

Ausschuss für Arbeit und Soziales

Wortprotokoll

116. Sitzung

Berlin, Montag, 26. November 2012, 14:00 Uhr
Paul-Löbe-Haus, Sitzungssaal E 200

Vorsitz: Abg. Sabine Zimmermann (DIE LINKE.)

Tagesordnung

Einzigster Punkt der Tagesordnung..... 1817

Öffentliche Anhörung von Sachverständigen

Gesetzentwurf der Bundesregierung

**Entwurf eines Gesetzes zur Umsetzung des See-
arbeitsübereinkommens 2006 der Internationalen**

Arbeitsorganisation (BT-Drucksache 17/10959)

Ausschuss für Arbeit und Soziales (federführend),
*Rechtsausschuss, Ausschuss für Verkehr, Bau und
Stadtentwicklung,*

Anwesenheitsliste*

Mitglieder des Ausschusses

Ordentliche Mitglieder des Ausschusses

Stellv. Mitglieder des Ausschusses

CDU/CSU

Lehrieder, Paul

Hüppe, Hubert
Lietz, Matthias

SPD

Hiller-Ohm, Gabriele
Juratovic, Josip

FDP

Kober, Pascal
Kolb, Dr. Heinrich Leonhard

DIE LINKE

Zimmermann, Sabine
Ernst, Klaus

Behrens, Herbert

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Müller-Gemmeke, Beate

Ministerien

Ernst, Ref. Michael (BMAS)
Freytag, MR Christoph (BMJ)
Fuchtel, PStS Hans-Joachim (BMAS)
Hein, MRin Sofia (BMAS)
Loskamp, MDirg Britta (BMAS)
Maul-Satori, Dr. Mathias (BMAS)
Müller, MR Dr. Christopher (BMAS)
Müller, RR Markus (BMAS)
Mußhoff, RD Alfons (BMAS)
Pasterny, SB Simone (BMWi)

Fraktionen

Arndt, Dr. Joachim (SPD-Fraktion)
Hinkel, Heidemarie (Fraktion DIE LINKE.)
Keuter, Christof (CDU/CSU)
Noll, Dr. Dorothea (FDP-Fraktion)
Schwefel, Ragnar (FDP-Fraktion)

Sachverständige

Asshoff, Gregor (IG Bauen-Agrar-Umwelt)
Benze, Dieter
Biesold, Karl-Heinz
Bubenzler, Christian
Bullmann, Jürgen F. (Deutsche Seemannsmission Hamburg-Harburg e. V.)
Eckstein, Martin (Bundesvereinigung der Deutschen Arbeitgeberverbände)
Jessen, Prof. Dr. jur. Henning
Jörgens, Runa (Verband Deutscher Reeder)
Krichel, Ulrich (Gesamtmittel)
Maurer, Matthias (IG Bauen-Agrar-Umwelt)
Meyer, Klaus
Nagel, Ralf (Verband Deutscher Reeder)
Prinz, Thomas (Bundesvereinigung der Deutschen Arbeitgeberverbände)
Seyer, Manfred
Wibel, Anke (Deutsche Seemannsmission Hamburg-Harburg e. V.)
Wolf, Roland (Bundesvereinigung der Deutschen Arbeitgeberverbände)
Zander, Oliver (Hauptverband der Deutschen Bauindustrie e. V.)

*) Der Urschrift des Protokolls ist die Liste der Unterschriften beigegefügt.

116. Sitzung

Beginn: 14.00 Uhr

Vorsitzende Zimmermann: Meine Damen und Herren, liebe Kolleginnen und Kollegen, ich begrüße Sie zu unserer heutigen Anhörung im Ausschuss für Arbeit und Soziales.

Gegenstand dieser öffentlichen Anhörung ist der Gesetzentwurf der Bundesregierung „Entwurf eines Gesetzes zur Umsetzung des Seearbeitsübereinkommens 2006 der Internationalen Arbeitsorganisation“ auf der BT-Drucksache 17/10959.

Die von den Verbänden, Institutionen und Einzelsachverständigen abgegebenen Stellungnahmen liegen Ihnen auf Ausschuss-Drucksache 17(11)1004 vor.

Von Ihnen, den hier anwesenden Vertretern der Verbände und Institutionen sowie Einzelsachverständigen, wollen wir hören, wie Sie die Vorlagen insgesamt beurteilen. Wir verzichten auf ein Eingangsstatement. Wir haben einen üblichen Schlüssel für die Verteilung der Fragezeit. Es wird so sein, dass auf eine Frage sofort die Antwort erfolgen soll. Ich bitte alle, kurze Fragen zu stellen und auch zu sagen, an wen Sie diese Frage richten und natürlich auch von Ihnen kurze und prägnante Antworten, so dass wir die Zeit gut ausschöpfen.

Wir haben am Ende noch die „freie Runde“, die fünf Minuten dauert, wo dann jede Fraktionen nochmals die Möglichkeit hat, eine Frage zu stellen.

Ich begrüße die Sachverständigen von der Bundesvereinigung der Deutschen Arbeitgeberverbände die Herren Thomas Prinz und Martin Eckstein, vom Verband Deutscher Reeder Frau Runa Jörgens und Herrn Ralf Nagel, von Gesamtmetall Herrn Rechtsanwalt Ulrich Krichel, vom Hauptverband der Deutschen Bauindustrie e.V. Herrn Oliver Zander und Frau Nadine Wulf – letztere ist nicht anwesend -, von der Deutschen Seemannsmission Hamburg-Harburg "Duckdalben" Herrn Probst Jürgen F. Bollmann und Frau Seemannsdiakonin Anke Wibel, von der IG Bauen-Agrar-Umwelt die Herren Gregor Asshoff und Matthias Maurer sowie die Einzelsachverständigen Herrn Christian Bubenzer, Herrn Prof. Dr. iur. Henning Jessen, Herrn Karl-Heinz Biesold, Herrn Manfred Seyer, Herrn Dieter Benze, Herrn Klaus Meyer. An dieser Stelle begrüße ich auch den Vertreter der Bundesregierung, den Parlamentarischen Staatssekretär Herrn Fuchtel.

Wir beginnen jetzt mit der Befragung der Sachverständigen. Es beginnt die CDU/CSU-Fraktion, Herr Lehrieder, bitte.

Abgeordneter Lehrieder (CDU/CSU): Sehr geehrte Frau Vorsitzende, werte Damen und Herren. Meine Frage richtet sich an den VDR, an die Seemannsmission und an Herrn Bubenzer. Die Internationale Arbeitsorganisation hat bereits vor über zehn Jahren in dreigliedrigen Beratungen mit den Seeleuten, mit den Reedern und den Regierungen mit den Arbeiten für ein weltweites Seearbeitsübereinkommen begon-

nen. Die deutschen Sozialpartner waren auch bei der Erarbeitung des deutschen Umsetzungsgesetzes fortlaufend beteiligt. Wenn Sie jetzt auf das Seearbeitsgesetz blicken, hat sich nach Ihrer Meinung diese auf Transparenz und Praktikabilität der Umsetzungsbestimmungen gerichtete Vorgehensweise bewährt?

Sachverständiger Nagel (Verband Deutscher Reeder): Frau Vorsitzende, meine Damen und Herren. Aus unserer Sicht hat sie sich sehr gut bewährt, denn die gesamte Materie ist von allen Beteiligten, die sie dann auch in der Praxis anwenden sollen und müssen, durchgesprochen. Ja, das hat sich sehr bewährt aus unserer Sicht.

Sachverständiger Bollmann (Deutsche Seemannsmission Hamburg-Harburg): Das kann ich bestätigen. Auch wir hatten den Eindruck, dass im Verfahren tatsächlich die vom Gesetz Betroffenen beteiligt worden sind. Wir sind zwar der Meinung, dass nicht alles im Gesetz wiederzufinden ist, was im Verfahren diskutiert worden ist. Aber wir sind von dem Verfahren sehr überzeugt, dass es gut war.

Sachverständiger Bubenzer: Auch von meiner Sicht, eine hohe Zustimmung, eine hohe Akzeptanz und ein hoher Praxisbezug, der durch dieses besondere dreigliedrige Verfahren sichergestellt wurde. Das hat sich auf jeden Fall bewährt.

Abgeordneter Lietz (CDU/CSU): Meine Frage geht sowohl an den Vertreter vom Verband Deutscher Reeder, Herrn Nagel. Ich würde aber auch den Vertreter von Gesamtmetall, Herrn Krichel, fragen wollen. Da wir ja im Seearbeitsgesetz eine ganze Passage zur Berufsausbildung an Bord haben - wie schätzen Sie die dort getroffenen gesetzlichen Regelungen ein, in ihrem Inhalt, in ihrer Art und Weise der Umsetzung?

Sachverständiger Nagel (Verband Deutscher Reeder): Auch hier, Frau Vorsitzende und meine Damen und Herren, von unserer Seite aus betrachtet sind es gute Regelungen. Wir begrüßen insbesondere, dass die Berufsbildungsstelle Seefahrt als zuständige Stelle jetzt im Gesetz normiert ist. Insofern von uns uneingeschränkte Zustimmung.

Sachverständiger Krichel (Gesamtmetall): Ich kann zu dem konkreten Thema nichts sagen, weil wir in der Metallindustrie keine Seeleute ausbilden. Deshalb sind wir nicht betroffen davon, aber ansonsten stimme ich Herrn Nagel zu.

