

Änderungsantrag

Antrag der Abgeordneten Herbert Behrens, Jutta Krellmann, Matthias W. Birkwald, weiterer Abgeordnete und der Fraktion DIE LINKE.

Entwurf eines Gesetzes zur Umsetzung des Seearbeitsübereinkommens 2006 der Internationalen Arbeitsorganisation - BT-Drucksache 17/10959

Der Ausschuss Arbeit und Soziales wolle beschließen:

Artikel 1 wird wie folgt geändert:

1. § 4 des Seearbeitsgesetzes wird wie folgt gefasst:

(1) Reeder im Sinne dieses Gesetzes ist der Eigentümer des Schiffes. Reeder ist auch jede andere Organisation oder Person, wie der Leiter, Agenten oder Bareboat-Charterer, die vom Reeder die

Verantwortung für den Betrieb des Schiffes übernommen hat und die sich mit der Übernahme dieser Verantwortung bereit erklärt hat, die Aufgaben und Pflichten zu erfüllen, die den Reedern nach diesem Gesetz und den anderen Rechtsvorschriften zur Umsetzung des Seearbeitsübereinkommens auferlegt werden, ungeachtet dessen, ob andere Organisationen oder Personen bestimmte dieser Aufgaben oder Pflichten im Auftrag des Reeders erfüllen.

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

2. § 48 Absatz 2 des Seearbeitsgesetzes wird gestrichen.

Berlin, den 23. Oktober 2012

Dr. Gregor Gysi und Fraktion

Begründung

Zu I.

Im Gesetzentwurf wurden die Regelungen des SeeArbÜ/MLC zu Gunsten der Reeder und zu Lasten der Seeleute verändert. Der Begriff des Reeders ist in der MLC, Artikel II Ziffer 1.j) klar geregelt. Der Reeder

der kann die Verantwortung für das Schiff auch einer anderen Person oder Organisation übertragen. Mit der Übernahme dieser Verantwortung verpflichtet sich diese andere Person oder Organisation (neuer Reeder), auch die Rechte und Pflichten des Gesetzes einzuhalten. Im verbindlichen Text des MLC heißt es dazu entsprechend:

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

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

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

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

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

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

Zu 2.

Im Gesetzesentwurf wurde in § 48 des Gesetzesentwurfes ohne Information der Sozialpartner die Höchstarbeitszeit nach dem Seemannsgesetz pauschal für alle Schiffe verlängert. Der neue Text in Abs. 2 bedeutet für Seeleute beispielsweise auf ei-

nem großen Feederschiff eine Verlängerung der täglichen Höchstarbeitszeit von 10,3 Stunden auf 13 Stunden bzw. eine Verlängerung der wöchentlichen maximalen Arbeitszeit von 72 auf 91 Stunden. Auch wenn sich die Verlängerung nicht auf allen Schiffen so extrem auswirken wird, ist sie unzumutbar.

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

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