist ungleich höher als die Verhängung eines Bußgeldes. Nicht zuletzt die Hafenstaatkontrolle als Ergänzung der Flaggenstaatkontrolle sorgt für weltweit wirksame Sanktionsmöglichkeiten, die über das deutsche Ordnungswidrigkeitenrecht im Landbereich weit hinausgehen.

Bei der Neuregelung der Straftaten und Ordnungswidrigkeiten ist darüber hinaus berücksichtigt worden, dass die Regelungen des Seearbeitsgesetzes sowohl arbeitsrechtliche – damit zivilrechtliche - Normen als auch öffentlich-rechtliche Vorschriften enthält. Die Bußgeldvorschriften im Seearbeitsgesetz beziehen sich auf die öffentlich-rechtlichen Vorschriften. Für die Durchsetzung arbeitsrechtlicher Vorschriften steht den Besatzungsmitgliedern der Arbeitsgerichtsweg offen, der auf Grund der verbreiteten modernen Kommunikationsmittel in der Seeschifffahrt vergleichsweise einfach auch von Bord aus erwirkt werden kann. Diese Kommunikationsmöglichkeiten bestanden zum Zeitpunkt des Inkrafttretens des Seemannsgesetzes im Jahre 1957 noch nicht. Des Weiteren wird durch das Seearbeitsgesetz ein umfassendes Beschwerderecht für Besatzungsmitglieder eingeführt, das zu mehr Transparenz und damit der Aufdeckung von Missständen an Bord führen wird. Auch in diesen Fällen wird der unmittelbar zu Gunsten der Besatzungsmitglieder wirkende Verwaltungsvollzug deutlich effektiver als die Verhängung von Bußgeldern wirken.

Nur dort, wo der Unrechtsgehalt einer Handlung besonders hoch ist oder eine Mängelbhebung nicht mehr nachträglich möglich ist, werden Ordnungswidrigkeiten-Tatbestände aus dem Seemannsgesetz aus generalpräventiven Erwägungen aufrechterhalten. Wo das Seearbeitsgesetz neue materielle Regelungen trifft, werden unter der Berücksichtigung des Grundsatzes des effektiveren Verwaltungsvollzugs neue Ordnungswidrigkeiten-Tatbestände geschaffen.

Der Kapitän ist nicht nur Vertreter des Reeders an Bord, sondern hat auf Grund seiner selbständigen Verantwortung für die Sicherheit und Ordnung an Bord eine besondere Stellung. Diese Kompetenz, auch Anordnungen ohne ausdrückliches Einverständnis des Reeders treffen zu dürfen, spiegelt sich durch die im Vergleich zum Reeder höhere Anzahl von Ordnungswidrigkeiten-Tatbeständen wieder.

Dem Anwendungsbereich des Seearbeitsgesetzes folgend ist der Kapitän Besatzungsmitglied, während er im bisherigen Seemannsgesetz nicht zu den Besatzungsmitgliedern zählte. Dies hat auch Auswirkungen auf den Geltungsumfang der Straftaten und Ordnungswidrigkeiten.

Hinsichtlich der Strafvorschriften wurden nur solche Regelungen aus dem Seemannsgesetz übernommen, deren Unrechtsgehalt besonders hoch ist und die nicht nach anderen Vorschriften, insbesondere dem Strafgesetzbuch, bestraft werden können.

Zu § 145 (Bußgeldvorschriften):

Die Vorschrift ist die zentrale Norm zur Regelung der Ordnungswidrigkeiten im Seearbeitsgesetz.

Zu Absatz 1:

Die bisher im Seemannsgesetz auf mehrere Paragraphen verteilten Regelungen zu Ordnungswidrigkeiten werden in einer einzigen Norm zusammengefasst.

Zu Nummer 1:

Die Beschäftigung von Personen unter 16 Jahren an Bord war bereits im Seemannsgesetz strafbewehrt (§ 121 Absatz 1 Nummer 1).

Zu Nummer 2:

Die Regelung in Nummer 2 zur Bußgeldbewehrung einer Beschäftigung ohne gültiges Seediensttauglichkeitszeugnis war bereits nach § 121 Absatz 2 Nummer 1 des Seemannsgesetzes strafbewehrt.

Zu Nummer 3:

Mit der Regelung Nummer 3 wird eine neue Ordnungswidrigkeit eingeführt. Grund hierfür ist die Neuregelung der Überprüfung der Schiffsbesetzung anhand von Dienstbescheinigungen, Besatzungslisten und Seetagebücher, die an die Stelle des bisherigen Musterungsverfahrens tritt. Bei fehlender Aufbewahrung dieser Unterlagen ist eine nachträgliche Kontrolle der Schiffsbesetzung nicht mehr möglich.

Zu Nummer 4:

Diese Ordnungswidrigkeit wird neu eingeführt, da das Seemannsgesetz bisher keine Regelungen zur privaten Arbeitsvermittlung von Seeleuten kannte und die Vermittlung von Seeleuten ohne Bescheinigung der Berufsgenossenschaft oder unter Verstoß der gesetzlichen Vorgaben die Rechte der Seeleute in hohem Maße einschränkt. Zudem war bisher der Marktzugang dieser privaten Agenturen in der Seeschifffahrt nicht gesetzlich geregelt; die Bußgeldvorschriften sollen den Vermittlern die Wichtigkeit der Einhaltung der Anforderungen deutlich machen.

Zu Nummer 5:

Die Nichtgewährung von Landgang war bereits nach § 125 Nummer 5 des Seemannsgesetzes eine Ordnungswidrigkeit und wird in das Seearbeitsgesetz übernommen.

Zu Nummer 6:

Mit der Regelung der Nummer 6 wird eine bisher in § 126 Nummer 2 des Seemannsgesetzes enthaltene Ordnungswidrigkeit in das Seearbeitsgesetz übernommen. Damit soll sichergestellt werden, dass die Untergrenze der Mindestruhezeit und die Obergrenze der Höchstarbeitszeit unter der Berücksichtigung der weiteren Vorschriften des Gesetzes eingehalten wird.

Zu Nummer 7:

In Fortführung der Regelung aus § 126 Nummer 5 Seemannsgesetz werden Verstöße gegen die Verpflichtung zur Dokumentation der Arbeitszeit unter Geldbuße gestellt.

Zu Nummer 8:

Nummer 8 führt eine Regelung aus § 125 Nummer 4 des Seemannsgesetzes fort.. Die Bewehrung des Urlaubsanspruchs jugendlicher Besatzungsmitglieder mit einem Bußgeld ist notwendig, um in jedem Fall sicherzustellen, dass jugendliche Besatzungsmitglieder nach sechs Monaten Dienst an Bord Urlaub erhalten.

Zu Nummer 9:

Die Vorschrift entspricht § 120 des Seemannsgesetzes.

Zu Nummer 10 und 11:

Die Regelungen der Nummern 10 und 11 werden als neue Tatbestände aus präventiven Gründen eingeführt, damit Besatzungsmitglieder ihre Rechte gegenüber dem Kapitän auf Zugang zu Kommunikationseinrichtungen sowie Mitreise und Besuche von Partnern an Bord leichter einfordern können.

Zu Nummer 12 und 13:

In Fortführung des § 125 Nummer 3 des Seemannsgesetzes werden Pflichtverletzungen im Zusammenhang mit der Sorge für Sachen eines erkrankten oder verletzten Besatzungsmitglieds unter Geldbuße gestellt.

Zu Nummer 14:

Die Vorschrift ist neu und berücksichtigt die geänderte Überprüfung der medizinischen Ausstattung an Bord. Die betriebseigenen Kontrollen unter Mitwirkung öffentlicher Apotheken sind ein wichtiger Baustein der Überprüfung; Verstöße gegen das Führen oder Aufbewahren der entsprechenden Nachweise müssen daher bußgeldbewehrt sein.

Zu Nummer 15:

Die Vorschrift regelt die Bewehrung eines Verstoßes gegen die Verpflichtung des Kapitänes, jugendliche Besatzungsmitglieder über die Unfall- und Gesundheitsgefahren sowie Maßnahmen zur Abwendung dieser Gefahren zu unterrichten.

Zu Nummer 16:

Zu Buchstabe a:

Die Vorschrift stellt die Missachtung von vollziehbaren Anordnungen, die ein Beschäftigungsverbot zum Schutze von Jugendlichen konkretisieren, unter Geldbuße.

Zu Buchstabe b:

Die Vorschrift ist an § 115 des Seemannsgesetzes angelehnt, der sprachlich gestrafft und modernisiert worden ist. Erfasst ist die Nichtbefolgung dienstlicher Anordnungen.

Zu Nummer 17:

Die Regelung wird neu eingeführt, um Verstöße gegen die Dokumentationspflicht des Kapitäns hinsichtlich der Anordnung von Zwangsmitteln und der Übertragung von Befugnissen auf den Ersten Offizier oder den Leiter der Maschinenanlage zu vermeiden.

Zu Nummer 18:

Die Blankettvorschrift stellt sicher, dass Ordnungswidrigkeiten in Rechtsverordnungen, die auf Grundlage des Seearbeitsgesetzes erlassen wurden, rechtmäßig verfolgt und geahndet werden können.

Zu Absatz 2:

Mit dieser Vorschrift werden auch die Taten des anderen Arbeitgebers nach § 4 Absatz 2 sowie - dem bisherigen § 131 des Seemannsgesetzes folgend - des Stellvertreters des Kapitäns nach § 5 Absatz 3 straf- und bußgeldbewehrt. Die Regelung ist notwendig, weil § 9 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten ausschließlich auf die Vertretungsberechtigung und gesetzliche Vertretung abstellt. Der Kapitän ist aber nicht nur Vertreter des Reeders an Bord, sondern hat eigenständige öffentlich-rechtliche Verpflichtungen beispielsweise hinsichtlich der Sicherheit und Ordnung an Bord.

Zu Absatz 3:

Dieser Absatz übernimmt die Systematik des § 128 des Seemannsgesetzes hinsichtlich der Stufung der Höhe des Bußgeldrahmens. Im Vergleich zum Seemannsgesetz wird aber der Bußgeldrahmen insgesamt deutlich erhöht. Damit wird dem Umstand Rechnung getragen, dass das Seearbeitsgesetz im Vergleich zum Seemannsgesetz weniger Ordnungswidrigkeiten vorsieht, die noch verbleibenden Bußgeldvorschriften aber umso deutlicher wirken sollen. Darüber hinaus ist hinsichtlich des Bußgeldrahmens berücksichtigt worden, dass Verstöße gegen die Vorschriften zur Schiffsbesetzung, zum Arbeitsschutz und zum Schutz jugendlicher Besatzungsmitglieder in besonders hohem Maße der Schiffssicherheit und dem Schutz der Besatzungsmitglieder zuwiderlaufen.

