

03.04.20

AIS

Gesetzentwurf der Bundesregierung

Entwurf eines Vierten Gesetzes zur Änderung des Seearbeitsgesetzes

A. Problem und Ziel

Die Internationale Arbeitskonferenz (IAK) der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO) hat auf ihrer 107. Sitzung am 5. Juni 2018 Änderungen des Seearbeitsübereinkommens 2006 (Seearbeitsübereinkommen) beschlossen.

Die Änderungen haben das Ziel, Seeleute im Falle der Gefangennahme infolge seeräuberischer Handlungen oder bewaffneter Raubüberfälle auf Seeschiffe finanziell abzusichern.

Die Änderungen enthalten erstmals Vorgaben für eine Fortführung des Heuerverhältnisses im Falle der Gefangennahme infolge seeräuberischer Handlungen oder bewaffneter Raubüberfälle. Zum einen wird festgelegt, dass das Heuerverhältnis während der Gefangennahme nicht endet. Zum anderen wird die Fortzahlung der Heuer aus dem Heuerverhältnis trotz der Gefangenschaft des Besatzungsmitglieds angeordnet. Schließlich erlischt der Anspruch auf Heimschaffung nicht.

Deutschland hat das Seearbeitsübereinkommen am 16. August 2013 ratifiziert und im Wesentlichen durch das am 1. August 2013 in Kraft getretene Seearbeitsgesetz (See-ArbG) umgesetzt. Es hat die Rechtslage damit an die Vorgaben des Seearbeitsübereinkommens für weltweit einheitliche Arbeits- und Lebensbedingungen der Seeleute angepasst.

Schließlich soll eine Änderung des Übereinkommens vom 9. April 1965 zur Erleichterung des Internationalen Seeverkehrs (FAL-Übereinkommen) der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation, das Deutschland ratifiziert hat (BGBl. 1967 II, S. 2434, 1984 II, S. 938), in nationales Recht umgesetzt werden. Nach der geänderten Norm 4.5.1 der Anlage des FAL-Übereinkommens darf blinden Passagieren nicht gestattet werden, an Bord zu arbeiten.

B. Lösung

Damit auch die Besatzungsmitglieder von Kauffahrteischiffen, die die Bundesflagge führen, von den Neuregelungen profitieren, wird das Seearbeitsgesetz an die geänderten Anforderungen des Seearbeitsübereinkommens angepasst.

Um die Ansprüche der Seeleute im Falle der Gefangennahme zu sichern, wird das See-ArbG dahingehend angepasst, dass das Heuerverhältnis während der Gefangennahme

Fristablauf: 15.05.20

nicht endet. Der Beendigungszeitpunkt wird auf den Zeitpunkt der Freilassung verschoben. Zudem wird die Fortzahlung der Heuer aus dem Heuerverhältnis während der Gefangenschaft des Besatzungsmitglieds bis zum festgestellten Todeszeitpunkt in der Gefangenschaft oder bis zu ordnungsgemäßen Heimschaffung angeordnet. Schließlich wird § 24 des Kündigungsschutzgesetzes (KSchG) dahingehend angepasst, dass die Frist zur Erhebung einer Kündigungsschutzklage grundsätzlich erst nach der Freilassung des Besatzungsmitglieds beginnt. Die Frist zur Geltendmachung des Heimschaffungsanspruchs nach § 76 Absatz 4 Satz 2 SeeArbG wird während der Gefangenschaft gehemmt.

Zur Umsetzung der Änderung des FAL-Übereinkommens soll in § 3 SeeArbG ein ausdrückliches Beschäftigungsverbot für blinde Passagiere geregelt werden.

C. Alternativen

Keine.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Keine.

E. Erfüllungsaufwand

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Keiner.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Keiner.