Abgeordneter Lehrieder (CDU/CSU): Meine nächste Frage geht an Herrn Bubenzer. Für größere Schiffe in internationaler Fahrt verlangt das Seearbeitsübereinkommen eine Zertifizierung der Arbeits- und Lebensbedingungen an Bord, die durch Seearbeitszeugnis und Seearbeitskonformitätserklärung zu dokumentieren sind. Welchen Stand haben die Vorbereitungen bei der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehr, die ja für die Zertifizierung der Schiffe unter deutscher Flagge zuständig ist?

Sachverständiger Bubenzler: Die Vorbereitungen sind sehr weit vorangeschritten. Wir haben Muster für die Zeugnisse, für die Erklärungen. Wir haben Checklisten. Wir haben einen Leitfaden vorbereitet. Im Augenblick schulen wir unsere Inspektoren, die dann die Überprüfungen durchführen werden. Wir hoffen, dass wir im Februar dann auch mit den Überprüfungen beginnen können.

Abgeordneter Lietz (CDU/CSU): Ich gehe dann wiederum an den Verband der Deutschen Reeder bzw. an den Vertreter der Bauindustrie und da geht meine Fragestellung dann schon in die Richtung der Offshore-Energieerzeugung. Ich frage, ob es sich bei den Errichter- oder Hubschiffen um Schiffe des internationalen Seerecht handelt. Wie schätzen Sie das ein?

Sachverständiger Nagel (Verband Deutscher Reeder): Aus unserer Sicht - und nicht nur aus unserer - sind das Schiffe. Allerdings macht es im praktischen Vollzug aus unserer Sicht Sinn, das Thema Seeleute, nautisches und technisches seefahrendes Personal, klar zu unterscheiden von denjenigen, die das Schiff dort als Arbeitsinstrument benutzen, um Fundamente oder auch andere Arbeiten zu vollziehen.

Sachverständiger Zander (Hauptverband der Deutschen Bauindustrie e. V.): Am Anfang des Jahres haben wir nicht damit gerechnet, an einer Anhörung des Seearbeitsgesetzes hier teilnehmen zu müssen oder zu dürfen. Wir sind deshalb überrascht, weil wir natürlich nicht damit gerechnet haben, dass Bauleute in das Gesetz einbezogen werden sollen. Wir haben auch an dem Prozess der Erarbeitung des Seearbeitsgesetzes nicht teilnehmen können. Das hat sich erst Anfang des Jahres herausgestellt, dass wir betroffen sein sollen. Es geht jetzt konkret darum - und Herr Nagel hat es angeführt -, dass das Errichterpersonal und das Betreiberpersonal sauber voneinander geschieden werden, so dass das Errichterpersonal weiterhin Bau ist, den Bautarifen unterfällt, und auch, was die Sozialversicherung angeht, den Bauregelungen unterworfen ist. Das wünschen sich die Beschäftigten, weil in der Bauwirtschaft nicht die Gefahr der Ausfluggung besteht. Die Gefahr bestände ja, wenn es Seeleute wären. Wenn Sie in dem einen Hinweis zu dem Baupersonal das Wort „vorübergehend“ streichen, ist das Problem gelöst. Wir bitten also das Parlament darum, dass in der Vorschrift im Paragraph 3 Abs. 3 Nummer 7 das Wort „vorübergehend“ gestrichen wird. Dann ist für uns das Thema auch wieder beendet und wir werden dann wieder ganz lange davon ausgehen, dass wir mit Seearbeitsrecht nichts zu tun haben. Vielen Dank.

Abgeordneter Lehrieder (CDU/CSU): Die nächste Frage geht an den Verband Deutscher Reeder, an die BDA und an Gesamtmetall. Wie beurteilen Sie die neuen Regelungen zum Urlaubsrecht, insbesondere die jetzt eingeräumte Möglichkeit, den Urlaub nicht nur in Deutschland, sondern auch am jeweiligen Wohnort des Besatzungsmitglieds antreten zu können?

Sachverständiger Nagel (Verband Deutscher Reeder): Frau Vorsitzende, meine Damen und Herren. Wir halten das für eine sinnvolle Regelung. Es ist

überwiegend schon Praxis, ist zumindest von deutschen Reedern angewandte Praxis. Insofern können wir auch dieser Regelung nur Gutes abgewinnen.

Sachverständiger Prinz (Bundesvereinigung der Deutschen Arbeitgeberverbände): Frau Vorsitzende, dem schließen wir uns gerne an, dem haben wir nichts hinzuzufügen.

Abgeordneter Lietz (CDU/CSU): Ich würde jetzt gerne noch mal Herrn Bubenzler bzw. die Seemannsmission fragen und da nochmal die Bedeutung des Beschwerderechtes dokumentiert oder unterstrichen haben wollen, also bei Unklarheiten im Beschwerdeverfahren für die Durchsetzung sozusagen arbeits- und sozialrechtlicher Mindeststandards. Wie sehen Sie das?

Sachverständiger Bubenzler: Das hat eine sehr hohe Bedeutung, erst mal für den Seemann selbst, dass er sich zu allen Arbeits- und Lebensbedingungen beschweren kann. Das hat deswegen eine besondere Bedeutung, weil er sich bei den sogenannten Hafenstaatskontrolleuren beschweren kann. Hafenstaatskontrollen sind die Überprüfungen von Schiffen im Ausland. Wenn also eine ernst zu nehmende Beschwerde vorliegt und ein Seemann beschwert sich bei so einem Kontrolleur, dann kann er dieses Schiff im Ernstfall sogar festhalten. Insofern hat dies eine hohe Bedeutung. Das Druckpotential ist sehr hoch. Das gilt nicht nur für das Ausland, sondern auch für das Inland. Bei den sogenannten Flaggenstaatenkontrollen kann die Verwaltung sogar Schiffe festhalten.

Sachverständige Wibel (Deutsche Seemannsmission Hamburg-Harburg): Ich denke, die größte Problematik ist, dass der Seemann Angst hat. Wir haben auf unseren Schiffen nicht nur deutsche, sondern internationale Seeleute. Von daher hat die Seemannsmission weltweit wie innerhalb von Deutschland die Erfahrung gemacht, dass die Angst, sich überhaupt zu melden und zu beschweren, aus unserer Sicht der wichtigste Punkt ist, mit ihm ein Gespräch zu führen und dann mit ihm zusammen zu schauen, was möglich ist, damit er nicht zu Hause weggelistet wird und damit ihm keine Probleme entstehen. Das heißt, wir versuchen es auf der menschlichen Seite, aber die Beschwerden kommen oftmals bei den Bordbetreuern und bei uns in den Stationen an. Dann versuchen wir mit den Stationen, mit den Behörden und mit der Gewerkschaft zusammen einen Weg zu finden, damit dem Seemann geholfen wird. Dieser Passus ist wichtig.

Abgeordneter Lehrieder (CDU/CSU): Meine nächste Frage geht auch an den Verband der Deutschen Reeder. Es ist bekannt, dass der Reeder die Verantwortung für die Einhaltung der Arbeits- und Lebensbedingungen an Bord von Kreuzfahrtschiffen trägt. Er soll nach dem Seearbeitsgesetz eine Verantwortung dadurch abwälzen können, indem man bestimmte Aufgaben oder Pflichten auf andere Organisationen oder auf Personen überträgt. Der Reeder muss deshalb auch dann für die Einhaltung der Lebens- und Arbeitsbedingungen haften, wenn er zum Beispiel ein Lokal oder einen Friseurladen auf einem Kreuzfahrtschiff an einen anderen Arbeitgeber verpachtet, der diese Einrichtung wiederum durch bei ihm angestellte Besatzungsmitglieder betreibt. Die Haftung

des Reeders muss auch eingreifen, wenn arbeitsvertragliche Ansprüche des Besatzungsmitgliedes gegen die anderen Arbeitgeber nicht erfüllt werden, zum Beispiel Anspruch auf Heuer und auf bezahlten Jahresurlaub. Jetzt meine Frage: Das Seearbeitsgesetz sieht vor, dass der Reeder für Zahlungsverpflichtungen eines anderen Arbeitgebers wie ein selbstschuldnerischer Bürge haftet. Dies bedeutet, dass das Besatzungsmitglied unmittelbar den Reeder in Anspruch nehmen kann, wenn sein Arbeitgeber einen fälligen Anspruch auf Heuer nicht erfüllt. Handelt es sich nach Ihrer Ansicht insoweit um eine einkommenskonforme Regelung hierbei?

Sachverständiger Nagel (Verband Deutscher Reeder): Ja, es handelt sich aus unserer Sicht um eine abkommenskonforme Regelung. Wir begrüßen diese, denn wir wollen uns dieser Verantwortung auch stellen. Arbeitnehmer auf See haben dann künftig zwei, die sie in Anspruch nehmen können, wenn bestimmte Dinge nicht laufen. Das kann die eine sein, die Crewingagency, also diejenigen, die die Besatzung stellen, oder es ist der Reeder. Wir wollen uns voll umfänglich, so wie das im Gesetzesentwurf vorgesehen ist, dieser Verantwortung gegenüber den Seeleuten auch stellen.

Abgeordneter Lietz (CDU/CSU): Ich hätte eine Frage an den Vertreter von Gesamtmetall, Herrn Krichel. Der Gesetzesentwurf nimmt Personen, die von Werften oder Anlagenherstellern beschäftigt werden, direkt aus diesen Verfahren heraus, wenn sie unaufschiebbare Reparaturen durchführen. Da wäre meine Frage: Auf Antrag des Reeders oder des Arbeitgebers genehmigt die Berufsgenossenschaft den Einsatz dieser Personen bis zu einer Dauer von drei Wochen, wenn bestimmte Voraussetzungen vorliegen. Halten Sie diese Regelung für praxisgerecht?