Zu Absatz 4:

Nach § 36 Absatz 1 Nummer 1 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten ist sachlich diejenige Verwaltungsbehörde für die Verfolgung und Ahndung von Ordnungswidrigkeiten zuständig, die durch Gesetz bestimmt wird. Das Seearbeitsgesetz macht von dieser Möglichkeit Gebrauch, folgt den im Vergleich zum Seemannsgesetz geänderten Zuständigkeiten im Seearbeitsgesetz und bestimmt die Berufsgenossenschaft als die zuständige Verwaltungsbehörde für die Verfolgung und Ahndung von Ordnungswidrigkeiten.

Zu § 146 (Strafvorschriften):

Zu Absatz 1:

Die Vorschrift übernimmt weitgehend den bisherigen § 115 Absatz 1, 3 und 4 des Seemannsgesetzes. Der Grund für den unverändert hohen Strafrahmen ist die sehr hohe Ge-

fahr eines Schadenseintritts und die damit verbundene konkrete Gefährdung für die Personen an Bord und das Schiff bei Nichteinhaltung vollziehbarer Anordnungen von Vorgesetzten.

Zu Absatz 2:

Die Vorschrift übernimmt bisher in §§ 115, 120, 121 Absatz 1 Nummer 1 und Absatz 2 Nummer 1 und Nummer 2 des Seemannsgesetzes geregelte Straftaten, erweitert aber den Täterkreis hinsichtlich der Beschäftigung von Personen unter 16 Jahren, von Besatzungsmitgliedern ohne gültiges Seediensttauglichkeitszeugnis sowie von Verletzungen der Höchstarbeitszeit oder der Mindestruhezeit um den Reeder. Diese Handlungen sind wegen ihres hohen Unrechtsgehaltes strafbar, wenn sie entweder beharrlich wiederholt werden oder wenn durch sie die betroffene Person in ihrer Arbeitskraft gefährdet wird.

Zu § 147 (Rechtsmittel):

Die Vorschrift regelt in Anlehnung an §§ 132, 133 und § 135 des Seemannsgesetzes die Zuständigkeit der Bußgeldbehörde sowie das Verfahren bei Einlegung eines Einspruchs gegen einen Bußgeldbescheid oder der Rechtsbeschwerde. Auf die Zuständigkeitsregelungen des § 132 Absatz 2 und § 134 des Seemannsgesetzes kann wegen der nunmehr zentralen Zuständigkeit der Berufsgenossenschaft als Bußgeldbehörde verzichtet werden. Ebenfalls nicht übernommen wird § 129 des Seemannsgesetzes, der bisher eine besondere seefahrtsspezifische Regelung zur Hemmung der Verjährung bei Ordnungswidrigkeiten vorsah. Auf Grund der modernen Kommunikationsmittel kann auf diese besondere Regelung verzichtet werden; stattdessen gilt die allgemeine Regel des § 31 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten.

Zu Absatz 1:

Absatz 2 entspricht § 133 Absatz 1 bis 3 des Seemannsgesetzes und regelt das Einspruchsverfahren gegen Bußgeldbescheide.

Zu Absatz 2:

Die Vorschrift entspricht § 135 des Seemannsgesetzes und regelt die Einlegung der Rechtsbeschwerde.

Zu Abschnitt 12 (Schlussvorschriften):

Zu Unterabschnitt 1 (Anwendung auf Selbständige):

Zu § 148 (Selbstständige):

Zu Absatz 1:

Die Norm A2.1 Absatz 1 Buchstabe a des Seearbeitsübereinkommens bestimmt, dass auch Seeleute, die keine Arbeitnehmer sind, über schriftliche Informationen zu den vertraglichen Vereinbarungen mit dem Reeder verfügen müssen. Satz 1 bestimmt deshalb, dass selbständig tätige Besatzungsmitglieder anstelle eines Heuervertrages, der mit abhängig Beschäftigten abgeschlossen wird, einen Vertrag mit dem Reeder haben müssen. Form und Inhalt des Vertrages entsprechen dem Heuervertrag, soweit die diesbezüglichen Regelungen auf Selbständige sinnvoll übertragbar sind. Der Reeder hat dem Besatzungsmitglied den Vertragsentwurf rechtzeitig vor Vertragsabschluss zur Prüfung zu übergeben. Über den Vertrag müssen mindestens zwei gleichlautende Urkunden aufgenommen werden, die von jeweils beiden Parteien zu unterzeichnen sind und von denen jede Partei ein Exemplar erhält. Die elektronische Form ist ausgeschlossen.

Zu Absatz 2:

Zu Nummer 1:

Die Nummer bezeichnet diejenigen Regelungen des dritten Abschnitts über die Beschäftigungsbedingungen, die auf diejenigen Besatzungsmitglieder nicht anwendbar sind, die selbständig tätig sind.

Zu Buchstabe a:

Die Vorschrift schließt die Anwendung bestimmter Anforderungen an den Heuervertrag für Selbständige aus: Die für abhängig Beschäftigte an Bord geltenden Vorschriften des § 28 Absatz 2 Nummer 6, 8 und 11, Absatz 3 Nummer 3, Absatz 4 und 5 und Absatz 6 Satz 2, des § 29 Absatz 2 und 3 sowie der §§ 31, 32 und 33 über den Heuervertrag, die Reisekosten die Dienstleistungspflicht und die Dienstbescheinigung gelten für Selbständige nicht, weil sie arbeitsrechtliche Besonderheiten betreffen.

Zu Buchstabe b:

Infolge ihrer selbständigen Tätigkeit an Bord entstehen bei diesen Personen keine Ansprüche gegen den Reeder auf Heuerzahlung.

Zu Buchstabe c:

Selbständige entscheiden grundsätzlich selbst über ihre Arbeitszeiten. Sie bedürfen nicht eines besonderen Schutzes wie abhängig Beschäftigte. Deshalb sollen nur die Vorschriften des Gesetzes auf Selbständige angewendet werden, die durch das Seearbeitsübereinkommen zwingend vorgeschrieben sind. Für selbständige Besatzungsmitglieder gelten daher aus Unterabschnitt 4 des Abschnittes 3 nur § 42 Absatz 3, § 45 Absatz 3 und 4, § 47 Absatz 1 bis Absatz 3 Satz 2, § 48 Absatz 1 Nummer 2, § 50, § 53 Absatz 2 bis 6 und 8, § 54 und § 55. Insbesondere ist dadurch sichergestellt, dass die Mindestruhezeit von 77 Stunden in jedem Zeitraum von sieben Tagen auch für Selbständige gilt.

Zu Buchstabe d:

Infolge ihrer selbständigen Tätigkeit an Bord entstehen für Selbständige keine Ansprüche gegen den Reeder auf bezahlten Mindesturlaub im Beschäftigungsjahr. Der Ausschluss von Urlaubsansprüchen gilt jedoch nicht, wenn es sich bei den Selbständigen um arbeitnehmerähnliche Personen handelt. Diese Personengruppe ist ebenso schutzbedürftig, wie abhängig an Bord Beschäftigte.

Zu Buchstabe e:

Der zwischen Reeder und Selbständigem bestehende Vertrag kann nach den allgemeinen schuldrechtlichen Vorschriften gekündigt werden. Des bei der Kündigung von Heuerverhältnissen bestehenden allgemeinen Kündigungsschutzes für Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer bedarf es nicht.

Zu Buchstabe f:

Beim Anspruch auf Heimschaffung entfällt bei selbstständig tätigen Besatzungsmitgliedern der Heuerfortzahlungsanspruch während der Heimschaffung. Ein Erstattungsanspruch des Reeders hinsichtlich der Kosten der Heimschaffung kann vertraglich vereinbart werden (vergleiche Absatz 3). Im Unterschied zum Heuerverhältnis ist der Erstattungsanspruch des Reeders nicht auf Fälle beschränkt, in denen dieser das Heuerverhältnis aus wichtigem Grund fristlos gekündigt hat.

Zu Nummer 2:

Von den Vorschriften des sechsten Abschnittes über die medizinische Betreuung finden die arbeitsrechtlichen Regelungen über die Heuerfortzahlung im Krankheitsfall (§ 104) und die Zahlung eines angemessenen Tagegeldes (§ 105 Absatz 2 Satz 2) auf selbstständig tätige Besatzungsmitglieder keine Anwendung. Nur abhängig Beschäftigte, die auf Grund einer Erkrankung oder Verletzung keinen Heueranspruch gegen den Reeder mehr haben, bedürfen des Schutzes vor krankheitsbedingten wirtschaftlichen Nachteilen. Hinsichtlich des in § 117 geregelten besonderen Schutzes von Jugendlichen wird der allgemeine Verweis auf die Geltung des Arbeitsschutzes in § 117 Absatz 4 Satz 2 von der Anwendung auf Selbständige ausgeschlossen.

Zu Absatz 3:

Für abhängig beschäftigte Besatzungsmitglieder bestehen die Ansprüche auf kostenfreie Unterkunft, Verpflegung und medizinische Betreuung für die Dauer des Heuerverhältnis-

ses. Diese Ansprüche gelten für selbständig tätige Besatzungsmitglieder dementsprechend für die Dauer ihres mit dem Reeder bestehenden Vertragsverhältnisses. Der Anspruch auf kostenfreie Heimschaffung besteht für Selbständige, wenn das mit dem Reeder bestehende Vertragsverhältnis durch Zeitablauf oder Kündigung endet.

Zu Absatz 4:

Da der Selbständige nicht in einem Heuerverhältnis steht, kann im Rahmen des mit dem Reeder bestehenden Vertragsverhältnisses vertraglich vereinbart werden, dass dem Reeder etwaige Kosten für die Heimschaffung, die Unterkunft und Verpflegung sowie für die medizinische Betreuung zu erstatten sind.

Zu Unterabschnitt 2 (Auslegen und Verkündung von Rechtsvorschriften):

Zu § 149 (Auslegen von Gesetzen und Rechtsverordnungen):

Die Vorschrift entspricht - ergänzt um das Seearbeitsübereinkommen der Internationalen Arbeitsorganisation auf Grund zwingender Vorgabe der Norm A5.1.1 Absatz 2 dieses Übereinkommens - dem bisher geltenden Recht (§ 144 des Seemannsgesetzes).