Davon Bürokratiekosten aus Informationspflichten

Keine.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

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

F. Weitere Kosten

Auf der Grundlage von Erfahrungswerten werden die weiteren Kosten, die sich aus der neuen Verpflichtung der Reeder zur Fortzahlung der Heuer im Fall der Gefangennahme von Besatzungsmitgliedern ergeben können, als geringfügig eingestuft. Auswirkungen auf Einzelpreise und das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

03.04.20

AIS

Gesetzentwurf
der Bundesregierung

Entwurf eines Vierten Gesetzes zur Änderung des Seearbeitsgesetzes

Bundesrepublik Deutschland
Die Bundeskanzlerin

Berlin, 3. April 2020

An den
Präsidenten des Bundesrates
Herrn Ministerpräsidenten
Dr. Dietmar Woidke

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Vierten Gesetzes zur Änderung des Seearbeitsgesetzes

mit Begründung und Vorblatt.

Federführend ist das Bundesministerium für Arbeit und Soziales.

Mit freundlichen Grüßen
Dr. Angela Merkel

Entwurf eines Vierten Gesetzes zur Änderung des Seearbeitsgesetzes

Vom ...

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Änderung des Seearbeitsgesetzes

Das Seearbeitsgesetz vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 868), das zuletzt durch Artikel 151 des Gesetzes vom 20. November 2019 (BGBl. I S. 1626) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In der Inhaltsübersicht wird nach der Angabe zu § 71 die folgende Angabe eingefügt:
„§ 71a Verlängerung des Heuverhältnisses während Gefangenschaft.“
2. § 2 wird wie folgt geändert:
 - a) In Nummer 10 wird der Punkt am Ende durch ein Komma ersetzt.
 - b) Die folgenden Nummern 11 und 12 werden angefügt:
 - „11. Seeräuberei: Seeräuberei im Sinne von Artikel 101 des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen vom 10. Dezember 1982 (BGBl. 1994 II S. 1798, 1799),
 12. bewaffneter Raubüberfall auf Schiffe: jede rechtswidrige Gewalttat oder Freiheitsberaubung oder jede Plünderung oder deren Androhung, ausgenommen seeräuberische Handlungen, die zu privaten Zwecken begangen wird und die gegen ein Schiff oder gegen Personen oder Vermögenswerte an Bord dieses Schiffes in den Binnengewässern, den Archipelgewässern oder den Hoheitsgewässern eines Staates gerichtet ist, oder jede Anstiftung zu einer oben beschriebenen Handlung oder deren vorsätzliche Erleichterung zu verstehen.“
3. § 3 wird wie folgt geändert:
 - a) Nach Absatz 4 wird folgender Absatz 5 eingefügt:

„(5) Eine Person, die sich ohne Zustimmung des Reeders, Kapitäns oder einer anderen zuständigen Person auf dem Schiff oder in der Ladung, die später auf das Schiff verbracht wird, verborgen gehalten hat und nach Auslaufen des Schiffes an Bord entdeckt wurde, darf nicht an Bord des Schiffes tätig sein; dies gilt nicht bei einem Notfall oder für Tätigkeiten im Zusammenhang mit der eigenen Unterkunft und Verpflegung.“
 - b) Der bisherige Absatz 5 wird Absatz 6.
4. Dem § 37 wird folgender Absatz 3 angefügt:

„(3) Das Besatzungsmitglied, das infolge von seeräuberischen Handlungen oder bewaffneten Raubüberfällen auf Schiffe an Bord oder außerhalb des Schiffes gefangen gehalten wird, hat bis zur Freilassung und ordnungsgemäßen Heimschaffung oder im Falle des Todes während der Gefangenschaft bis zu dem festgestellten Todeszeitpunkt Anspruch auf Fortzahlung der vereinbarten Heuer.“

5. Nach § 71 wird folgender § 71a eingefügt:

„§ 71a

Verlängerung des Heuerverhältnisses während Gefangenschaft

Befindet sich das Besatzungsmitglied bei Beendigung des Heuerverhältnisses in Gefangenschaft infolge seeräuberischer Handlung oder bewaffneter Raubüberfälle auf Schiffe, verlängert sich das Heuerverhältnis bis zum Zeitpunkt der Freilassung oder des Todes des Besatzungsmitglieds.“

6. Dem § 76 Absatz 4 wird folgender Satz angefügt:

„Die Frist nach Satz 2 läuft nicht, solange das Besatzungsmitglied infolge von seeräuberischen Handlungen oder bewaffneten Raubüberfällen auf Schiffe gefangen gehalten wird.“