Sachverständiger Krichel (Gesamtmetall): Nein, überhaupt nicht. Wir halten die Regelung so, wie sie im Moment ist, insgesamt für verfehlt. Richtig ist es, diese Personen nicht unter den Geltungsbereich des Gesetzes fallen zu lassen, weil diese Personen eine normale Anbindung an einen Landbetrieb haben, sowohl arbeitsrechtlich, tarifrechtlich und betriebsverfassungsrechtlich. Es besteht überhaupt kein Grund, sie irgendwann unter das Seearbeitsgesetz fallen zu lassen, die zeitlichen Grenzen sind zu eng. Das gilt einmal für die 96-Stunden-Grenze, bei der völlig unklar ist, was gemeint ist, ob das die aufsummierten Arbeitsstunden sein sollen oder ob es die Verweildauer an Bord ist. Wenn es nur die Verweildauer ist, sind 96 Stunden gerade einmal vier Tage, und die Leute können erst dann von Bord, wenn das Schiff wieder irgendwo im Hafen anlegt, also da wird man sehr häufig über die 4 Tage kommen. Und dieses andere Verfahren, das Genehmigungsverfahren bei der Berufsgenossenschaft, ist ein Auswuchs an Bürokratie. Es muss in jedem Einzelfall für jeden Arbeitnehmer ein Antrag gestellt werden, die BG muss ihn jedes Mal prüfen. Die drei Wochen, die die BG maximal genehmigen kann, sind nicht ausreichend, weil es durchaus längere Fahrten geben kann, wenn ein Schiff etwa vom Pazifik/Südamerika nach Europa fährt und wegen der Größe nicht den Panama-Kanal nutzen kann. Dann kann die Fahrzeit durchaus, je nach Wetterlage,

mehr als drei Wochen betragen. Dann haben Sie den Fall, dass jemand an Bord ist und die Genehmigung hat, aber das Schiff erst nach drei Wochen plus zwei Tage im Hafen ankommt. Derjenige ist deshalb auf einmal Seemann; anschließend geht er wieder an Land zu seinem Betrieb und ist wieder normaler Arbeitnehmer. Wie das funktionieren soll, sowohl arbeitsrechtlich als auch sozialversicherungsrechtlich, ist mir völlig schleierhaft.

Abgeordneter Hüppe (CDU/CSU): Ich frage den VDR und die BDA. Teilen Sie die Ansicht, dass durch die im Seearbeitsgesetz vorgesehene Ausnahme von der wöchentlichen Höchstarbeitszeit von 72 Stunden bei kurzer Hafensfolge der Anwendungsbereich über die Schiffe ausgeweitet wird, die durch die Regelung im Tarifvertrag erfasst werden sollte?

Sachverständiger Nagel (Verband Deutscher Reeder): Frau Vorsitzende, meine Damen und Herren, das ist in der Tat ein Punkt, wie Sie aus unserer Stellungnahme wissen, an dem aus unserer Sicht noch verbessert werden könnte. Es geht ja um das Thema und/oder-Regelung. In der Stellungnahme von Professor Jessen – die Sie kennen, – ist ja ausgeführt, dass das aus unserer Sicht schon im europäischen Wettbewerb ein schwerer Nachteil ist für die deutsch-geflaggten Schiffe. Insofern halten wir hier eine Eins-zu-eins-Umsetzung des MLC, also der Konvention, für sinnvoll und hilfreich. In Bezug auf die häufige Hafensfolge muss man bedenken, dass nicht alle Schiffe weltweit fahren, sondern viele innerhalb von nahen Hafensfolgen gehen und da würde dann diese Regelung insoweit nicht greifen. Deshalb ist es aus unserer Sicht der beste Weg, aus der Und-Regelung im Gesetzesentwurf eine Oder-Regelung im Hinblick auf Mindestarbeitszeiten bzw. Höchstarbeitszeiten zu machen.

Sachverständiger Prinz (Bundesvereinigung der Deutschen Arbeitgeberverbände): Ja, auch dem schließen wir uns aus den von Herrn Nagel genannten Gründen an.

Abgeordneter Lehrieder (CDU/CSU): Meine nächste Frage geht an Herrn Professor Jessen und den Verband Deutscher Reeder. Das Seearbeitsgesetz ersetzt das hergebrachte Musterungsverfahren vor den Seemannsämtern, die Musterrolle und die Seefahrtsbehörde, Besatzungslisten und Dienstbescheinigungen. Wie beurteilen Sie diese Veränderung?

Sachverständiger Prof. Dr. iur. Jessen: Bei der Musterrolle und dem Musterungsverfahren handelt es sich um ein überkommenes Institut aus einer vergangenen Zeit. Genauso wie Schiffe nicht mehr heutzutage mit Segeln betrieben werden und Ware mit Jutesäcken transportiert wird, sollte man hier die Möglichkeit elektronischer Fassungen schaffen. Genau das sieht Seearbeitsgesetz vor und insofern begrüße ich diese Regelung.

Sachverständiger Nagel (Verband Deutscher Reeder): Frau Vorsitzende, meine Damen und Herren, auch wir beurteilen diese Änderung als sehr notwendig und sachdienlich.

Abgeordneter Lietz (CDU/CSU): Ich hätte dann noch einmal an den Vertreter oder die Vertreterin der Seemannsmission die Frage: In welchen inländi-

schen Häfen hier in Deutschland bestehen Sozialeinrichtungen, wo Sie den Eindruck haben, dass sie noch besser vom Bund gefördert werden sollten? Könnten Sie dazu etwas sagen?

Sachverständiger Bullmann (Deutsche Seemannsmission Hamburg-Harburg): Grundsätzlich ist es so, dass wir im Augenblick vom Bund keine Förderung bekommen. Zur Frage, was besser gefördert werden kann: Jede Einrichtung im Land kann besser gefördert werden, als es im Augenblick passiert. Wir verfügen ja immerhin über 16 inländische Stationen und 18 im Ausland, wobei wir diese Unterscheidung zwischen den Stationen nur strukturell machen. Inhaltlich denken wir gleichzeitig über Seemannsmissionen weltweit nach. Von daher ist es ein richtiger Punkt, dass wir uns schon fragen, woher die Finanzierung kommt, wenn wir ein wesentlicher Faktor in dem System des Seearbeitsübereinkommens sind, um die Sozialeinrichtungen zu gewährleisten. Die Deutsche Seemannsmission sorgt ja weltweit dafür, bei uns und im Ausland. Wir sind der Meinung, das sollte auch eine finanzielle Folge haben.

Abgeordneter Hüppe (CDU/CSU): Frage an die Deutsche Seemannsmission: Wie gewährleisten Sie denn diskriminierungsfreien Zugang deutscher und ausländischer Seeleute zu Ihren Seemannsmissionen?

Sachverständige Wibel (Deutsche Seemannsmission Hamburg-Harburg): Die Präambel der Deutschen Seemannsmission für das In- und Ausland gewährleistet seit über 125 Jahren - egal welche Hautfarbe, welcher Nationalität oder welcher Religion - ein offenes Haus mit einer offenen Tür.

Abgeordneter Lehrieder (CDU/CSU): Meine nächste Frage betrifft den Komplex Heimschaffung. Meine Frage geht an Gesamtmetall, an die BDA und an den VDR. Wie beurteilen Sie die neuen Regelungen zur Heimschaffung, insbesondere dass der Heimschaffungsanspruch künftig unabhängig davon besteht, ob das Heuerverhältnis durch Kündigung, durch Ablauf einer Befristung oder durch Aufhebungsvertrag, unabhängig davon, ob es im Inland oder im Ausland endet.

Sachverständiger Nagel (Verband Deutscher Reeder): Frau Vorsitzende, meine Damen und Herren, das ist so, wie es vorgesehen ist, eine zusätzliche Verpflichtung für die Reederschaft, weil sie über das Bisherige hinausgeht. Allerdings ist es bisher schon Praxis, dass außer bei einer fristlosen Kündigung, deren Ursachen im Fehlverhalten des Seemanns liegen, die Seeleute in ihrem Heimatland abgelöst werden. Auch hier sagen wir, dass diese zusätzliche Verpflichtung von uns auch angenommen wird.

Sachverständiger Prinz (Bundesvereinigung der Deutschen Arbeitgeberverbände): Auch dem schließen wir uns an.

Abgeordneter Lehrieder (CDU/CSU): Wir verzichten auf die restlichen zwei Minuten und lassen diese für die „freie Runde“.

Vorsitzende Zimmermann: Danke an die CDU/CSU-Fraktion und wir machen weiter mit der Fragerunde der SPD. Herr Juratovic fängt an, bitte.

Abgeordneter Juratovic (SPD): Vielen Dank, Frau Vorsitzende. Meine Frage richtet sich an Herrn Asshoff und Herrn Maurer. In § 3 Absatz 3 Nummer 7 des Gesetzentwurfes wird festgelegt, dass Personen, die vor allem im Offshore-Bereich auf Schiffen arbeiten, keine Besatzungsmitglieder sind. Da diese sogenannte Errichterschiffe zum Bau gehören, möchte ich Sie fragen, ob die im neuen Seearbeitsgesetz getroffene Regelung sowohl aus juristischer als auch aus praktischer Sicht geeignet erscheint. Soll für die Tätigkeiten auf Offshore-Anlagen Ihrer Meinung nach das Arbeitszeitgesetz und das Seearbeitsgesetz durch Rechtsverordnung oder durch Tariföffnungsklauseln geöffnet werden?

