



Dienststelle Schiffssicherheit  
BG Verkehr

# Das internationale Seearbeitsübereinkommen und seine Umsetzung in Deutschland



Vortrag beim Deutschen Verein für Internationales Seerecht  
Ass. iur. Christian Bubenzer



# Inhaltsübersicht

## 1. Das internationale Seearbeitsübereinkommen

## 2. Umsetzung in Deutschland:

### Ausgewählte Rechtsaspekte des Seearbeitsgesetzes

a) Anwendungsbereich Seearbeitsgesetz

b) Verantwortlichkeiten:

- Reeder

- Kapitän

- Behörden

c) Heuerverträge

d) Heuern und Mindestlohn

e) Beschwerderecht

## 3. Durchsetzung des Seearbeitsrechts in Deutschland

EINE MELDUNG UND IHRE GESCHICHTE

## Gott schütze uns!

Wie 18 philippinische Seeleute in den deutschen Winter reisten

Das Bild, das Adrian Barrido in den vergangenen Tagen von Deutschland gewonnen hat, ist angenehm überschaubar. Es besteht aus einem Aufenthaltsraum, der grauen Rückwand eines Kindergartens und einem Brett aus Holz.

Das Brett hängt über der Tür zum Aufenthaltsraum, darauf ist zu lesen: „Gott schütze unser Heim vor Sturm und Wind / und Menschen, die Halunken sind.“

Barrido, 27 Jahre alt, auf den Philippinen geboren, ist Seemann. Seine Reise sollte eigentlich ins dänische Kalundborg gehen, von dort wollten sie nach Litauen weiterfahren, in die Türkei, nach Westafrika. Dass er stattdessen in Brunsbüttel landete, im Haus der Seemannsmission, ist einerseits ein Ärgernis. Andererseits kann man sagen, dass die Seemannsmission Barridos Rettung war.

Adrian Barrido ist Schiffsingenieur. Er hat eine Frau und eine kleine Tochter, deren Stimme er auf seinem Handy gespeichert hat, und er hat einen Traum: Er wünscht sich ein eigenes Haus, in dem seine Tochter aufwachsen kann.

Um sich diesen Traum zu erfüllen, fährt Barrido zur See. Zwei Gewissheiten, sagt er, nehme er mit auf seine Reisen: dass dies trotz allem sein Traumberuf sei und dass unter allen Schiffsbesitzern dieser Welt die europäischen als vorbildlich galten, ihre Schiffe als gepflegt und sicher.

Barrido hatte Weihnachten in Manila gefeiert, zusammen mit seiner Familie. Dann hatte er den üblichen Vier-Monats-Kontrakt unterschrieben und war nach Gibraltar geflogen.

Er erreichte die „Gorgonilla“ am 23. Januar: einen Chemikalien-tanker, 1989 in Japan gebaut, 111 Meter lang. Ein Oldtimer. Das Schiff wird von einer dänischen Firma in Esbjerg gemanagt, für einen dänischen Eigner. 17 Seeleute heuerten mit Barrido auf der „Gorgonilla“ an, Filipinos wie er. Die Matratzen, auf denen die Männer

schlafen sollten, waren fleckig und stanken.

Barrido inspizierte den Maschinenraum. Einer der drei Hilfsdiesel war zerlegt, Sicherheitsventile klemmten, andere Ventile waren korrodiert.

Andererseits drängte der Manager darauf, den Zeitplan einzuhalten. Er habe von den schwerwiegenden Män-



Barrido in Brunsbüttel

### Maroden Öltanker an die Kette gelegt

**BRUNSBÜTTEL** Beamte der Wasser-schutzpolizei haben auf dem Nord-Ost-see-Kanal einen maroden Öltanker gestoppt und an die Kette gelegt. Voraussetzungen für die Hilfe der Besatzung.

Aus der „Norddeutschen Rundschau“

geln nichts gewusst, sagt der Manager. Die „Gorgonilla“ sollte in Kalundborg Öl und in Lettland hochgiftiges Acrylnitril übernehmen.

Noch bevor die „Gorgonilla“ Gibraltar verließ, geriet das Schiff in einen Sturm. Der Kapitän forderte einen Schlepper an, zur Sicherheit, aber der Manager, so der Kapitän, habe ihm die Schlepperhilfe versagt. Der Manager bestreitet das. Die „Gorgonilla“ trieb in der Straße von Gibraltar, die Mannschaft legte Rettungswesten an. Barrido hatte Angst, sie würden auf einen Felsen laufen.