Artikel 2

Änderung des Kündigungsschutzgesetzes

§ 24 Absatz 4 des Kündigungsschutzgesetzes vom 25. August 1969 (BGBl. I S. 1317), das zuletzt durch Artikel 4 des Gesetzes vom 17. Juli 2017 (BGBl. I S. 2509) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Nach Satz 2 wird folgender Satz eingefügt:

„Geht dem Besatzungsmitglied eines Seeschiffes die Kündigung während einer Gefangenschaft aufgrund von seeräuberischen Handlungen oder bewaffneten Raubüberfällen auf Schiffe im Sinne von § 2 Nummer 11 oder 12 des Seearbeitsgesetzes zu oder gerät das Besatzungsmitglied während des Laufs der Frist nach Satz 1 oder 2 in eine solche Gefangenschaft, ist die Klage innerhalb von sechs Wochen nach der Freilassung des Besatzungsmitglieds zu erheben; nimmt das Besatzungsmitglied nach der Freilassung den Dienst an Bord wieder auf, beginnt die Frist mit dem Dienste an Bord.“

2. In dem neuen Satz 4 werden die Wörter „hier in den Sätzen 1 und 2“ durch die Wörter „in den Sätzen 1 bis 3“ ersetzt.

Artikel 3

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am 26. Dezember 2020 in Kraft.

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelungen

Die Internationale Arbeitskonferenz (IAK) der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO) hat auf ihrer 107. Sitzung am 5. Juni 2018 Änderungen des Seearbeitsübereinkommens 2006 (Seearbeitsübereinkommen) beschlossen.

Die Änderungen haben das Ziel, Seeleute im Falle der Gefangennahme infolge seeräuberischer Handlungen oder bewaffneter Raubüberfälle auf Seeschiffe finanziell abzusichern.

Die Änderungen beinhalten erstmals Vorgaben für eine Fortführung des Heuerverhältnisses im Falle der Gefangennahme infolge seeräuberischer Handlungen oder bewaffneter Raubüberfälle auf Seeschiffe. Zum einen wird festgelegt, dass das Heuerverhältnis während der Gefangennahme nicht endet. Zum anderen wird die Fortführung der Heuerzahlung aus dem Heuerverhältnis trotz der Gefangenschaft des Besatzungsmitglieds angeordnet. Schließlich soll der Anspruch auf Heimschaffung nicht erlöschen.

Deutschland hat das Seearbeitsübereinkommen am 16. August 2013 ratifiziert und im Wesentlichen durch das am 1. August 2013 in Kraft getretene Seearbeitsgesetz umgesetzt. Es hat die Rechtslage damit an die Vorgaben des Seearbeitsübereinkommens für weltweit einheitliche Arbeits- und Lebensbedingungen der Seeleute angepasst.

Schließlich soll eine Änderung des Übereinkommens vom 9. April 1965 zur Erleichterung des Internationalen Seeverkehrs (FAL-Übereinkommen) der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation, das Deutschland ratifiziert hat (BGBl. 1967 II, S. 2434, 1984 II, S. 938), in nationales Recht umgesetzt werden. Nach der geänderten Norm 4.5.1 der Anlage des FAL-Übereinkommens darf blinden Passagieren nicht gestattet werden, an Bord zu arbeiten.

II. Wesentlicher Inhalt des Entwurfs

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

Um die Ansprüche der Seeleute im Falle der Gefangennahme zu sichern, wird das SeeArbG dahingehend angepasst, dass das Heuerverhältnis während der Gefangennahme nicht endet. Der Beendigungszeitpunkt wird insoweit auf den Zeitpunkt der Freilassung verschoben. Zudem wird die Fortzahlung der Heuer aus dem Heuerverhältnis trotz der Gefangenschaft des Besatzungsmitglieds angeordnet. Schließlich wird § 24 KSchG dahingehend angepasst, dass die Frist zu Erhebung der Klage grundsätzlich erst nach der Freilassung des Besatzungsmitglieds zu laufen beginnt. Die Frist zur Geltendmachung des Heimschaffungsanspruchs nach § 76 Absatz 4 Satz 2 SeeArbG wird während der Gefangenschaft gehemmt.