Sachverständiger Maurer (IG-Bauen-Agrar-Umwelt): Wir möchten beide antworten. Ich als Betriebsrat möchte ein wenig mehr aus dem praktischen Bereich sprechen. Mein Kollege wird als Jurist dann sicherlich etwas zu den juristischen Fragen sagen. Die Frage lautet ja, ob wir den § 3 im Artikel 1 als sachdienlich sehen. Wie unser Tarifpartner das schon dargestellt hat, würden wir auch sagen, das ist überhaupt nicht sachdienlich. Ich möchte ein klein wenig berichten. Auf diesen Offshore-Hubinsel-Plattformen arbeiten im Wesentlichen Bauschaffende. Sie errichten Windkraftanlagen auf offener See. Sie machen Fundamente auf offener See. Da handelt es sich um Bauleiter, Kranfahrer, Schwerlastmonteure, Schwerlastkranfahrer – darüber könnte ich lange Detailgeschichten erzählen. Natürlich gibt es auch nautisches Personal. Zunehmend, wenn wir Offshore gehen - wir haben ja früher mehr Onshore solche Anlagen gebaut -, ist ein wenig nautisches Personal dazugekommen. Diese beiden Gruppen sind aber gemeinsam tätig in einem gemeinsamen Schichtsystem. Und die derzeitige Gesetzesvorlage sieht ja vor, dass nur diejenigen, die „vorübergehend“ auf diesen Hubinseln sind, aus dem Seearbeitsgesetz auszunehmen sind. Wir sehen aber, dass das „vorübergehend“ aus dem Gesetz heraus sollte, weil das dauerhaft in Offshore-Tätigkeiten beschäftigte Kollegen sind, die eben aber kein seemännisches Personal sind, sondern Baupersonal. Zu den tarifpolitischen Fragen und anderen Rechtsfragen wird sicherlich mein Kollege Stellung nehmen.

Sachverständiger Asshoff (IG-Bauen-Agrar-Umwelt): Wir schließen uns dem Wunsch unseres Sozialpartners der Bauindustrie an, dass das Wort „vorübergehend“ gestrichen werden muss, weil man, wenn man die Energiewende voranbringen will, alle Geschäftsmodelle auch möglich bleiben lassen sollte, die derzeit existieren, um diese Windkraftanlagen im Offshore-Bereich errichten zu können. Der zweite Punkt betrifft die Arbeitszeit. Wir haben sowohl im Seearbeitsgesetz als auch im Artikel 3 für das Landarbeitszeitrecht eine Ausnahme für den Offshore-Betrieb, was die Arbeitszeit angeht. Diese Ausnahme brauchen wir erst einmal grundsätzlich. Herr Maurer hat das ja gerade schon berichtet, weil die Beschäftigten auf diesen Hubschiffen in Schichten zusammengefasst sind. Das sind sowohl das nautische Personal als auch die Errichtermansschaften. Die sind in einer Schicht zusammengefasst und werden nach einer bestimmten Zeit, etwa nach einem halben Monat oder 14 Tagen, abgelöst durch die nächste Schicht. Das heißt, da braucht man eine Synchroni-

sierung, wenn ein Teil dieses Personals unter Seearbeitsrecht fällt - unter das neue Seearbeitsgesetz, nämlich das nautische Personal - und ein Teil unter das Landarbeitsrecht, also hier unter das Arbeitszeitgesetz. Beide Vorschriften sehen eine solche Ausnahme vor. Beide Vorschriften haben allerdings eine Ausnahme durch eine Rechtsverordnung. Wir glauben nicht, dass das der richtige oder sinnvolle Weg ist, wenn man mal voraussetzt, dass die Beteiligten in diesem Bereich die Tarifpartner sind, die das Leben und die Entwicklung auch dieses Bereichs am besten kennen. Es ist eigentlich viel sinnvoller zu sagen, dann sollen doch diese Ausnahmen mit allen damit verbundenen Konsequenzen die Tarifvertragsparteien regeln, und nicht der Gesetzgeber hier aus dem fernen Berlin, ohne dem Gesetzgeber da zu nahe treten zu wollen - dem Bundesarbeitsministerium in dem Fall. Aber es wäre viel sinnvoller, das durch eine Tariföffnungsklausel zu erledigen, um damit dann auch erstens sehr praxisnah arbeiten zu können und auch dem Wandel schneller nachkommen zu können.

Vielleicht als zusätzliches Argument noch, die Bundesarbeitsministerin hat zuletzt öffentlich in einer Talkshow gesagt, dass man alles tun müsse, um die Tarifparteien zu stärken, um Tarifverträgen wieder ein größeres Gewicht zukommen zu lassen, und dass die Koalition sich das auf die Fahnen geschrieben habe. Dann sollte man auch solche Regelungen genau daraufhin sich anschauen und sagen, wenn wir eine Ausnahme schaffen, dann schauen wir, ob wir das nicht durch Tarifverträge erledigen können, anstatt durch eine Rechtsverordnung, und damit allen, die ohnehin nicht Mitglied von Tarifvertragsparteien werden wollen, es nahelegen, auch draußen zu bleiben. Man würde damit genau diese Förderfunktion, die dem Gesetzgeber eigentlich verfasungsrechtlich auch zugeschrieben ist, glaube ich, viel besser gerecht werden.

Als letztes Argument - ich weiß, es wird hier ungern gehört, deshalb stelle ich es auch an den Schluss -, man kann auch Zweifel haben, ob die entsprechenden Rechtsverordnungsermächtigungen nach Artikel 80 des Grundgesetzes genügen, ob sie bestimmt genug sind. Auch das wäre ein guter Grund dafür, sie den Tarifvertragsparteien zuzuordnen und nicht durch eine Rechtsverordnung des Ministeriums zu erledigen. Danke.

Abgeordnete Hiller-Ohm (SPD): Meine Frage richtet sich an Herrn Biesold und betrifft die Reederhaftung. Herr Biesold, Sie plädieren in Ihrer Stellungnahme dafür, dass die direkte Reederhaftung erhalten bleiben soll. Der derzeitige Gesetzentwurf will aber die sogenannte Bürgenregelung schaffen. Warum muss aus Ihrer Sicht und aus Sicht der Praxis die Reederhaftung bestehen bleiben und wie begründen Sie das rechtlich?

Sachverständiger Biesold: Im Unterschied zu dem, was die Arbeitgeberverbände vorher gesagt haben, plädieren wir für diese konkrete Regelung der ILO, der Internationalen Arbeitsorganisation. Sie ist heute auch schon so geregelt und die gegenwärtige Bürgenregelung ist eine Öffnung in ein Rechtsgebiet, was international überhaupt nicht üblich ist. Wir haben in der Seeschifffahrt normal sehr viel Eng-

lich-Recht, und da kann man das überhaupt nicht nachvollziehen. Unabhängig davon ist die Bürgenregelung ein spezifisches Rechtsgebiet, was einem Seemann überhaupt nicht schlüssig erscheint. Deswegen, man könnte es durchaus einfacher gestalten, wie es bisher ist - die Rechte und Pflichten übernimmt der Reeder. Herr Nagel hat es ja auch so vollzogen und da brauchen wir die Bürgenregelung überhaupt gar nicht und wir könnten den ILO-Vorschlag übernehmen, der heute schon im ILO-Dokument steht.

Abgeordneter Juratovic (SPD): Meine Frage richtet sich jetzt an Herrn Seyer. Aus Ihrer praktischen Erfahrung als Seebetriebsrat - können, Sie die Anwendung der Arbeitszeitregelungen an Bord beurteilen? Sehen Sie, dass es bisher Probleme gab, weil es in Deutschland eine vermeintlich restriktive Regelung zu Höchstarbeitszeiten gibt? Wie sehen Sie den Vorschlag des BMAS, die Höchstarbeitszeiten gesetzlich hochzusetzen und verträgt sich das aus Ihrer Sicht mit dem Schlechterstellungsverbot so wie der Tarifautonomie?

Sachverständiger Seyer: Aus der Erfahrung kann ich berichten, dass es grundsätzlich keine Probleme bei der Höchstarbeitszeit gibt. Höchstarbeitszeitgrenzen werden in bestimmten Fahrtgebieten überschritten, in bestimmten Hafensituationen, wie sie auch in dieser jetzt zusätzlich ins Gesetz gekommenen Anlage 2 beschrieben werden. Diese Regelung der Höchstarbeitszeit und der Mindestruhezeit ist seit 2001 im Seemannsgesetz und in der Umsetzung der ILO Konvention 180 enthalten. Das ist also nichts Neues. Hier haben wir die Erfahrung gemacht, dass die tarifliche Regelung, wie sie nach Einführung dieses Gesetzes 2001 zwischen den Tarifvertragsparteien abgeschlossen wurde, einen Regelungsbedarf sah und wir dann in diesem Tarifvertrag diese Arbeitszeit geregelt haben. Außen vor stehen natürlich die Kollegen, die auf den Schiffen ohne Tarifvertrag unterwegs sind. Aber wir sehen hier auch, dass es eine Aufgabe ist, wie es auch im MLC dargelegt ist, dass Ausnahmen durch die Tarifvertragsparteien geregelt und tarifliche Vereinbarungen getroffen werden. Als einen Punkt möchte ich auch sagen, dass in Abs. 2 dieses § 48a es so ist, dass dort steht, kann durch Urlaub....“ Meine Frage geht dahin: Kann eine Kann-Regelung etwas Definitives schaffen für den Freizeitausgleich des Seemanns? Das ist nur durch einen Tarifvertrag möglich. Deswegen sehe ich hier schon eine Schlechterstellung für das bisher Geregelte im Seemannsgesetz und auch einen Eingriff in die Tarifautonomie.