Als die „Gorgonilla“ Gibraltar endlich verließ, war es etwa zehn Grad warm. Das Schiff steuerte die portugiesische Küste entlang, Richtung Norden, mit jedem Tag wurde es kälter. Die Toiletten funktionierten nicht, zum Duschen mussten die Männer Wasser aus der Kombüse holen. Außerdem war die Heizung ausgefallen. Mitunter schlief Barrido im Maschinenkontrollraum, weil es dort ein paar Grad wärmer war als in seiner Kammer.

Im Ärmelkanal bekam die „Gorgonilla“ Maschinenprobleme. Es gelang ihnen, die Maschine wieder in Gang zu bringen; mit halber Kraft lief das Schiff weiter, Richtung Nord-Ostsee-Kanal.

Am 7. Februar erreichte die „Gorgonilla“ Brunsbüttel, am Eingang des Kanals. Erneut forderte der Kapitän Schlepperhilfe an, weil er den Austall der Maschine befürchtete, diesmal, sagt er, habe man ihm mit der Kündigung gedroht. Der Manager streitet dies ab. Der Tanker hatte die Schleusen kaum verlassen, als die Maschine versagte. Die „Gorgonilla“ warf den Anker, Schlepper zogen den Havaristen zurück nach Brunsbüttel.

Als die Wasserschutzpolizei an Bord kam, bestellte der Kapitän für seine erschöpften, unterkühlten Männer als Erstes eine warme Mahlzeit. In den Schiffsräumen war es so kalt wie draußen, Temperaturen unter null. Das Wasser in den Waschbecken war gefroren.

Fachleute untersuchten das Schiff. Brandklappen funktionierten nicht, Dampfleitungen waren defekt, ein Rettungsboot war löchrig. Barrido und die anderen 17 wurden in der Seemannsmission untergebracht.

Zehn Tage warteten sie darauf, dass der Eigner ihnen die Heuer auszahlte, dann flogen sie endlich nach Hause. Barrido wird seiner Frau von einem Reeder erzählen, der sein Bild von Europa erschüttert hat, und von einem Schiff, das in so erbärmlichem Zustand ist, dass es möglicherweise abgewrackt werden wird.

Inzwischen haben die Männer den Schiffsmanager angezeigt. Zu einer Verhandlung wird es vermutlich nicht kommen. Verantwortlich für das Schiff ist zwar eine dänische Firma, es ist aber in Panama registriert. Die Rechtslage ist unübersichtlich. HAUKE GOOS

## „Der Spiegel“ vom 22. Februar 2010:

„Barrido, 27 Jahre alt, auf den Philippinen geboren, ist Seemann. Seine Reise sollte eigentlich ins dänische Kalundborg gehen, von dort wollten sie nach Litauen weiterfahren, in die Türkei, nach Westafrika. Dass er stattdessen in Brunsbüttel landete, im Haus der Seemannsmission, ist einerseits ein Ärgernis. Andererseits kann man sagen, dass die Seemannsmission Barridos Rettung war. [...]

Er erreichte die „Gorgonilla“ am 23. Januar: einen Chemikalien-tanker, 1989 in Japan gebaut, 111 Meter lang. Ein Oldtimer. Das Schiff wird von einer dänischen Firma in Esbjerg gemanagt, für einen dänischen Eigner [...].

Als die „Gorgonilla“ Gibraltar [...] verließ, war es etwa zehn Grad warm. Das Schiff steuerte die portugiesische Küste entlang, Richtung Norden, mit jedem Tag wurde es kälter. Die Toiletten funktionierten nicht, zum Duschen mussten die Männer Wasser aus der Kombüse holen. Außerdem war die Heizung ausgefallen. Mitunter schlief Barrido im Maschinenkontrollraum, weil es dort ein paar Grad wärmer war als in seiner Kammer.