Zur Umsetzung der Änderung des FAL-Übereinkommens soll in § 3 SeeArbG ein ausdrückliches Beschäftigungsverbot für blinde Passagiere geregelt werden.

III. Alternativen

Keine.

IV. Gesetzgebungskompetenz

Die Gesetzgebungskompetenz des Bundes folgt aus Artikel 74 Absatz 1 Nummer 12 des Grundgesetzes (Arbeitsrecht).

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

Die in Genf am 5. Juni 2018 von der IAK beschlossenen Änderungen des Seearbeitsübereinkommens sowie die Änderung der Norm 4.5.1 der Anlage des FAL-Übereinkommens werden durch dieses Gesetz umgesetzt.

VI. Gesetzesfolgen

Keine.

1. Rechts- und Verwaltungsvereinfachung

Keine.

2. Nachhaltigkeitsaspekte

Keine.

3. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Keine.

4. Erfüllungsaufwand

Keine.

5. Weitere Gesetzesfolgen

Keine.

VII. Befristung; Evaluierung

Es ist keine Befristung und Evaluierung vorgesehen.

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1 (Änderung des Seearbeitsgesetzes)

Zu Nummer 1

Die Inhaltsübersicht wird an den neu in das Seearbeitsgesetz aufgenommenen § 71a angepasst.

Zu Nummer 2

Zu Buchstabe a

Redaktionelle Folgeänderung zu Buchstabe b.

Zu Buchstabe b

§ 2 wird um die Nummern 11 und 12 erweitert und die in Norm A2.1. Absatz 7 des Seearbeitsübereinkommens festgelegten Definitionen „Seeräuberei“ und „bewaffneter Raubüberfall auf Schiffe“ werden übernommen. Nummer 11 verweist auf die Definition in Artikel 101 des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen 1982 (verkündet durch das Vertragsgesetz Seerechtsübereinkommen vom 2. September 1994 (BGBl. 1994 II S. 1798)). Nummer 12 gibt die Definition des bewaffneten Raubüberfalles auf Schiffe nach Norm A2.1 Absatz 7 Buchstabe b) des Seearbeitsübereinkommens wieder.

Zu Nummer 3

Die Änderung des § 3 dient der Umsetzung einer Änderung des FAL-Übereinkommens, wonach blinden Passagieren nicht gestattet werden darf, an Bord zu arbeiten. Der Begriff „blinder Passagier“ ist dem FAL-Übereinkommen entnommen und wird im Folgenden aus Gründen der Einheitlichkeit weiterhin verwendet.

Entsprechend der Definition in Absatz 1 sind blinde Passagiere damit keine Besatzungsmitglieder; sie werden auch dann keine Besatzungsmitglieder, wenn sie in Notfällen auf Anweisung des Kapitäns tätig werden. Für die Bestimmung dieser Personengruppe wurde grundsätzlich die Definition aus dem Anhang, Abschnitt 1 des FAL-Übereinkommens übernommen. Danach ist ein blinder Passagier definiert als eine Person, die ohne Zustimmung des Reeders oder des Kapitäns oder einer anderen zuständigen Person auf einem Schiff oder in der Ladung, die später auf das Schiff verladen wird, verborgen ist und nach Auslaufen des Schiffes an Bord entdeckt wird und den zuständigen Behörden vom Kapitän als blinder Passagier gemeldet wird. Abweichend hiervon wird die Meldung des Kapitäns an die Behörden nicht in die Regelung aufgenommen, um zu verhindern, dass durch Unterlassen der Meldung das Beschäftigungsverbot umgangen wird.

Wie jede an Bord des Schiffes befindliche Person müssen auch blinde Passagiere in Notfällen tätig werden. Dies sieht das FAL-Übereinkommen ebenfalls vor.

Keine Beschäftigungen und damit nicht unter das Verbot fallend sind solche Tätigkeiten des blinden Passagiers, die im Zusammenhang mit seiner eigenen Unterkunft und Verpflegung stehen. Dies sieht auch die geänderte Norm 4.5.1 der Anlage des FAL-Übereinkommens vor und wird im zweiten Halbsatz klarstellend aufgenommen. Hierunter fallen beispielsweise Tätigkeiten wie die Zubereitung der eigenen Mahlzeiten oder die Reinigung der eigenen Unterkunft; also solche Tätigkeiten, die keinen wirtschaftlichen Wert für den Reeder besitzen und für die keine Gegenleistung erwartet wird.