Abgeordnete Hiller-Ohm (SPD): Ich spreche noch einmal Herrn Biesold und das Schlechterstellungsverbot an. Sie nehmen in Ihrer Stellungnahme darauf Bezug. Wird im aktuellen Gesetzentwurf möglicherweise gegen dieses Schlechterstellungsverbot verstoßen? Wie ist Ihre Meinung dazu?

Sachverständiger Biesold: Ja, auch so, wie wir es in unserer Stellungnahme geschrieben haben. Einmal zum Punkt, der schon einmal gerade gefragt worden ist, zur Reederhaftung-Bürgenregelung, zur bisherigen Regelung der Durchgriffshaftung gegenüber einem Reeder. Es geht nicht, um einen Reeder nur formal zu ketten, sondern wir wollen Kettenregelun-

gen, die es heute auch gibt, nicht auf dem Rücken des Seemannes austragen, sondern ganz konkret den Reeder, der den Vertrag unterschreibt, wie es auch im § 28 steht. Der ist verantwortlich, unabhängig, ob es der Friseur Klier auf der MS Deutschland oder ob es das Blumenmädchen auf einem Kreuzfahrtschiff ist, oder Riding Crews, wie hier gesagt worden ist. Wir müssen die zusätzlichen Beschäftigten an Bord haben.

Zweitens: Bei der Tarifautonomie in der ILO-Regelung wird hier so getan, als würde sie national nicht bestehen. Das ist auch ein Schlechterstellungsgebot. Und dieses Schlechterstellungsverbot in Art. 19 der ILO-Satzung ist gegeben. Wir müssen gemeinsam aufpassen, wenn wir national so ein Gesetz umsetzen, dass wir nicht in eine Normenkontrollüberprüfung hineinkommen und dann wieder auf dem Rücken der Seeleute und des Standortes Deutschland eine Regelung haben, die nicht umsetzbar ist. Die Hafenkontrolleure werden sich freuen, da besonders die deutschen Fahrzeuge anzuschauen.

Abgeordneter Juratovic (SPD): Herr Seyer, wie sehen Sie die Situation, dass das Seearbeitsübereinkommen in Deutschland im Vergleich zu anderen ILO-Staaten zu spät ratifiziert wird? Sehen Sie die Gefahr, dass für deutsche Seeleute dadurch international Probleme entstehen können?

Sachverständiger Seyer: Mit der Verzögerung der Inkraftsetzung oder der verspäteten Ratifizierung besteht natürlich die Gefahr, dass nach zwölf Monaten, wenn Deutschland das Gesetz oder das MIC ratifiziert, natürlich verstärkt Kontrollen kommen. Im nächsten Jahr, im August, wird es dann die vollständige Inkraftsetzung des MIC geben. Da sind wir natürlich als deutsche Reedereien und Seeleute schlechter gestellt als die anderen Seeleute. Da kann es natürlich auch bei den Besatzungsmitgliedern durch verstärkte Kontrollen und schärfere Kontrollen der Inhalte unserer Regelung zu einer Schlechterstellung kommen, die sich u. a. auch durch persönliche Kontrollen usw. auswirken. Die Reeder müssen eine Verlängerung der Liegezeiten in den Häfen als Gefahr sehen.

Vorsitzende Zimmermann: Es war eine Punktlandung gewesen. Wir kommen jetzt zur Fragerunde der FDP, Herr Kolb bitte.

Abgeordneter Dr. Kolb (FDP): Danke schön. Meine Frage geht an Herrn Professor Jessen und ich würde zunächst auch gerne einmal an dem Punkt nachfragen, der eben eine Rolle gespielt hat – die Besonderheiten des Seearbeitsübereinkommens und der Umsetzungsgesetzgebung. Wo stehen wir, welchen Weg haben wir da noch vor uns und welche Vor- oder Nachteile könnten sich möglicherweise aus dem Verfahren für die deutsche Seeschifffahrt ergeben? Also einmal so eine grundsätzliche Einordnung dessen, wo stehen wir, wo sind die Risiken, aber auch die Chancen des weiteren Wegs?

Sachverständiger Prof. Dr. iur. Jessen: Grundsätzlich muss man ja berücksichtigen, dass durch die Umsetzung des Seearbeitsübereinkommens in Deutschland, durch das Seearbeitsgesetz international 37 Übereinkommen bzw. Handlungsempfehlungen durch einen Gesetzesakt zusammengefasst wer-

den. Insofern – die Frage ist sehr allgemein formuliert – sehe ich Deutschland da auf einem richtigen Weg. Das sieht man ja auch daran, dass sich letztlich die Stellungnahmen um wenige neuralgische Punkte drehen, also insofern da der Ausblick schon grundsätzlich positiv ist. Ganz allgemein gesprochen darf ich noch einen Satz zu dem Thema Hafenstaatkontrolle im Übergangszeitraum sagen. Es gibt zumindest eine Praxis in der Hafenstaatkontrolle, dass ganz neu eingeführte Regelungen über einen gewissen Übergangszeitraum nicht sofort sehr streng kontrolliert werden, sondern dass die Hafenstaatkontrolleure dort über einen gewissen Übergangszeitraum beide Augen zudrücken. Das ist zumindest im Umweltschutzbereich so festzustellen. Ob das jetzt in dem Bereich des arbeitsrechtlichen Schutzes der Seeleute auch so sein wird, muss man abwarten. Aber, sagen wir einmal, es wird einen Übergangszeitraum geben und es kann sein, dass es dort eher bei Verwarnungen bleibt.

Abgeordneter Dr. Kolb (FDP): Wir haben ja schon relativ viele Aspekte hier beleuchtet. Noch einmal eine Frage zu dem Arbeitszeitregime und weil ja auch dieses Zusammenwirken von längerer ununterbrochener Fahrt und dann mehreren Stationen in Häfen in kurzer Folge deutlich geworden ist. Meine Frage an VDR und auch an Herrn Bubenzer: Ist dieser Begriff einwöchige ununterbrochene Seefahrt in der Praxis ausreichend gängig, welche Probleme ergeben sich dann, wenn nach einer langen Überquerung in dichter Folge dann auch mehrere Häfen angefahren werden? Gibt es da aus Ihrer Sicht gegenüber der vorliegenden Formulierung noch Verbesserungsbedarf?

Sachverständiger Nagel (Verband Deutscher Reeder): Frau Vorsitzende, wenn Sie einverstanden wären, würde Frau Kapitän Jörgens antworten.

Sachverständige Jörgens (Verband Deutscher Reeder): Aus unserer Sicht ergibt sich da durchaus eine praktische Problematik mit ununterbrochener einwöchiger Seefahrtszeit. Bei einer Überfahrt von Rotterdam nach New York liegt die Zeit bei fünf Tagen. In diesen fünf Tagen kann aber an Bord durchaus nur Zeit eingeräumt werden, so dass wir denken, dass eine Spezifizierung, was eine häufige Hafenfahrt ist, uns vielmehr weiterhelfen würde, als wenn wir sagen würden, dazwischen muss da eine einwöchige Seefahrtszeit ununterbrochen liegen.

Sachverständiger Bubenzer: Das möchte ich ausdrücklich teilen. Die jetzige Regelung im Gesetz sollte schon konkretisiert werden für die Praxis, weil wir – das haben wir ja schon gesagt – es eben auch mit ausländischen Kontrolleuren zu tun haben, die sehr genau hinsehen werden, wie ist die deutsche Regelung. Mein Appell ist, in dem Bereich möglichst einfach zu formulieren, so dass es auch ausländische Kontrolleure und Nichtjuristen verstehen. Die Alternative ist vom VDR dargestellt worden, es ist die Oder-Regelung, das ist die international übliche, die europäisch übliche. Das ist letztendlich eine politische Frage, wie man das entscheidet, aber das wäre natürlich schon die einfachste Lösung.

Abgeordneter Dr. Kolb (FDP): Mich würde jetzt noch einmal die Sicht auch der Arbeitnehmer interessie-

ren und deswegen würde ich die Deutsche Seemannsmission gleich noch einmal an der Stelle fragen wollen: Wie sieht nach dem was Sie hören, und Ihren Erfahrungsberichten usw. wirklich die Arbeit an Bord aus, wie ist das mit den Ruhezeiten. Ist das die Arbeitszeitregelung, was ist das, was bei Ihnen sozusagen Niederschlag findet und ankommt?

Sachverständige Wibel (Deutsche Seemannsmission Hamburg-Harburg): Ich denke, das ist von unserer Seite aus schwierig zu beantworten, weil wir natürlich erleben, dass die Seeleute in vielen Bereichen bei uns ankommen und kaputt sind, weil die Ruhezeiten nicht eingehalten worden sind. Ich erlebe tagtäglich an 365 Tagen, dass vieles von dem, was wir in einem Gesetz regeln, in der Praxis nicht umgesetzt wird. Von daher kann ich an der Stelle keine objektive Meinung abgeben.

Abgeordneter Dr. Kolb (FDP): Mein Angebot wäre jetzt ohnehin, da wir relativ viele Fragen schon abgearbeitet haben und die Reibepunkte ja relativ begrenzt sind, ob einer der Anwesenden noch einen Punkt hat, den er unbedingt vortragen müsste und bisher nicht die Gelegenheit hatte. Ich würde das sozusagen als Fragevorlage hier in den Raum stellen. Die BDA, Herr Eckstein hat sich gemeldet und dann auch Herr Biesold.

Vorsitzende Zimmermann: Dann fangen wir bei der BDA an, Herr Eckstein, dann Herr Biesold und dann die IG B-A-U.