*Am 7. Februar erreichte die „Gorgonilla“ Brunsbüttel. [...] Der Tanker hatte die Schleusen kaum verlassen, als die Maschine versagte.*

*[...]*

*Als die Wasserschutzpolizei an Bord kam, bestellte der Kapitän für seine erschöpften, unterkühlten Männer als Erstes eine warme Mahlzeit. In den Schiffsräumen war es so kalt wie draußen, Temperaturen unter null. Das Wasser in den Waschbecken war gefroren.*

*Fachleute untersuchten das Schiff. Brandklappen funktionierten nicht, Dampfleitungen waren defekt, ein Rettungsboot war löchrig. Barrido und die anderen 17 wurden in der Seemannsmission untergebracht.*

*[...]*

*Zehn Tage warteten sie darauf, dass der Eigner ihnen die Heuer auszahlte, dann flogen sie endlich nach Hause. Barrido wird seiner Frau von einem Reeder erzählen, der sein Bild von Europa erschüttert hat, und von einem Schiff, das in so erbärmlichen Zustand ist, dass es möglicherweise abgewrackt werden wird.*

*Inzwischen haben die Männer den Schiffsmanager angezeigt. Zu einer Verhandlung wird es vermutlich nicht kommen. Verantwortlich für das Schiff ist zwar eine dänische Firma, es ist aber in Panama registriert. Die Rechtslage ist unübersichtlich.“*



**MS „Gorgonilla“  
(Bild aus dem Charter-  
Prospekt)**





MS "Gorgonilla"  
09.02.2010





MS "Gorgonilla"  
09.02.2010





© Hasenpusch Photo-Productions and Agency

**MS „Vassilios“  
26.06.2009**



**MS „Nicholas“  
01.11.2001**



**MS „Spring Bob“  
07.07.2009**





**MS „Ceynova“  
27.10.2004**



**MS „Spar Three“  
21.09.2006**

제한 구역  
관계자 외 출입금지  
RESTRICTED AREA  
AUTHORIZED  
PERSON ONLY

FIRE  
HYDRANT

MS „Bright Ruby“  
22.08.2002

MS „Kaliakra“  
16.01.2008





**MS „Ever Blessing“  
18.07.2001**





**MS „Vidu“  
11.12.2000**



**MS „Oriental Moon“  
12.10.2005**



**MS „Vanessa  
Oldendorff“  
04.03.2005**

**Also kein Grund zum Ausruhen!**





# 1. Das internationale Seearbeitsübereinkommen

- Seearbeitsübereinkommen/Maritime Labour Convention (MLC) = internationales Übereinkommen der ILO (Int. Arbeitsorganisation)
- Ziele des Übereinkommens:
  - Weltweite Mindeststandards für Arbeits-/Lebensbedingungen von Seeleuten
  - Sozialdumping/Wettbewerbsverzerrungen bekämpfen
- Besonderheit ILO: Entscheidung durch 3 Parteien (Verwaltung/ Seeleute/Reeder)
- seit 1998 Arbeitsgruppe Reeder/Seeleute, MLC 2006 beschlossen
- Mit MLC werden 45 ILO-Übereinkommen/Empfehlungen zu einem einzigen Übereinkommen zusammengefasst



## Regelungsinhalte der MLC

- Mindestalter
- Ärztliches Zeugnis
- Befähigung der Seeleute
- Anwerbung/Arbeitsvermittlung
- Heuerverträge
- Heuern
- Arbeits-/Ruhezeiten
- Besatzungsstärke des Schiffes
- Unterkünfte und Freizeiteinrichtungen an Bord
- Verpflegung
- Medizinische Betreuung
- Verpflichtungen der Reeder
- Arbeitsschutz und Unfallverhütung
- Zugang zu Sozialeinrichtungen an Land
- Soziale Sicherheit
- Beschwerdeverfahren an Bord