Zivilrechtliche Ersatzansprüche des Reeders gegen den blinden Passagier bleiben vom Beschäftigungsverbot unberührt.

Zu Nummer 4

Mit dieser Regelung wird die Norm A2.2 Absatz 7 des Seearbeitsübereinkommens umgesetzt. Die Begriffe der Seeräuberei und des bewaffneten Raubüberfalles auf Schiffe sind in § 2 Nummer 11 und 12 definiert.

Zu Nummer 5

Es wird ein neuer § 71a eingefügt, der Norm A2.1 Absatz 7 des Seearbeitsübereinkommens umsetzt. Danach endet ein Heuverhältnis nicht, solange sich das Besatzungsmitglied in Gefangenschaft infolge seeräuberischer Handlung oder bewaffneter Raubüberfälle auf Schiffe befindet. Nach § 71a wird der Zeitpunkt der Beendigung auf die Freilassung des Besatzungsmitgliedes verschoben. Der Lauf einer Kündigungsfrist wird durch die Gefangenschaft nicht gehemmt.

Stirbt das Besatzungsmitglied während der Gefangenschaft, endet das Heuverhältnis. Dementsprechend sieht Norm A2.2 Absatz 7 des Seearbeitsübereinkommens eine Fortzahlung der Heuer bis zur Freilassung und ordnungsgemäßen Heimschaffung oder dem festgestellten Todeszeitpunkt des Besatzungsmitglieds in der Gefangenschaft vor.

Zu Nummer 6

§ 76 Absatz 4 wird um einen neuen Satz 3 ergänzt. Dieser dient der Klarstellung, dass der Anspruch auf Heimschaffung nicht nach Satz 2 erlöschen kann, solange sich das Besatzungsmitglied infolge von seeräuberischen Handlungen oder bewaffneten Raubüberfällen auf Schiffe in Gefangenschaft befindet. Der Lauf der Frist nach Satz 2 wird dementsprechend gehemmt. Entsteht ein Heimschaffungsanspruch während der Gefangenschaft, kann dieser erstmalig nach der Freilassung geltend gemacht werden, sodass die Frist nach Satz 2 nach der Freilassung zu laufen beginnt.

Zu Artikel 2 (Änderung des Kündigungsschutzgesetzes)**Zu Nummer 1**

Mit der Einfügung des neuen Satz 3 wird eine gesonderte Regelung für die Frist zur Erhebung der Klage nach § 4 im Falle der Gefangenschaft infolge seeräuberischer Handlungen oder bewaffneter Raubüberfälle auf Schiffe getroffen, da es dem Besatzungsmitglied in solchen Fällen nicht möglich ist, eine entsprechende Klage vorzubereiten und einzureichen. Dies gilt zum einen in Fällen, in denen die Kündigung während der Gefangenschaft wirksam zugeht. Zum anderen auch für den Fall, dass das Besatzungsmitglied während des Laufs der Frist nach Satz 1 oder 2 in Gefangenschaft gerät und diese daher nicht vollständig nutzen kann.

Die Frist zur Erhebung der Klage nach § 4 beginnt grundsätzlich mit der Freilassung des Besatzungsmitglieds. Der letzte Halbsatz, wonach die Frist mit dem Dienstende an Bord beginnt, betrifft insbesondere Fälle, in denen das Besatzungsmitglied nach der Freilassung seinen Dienst an Bord wieder aufnimmt und zunächst seine Arbeitsleistung auf dem Schiff erbringt (z.B. aufgrund der Anwendung von § 66 Absatz 5 SeeArbG). In diesen Fällen soll die Frist erst mit dem Dienstende an Bord - entsprechend Satz 2 - beginnen.

Zu Nummer 2

Hierbei handelt es sich um eine Folgeänderung zu Nummer 1.

Zu Artikel 3 (Inkrafttreten)

Die Regelungen in diesem Gesetz treten zum 26. Dezember 2020 in Kraft.