Sachverständiger Eckstein (Bundesvereinigung der Deutschen Arbeitgeberverbände): Vielen Dank, Frau Vorsitzende. Von unserer Seite möchten wir betonen, wie wichtig es ist, dass gleichzeitig mit dem Seearbeitsgesetz die Verordnung zur Öffnung des Arbeitszeitgesetzes umgesetzt wird. Mit dem Seearbeitsgesetz wird das Arbeitszeitgesetz auf die ausschließliche Wirtschaftszone erstreckt. Die Geltung des Arbeitszeitgesetzes dort war bis jetzt umstritten. Deswegen müsste jetzt die Verordnung entsprechend zeitgleich mit der Erstreckung des Arbeitszeitgesetzes auf die AWZ erfolgen, damit dort flexible Arbeitszeiten öffentlich-rechtlich gelten können, damit die Energiewende entsprechend fix vorangebracht wird und dort die Arbeitnehmer auch flexibel eingesetzt werden - eben entsprechend intensive Aufenthalte Offshore mit entsprechenden Ausgleichsräumen an Land.

Sachverständiger Biesold: Es wird Sie nicht verwundern, dass Gewerkschaften eine ganz andere Meinung haben, als Herr Eckstein dargestellt hat. Der Punkt ist, dass wir gegenwärtig ja - siehe Seemannsgesetz - eine erheblich höhere wöchentliche Regelarbeitszeit haben als z. B. jeder Landarbeiter. Die anderen Möglichkeiten, die ja vor Ort noch im Schiffsbetrieb nötig sein sollten, sind gegeben. Aber das müssen dann die Tarifvertragsparteien konkret regeln. Wir haben jetzt schon zwei Tote im Offshore-Bereich. Wir reden über Jahrzehnte, über Übermüdung an Bord, Und wenn ich eine Regelarbeitszeit per Verordnung von mehr als zwölf Stunden ins Gesetz schreibe, dann wissen wir, dass diese Regelungen oftmals noch nicht einmal ausreichen. Und wir haben ein Riesenproblem, auch wenn wir einen 1:1 Betrieb aufrechterhalten. Wir wissen, dass

wir Regelungsvorschläge auf dem Tisch liegen haben, die die zwölf Stunden sogar noch toppen. So, und das denke ich mal, sollten wir nicht unter Flexibilität verstehen. Wir haben eine Verantwortung für die Beschäftigten, ob Bauleute oder Seeleute, an Bord von solchen Einrichtungen. Der dritte Punkt dabei ist, wir leben nicht im rechtsfreien Raum. Wir machen ein Seemannsrecht, formal weltweit ein internationales Recht. Wir daten es ab zu anderen rechtlichen Tatbeständen. Bei solchen Fahrzeugen, die in der Irischen-See heute schon Windmühlen aufbauen oder im Bereich Indonesien heißt das im Klartext, hier gilt auch das internationale Seerechtsübereinkommen der UNO. Wir können nicht so tun, als würden wir deutsches Recht einfach in internationale Seegebiete verfrachten. Deswegen die gegenwärtigen Regelungen und die Tarifparteien sollten gemeinsam schauen, was sie dann noch gemeinsam für die Leute an Bord tun können.

Vorsitzende Zimmermann: Danke schön, damit ist die Fragerunde der FDP beendet und wir kommen zur Fragerunde der Fraktion DIE LINKE. Da beginnt Herr Behrens.

Abgeordneter Behrens: Ich habe eine Frage an unseren Kollegen Benze. Anknüpfend an das, was Kollege Biesold eben gerade sagte, es handelt sich um ein internationales Abkommen. Ich frage mal ein bisschen salopp. Kann es sich die Bundesrepublik eigentlich erlauben, kann sie es sich leisten, in dieser Art und Weise internationales Recht in nationales Recht umzusetzen, wenn wir es beispielsweise -es wurde an verschiedenen Stellen gesagt - mit einem unklaren Rechtsbegriff zu tun haben, der da heißt - Reeder haftet für Zahlungsverpflichtungen der anderen Personen aus dem Heuerverhältnis wie ein Bürge. Welche Konsequenzen erwachsen eigentlich daraus für die Betroffenen?

Sachverständiger Benze: Frau Vorsitzende, meine Damen und Herren. Herr Biesold hatte es schon gesagt, diese Bürgenkonstruktion ist unmöglich. Die gibt es international nicht, auch nicht in der Übersetzung. Und wir wissen nicht, welche Reaktionen eintreten werden, weil Seeschiffe international in den Häfen kontrolliert werden. Bei diesem unklaren Rechtsbegriff könnte es Probleme geben. Die Bundesregierung sagt jetzt, die automatische Reederhaftung, d. h. also, wenn der Subunternehmer keine Heuern zahlt, muss automatisch der Reeder die Heuern zahlen - das sei mit dem deutschen Recht nicht vereinbar. Ich habe über Jahre diese maritime labor convention in Genf entwickelt, zusammen mit dem Verband Deutscher Reeder, zusammen mit den Regierungen, Bundesarbeitsministerium, Bundesverkehrsministerium. Über Jahre ging diese Entwicklung. Da kam nie irgendein Ton, dass dies mit deutschem Recht nicht vereinbar sei. Und jetzt wird es hier hochgepowert. Ich kann mich erinnern, als 1990 das Zweitregister eingeführt wurde, da war davon überhaupt keine Rede. Und wir sind 1995 zum Bundesverfassungsgericht gegangen. Das Bundesverfassungsgericht sagte, bei einem Sachverhalt, der nur begrenzt Bezug zu Deutschland hat, und bei dem Bedingungen des internationalen Marktes durchschlagen, sind solche Beschränkungen zulässig. Da ging es um die Beschränkungen der Gewerkschafts-

rechte. Sie sind zulässig. Und wenn sie damals zulässig waren, dann umso mehr bei einem Abkommen, das von der ganzen Welt angenommen worden ist - von den Reedern, von den Regierungen und von den Gewerkschaften.

Ja, und die Bürgenhaftung ist natürlich voll von Widersprüchen. Da sagt man, es gibt Hauptpflichten aus dem Heuerverhältnis. Das ist die Heuer. Da haftet der Reeder als Bürge. Beim Urlaub, da haftet der Reeder wie ein Reeder. Bei den ganzen Nebenpflichten - Unterkunft, Verpflegung, Heimschaffung - haftet der Reeder wie ein Reeder. Das ist alles so widersprüchlich und nicht zu Ende gedacht. Die Seeleute können überhaupt nichts damit anfangen, vor allen Dingen die ausländischen Seeleute, wenn dann irgendein Reeder sich auf die Hinterbeine stellt und ihnen sagt, ich bin Bürge, wenn du was willst, dann geh bitte zum deutschen Amtsgericht. Das ist unmöglich und das ist überhaupt keine Notwendigkeit für deutsche Reeder, so eine Ausnahme mit dieser Bürgenkonstruktion hinzunehmen.

Abgeordneter Behrens (DIE LINKE.): Wenn Sie das so ausgeführt haben, Kollege Benze, werden wir auf jeden Fall nicht zu dem Ergebnis gelangen, dass wir zu einheitlichen Arbeitsbedingungen kommen, wenn es so im Gesetzestext stehen bleibt, wie es jetzt ist. Aber gerade der Ansatzpunkt für das Seearbeitsübereinkommen ist ja, dass wir zu einheitlichen Arbeitsbedingungen kommen. Inwieweit sehen Sie das durch den vorliegenden Gesetzentwurf, den wir hier diskutieren, auch gefährdet, das dieses Ziel einer einheitlichen Bedingung geschaffen wird?

Sachverständiger Benze: Ziel war, auf Grund von unhaltbaren Zuständen auf sogenannten Billigflaggenschiffen insbesondere Sozialdumping zu vermeiden. Deshalb ist es gelungen, auf internationaler Ebene internationale Mindeststandards zu erarbeiten. Aber das heißt nicht - und das geht insbesondere an den Verband Deutscher Reeder -, dass jetzt alle Welt zu den Mindestbedingungen fährt, weil dann natürlich ein Seemann aus einem Industriestaat überhaupt keine Möglichkeit mehr hätte, zur See zu fahren, weil die Mindestbedingungen in der Tat Mindestbedingungen sind. Ich darf das vielleicht mal an einem Beispiel aus dieser maritimen Labourkonvention deutlich machen. Da gibt es zum Beispiel die Sozialversicherung Maritim L. Sie schreibt neun Zweige der Sozialversicherung vor, also Rente, Unfallversicherung und, und, und. Aber wer hier ratifiziert, der braucht nur drei Zweige zu erfüllen, das sind die Mindestzweige Unfallversicherung, Krankengeld und ärztliche Betreuung. Aber Rente, Arbeitslosenversicherung, Mutterschaft, Invalidenversicherung, Versicherung der Angehörigen - das fällt alles durch die Ritze. Nun ist es nicht so, dass man sagt, wir gehen jetzt runter auf den Mindeststandard, also nur drei Sozialversicherungssysteme, sondern - das ist ja die Intention dieser Konvention - sie sagt ausdrücklich, ein schrittweises Erreichen der neun Zweige ist das Ziel. Das heißt also - das geht auch an den Herrn Professor - nicht herunterfahren auf internationales Mindestniveau, sondern umgekehrt, das internationale Mindestniveau soll hochkommen. Die brauchen auch eine Unfallversicherung, eine Arbeitslosenversicherung und eine Rentenversiche-

rung. Insofern ist es zusätzlich positiv, dass dieser Unterschied zwischen den Bedingungen auf Billigflaggen und den Bedingungen auf Schiffen der Industriestaaten verkleinert wird.