Zu § 150 (Verkündung von Rechtsverordnungen):

Die Vorschrift dient der Vereinfachung der Verkündung der auf dem Seearbeitsgesetz beruhenden Rechtsverordnungen.

Zu Unterabschnitt 3 (Übergangsregelungen):

Zu § 151 (Übergangsregelung für Schiffe mit Vermessung in Bruttoregistertonnen):

Die Vorschrift setzt Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe c des Seearbeitsübereinkommens um.

Der Raumgehalt von Schiffen wird heutzutage in der Vermessungseinheit Bruttoreaumzahl (BRZ) angegeben. Grundlage für diesen Vermessungsmaßstab ist das Internationale Schiffsvermessungs-Übereinkommen von 1969, das am 18. Juli 1982 in Kraft trat. Dieses Übereinkommen sieht in Artikel 3 Absatz 2 Buchstabe d eine zwölfjährige Übergangsfrist für die Beibehaltung der alten Vermessungseinheit Bruttoregistertonnen (BRT) vor. Danach dürfen alle zum Zeitpunkt des Inkrafttretens des Übereinkommens vorhandenen Schiffe ihr bisheriges Schiffsvermessungsergebnis in BRT nach dem Vorgängerübereinkommen (Übereinkommen über ein einheitliches System der Schiffsvermessung vom 10. Juni 1947 - sogenanntes „Oslo-Übereinkommen“) beibehalten. Die Beibehaltung des sogenannten vorläufigen Systems der Schiffsvermessung ist in der Resolution A.494(XII) der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation IMO vom 19. November 1981 konkretisiert worden.

Das Seearbeitsübereinkommen greift diese Regelung auf und legt fest, dass für Schiffe, die dem vorläufigen System der Schiffsvermessung der IMO unterliegen, die Bruttoreaumzahl diejenige ist, die in der Spalte „Bemerkungen“ im Internationalen Schiffsmessbrief genannt ist. Dort wird im Schiffsmessbrief die Schiffsgröße in BRT angegeben.

Schiffe, für die ein Reeder bis zum 18. Juli 1994 die Beibehaltung der alten BRT-Vermessung beantragt hatte, können die BRT-Vermessung ohne zeitliche Befristung beibehalten. In diesem Fall gilt als Bruttoreaumzahl das Vermessungsergebnis nach BRT. Dies gilt auch dann, wenn im Schiffsmessbrief zusätzlich zur BRT-Vermessung auch die Schiffsgröße in BRZ angegeben wird.

Die Vorschrift hat praktische Auswirkungen für das Erfordernis eines Seearbeitszeugnisses und einer Seearbeits-Konformitätserklärung. Diese Dokumente sind nach dem Seearbeitsübereinkommen für alle Schiffe mit einer Größe von 500 BRZ und mehr zwingend vorgeschrieben. Für Schiffe, die ihr altes Vermessungsergebnis beibehalten dürfen und kleiner als 500 BRT sind, ist damit kein Seearbeitszeugnis und keine Seearbeits-Konformitätserklärung vorgeschrieben.

Zu § 152 (Übergangsregelung für zugelassene Ärzte):

Das Vorgängergesetz zum Seearbeitsgesetz, das Seemannsgesetz, sah anstelle einer Zulassung die Ermächtigung von Ärzten für die Durchführung von Seediensttauglichkeits-

untersuchungen vor. Diese Ärzte verfügen über eine besondere Sachkunde und Erfahrung bei der Durchführung der Untersuchungen. Aus diesem Grund und im Interesse der Kontinuität der Tauglichkeitsuntersuchungen sollen diese Ärzte grundsätzlich weiterhin Seedienssttauglichkeitsuntersuchungen durchführen. Diese Ärzte gelten mit dem Inkrafttreten des Seearbeitsgesetzes vorläufig als zugelassene Ärzte im Sinne von § 16. Diese Übergangsregelung gilt allerdings nicht unbefristet; der zugelassene Arzt hat die endgültige Zulassung innerhalb eines halben Jahres nach Inkrafttreten des Seearbeitsgesetzes zu beantragen. In einer Rechtsverordnung können für die bereits nach dem Seemannsgesetz ermächtigten Ärzte Vereinfachungen hinsichtlich des Nachweises der Zulassungsvoraussetzungen geregelt werden.

Zu Artikel 2 (Änderungen seeverkehrsrechtlicher Vorschriften):

Zu Absatz 1:

Zu Nummer 1:

Die bisherige Nummer 6 des § 1 wird ersetzt durch drei eigene Nummern 6, 6a und 6b. Dabei werden die beiden ersten Bundesaufgaben der bisherigen Nummer 6 (Besatzung des Schiffes und Qualifikation der Besatzungsmitglieder) sprachlich angepasst und als Nummer 6 und 6a aufgenommen. Die dritte Aufgabe (Abwehr von Gefahren für die Sicherheit und Gesundheit der Seeleute auf Schiffen unter fremder Flagge) wird gestrichen, da sie künftig Bestandteil der umfassenderen Aufgaben nach dem Seearbeitsgesetz über Kontrollen auf Schiffen unter fremder Flagge sein wird. Als neue Nummer 6b wird die Bereitstellung eines seeärztlichen Dienstes in den Katalog der Bundesaufgaben aufgenommen. Diese Aufgabe wird bereits seit langer Zeit durch den seeärztlichen Dienst der Berufsgenossenschaft wahrgenommen. Dies war bisher jedoch nicht als zentrale Bundesaufgabe geregelt.

Zu Nummer 2:

In dem neu gefassten § 2 Absatz 1 werden im Vergleich zu der bisher geltenden Vorschrift sprachliche Anpassungen vorgenommen. So wird der nicht mehr zutreffende Begriff „seemännische Fachschulen“ durch eine zeitgemäße und inhaltlich treffendere Formulierung ersetzt. Bis auf die im neuen Absatz 4 normierte Bundeszuständigkeit in Bezug auf die Überprüfung der Befähigung und Eignung der Führer von Traditionsschiffen und Sportfahrzeugen bleibt die Regelungsmaterie des Absatzes 1 im Übrigen unverändert.

In Absatz 2 werden die Regelungen der bisherigen Absätze 2 und 3 in Bezug auf Bewerber um Bordstellungen als Kapitän oder weiteres Besatzungsmitglied zusammengefasst. Ein Verweis auf Verwaltungsvereinbarungen des Bundes mit den Küstenländern über die Anerkennung von Schulabschlussprüfungen der Länder als Berufseingangsprüfungen des Bundes ist nicht mehr vorgesehen, weil dies künftig durch eine Rechtsverordnung auf Grund des § 9 Absatz 1 Nummer 3b geregelt werden wird. Auf die Begründung zu Nummer 6 wird insoweit verwiesen. Darüber hinaus trägt der neu formulierte Absatz 2 der durch die Änderungen der Anlage des STCW-Übereinkommens eingeführten neuen Struktur der beruflichen Nachweise über die Befähigungen im Schiffsdienst Rechnung. Neben den bisher erteilten Befähigungszeugnissen für Kapitäne und Schiffsoffiziere gibt es Befähigungsnachweise im Sinne des STCW-Übereinkommens für bestimmte Zusatzqualifikationen und sonstige Qualifikationsbescheinigungen. Dies betrifft zum Beispiel Befähigungen im Schiffssicherheitsdienst, etwa in der Brandbekämpfung, sowie zusätzliche Anforderungen für Besatzungsmitglieder auf bestimmten Schiffstypen, wie Fahrgastschiffen oder Öltankern.

Absatz 3 entspricht dem bisherigen Absatz 7 in Bezug auf die Möglichkeit des Bundes, durch Verwaltungsvereinbarungen mit den Küstenländern Behörden der Landesverwaltung als Organ zu entleihen.

Die bisher in § 2 Absatz 2 Satz 1 normierte Zuständigkeit des Bundes hinsichtlich der Überprüfung der Bewerber als Führer von Traditionsschiffen und Sportfahrzeugen wird in Absatz 4 geregelt.

Die bisherigen Absätze 4 bis 6 sind nicht mehr erforderlich. Insbesondere bedarf es im Zusammenhang mit Ausbildung, Zeugniserteilung und sicherer Schiffsbesetzung im Sinne der Absätze 1 und 2 keiner Ermächtigung zur Aufgabenübertragung auf einzelne Behörden der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, da diese Aufgaben beim Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie und der Dienststelle Schiffsicherheit der Berufsgenossenschaft (sichere Schiffsbesetzung) konzentriert wurden. Die in den bisherigen Absätzen 4 und 5 normierten Qualitätsanforderungen an Ausbildungsstätten und an einzelne Ausbildungskurse werden in der Rechtsverordnung nach § 9 Absatz 1 Nummer 3b geregelt.

Zu Nummer 3:

In § 5 Absatz 1 Satz 2 wird Nummer 3 zum einen auf Grund der Änderung in § 1 Nummer 6 angepasst. Zum anderen wird die Verweisung auf § 1 Nummer 7a aufgehoben, da die Aufgabe der Betreuung und Überwachung des funkärztlichen Beratungsdienstes mit Erlass zum 1. Januar 2012 vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie auf die Berufsgenossenschaft übertragen wurde. Diese Aufgabe kann von der Berufsgenossenschaft besser wahrgenommen werden, da sie mit dem seeärztlichen Dienst über medizinische Kompetenz verfügt, die für diese Aufgabe erforderlich ist.

Zu Nummer 4:

Die Verweisung in § 6 Absatz 1 wird auf Grund der Änderungen in § 1 Nummer 6 und § 5 Absatz 1 Satz 2 Nummer 3 angepasst.

Zu Nummer 5:

Die Änderung in § 8 Absatz 1 Satz 1 ist eine Folgeänderung auf Grund der Änderung in § 1 Nummer 6.

Zu Nummer 6:

Auf Grund des Wegfalls der bisherigen Ermächtigungsnormen des Seemannsgesetzes, insbesondere der §§ 142, 143 und 143b, ist eine Neuregelung zur Ermächtigung des Bundes zum Erlass von Rechtsvorschriften in Bezug auf die sichere Besetzung von Seeschiffen, die Befähigung und Eignung von Seeleuten einschließlich der Art und Weise und des Verfahrens der entsprechenden Überprüfungen sowie die Erteilung und den Entzug von Befähigungszeugnissen erforderlich.

Nach Kapitel V Regel 14 der Anlage SOLAS-Übereinkommen sind die Vertragsparteien verpflichtet, für Schiffe ihrer Flagge Maßnahmen vorzuhalten, durch die gewährleistet wird, dass alle Schiffe hinsichtlich des Schutzes des menschlichen Lebens auf See ausreichend und sachgemäß besetzt sind. Die Internationale Seeschifffahrtsorganisation hat mit der EntschlieÙung A.890(21) vom 25. November 1999 (VkBl. 2000 S. 129), geändert durch die EntschlieÙung A.955(23) vom 5. Dezember 2003 (VkBl. 2004 S. 342), international zu beachtende Grundsätze für eine sichere Schiffsbesetzung im Hinblick auf Arbeits- und Ruhezeiten, die Festsetzung einer sicheren Mindestbesatzungsstärke, die Zuständigkeiten der Reedereiunternehmen und das Handeln der zuständigen Verwaltungsbehörden erlassen. § 9 Absatz 1 Nummer 3 enthält den regelungsbedürftigen Katalog von Kriterien für den Verordnungsgeber, damit Deutschland seinen Verpflichtungen als Vertragspartei des SOLAS-Übereinkommens nachkommen kann. Zudem wird auf die Begründung zu Artikel 1 (Seearbeitsgesetz), § 20 (Besatzungsstärke der Schiffe) verwiesen.

Mit den Vorschriften in § 9 Absatz 1 Nummer 3a und 3b werden die erforderlichen Ermächtigungsgrundlagen für den Erlass der Rechtsvorschriften über die Eignung und Befähigung der Seeleute und die Erteilung der entsprechenden Nachweise normiert. Insbesondere handelt es sich hierbei um die bisher auf Grund des § 142 des Seemannsgesetzes gemeinsam vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und dem Bundesministerium für Arbeit und Soziales erlassene Schiffsoffizier-Ausbildungsverordnung. Diese Verordnung setzt die Anforderungen des STCW-Übereinkommens sowie der inhaltlich gleichen Normen der Richtlinie 2008/106/EG um.

In dem bisher angewandten Verfahren der Überprüfung der Bewerber um Bordstellungen als Kapitän oder Schiffsoffizier hat der Bund regelmäßig auf die Durchführung einer eigenen Berufseingangsprüfung nach § 18 der Schiffsoffizier-Ausbildungsverordnung verzichtet und - auf Grund der Verwaltungsvereinbarungen mit den Küstenländern nach § 2 Absatz 2 (alt) des Seeaufgabengesetzes - die Schulabschlussprüfungen der Länder als Eingangsprüfungen anerkannt. An dieser Herangehensweise auf der Basis einer vertrauensvollen Zusammenarbeit zwischen Bund und Ländern soll festgehalten werden; allerdings bedarf es im Interesse der Rechtssicherheit aller Beteiligten, insbesondere auch der Bewerber, einer zeitgemäßen und verbindlichen Regelung durch eine Rechtsverordnung. § 9 Absatz 1 Nummer 3b ermächtigt das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zum Erlass dieser Rechtsverordnung.

§ 9 Absatz 1 Nummer 3c entspricht in seinem Regelungsgehalt der bisherigen Nummer 3a.

Mit der Ergänzung des § 9 Absatz 1 Satz 3 wird die in der Sportschifffahrt bisher fehlende Ermächtigung geschaffen, auch private Personen mit Besichtigungsaufgaben nach der See-Sportbootverordnung beauftragen zu können. Durch diese Ergänzung wird eine entsprechende EntschlieÙung des Deutschen Bundestages (Drucksache 16/5416) umgesetzt. Gleichzeitig wird damit die Voraussetzung geschaffen, die bisher ausschließlich mit dieser Aufgabe betrauten Wasser- und Schifffahrtsämter zu entlasten.

Zu Nummer 7:

Einer Ermächtigung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zum Erlass einer Rechtsverordnung im Hinblick auf die Mindestbesatzung und die Eignung des Kapitäns und der Besatzungsmitglieder auf Schiffen unter fremder Flagge einschließlich der damit zusammenhängenden Maßnahmen zur Abwehr von Gefahren für die Sicherheit und Gesundheit der Besatzungsmitglieder auf diesen Schiffen bedarf es nicht mehr, da das Seearbeitsgesetz in Abschnitt 10 abschließende Regelungen dazu trifft.

Zu Nummer 8:

Das durch § 9f eingeführte Seeleute-Befähigungs-Verzeichnis ist infolge der grundlegenden Überarbeitung des STCW-Übereinkommens und der im Nachgang dazu erfolgenden Änderung europarechtlicher Vorschriften (Richtlinie 2008/106/EG) anzupassen. Darüber hinaus sind die sprachlichen Präzisierungen des § 2 (vergleiche Begründung zu Nummer 3) nachzuvollziehen (Buchstabe a und Buchstabe b Doppelbuchstabe aa).

Die in § 9f Absatz 2 normierte Zweckbestimmung des Seeleute-Befähigungs-Verzeichnisses wird durch die Änderungen nach Buchstabe b, Doppelbuchstabe bb insoweit erweitert, dass die gespeicherten Daten auch zu statistischen Auswertungen im Hinblick auf die Personalentwicklung in der Seeschifffahrt genutzt werden können. Diese Änderung ist sowohl dafür gedacht, eine ausreichende Datenbasis für entsprechende Betrachtungen im nationalen Bündnis für Ausbildung und Beschäftigung in der deutschen Seeschifffahrt zur Verfügung zu haben, als auch den Verpflichtungen gegenüber der Europäischen Union im Hinblick auf die Einrichtung eines STCW-Informationssystems nach Artikel 25a (neu) der Richtlinie 2008/106/EG bei der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA) nachkommen zu können.

Schließlich ist der in Absatz 3 aufgeführte Katalog der zu speichernden Daten um die Angabe des Geschlechts des Zeugnisinhabers zu ergänzen, da in der Regel I/2 Absatz 9 der Anlage zum STCW-Übereinkommen eine entsprechende Änderung vorgenommen wurde.

Zu Nummer 9:

Die Neufassung von Absatz 1 Satz 1 wird infolge der Neufassung des § 2 und der Aufhebung von § 9b erforderlich. Die dabei neu aufgenommene Erläuterung der verschiedenen Amtshandlungen dient der rechtlichen Klarstellung. Zudem wird der Anwendungsbereich der Kostenerhebungsregelung für die Übermittlung von Daten nach § 9e Absatz 2 erweitert.

Der angefügte neue Absatz 4 dient gleichfalls der rechtlichen Klarstellung, dass wie bisher gegenüber der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger keine Gebühren und Auslagen erhoben werden.

Zu Nummer 10:

Es handelt sich um eine Folgeänderung auf Grund des Aufhebens von § 9b.

Zu Nummer 11:

Es handelt sich um eine Folgeänderung im Zusammenhang mit der Aufhebung des Seemannsgesetzes und des Erlasses des Seearbeitsgesetzes.

Zu Absatz 2:

Der Ausnahmetatbestand im Anwendungsbereich des Schiffssicherheitsgesetzes, wonach es nicht für die Durchführung des Seemannsgesetzes gilt, ist nicht mehr erforderlich und wird aufgehoben. Das Seearbeitsgesetz enthält in Umsetzung des Seearbeitsübereinkommens auch seearbeitsrechtliche Vorschriften im Hinblick auf die Ausbildung, die Erteilung von Nachweisen über Befähigungen im Schiffsdienst und die Beschäftigung von Seeleuten. Es ergänzt insoweit die Durchführung der jeweils geltenden internationalen Regelungen zur Schiffssicherheit und zum Umweltschutz auf See. Bei der Überprüfung der Arbeits- und Lebensbedingungen der Besatzungsmitglieder auf Schiffen unter fremder Flagge handelt es sich um die Hafensstaatkontrolle im Sinne der Richtlinie 2009/16/EG. Diese Richtlinie ist durch Regelungen im Schiffssicherheitsgesetz in nationales Recht umgesetzt worden. Auf die Begründung zu Artikel 1 wird verwiesen.

Zu Absatz 3:

Zu Nummer 1:

Mit der Einführung der Kurzbezeichnung „STCW-Gesetz“ soll die Rechtssetzung vereinfacht werden. Die Kurzbezeichnung „STCW-Übereinkommen“ für das Internationale Übereinkommen vom 7. Juli 1978 über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten ist in den üblichen deutschen Sprachgebrauch übernommen worden. Es ist daher naheliegend, auch dem Vertragsgesetz eine entsprechende Kurzbezeichnung anzufügen.

Zu Nummer 2:

Es ist nicht mehr erforderlich, dass Änderungen der Anlage des STCW-Übereinkommens durch gemeinsam vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und vom Bundesministerium für Arbeit und Soziales zu erlassende Rechtsverordnungen in Kraft gesetzt werden. Der Systematik der im Seearbeitsgesetz und Seearbeitsgesetz neu geregelten Verordnungsermächtigungen folgend werden die Inkraftsetzungsverordnungen künftig allein vom Bundesverkehrsministerium erlassen. Das Erfordernis der Zustimmung des Bundesrates wird unverändert beibehalten.

Zu Artikel 3 (Änderungen sonstiger arbeitsrechtlicher Vorschriften):

Artikel 3 enthält Folgeänderungen arbeitsrechtlicher Vorschriften außerhalb des Seearbeitsgesetzes.

Zu Absatz 1:

Das Arbeitsgerichtsgesetz wird bereinigt. Das dort bisher vorgesehene Tarifschiedsgericht für die Seeschifffahrt ist im Jahre 1970 nach Kündigung durch eine Tarifvertragspartei aufgelöst worden. Seit diesem Zeitpunkt besteht die Zuständigkeit der Gerichte für Arbeitssachen und es ist eine Fachkammer für Seeschifffahrtsachen beim Arbeitsgericht Hamburg gebildet. Für die tarifvertragliche Möglichkeit, ein Schiedsgericht für seearbeitsrechtliche Streitigkeiten einzurichten, besteht kein Bedarf mehr.

Zu Absatz 2:

Die Neufassung von § 24 des Kündigungsschutzgesetzes passt die Regelung zu kündigungsrechtlichen Besonderheiten an die heutigen Verhältnisse der Seeschifffahrt und des Luftverkehrs an.

Die Regelung in § 24 Absätze 1 und 2 des Kündigungsschutzgesetzes entspricht dem bisherigen Absatz 1.