Abgeordneter Ernst (DIE LINKE.): Sehen Sie aus dem bisherigen Verfahren, nämlich der späten Ratifizierung des Abkommens, Nachteile für unter deutscher Flagge fahrende Schiffe?

Sachverständiger Benze: Es ist offensichtlich, wir sind viel zu spät dran. Das dauerte jetzt sieben Jahre, 2006 verabschiedet, sieben Jahre sind vergangen und wir sind noch nicht so weit mit der Ratifizierung. Wir wissen nicht, wann das nächste Jahr passiert und dann dauert es noch einmal 12 Monate. Jetzt kann man natürlich sagen, die anderen Staaten sind toleranter. Aber wenn es um deutsche Schiffe geht, kann ich mir vorstellen, dass der eine oder andere Hafeninspektor ein bisschen genauer hinschaut, das heißt, wir müssen mit Benachteiligungen für Schiffe unter deutscher Flagge rechnen, und das ist das, was wir überhaupt nicht brauchen. Die Anzahl der Schiffe unter deutscher Flagge geht immer weiter herunter. Wir sind jetzt schon bei fast 300 im Verhältnis zu 3.200 unter billiger Flagge. Da macht kein Mensch etwas, da mal dagegenzuhalten, jeden Monat verlieren wir Schiffe unter deutscher Flagge, da macht keiner etwas dagegen. Diese Benachteiligung wäre wirklich unnötig. Hier muss man der Bundesregierung den Vorwurf machen, dass sie solange gebraucht hat, um zu ratifizieren.

Vorsitzende Zimmermann: Danke schön und damit ist die Zeit vorbei. Die Fragerunde geht jetzt an die Fraktion BÜNDNIS 90/Die GRÜNEN. Frau Müller-Gemmeke bitte.

Abgeordnete Müller-Gemmeke (BÜNDNIS 90/Die GRÜNEN): Meine Frage geht an Herrn Meyer. Welchen Stellenwert hat für Sie das ILO-See-arbeitsübereinkommen? Können dadurch die Entlohnungs- und Arbeitsbedingungen der Seeleute tatsächlich verbessert werden und wird dem der Gesetzentwurf, der uns vorliegt, auch wirklich gerecht, auch vor allem in Bezug auf die vielen im Gesetz genannten Verordnungen?

Sachverständiger Meyer: Zur ersten Frage: Das Internationale Übereinkommen ist sicherlich ein Schritt in die richtige Richtung. Das ist zu begrüßen und das unterstützen wir. Das Zweite ist, hinsichtlich des Seearbeitsgesetzes, so wie es uns jetzt bekannt ist, muss man schlicht und einfach sagen: Eine vollständige und sorgfältige Beurteilung ist unmöglich. In diesem Gesetz sind rund 10 Ermächtigungen für weitere Verordnungen. Diese Verordnungen sind uns bis heute, bis auf eine, an der ich selbst mitgearbeitet habe, nicht bekannt. Ich weiß nicht, wie die Parlamentarier damit umgehen wollen, wenn sie ein halbfertiges Gesetz vorgelegt bekommen haben, wo dann in den Verordnungen materielle Inhalte des Seearbeitsübereinkommens wiederum das Gesetz berühren und möglicherweise sogar kontraproduktiv sind.

Abgeordnete Müller-Gemmeke (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Vielleicht könnten Sie noch einmal konkreter sagen, welche Verordnungen Sie vor allem sehr schwierig finden, weil wir nicht wissen, wie die

dann tatsächlich geregelt sind. Das Zweite ist, worüber wir noch nicht soviel geredet haben: Welche Problematik sehen Sie im Besatzungsbegriff? Welche Änderungen müssten hier noch vorgenommen werden? Sind Sie auch der Auffassung wie Gesamtmetall, dass die Mitarbeiter von Werften und Anlageherstellern usw. rausgenommen werden sollten? Was gibt es sonst noch für Kritikpunkte beim Besatzungsbegriff?

Sachverständiger Meyer: Zu den Verordnungen nochmal dieser Hinweis: Insbesondere haben wir eine Verordnung, die wir jetzt gerade vor wenigen Tagen auf den Tisch bekommen haben, die Frage der Arbeitszeiten für die Errichterschiffe oder die Offshores. Das Zweite: Die ganze Verordnung, die die Befähigung der Seeleute regeln soll, ist bisher völlig unbekannt und darüber hinaus gibt es noch weitere, die ebenfalls materiell in das Gesetz eingreifen. Das ist an dieser Stelle außerordentlich schwierig.

Zu den Besatzungsbegriffen habe ich drei Anmerkungen zu machen: Das ist einmal diese ungenaue, nicht justiziable Redewendung „vorübergehend“. Darüber hinaus haben wir Kritik an dem Begriff der Praktikanten und auch der Sicherheitsleute. Wir müssen schauen, dass, weil wir vom Bundesarbeitsgericht seit langem ein Urteil haben, wir genau definieren, was ein Praktikant ist. Wir diskutieren im Augenblick in diesem Seearbeitsgesetz über zwei Sorten von Praktikanten. Wir diskutieren auch noch über Ferienfahrer. Die wollen auch so etwas Ähnliches wie hingucken machen. Bei den Praktikanten, um die es uns besonders geht, handelt es sich um Leute, die an Fachhochschulen eingeschrieben sind, Praktika erledigen im Abstand von drei oder vier Semestern. Daneben haben wir Offiziersassistenten, die genau das Gleiche machen, die genau die gleiche Ausbildung haben, völlig identisch. Nur die haben Arbeitsverträge und werden bezahlt. Diese Praktikanten, die Studenten, werden im Schiffsbetrieb integriert. Das wird auf die Qualifikation angerechnet, und sie kriegen durchschnittlich über 500 oder um die 500 Euro Taschengeld. Das hat sich in unserer Schifffahrt so eingebürgert. Warum bezahlt man Geld, wenn die Leute nicht arbeiten? Das passiert doch nicht aus Jux und Dollerei. Die lernen etwas durch „learning by doing“. Sie werden im Schiffsbetrieb beschäftigt. Insofern haben wir ganz erhebliche Probleme damit, diese Leute aus dem Besatzungsbegriff rauszunehmen.

Bei den Sicherheitsleuten ist es ungefähr so ähnlich wie bei den Offshore-Leuten. Ich bin da anderer Auffassung: Nicht die Bauindustrie war da und dann sind ein paar Nautiker dazu gekommen, sondern wir haben Seeschiffe, auf denen Seeleute sind, und von dort aus wird Bautätigkeit gemacht. Deswegen ist festzuhalten, dass die Leute, die dort an Bord arbeiten, zumindest in einer gewissen Phase gewisser Weise einzubeziehen sind. Wir haben, das möchte ich jedem ans Herz legen, im Jahr 2010 einen schweren Seeunfall auf einem Errichterschiff gehabt. Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt ihrem Ministerium, dem Bundesverkehrsministerium, ganz erheblich darauf zu achten, dass diese Trennung, wie sie bis dahin und heute noch üblich an Bord ist, aufgehoben wird. Ein Schiff ist in jeder

Phase unter der Regie des Kapitäns, der für die Sicherheit des Schiffes verantwortlich ist, der für alle Durchführungen verantwortlich ist. Und jede Tätigkeit an Bord - und die Errichtertätigkeit ist eine gefahrensgeeignete Tätigkeit - bedroht das Schiff in seiner Sicherheit. Deswegen darf diese Trennung zwischen Besatzung und Nichtbesatzung in der Art, wie es jetzt vorgetragen wird, nicht erfolgen. Das muss konkreter werden.

Vorsitzende Zimmermann: Dankeschön. Herr Meyer, machen Sie bitte Ihr Mikro aus. Wir kommen nun zur freien Runde und da beginnt Herr Lehrieder bitte.

Abgeordneter Lehrieder (CDU/CSU): Eine Frage zum Schluss noch an Herrn Professor Jessen und an den Verband Deutscher Reeder. Ich gehe davon aus, dass die Beantwortung ähnlich kompakt erfolgen wird, wie bei der ersten Fragerunde. Setzt das neue Seearbeitsgesetz die neuen Vorgaben des Seearbeitsübereinkommens aus 2006 über die Lebens- und Arbeitsbedingungen der Seeleute nach Ihrer Ansicht sachgerecht und im Einklang mit den Erfordernissen der modernen Seeschifffahrt um?

Sachverständiger Prof. Jessen: Aus meiner Sicht: Ja. Wünschenswert wäre natürlich eine direkt am Wortlaut des Seearbeitsübereinkommens selbst ausgerichtete Formulierung auch im Seearbeitsgesetz. Andererseits sagt die ILO selbst, dass den Staaten politische Flexibilität zusteht. Insofern sage ich: Ja, mit Einschränkung.

Sachverständiger Nagel (Verband Deutscher Reeder): Frau Vorsitzende, meine Damen und Herren, insgesamt ist das so: Wir haben ja auf die Punkte, die aus unserer Sicht einer Eins-zu-eins-Umsetzung des neuen Gesetzes entgegenstehen, hingewiesen, aber in der Gesamtbetrachtung wird das ordentlich umgesetzt und es gewinnt eine neue Qualität, weil anders als früher es weltweite Regelungen sind, die weltweit auch bei den Flaggenstaaten kontrolliert werden, die ratifiziert haben. Insofern ist es ein scharfes Schwert und verbessert sehr deutlich den Schutz der Seeleute und schafft für die deutschen Reeder auch Rechtssicherheit, denn viele der Standards wenden wir heute schon an. Jetzt müssen alle sie anwenden.