Die Vorschrift in § 24 Absatz 3 des Kündigungsschutzgesetzes über die Verlängerung der Sechsmonatsfrist des § 1 Absatz 1 (Wartezeit) bei einer länger als sechs Monate dauernden ersten Reise eines Besatzungsmitglieds wird auf Besatzungen von Seeschiffen und Binnenschiffen beschränkt. Für das nach dem bisherigen § 24 Absatz 2 ebenfalls einbezogene Bordpersonal von Luftfahrzeugen war die Regelung schon bisher ohne praktische Bedeutung, weil unter den Bedingungen des modernen Luftverkehrs Flugreisen mit einem Auslandsaufenthalt von mehr als sechs Monaten nicht vorkommen.

§ 24 Absatz 4 des Kündigungsschutzgesetzes enthält Regelungen zur Frist für die Kündigungsschutzklage. Geht die Kündigung dem Besatzungsmitglied an Land zu, besteht kein Bedarf für eine Abweichung von der allgemeinen Regelung in § 4 des Kündigungsschutzgesetzes. Dies stellt Satz 1 klar.

Besondere Maßgaben gelten dagegen nach Satz 2, wenn die Kündigung dem Besatzungsmitglied eines See- oder Binnenschiffes während der Fahrt des Schiffes zugeht. Die dann gegebene sechswöchige Klagefrist entspricht dem bisher geltenden Recht. Im Unterschied zur bisherigen Regelung wird jedoch nicht mehr an die Ankunft des Schiffes in einem deutschen Hafen, sondern an den Zeitpunkt angeknüpft, an dem das Besatzungsmitglied seinen Dienst an Bord des Schiffes tatsächlich beendet. Die bisherige Fristauslösung ist nicht mehr zeitgemäß. Sie ging vom Regelfall aus, dass das gekündigte Besatzungsmitglied mit dem Schiff der Dienstleistung nach Deutschland zurückkehrt. Dagegen laufen unter den Bedingungen des modernen internationalen Schiffsverkehrs Kauffahrteischiffe und Binnenschiffe unter Umständen mehrere Monate keinen deutschen Hafen an. Der Wechsel der Besatzung, darunter auch die Rückreise eines gekündigten Besatzungsmitglieds, erfolgt jetzt üblicherweise mit dem Flugzeug.

Die Einräumung einer Sechs-Wochenfrist ab Dienstende an Bord ist sachgerecht. Nach der Regelung in § 33 Absatz 2 Nummer 4 hat der Reeder dem Besatzungsmitglied das Dienstende in der Dienstbescheinigung zu bestätigen. Damit verfügt das Besatzungsmitglied über eine Information bezüglich des für den Fristbeginn maßgebenden Ereignisses, die es als Nachweis in einem Kündigungsschutzverfahren verwenden kann. Auch unter Berücksichtigung einer gegebenenfalls mehrtägigen Dauer der Rückreise an den Wohnort oder einen anderen Heimschaffungsort lässt die sechswöchige Klagefrist dem Besatzungsmitglied genügend Zeit, die Kündigungsschutzklage vorzubereiten und zu erheben.

Für die Beibehaltung einer längeren Klagefrist für Besatzungsmitglieder von Flugzeugen besteht keine Notwendigkeit mehr. Selbst wenn eine (außerordentliche) Kündigung während einer Flugreise ausgesprochen werden sollte, kann das Besatzungsmitglied innerhalb kurzer Zeit nach Deutschland zurückkehren und Kündigungsschutzklage erheben.

Satz 3 bestimmt, dass hinsichtlich der nachträglichen Klagezulassung nach § 5 Absatz 1 des Kündigungsschutzgesetzes und der verlängerten Anrufungsfrist nach § 6 des Kündigungsschutzgesetzes die sechswöchige Klagefrist an die Stelle der sonst geltenden Dreiwochenfrist tritt.

Nicht in die Neufassung übernommen werden die Vorschriften der bisherigen Absätze 4 und 5 über die Zuständigkeiten eines besonderen Gerichts und die Einbeziehung des Kapitäns und sonstiger leitender Angestellter in den Geltungsbereich des Kündigungsschutzgesetzes. Im Hinblick auf die alleinige Zuständigkeit der Arbeitsgerichte und die allgemeine Regelung zur Einbeziehung leitender Angestellter in § 14 Absatz 2 des Kündigungsschutzgesetzes besteht für diese Vorschriften kein Bedarf mehr.

Zu Absatz 3:

Folgeänderung. Im Bundesurlaubsgesetz wird künftig auf die besonderen urlaubsrechtlichen Bestimmungen des Seearbeitsgesetzes verwiesen.

Zu Absatz 4:

Folgeänderung im Betriebsverfassungsgesetz auf Grund des Wegfalls des bisher in Bezug genommenen § 3 des Seemannsgesetzes. Eine Änderung des mit der bisherigen Regelung erfassten Personenkreises ist hiermit nicht verbunden.

Zu Absatz 5:

Folgeänderung. Im Arbeitssicherheitsgesetz wird künftig auf das Seearbeitsgesetz und weitere Vorschriften im Bereich der Seeschifffahrt, zum Beispiel die Seediensttauglichkeitsverordnung, verwiesen.

Zu Absatz 6:

Der Absatz enthält Änderungen des Arbeitszeitgesetzes.

Zu Nummer 1:

Die Arbeit auf Offshore-Anlagen in der ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ) außerhalb der deutschen Küstengewässer gewinnt, insbesondere durch die Errichtung von Windparks, zunehmend an Bedeutung. Mit der Änderung soll klargestellt werden, dass das Arbeitszeitgesetz im Rahmen der Vorgaben des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen vom 10. Dezember 1982 (BGBl. 1994 II S. 1799) auch in der AWZ Anwendung findet. Das Gesetz gilt also auch für Arbeitnehmer in der AWZ, die Offshore-Tätigkeiten (zum Beispiel auf künstlichen Inseln) ausführen. Dies schließt Offshore-Personal ein, das sich nur vorübergehend auf einem Schiff (zum Beispiel Errichter-, Installations- oder Hubschiff) befindet, um von dort aus Bauwerke (zum Beispiel Windkraftanlagen), künstliche Inseln oder sonstige Anlagen auf See zu errichten, zu ändern oder zu betreiben; diese Beschäftigten sind nach § 3 Absatz 3 Nummer 7 Seearbeitsgesetz keine Besatzungsmitglieder.

Zu Nummer 2:

Mit der Regelung wird eine Verordnungsermächtigung für Offshore-Tätigkeiten geschaffen. Die Verordnungsermächtigung eröffnet die Möglichkeit, die Regelungen des Arbeitszeitgesetzes den besonderen Verhältnissen im Zusammenhang mit Offshore-Tätigkeiten anzupassen und die zum Schutz der Arbeitnehmer sowie der Sonn- und Feiertagsruhe notwendigen Bedingungen zu bestimmen.

Zu Nummer 3:

Folgeänderung. Das Arbeitszeitgesetz verweist für die Beschäftigung von Arbeitnehmern auf Kauffahrteischiffen künftig auf das Seearbeitsgesetz.

Zu Absatz 7:**Zu Nummer 1:**

Wie im Arbeitszeitgesetz soll auch im Jugendarbeitsschutzgesetz klargestellt werden, dass dieses Gesetz im Rahmen der Vorgaben des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen vom 10. Dezember 1982 (BGBl. 1994 II S. 1799) auch in der AWZ Anwendung findet.

Zu Nummer 2:

Mit der Änderung wird das in § 10 des Jugendschutzgesetzes zum 1. September 2007 in Kraft getretene generelle Verbot der Abgabe von Tabakwaren an Jugendliche in der Öffentlichkeit auch im Jugendarbeitsschutzgesetz nachvollzogen. Die bisher zulässige Abgabe von Tabakwaren an Jugendliche über 16 Jahre durch den Arbeitgeber wird untersagt.

Zu Nummer 3:

Folgeänderung. Für die Beschäftigung von Jugendlichen als Besatzungsmitglieder auf Kauffahrteischiffen wird künftig auf das Seearbeitsgesetz verwiesen.

Zu Artikel 4 (Folgeänderungen in arbeitsförderungs- und sozialversicherungsrechtlichen Gesetzen):

Zu Absatz 1:

Die Folgeänderungen im Dritten Buch Sozialgesetzbuch dienen der begrifflichen Anpassung an das Seearbeitsgesetz.

Zu Absatz 2:

Folgeänderung im Vierten Buch Sozialgesetzbuch, mit der der bisherige Rechtsstand unverändert bleiben soll. Die zu ändernde Vorschrift verweist bisher auf das Seemannsgesetz und den dortigen Begriff der Besatzungsmitglieder. Der Begriff der Besatzungsmitglieder und der Seeleute wird durch das Seearbeitsgesetz um Selbständige erweitert. Dadurch ist es notwendig, den bisherigen sozialversicherungsrechtlichen Begriff der „Seeleute“ auf abhängig beschäftigte Besatzungsmitglieder zu begrenzen. Selbständige, die nach dem Seearbeitsgesetz auch unter den Begriff des Besatzungsmitglieds und der Seeleute fallen, werden nach § 13 des Vierten Buches Sozialgesetzbuch weiterhin nicht erfasst. Die Ergänzung des 2. Halbsatzes stellt klar, dass für Kanalsteurer im Nord-Ostsee-Kanal, die nach dem Seearbeitsgesetz vom Begriff der Besatzungsmitglieder ausgenommen werden, der bisherige Regelungsgehalt ebenfalls unverändert bleibt.

Zu Absatz 3:

Folgeänderung. Im Fünften Buch Sozialgesetzbuch wird für die gesetzliche Krankenversicherung von Besatzungsmitgliedern auf Kauffahrteischiffen künftig auf das Seearbeitsgesetz verwiesen.

Zu Absatz 4:

Folgeänderungen im Siebten Buch Sozialgesetzbuch. Verweise und Begrifflichkeiten werden an das Seearbeitsgesetz angepasst. Der Verweis auf das Gesetz betreffend die Verpflichtung der Kauffahrteischiffe zur Mitnahme heimzuschaffender Seeleute wird wegen dessen Aufhebung durch das Zweite Gesetz zur Änderung des Seemannsgesetzes und anderer Gesetze vom 8.6.2005 (BGBl. I S 1530) gestrichen.

Zu Artikel 5 (Änderungen sonstiger Gesetze):

Zu Absatz 1:

Die Vorschrift übernimmt die Begriffe aus dem Seearbeitsgesetz; die in § 48 Absatz 1 des Arzneimittelgesetzes normierte Ausnahme zur Verschreibungspflicht von Arzneimitteln wird inhaltlich nicht geändert.

Zu Absatz 2:

Folgeänderung zu § 95 Absatz 2 Satz 6 des Seearbeitsgesetzes.

Zu Artikel 6 (Neufassung des Seeaufgabengesetzes):

Das Seeaufgabengesetz wurde zuletzt 2002 neu bekannt gemacht und wurde seitdem mehrfach geändert. Die Neufassung dient der Transparenz und besseren Verständlichkeit für den Rechtsanwender.

Zu Artikel 7 (Inkrafttreten, Außerkrafttreten):

Die Vorschrift schließt an § 149 des Seemannsgesetzes an. Das Inkrafttreten dieses Gesetzes erfolgt zeitnah mit dem internationalen Inkrafttreten des Seearbeitsübereinkommens, dessen Umsetzung in das deutsche Recht dieses Gesetz dient. Das bisherige Seemannsgesetz tritt zum gleichen Zeitpunkt nach fast sechzigjähriger Geltung außer Kraft.

Anlage 2

Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates

Der Nationale Normenkontrollrat hat den Entwurf des Regelungsvorhabens geprüft.

I. Zusammenfassung

Wirtschaft	
Jährlicher Erfüllungsaufwand:	-140.000 Euro
Einmaliger Erfüllungsaufwand:	560.000 Euro
Gebühren:	-360.000 Euro
Verwaltung	
Jährlicher Erfüllungsaufwand:	-60.000 Euro
Der Nationale Normenkontrollrat hat keine Bedenken gegen das Regelungsvorhaben.	

II. Im Einzelnen

II.1 Wirtschaft

Für die Wirtschaft werden sechs Informationspflichten neu eingeführt, die nennenswerten jährlichen Mehraufwand mit sich bringen. So wird beispielsweise eine Verpflichtung des Reeders eingeführt, jedem Besatzungsmitglied eine Bescheinigung über den geleisteten Dienst an Bord auszustellen. Aus den Informationspflichten ergibt sich insgesamt ein Mehraufwand von gut 300.000 Euro pro Jahr.

Dem Mehraufwand auf Grund der Umsetzung des Seearbeitsübereinkommens steht jedoch eine Entlastung der Wirtschaft durch die Abschaffung des (nationalen) Musterungsverfahrens und der Verpflichtung zum Führen von Seefahrtsbüchern gegenüber. Diese Entlastungen belaufen sich auf 450.000 Euro, so dass die Wirtschaft jährlich im Saldo um gut 140.000 Euro entlastet wird.

Für die Wirtschaft wird das Regelungsvorhaben darüber hinaus eine einmalige Belastung von knapp 560.000 Euro mit sich bringen. Diese resultiert aus der Verpflichtung, für Seeschiffe in der weltweiten Fahrt ein Seearbeitszeugnis und eine Seearbeits-

Konformitätserklärung zu beantragen. Ferner müssen die Reeder für ihre zeugnispflichtigen Schiffe im Teil II der Seearbeits-Konformitätserklärung darstellen, wie sie die innerstaatlichen Rechtsvorschriften zu den Arbeits- und Lebensbedingungen an Bord umsetzen.

II.2 Verwaltung

Für die Bundesverwaltung resultiert neuer Erfüllungsaufwand insbesondere aus den Überwachungs- und Kontrollaufgaben. Dieser Aufwand beläuft sich auf rund 750.000 Euro jährlich.

Diesem jährlichen Mehraufwand steht auf Länderebene eine jährliche Entlastung durch den Wegfall des Musterungsverfahrens und der Seefahrtbücher gegenüber, so dass der Regelungsentwurf – bei ebenenübergreifender Betrachtung – im Saldo zu einer jährlichen Entlastung der Verwaltung von rund 60.000 Euro führen wird.

II.3 Gebühren

Auf Grund des Regelungsentwurfs werden Gebühren für die Wirtschaft anfallen. Wegen der entlastenden Maßnahmen (Wegfall des Musterungsverfahrens und der Seefahrtbücher) ergibt sich jedoch insgesamt auch hier eine Entlastung von 360.000 Euro.

Das Ressort hat die Änderungen des Erfüllungsaufwands und der sonstigen Kosten nachvollziehbar dargestellt.

Der Nationale Normenkontrollrat hat keine Bedenken gegen das Regelungsvorhaben.

Stellungnahme des Bundesrates

Der Bundesrat hat in seiner 900. Sitzung am 21. September 2012 beschlossen, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

1. Zu Artikel 1 (§ 92 Satz 2 - neu - SeeArbG)

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:

In § 92 des neuen Seearbeitsgesetzes wird dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung die Ermächtigung erteilt, im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Bildung und Forschung ohne Zustimmung des Bundesrates Ausbildungsberufe in der Seeschifffahrt staatlich anzuerkennen und die weitere Ausgestaltung der praktischen Ausbildung an Bord durch Rechtsverordnung zu regeln. Bisher ist nach § 142 Absatz 1 des Seemannsgesetzes die Zustimmung des Bundesrates für den Erlass von Rechtsverordnungen zur beruflichen Ausbildung erforderlich. Das geforderte Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Bildung und Forschung soll sicherstellen, dass die Regelungen im Einklang mit dem Berufsbildungsgesetz stehen. Dennoch sollte zur Klarstellung die Aufnahme einer Regelung entsprechend § 4 Absatz 5 Berufsbildungsgesetz (frühzeitige Einbindung der Länder bei Neuordnungskonzepten) vorgenommen werden.

2. Zu Artikel 1 (§ 96 Absatz 1 Satz 1 SeeArbG)

In Artikel 1 sind in § 96 Absatz 1 Satz 1 nach dem Wort "Stadtentwicklung" die Wörter "und im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Gesundheit" einzufügen.

Begründung:

Regelungen für Wohn- und Aufenthaltsbereiche, sanitäre Anlagen, Wascheinrichtungen, Küchenräume sowie Versorgungsanlagen an Bord werden bisher in der Verordnung über die Unterbringung der Besatzungsmitglieder an Bord von Kaufahrteischiffen (LogisV) definiert. Von diesen Regelungen ist beispielsweise auch die Thematik der Trinkwasserhygiene unmittelbar betroffen. Zukünftig werden die die oben genannten Bereiche betreffenden Verordnungen durch das Bundes-

ministerium für Arbeit und Soziales im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung ohne Zustimmung des Bundesrates erlassen. Bisher war stets die Zustimmung des Bundesrates erforderlich. Es wird als zwingend erforderlich angesehen, Regelungen, die beispielsweise Anforderungen an die Trinkwasserhygiene oder an die medizinischen Räumlichkeiten stellen, mindestens zusätzlich im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Gesundheit zu treffen.

3. Zu Artikel 1 (§ 109 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 und Satz 4 SeeArbG)

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:

Die im aktuellen Entwurf vorhandene Regelung widerspricht 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. Hierin legt Artikel 5 Ziffer 3 fest, dass jeder Mitgliedstaat die erforderlichen Maßnahmen trifft, damit "... der Kapitän und der beziehungsweise die Arbeitnehmer, denen er gegebenenfalls [...] den Gebrauch der medizinischen Ausstattung des Schiffes übertragen hat, eine besondere Ausbildung nach den in Anhang V genannten allgemeinen Leitlinien erhalten, die in regelmäßigen Abständen, und zwar zumindest alle fünf Jahre, aufgefrischt wird und die durch die unterschiedlichen Schiffskategorien gegebenen spezifischen Risiken und Erfordernisse berücksichtigt." Aus welchem Grund das Fortbildungsintervall für den Kapitän in §109 Absatz 1 Satz 4 SeeArbG-E von fünf Jahren auf zehn Jahre erweitert werden soll, ist fachlich nicht nachvollziehbar. Auch die Begründung zum Entwurf kann hier keine überzeugende Erklärung liefern: "Auf Schiffen ohne Schiffsarzt muss sich Kapitän und ein Schiffsoffizier alle fünf Jahre durch einen anerkannten medizinischen Wiederholungskurs fortbilden. Soweit ein Schiffsoffizier als medizinische Betreuungsperson an Bord eingesetzt wird, muss der Kapitän sich mindestens alle zehn Jahre medizinisch fortbilden. Damit wird die medizinische Betreuung auch dann sichergestellt, wenn der für die medizinische Betreuung zuständige Schiffsoffizier ausfallen sollte". Der medizinische Wiederholungslehrgang umfasst 40 Stunden Ausbildung, der aktuell alle fünf Jahre wiederholt werden muss. Eine Erweiterung auf ein 10-Jahres-Intervall kann in keinem Fall dem Qualitätsanspruch für die verantwortungsvolle medizinische Tätigkeit des Kapitäns gerecht werden.

4. Zu Artikel 1 (§ 109 Absatz 2 Satz 1 SeeArbG)

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 worden ist."

Begründung:

Die Neuregelung bewirkt eine Verschlechterung des bisher hohen Schutzniveaus durch eine Absenkung des Standards:

Bisher wurde die medizinische Ausrüstung durch die Hafenzärztlichen Dienste überwacht. Zukünftig soll dies durch die Berufsgenossenschaft erfolgen. Die Hafenzärztlichen Dienste haben im Rahmen ihrer Überwachung auf Basis der Verordnung über die Krankenfürsorge auf Kauffahrteischiffen (SchKrFürsV) Ärzte und Apotheker als fachkompetentes Personal zur Überwachung eingesetzt. Dies soll zukünftig nicht mehr in dieser Form erfolgen.

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

Die bisher behördliche Überwachungsaufgabe kann mit der Neuregelung durch die Berufsgenossenschaft an privatwirtschaftlich arbeitende "anerkannte Organisationen" übertragen werden. Hierdurch wird ein wirtschaftlicher Interessenskonflikt begünstigt, da die anerkannten Organisationen bereits in einem Vertragsverhältnis mit der zu überwachenden Reederei stehen können.

Durch die Neuregelung werden eine Vielzahl weiterer Unternehmen und Organisationen mit der gleichen Aufgabe betraut. Zeitintensive und überflüssige Doppelbegehungen werden begünstigt, da die Gesundheitsämter/Hafenzärztlichen Dienste weiterhin im Rahmen der Internationalen Gesundheitsvorschriften (IGV) für die Begehung der medizinischen Räumlichkeiten an Bord verantwortlich sein werden.

Viele staatliche Überwachungsaufgaben, beispielsweise die Überwachung der Einhaltung des Medizinproduktegesetzes, liegen in Zuständigkeit der jeweiligen Landesbehörden und können an die lokalen Gesundheitsämter, nicht aber an die Berufsgenossenschaften delegiert werden.

Das Beibehalten der bisherigen Regelung und die Überwachung durch die Gesundheitsämter stellt somit ein fachlich sinnvolles und etabliertes Verfahren dar.