Abgeordneter Juratovic (SPD): Ich habe jetzt noch einmal eine Frage an Herrn Biesold. Wie sehen Sie diesen Besatzungsbestrieb gemäß § 3 Absatz 7 im Off-Shore-Sektor? Sehen Sie das als ausreichend an?

Sachverständiger Biesold: Wir sehen das noch nicht als ausreichend an und wir sind ja auch in Gesprächen zu dieser Problematik. Wichtig ist das, was der Vorredner Herr Meyer gesagt hat, dass wir hier ein Stückweit die Tätigkeiten unterscheiden müssen, die konkret zur Schiffsbesatzung gehören, vom nautisch-technischen Personal und Cateringpersonal bis hin zu - ich sag einmal -Zusatzarbeiten - und dem, was der Bauarbeiter macht, der ja nicht ständig an Bord ist, sondern nur befristet, aber unter der Befugnis der nautisch-technischen Besatzung. Der Kapitän muss am Ende entscheiden, ob ich das Schiff von den Stelzen herunterfahre und wieder konkret fahren lasse wegen der Sicherheit. Und ich denke, da muss im Besatzungsbegriff noch deutlich nachgestellt werden.

Abgeordnete Müller-Gemmeke (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich wollte nachfragen, ob Sie noch weitere Ausführungen zur Besatzung machen wollten und dann die Zeit schlichtweg zu Ende war und wenn nicht, dann hätte ich noch einmal eine Frage zu der Bürgenregelung bzw. Haftung des Reeders. Wenn es so bleibt, wie es ist, was sind denn die Nachteile für vor allem ausländische Seeleute bzw. ob die Kontrolleure in ausländischen Häfen dann tatsächlich diese doch wohl sehr komplizierte Bürgenregelung nachvollziehen können und was das einfach praktisch für Konsequenzen insgesamt hätte?

Sachverständiger Meyer: Meine Ausführung zu den Besatzungsmitgliedern - dabei belasse ich es erst einmal. Bei der Bürgenregelung kann ich nur hinzufügen, das ist ein gefährliches Ding, auch für die Reedereien, weil das eine spezifische deutsche Rechtsregelung ist, die man noch nicht einmal richtig ins Englische übersetzen kann und die deswegen überhaupt keiner verstehen wird. Für die Seeleute ist es unheimlich problematisch, dann ihre Rechte geltend zu machen, das würde noch nicht einmal ein Deutscher mit Mittelschul- oder Hochschulabschluss schaffen, sich durch dieses Bürgenregelungsgesetz durchzuwühlen, dazu braucht man ein paar Semester.

Abgeordneter Behrens (DIE LINKE.): Ganz kurz an Herrn Nagel und dann noch einmal an den Kollegen Benze. Es betrifft die Höchstarbeitszeit. Es gab ja bislang einen Konsens zwischen den Tarifvertragsparteien, dass man die Höchstarbeitszeiten in einem Tarifvertrag regelt. Nun soll es gesetzgeberisch gemacht werden. Ist damit dieser Konsens aufgelöst?

Sachverständiger Nagel (Verband Deutscher Reeder): Der Konsens ist grundsätzlich nicht aufgelöst, aber die Umstände haben sich verändert. Ich verweise noch einmal auf die Stellungnahme von Professor Jessen, der allein im europäischen Vergleich herausgearbeitet hat, dass das eine sehr einmalige Regelung für die deutsche Flagge ist. Deshalb ist das aus unserer Sicht ein Hemmnis im Zusammenhang mit der Wettbewerbsfähigkeit im Vergleich mit EU-Flaggen, also nicht mit sogenannten Billigflaggen.

Sachverständiger Benze: Wir haben eine nationale Höchstarbeitszeit. Der Gesetzgeber geht jetzt daran und will die nationale Höchstarbeitszeit noch erhöhen. Das ist möglich, aber nicht vom Gesetzgeber, sondern ausdrücklich nur von den Tarifvertragsparteien; Herr Nagel weiß das. Wir haben ja einen Tarifvertrag gemacht, den kann man auch noch wieder verändern. Das ist also ein Instrument, was vorhanden ist. Und vielleicht ein letzter Satz: Ich kann nur

appellieren, es gibt natürlich eine Mehrheit von CDU/CSU und FDP, Sie können das natürlich durchziehen, aber in dieser Frage, wenn Grundsätze der Konvention verletzt sind, werden wir nach Genf gehen und das wäre für die Bundesrepublik ganz schädlich.

Abgeordneter Dr. Kolb (FDP): An Herrn Zander vom Hauptverband der Deutschen Bauindustrie und vielleicht auch an Herrn Krichel, soweit er das denn für sinnvoll hält. Ich habe gesehen, Herr Zander, dass Sie bei den vorletzten Ausführungen von Herrn Meyer so ein bisschen mit den Hufen gescharrt haben, also Sie zum Widerspruch angehoben haben. Ich wollte Ihnen gerne Gelegenheit dazu geben und wenn es erforderlich ist, auch Herrn Krichel dann noch.

Sachverständiger Zander (Hauptverband der Deutschen Bauindustrie e.V.): Ja, Herr Kolb, vielen Dank, Sie haben das zu Recht beobachtet. Ich kann sagen, dass ich mit dieser Vereinfachung nicht einverstanden bin, Herr Meyer, weil ich nämlich sehe, dass wir auf den Handelsschiffen ein klares Regime der Arbeitsteilung zwischen zwei Berufsgenossenschaften haben. BG Transport und Verkehr macht das Schiffstechnische, aber die BG Bau ist da auch vor Ort und das läuft. Und der Fall aus 2007 ist für mich eigentlich abgearbeitet, ich kann das als Vorstand der BG Bau auch so sagen - mit gutem Gewissen. Und wir haben einfach die Situation, dass die ganzen Schrecklichkeiten, die Sie sich hier gegenseitig um die Ohren gehauen haben, mit Höchstarbeitszeiten und Ausflagung und allem Drum und Dran, in der Bauwirtschaft in dieser Weise nicht stattfinden. Deshalb wollen die Beschäftigten nicht Ihrem Regime unterliegen, sondern sie wollen Bauarbeiter bleiben. Das ist der Wunsch, das hat Herr Maurer heute vorgetragen. Noch einmal vielen Dank, Herr Kolb, dass ich das noch einmal so klar artikulieren kann.

Vorsitzende Zimmermann: Herr Krichel, möchten Sie etwas nachsetzen? Sie schließen sich an. Dann bedanke ich mich bei Ihnen, dass Sie uns heute Ihren Sachverstand zur Verfügung gestellt haben. Ich bedanke mich bei den Kollegen, die heute rege gefragt haben. In der einen Stunde haben Sie viel geschafft. Ich wünsche Ihnen einen schönen Tag und vor allen Dingen eine schöne Vorweihnachtszeit. Danke schön fürs Kommen.

Ende der Sitzung 15.03 Uhr

Personenregister

- Asshoff, Gregor (IG Bauen-Agrar-Umwelt) 1816, 1817, 1820
- Behrens, Herbert (DIE LINKE.) 1816, 1823, 1824, 1826
- Benze, Dieter 1816, 1817, 1823, 1824, 1826
- Biesold, Karl-Heinz 1816, 1817, 1821, 1823, 1825
- Bubenzer, Christian 1816, 1817, 1818, 1822
- Bullmann, Jürgen F. (Deutsche Seemannsmission Hamburg-Harburg e. V.) 1816, 1817, 1820
- Eckstein, Martin (Bundesvereinigung der Deutschen Arbeitgeberverbände) 1816, 1817, 1823
- Ernst, Klaus (DIE LINKE.) 1816, 1824
- Hiller-Ohm, Gabriele (SPD) 1816, 1821
- Hüppe, Hubert (CDU/CSU) 1816, 1819, 1820
- Jessen, Prof. Dr. jur. Henning 1816, 1817, 1819, 1822, 1825, 1826
- Jörgens, Runa (Verband Deutscher Reeder) 1816, 1817, 1822
- Juratovic, Josip (SPD) 1816, 1820, 1821, 1822, 1825
- Kolb, Dr. Heinrich Leonhard (FDP) 1816, 1822, 1823, 1826
- Krichel, Ulrich (Gesamtmetall) 1816, 1817, 1819, 1826
- Lehrieder, Paul (CDU/CSU) 1816, 1817, 1818, 1819, 1820, 1825
- Lietz, Matthias (CDU/CSU) 1816, 1817, 1818, 1819, 1820
- Maurer, Matthias (IG Bauen-Agrar-Umwelt) 1816, 1817, 1820, 1826
- Meyer, Klaus 1816, 1817, 1824, 1825, 1826
- Müller-Gemmeke, Beate (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) 1816, 1824, 1825, 1826
- Nagel, Ralf (Verband Deutscher Reeder) 1816, 1817, 1818, 1819, 1820, 1821, 1822, 1825, 1826
- Prinz, Thomas (Bundesvereinigung der Deutschen Arbeitgeberverbände) 1816, 1817, 1818, 1819, 1820
- Seyer, Manfred 1816, 1817, 1821, 1822
- Wibel, Anke (Deutsche Seemannsmission Hamburg-Harburg e. V.) 1816, 1817, 1818, 1820, 1823
- Zander, Oliver (Hauptverband der Deutschen Bauindustrie e. V.) 1816, 1817, 1818, 1826
- Zimmermann, Sabine (DIE LINKE.) 1815, 1816, 1820, 1822, 1823, 1824, 1825, 1826