5. Zu Artikel 1 (§ 113 Absatz 1 Satz 3 SeearbG)

In Artikel 1 § 113 Absatz 1 Satz 3 ist der abschließende Punkt durch ein Komma zu ersetzen und folgende Wörter sind anzufügen:

"sowie des Einvernehmens des Bundesministeriums für Gesundheit, soweit gesundheitliche, medizinische, infektiologische oder hygienische Regelungsinhalte betroffen sind."

Begründung:

Abschnitt 6 regelt unter anderem den Gesundheitsschutz und die medizinische Betreuung an Bord. Die einzelnen Regelungsinhalte wirken sich daher unmittelbar auf gesundheitliche Fragestellungen aus, die beispielsweise auch Regelungsinhalte anderer Gesetze wie zum Beispiel das Gesetz über die Durchführung der Internationalen Gesundheitsvorschriften oder die Trinkwasserverordnung betreffen könnten. Aus diesem Grund ist es zwingend erforderlich, nicht nur die Ressorts Verkehr, Bau und Stadtentwicklung sowie Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz, sondern auch das Ressort Gesundheit auf Bundesebene in die Prozesse einzubeziehen.

6. Zu Artikel 1 (§ 130 Absatz 4 Satz 3 - neu - SeeArbG)

In Artikel 1 ist dem § 130 Absatz 4 der folgende Satz anzufügen:

"Sofern hygienische, infektiologische oder medizinische Gefährdungen festgestellt werden, haben die anerkannten Organisationen und die Berufsgenossenschaft unverzüglich das im jeweiligen Hafen zuständige Gesundheitsamt zu informieren."

Begründung:

Die Berufsgenossenschaft wird im Rahmen der Flaggenstaat- und Hafenstaatkontrolle legitimiert, die Arbeits- und Lebensbedingungen an Bord, einschließlich gesundheitlicher Gefahren im Rahmen einer Inspektion zu beurteilen. Auch die anerkannten Organisationen erhalten die Legitimation zur Durchführung von Inspektionen.

Da im Rahmen dieser Inspektionen auch Mängel in Bezug auf gesundheitliche Fragestellungen (wie zum Beispiel die Trinkwasserversorgung und die medizinische Versorgung) festgestellt werden können, ist es zwingend erforderlich, das für den jeweiligen Hafen zuständige Gesundheitsamt unverzüglich zu benachrichtigen. Diese Anforderung geht letztlich auch aus den Internationalen Gesundheitsvorschriften hervor. Hinzu kommt, dass gemäß § 143 Absatz 1 Nummer 5 SeeArbG-E weder die Mitarbeiter der Berufsgenossenschaft, noch die Mitarbeiter der anerkannten Organisationen Einblick in die vertraulichen Krankenunterlagen nehmen dürfen. Eine entsprechende Meldepflicht bei Feststellung hygienischer bzw. medizinischer Mängel durch die Mitarbeiter der Berufsgenossenschaft bzw. das Personal der durch die Berufsgenossenschaft anerkannten Organisationen an das zuständige Gesundheitsamt ist zwingend erforderlich.

7. Zu Artikel 1 (§ 138 Absatz 4 Satz 3 - neu - SeeArbG)

In Artikel 1 ist dem § 138 Absatz 4 der folgende Satz anzufügen:

"Sofern hygienische, infektiologische oder medizinische Gefährdungen festgestellt werden, hat die Berufsgenossenschaft unverzüglich das im jeweiligen Hafen zuständige Gesundheitsamt zu informieren."

Begründung:

Die Berufsgenossenschaft wird im Rahmen der Flaggenstaat- und Hafenstaatkontrolle legitimiert, die Arbeits- und Lebensbedingungen an Bord, einschließlich gesundheitlicher Gefahren im Rahmen einer Inspektion zu beurteilen.

Im Falle festgestellter Mängel werden im weiteren Verlauf des § 138 SeeArbG-E verschiedene Institutionen genannt (Verband der Reeder, Vertreter des Flaggenstaats etc.), die durch die Berufsgenossenschaft über die Missstände informiert werden müssen. Speziell § 138 Absatz 5 SeeArbG-E verpflichtet die Berufsgenossenschaft, bei schwerwiegenden Verstößen beispielsweise die Reederverbände zu informieren.

Da hier auch Mängel in Bezug auf gesundheitliche Fragestellungen (wie zum Beispiel die Trinkwasserversorgung und die medizinische Versorgung) betroffen sind, ist es zwingend erforderlich, das für den jeweiligen Hafen zuständige Gesundheitsamt ebenfalls zu informieren. Da mit derart schweren Mängeln im Bereich der Lebensbedingungen erfahrungsgemäß eine Vielzahl möglicher infektiologischer Risiken einhergehen, und die Anforderungen der Internationalen Gesundheitsvorschriften in diesem Rahmen ebenfalls umzusetzen sind, ist eine entsprechende Meldepflicht für die Mitarbeiter der Berufsgenossenschaft bzw. das Personal der durch die Berufsgenossenschaft anerkannten Organisationen an das zuständige Gesundheitsamt zwingend erforderlich.

8. Zu Artikel 1 (§ 145 Absatz 1 Nummer 5, 8, 12 und 13 SeeArbG)

Der Bundesrat bittet, im weiteren Gesetzgebungsverfahren zu prüfen, ob die in § 145 Absatz 1 Nummer 5, 8, 12 und 13 SeeArbG-E vorgesehenen Bußgeldvorschriften auch bei nur fahrlässiger Begehung eine Ordnungswidrigkeit darstellen sollten.

Begründung:

§ 145 Absatz 1 Nummer 5, 8, 12 und 13 SeeArbG-E übernehmen Bußgeldtatbestände des Seemannsgesetzes, die nur im Fall der vorsätzlichen Begehung eine Ordnungswidrigkeit darstellen, was dem Ausmaß des Pflichtenverstößes auch angemessen sein könnte.

Die Ahndung auch der fahrlässigen Begehungsweise ist in den genannten Fällen auch nicht im Hinblick auf die Anforderungen des Seearbeitsübereinkommens der Internationalen Arbeitsorganisation zwingend geboten. Nach Artikel V Absatz 6 des Übereinkommens hat jedes Mitglied Verstöße gegen die Anforderungen des Übereinkommens zu untersagen und hat im Einklang mit dem internationalen Recht Zwangsmaßnahmen festzulegen oder die Annahme von Abhilfemaßnahmen gemäß seinen Gesetzen vorzuschreiben, die ausreichen, um von solchen Verstößen abzuhalten.

9. Zu Artikel 1 (§ 146 Absatz 1 Nummer 2 SeeArbG)

Der Bundesrat bittet, im weiteren Gesetzgebungsverfahren zu prüfen, ob die in § 146 Absatz 1 Nummer 2 SeeArbG-E vorgesehene Strafvorschrift um eine Vorsatz-Fahrlässigkeits-Kombination erweitert werden sollte.

Begründung:

§ 146 Absatz 1 SeeArbG-E übernimmt weitgehend den bisherigen § 115 Absatz 1, 3 und 4 des Seemannsgesetzes und stuft die Ordnungswidrigkeit des § 145 Absatz 1 Nummer 16 Buchstabe b SeeArbG-E zur Straftat auf, wenn sie vorsätzlich und (Nummer 1) gemeinschaftlich mit anderen Besatzungsmitgliedern begangen wird oder (Nummer 2) begangen wird und dadurch Leben oder Gesundheit eines anderen oder fremde Sachen von bedeutendem Wert gefährdet werden.

§ 146 SeeArbG-E erfasst nur die vorsätzliche Gefährdung der Schutzgüter des § 146 Absatz 1 Nummer 2 SeeArbG-E. Es gibt also keine Vorsatz-Fahrlässigkeits-Kombination, wie sie § 115 Absatz 2 des Seemannsgesetzes vorsieht. Der Straftatbestand des § 146 Absatz 1 Nummer 2 SeeArbG-E ist damit nicht erfüllt, wenn der Täter vorsätzlich eine dienstliche Anordnung mit der entsprechenden Zweckbestimmung nicht befolgt und dadurch fahrlässig das Leben eines anderen gefährdet. Eine solche Verhaltensweise erscheint aber ebenso wie etwa im Fall der Straßenverkehrsgefährdung (vgl. § 315c Absatz 3 StGB) strafwürdig. Es dürfte im Übrigen praktisch höchst selten vorkommen, dass jemand eine dienstliche Anordnung nicht befolgt und dabei den Vorsatz besitzt, das Leben eines anderen zu gefährden.

**Gegenäußerung der Bundesregierung
zu der Stellungnahme des Bundesrates**

Zu Nummer 1 (Artikel 1 - § 92)

Die Bundesregierung teilt die Auffassung des Bundesrates, dass eine frühzeitige inhaltliche Abstimmung zwischen Bund und Ländern angezeigt ist. Dies zeigt bereits die wirkungsvolle Zusammenarbeit in der Berufsbildungsstelle Seeschifffahrt e.V., Bremen. Nach Auffassung der Bundesregierung ist es angezeigt, die Beteiligung der betroffenen Küstenländer dort zum Ausdruck zu bringen, wo es rechtlich erheblich ist.

Die Bundesregierung schlägt deshalb vor, in Artikel 1 § 92 eine Anhörung der Küstenländer zu ergänzen; § 92 ist daher im einleitenden Satzteil wie folgt zu fassen:

„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“.

Zu Nummer 2 (Artikel 1 - § 96 Absatz 1)

Dem vom Bundesrat vorgeschlagenen Einvernehmen des Bundesministeriums für Gesundheit wird von der Bundesregierung zugestimmt, soweit in einer Rechtsverordnung inhaltliche Regelungen für sanitäre Anlagen, Wascheinrichtungen oder Wasserversorgungsanlagen betreffende Bereiche der Trinkwasserhygiene getroffen werden. Die entsprechenden Anforderungen werden durch die Trinkwasserverordnung geregelt. Bei festgestellten Mängeln bei der Trinkwasserversorgung gelten ebenfalls die Vorschriften der Trinkwasserverordnung. Werden Rechtsverordnungen nach dem Seearbeitsgesetz erlassen oder geändert, die Fragen der Trinkwasserhygiene betreffen, bedarf es daher einer einvernehmlichen Regelung mit dem insoweit zuständigen Bundesministerium für Gesundheit. Dem sollte durch eine entsprechende Ergänzung des § 96 Abs. 1 Satz 2 Rechnung getragen werden.

Für die nach § 96 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 näher zu regelnden Anforderungen an die medizinischen Räumlichkeiten an Bord der Schiffe und deren Einsatzbereitschaft ist das Bundesministerium für Gesundheit nicht zuständig. Ein Einvernehmen beim Erlass entsprechender Rechtsverordnungen kommt deshalb nicht in Betracht.

Die Bundesregierung schlägt vor, Artikel 1 § 96 Absatz 1 Satz 2 wie folgt zu fassen:

„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.“

Zu Nummer 3 (Artikel 1 - § 109 Absatz 1)

Den Hinweisen des Bundesrates folgend, sollte die Regelung zur Durchführung der medizinischen Betreuung und von Kontrollen an Bord neu gefasst werden.

Die Anforderungen an die Personen, die für die Durchführung der medizinischen Behandlung und Versorgung an Bord verantwortlich sind, werden im Einklang mit 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 bestimmt. 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. Nach Artikel 4 Nummer 1 Buchstabe b der genannten Richtlinie ist der Kapitän für die Verwaltung der medizinischen Ausstattung verantwortlich. Er kann den Gebrauch und die Instandhaltung der medizinischen Ausstattung einem oder mehreren Arbeitnehmern an Bord – in der Regel einem nautischen Schiffsoffizier – übertragen, wenn dieser über eine entsprechende Ausbildung verfügt; die Verantwortung des Kapitäns bleibt jedoch dem Grund nach bestehen. In diesem Fall müssen nach Artikel 5 Ziffer 3 der genannten Richtlinie auch die betrauten Personen alle fünf Jahre an einem medizinischen Wiederholungslehrgang teilnehmen.

Um diesem Zusammenhang besser Rechnung zu tragen, schlägt die Bundesregierung vor, § 109 folgendermaßen zu ändern:

- a) Absatz 1 ist wie folgt zu fassen:

„(1) Für die Durchführung der medizinischen Behandlung und Versorgung an Bord und der Führung, Verwaltung und vertraulichen 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 wird.“

b) Absatz 2 ist wie folgt zu ändern:

aa) Folgender Satz ist voranzustellen:

„Der Reeder hat dafür zu sorgen, dass die in Absatz 1 Satz 1 angeführten Aufgaben von den dort genannten Personen wahrgenommen werden.“

bb) In dem neuen Satz 2 wird nach dem Wort „hat“ das Wort „ferner“ eingefügt.

c) In Absatz 3 wird Satz 3 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.“

d) In Absatz 4 Satz 1 wird die Angabe „Absatz 1 Satz 1“ durch die Angabe „Absatz 1 Satz 1 oder 2“ ersetzt.

Ferner ist in § 113 Absatz 1 Satz 1 Nummer 3 die Angabe „§ 109 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2“ durch die Angabe „§ 109 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 und Satz 2“ zu ersetzen.

Zu Nummer 4 (Artikel 1 - § 109 Absatz 2)

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag des Bundesrates nicht zu.

Der Vorschlag des Bundesrates würde dem Konzept der Bundesregierung zuwiderlaufen, die Zuständigkeiten für die Überprüfung der Arbeits- und Lebensbedingungen auf Kaufahrtschiffen bei der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft zu bündeln, dort die Überprüfung aus einer Hand zu ermöglichen und damit Bürokratie abzubauen. Nur die Berufsgenossenschaft ist - unter Nutzung der Unterstützungsmöglichkeiten anerkannter Organisationen - in der Lage solche deutschen Schiffe zu überprüfen, die keine deutschen Häfen anlaufen.

Ziel des Gesetzentwurfes ist es, die Überprüfungen der medizinischen Ausstattung in die nach dem Seearbeitsübereinkommen zwingend vorgeschriebenen Überprüfungen im Zusammenhang mit der Erteilung der Seearbeitszeugnisse zu integrieren. Das Seearbeitsgesetz sieht keine gesonderte Überprüfung der medizinischen Ausstattung an Bord durch Länderbehörden mehr vor, sondern macht sie zu einem Bestandteil der nach dem Seearbeitsübereinkommen vorgesehenen Überprüfungen durch den Flaggenstaat.

Eine Verschlechterung des bisher hohen Schutzniveaus ist nicht zu erwarten, da die Berufsgenossenschaft bereits jetzt mit ihrem Seeärztlichen Dienst über eine hohe ärztliche Fachkompetenz in allen maritim-medizinischen Fragen verfügt.

Die in der bisherigen Praxis aufgetretenen Lücken bei der Überprüfung von Schiffen unter deutscher Flagge, die nur im Ausland verkehren, werden durch die vorgesehene Regelung im Seearbeitsgesetz geschlossen. Durch die Beteiligung anerkannter Organisationen, die über ein weltweites Netz von Besichtigern verfügen, wird die Kontrolle im Vergleich zum jetzigen Zustand deutlich verbessert. Jedoch entscheiden nicht die anerkannten Organisationen über das Ergebnis der Überprüfungen und über die Ausstellung von Seearbeitszeugnissen, sondern dies obliegt allein der Berufsgenossenschaft, sodass es zu keinen wirtschaftlichen Interessenkonflikten kommen kann. Die anerkannten Organisationen unterliegen darüber hinaus bei der Durchführung ihrer Aufgaben nach dem Seearbeitsgesetz einer engmaschigen Überwachung durch die Berufsgenossenschaft. Die Beteiligung anerkannter Organisationen bei den Überprüfungen entspricht den Regelungen des Seearbeitsübereinkommens.

Erstmals wird die zwingende Einbindung öffentlicher Apotheken bei der jährlichen Kontrolle der medizinischen Ausstattung gesetzlich festgelegt. Die Kombination aus jährlichen Eigenkontrollen sowie den Überprüfungen durch die Berufsgenossenschaft unterstützt durch die anerkannten Organisationen sichert das Schutzniveau der Überprüfung der medizinischen Ausstattung ab.

Zu Nummer 5 (Artikel 1 - § 113 Absatz 1)

Dem vom Bundesrat vorgeschlagenen Einvernehmen des Bundesministeriums für Gesundheit stimmt die Bundesregierung zu, soweit in einer Rechtsverordnung infektiologische oder hygienische Regelungen getroffen werden. Bei Erlass oder Änderungen von Rechtsverordnungen nach dem Seearbeitsgesetz bedürfte es insoweit einer einvernehmlichen Regelung mit dem für solche Regelungen zuständigen Bundesministerium für Gesundheit.

Für über infektiologische oder hygienische Angelegenheiten hinausgehende Regelungsinhalte zur Sicherstellung einer ausreichenden medizinischen Behandlung und Versorgung an Bord bedarf es hingegen keines Einvernehmens des Bundesministeriums für Gesundheit. Die Inhalte zur Sicherstellung der medizinischen Versorgung der Seeleute werden nach dem Seearbeitsgesetz von fachlich kompetenten Institutionen, insbesondere dem Ausschuss für medizinische Ausstattung in der Seeschifffahrt, getroffen. Eine Zuständigkeit des Bundesministeriums für Gesundheit besteht insoweit nicht.

Vor diesem Hintergrund schlägt die Bundesregierung vor, Artikel 1 § 113 Absatz 1 Satz 3 wie folgt zu fassen:

„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.“

Zu den Nummern 6 und 7 (Artikel 1 - § 130 Absatz 4 und § 138 Absatz 4)

Die Bundesregierung unterstützt das Anliegen des Bundesrates nach einer Information der Gesundheitsämter in den Fällen, in denen die Berufsgenossenschaft bei Schiffsüberprüfungen gesundheitliche Gefahren feststellt. Diese Problematik betrifft aber nicht nur Aufgaben der Gesundheitsämter, sondern kann auch bei anderen zu überprüfenden Sachverhalten auftreten. Daher ist es angezeigt, eine allgemeine Regelung außerhalb des § 130 Absatz 4 oder § 138 Absatz 4 anzusiedeln, nach der die Berufsgenossenschaft die für die anderen Aufgaben zuständigen Behörden mit den dazu erforderlichen Informationen versorgt, die bei flaggenstaatlichen oder hafenstaatlichen Überprüfungen anfallen.

Die Bundesregierung wird im weiteren Gesetzgebungsverfahren eine Formulierung vorschlagen.

Zu Nummer 8 (Artikel 1 - § 145 Absatz 1)

Die Bundesregierung wird den Vorschlag des Bundesrates im weiteren Verlauf des Gesetzgebungsverfahrens prüfen.

Die vom Bundesrat angesprochenen vorgesehenen Ordnungswidrigkeiten schützen sensible Rechte. Betroffen sind der Anspruch des Besatzungsmitglieds auf Landgang im Hafen, der Urlaubsanspruch des jugendlichen Besatzungsmitgliedes sowie der Anspruch eines erkrankten und an Land zurückgelassenen Besatzungsmitgliedes auf ordnungsgemäße Dokumentation und Weitergabe seiner Sachen oder eines Heuerguthabens. Bei der Erweiterung der jeweiligen Tatbestände um die fahrlässige Begehungsweise hat die Bundesregierung sich davon leiten lassen, den Schutz dieser Rechte zu verstärken und drohenden Durchsetzungsschwierigkeiten zu begegnen. Die Androhung eines Bußgeldes auch bei fahrlässiger Missachtung soll Reeder und Kapitän dazu anhalten, sich sorgfältig der tatbestandlichen Voraussetzungen der jeweiligen Ansprüche zu vergewissern. Blicke die Bußgeldbewehrung auf die vorsätzliche Begehung beschränkt, würde dagegen nach der Regelung in § 11 Absatz 1 Satz 1 des Ordnungswidrigkeitengesetzes bereits die Unkenntnis eines zum Tatbestand gehörenden Umstandes den Vorsatz und damit die Bußgeldbewehrung entfallen lassen.

Zu Nummer 9 (Artikel 1 - § 146 Absatz 1 Nummer 2)

Die Bundesregierung wird den Vorschlag des Bundesrates im weiteren Verlauf des Gesetzgebungsverfahrens prüfen.

Zutreffend weist der Bundesrat in seinem Vorschlag darauf hin, dass nach der Entwurfsfassung die fahrlässige Herbeiführung der Gefährdung von Leben oder Gesundheit einer anderen Person oder von fremden Sachen von bedeutendem Wert den Straftatbestand nicht erfüllt. Die für den Gefährdungserfolg ursächliche Nichtbeachtung einer Vorgesetztenanordnung seitens des Besatzungsmitgliedes bliebe aber nach der Regelung in § 145 Absatz 1 Nummer 16b als Ordnungswidrigkeit mit einem Bußgeld von bis zu fünfzigtausend Euro bewehrt.