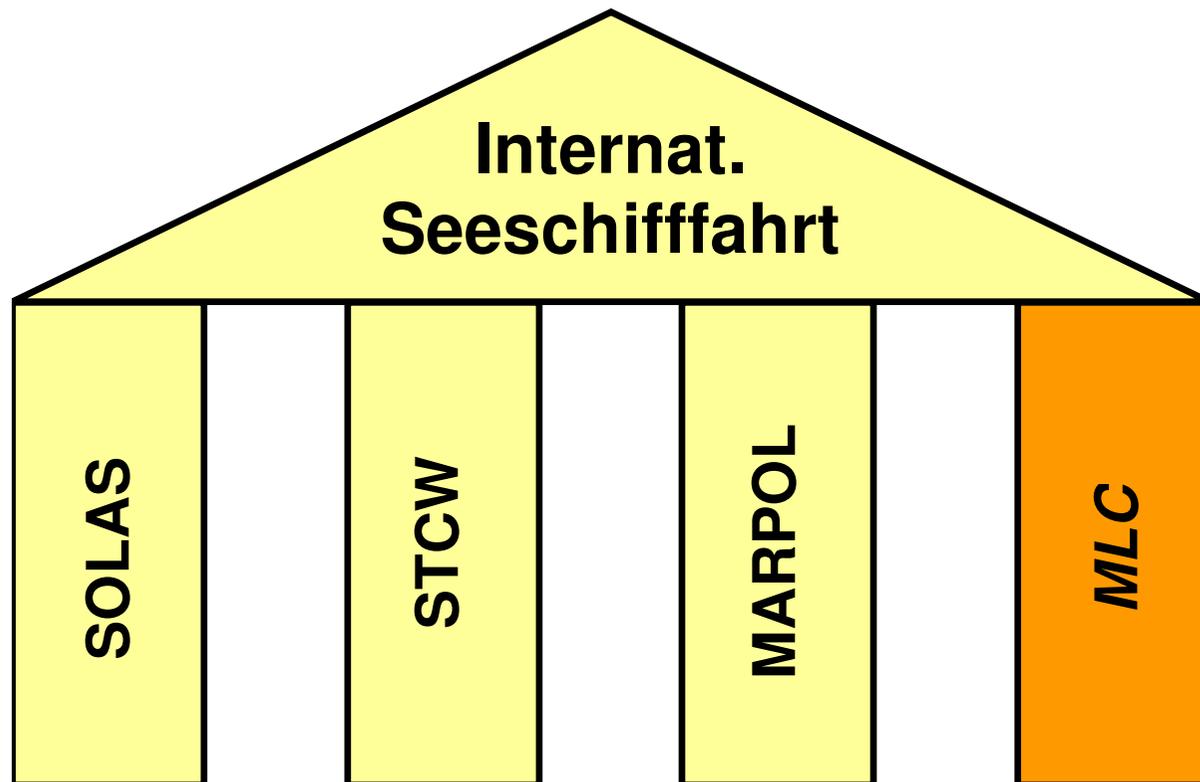


## Bedeutung der MLC

- MLC regelt sämtliche Lebens-/Arbeitsbedingungen an Bord von Seeschiffen
- große Akzeptanz bei Annahme des Übereinkommens
- gilt weltweit ohne Ausnahmen = faktisch auch für Nichtvertragsstaaten: Nicht-Begünstigungsklausel (Art. V Abs. 7 MLC)
- starke Durchsetzungsmechanismen = umfassende „Arbeitsinspektion“
  - Flaggenstaatkontrolle: Schiffe unter der eigenen Flagge müssen vom jeweiligen Flaggenstaat überprüft werden
  - Zusätzliche Hafenstaatkontrolle (Port State Control): Fremdflassige Schiffe werden in Häfen kontrolliert



## MLC = 4. Säule des internationalen maritimen Rechts





## Aktueller Stand Seearbeitsübereinkommen

- MLC ist am 20. August 2013 in Kraft getreten  
(30 Mitglieder mit mind. 33% der Welthandelstonnage)
- 57 Ratifikationen bis heute (Stand: 16.04.2014)
- MLC tritt für einzelnen Staat 12 Monate nach seiner Ratifikation in Kraft (Art. VIII Abs. 4)
- Deutschland hat MLC am 16. August 2013 ratifiziert
  - Flaggenstaatkontrolle seit letztem Jahr (auf Grundlage SeeArbG)
  - Hafenstaatkontrolle in deutschen Häfen beginnt im August 2014



## 2. Umsetzung in Deutschland: Ausgewählte Rechtsaspekte des Seearbeitsgesetzes





# Übersicht: Seearbeitsgesetz und die Verordnungen

- a) Seearbeitsgesetz (= Nachfolge des Seemannsgesetzes), seit 1.8.2013
- b) Rechtsverordnungen auf Grundlage des Seearbeitsgesetzes:
  1. See-Unterkunftsverordnung (Nachfolge der LogisV), seit 01.08.2013
  2. Schiffsbesetzungsverordnung (geändert), seit 01.08.2013
  3. See-Arbeitszeitnachweisverordnung (geändert), seit 01.08.2013
  4. Offshore-Arbeitszeitverordnung (neu), seit 01.08.2013
  5. Seearbeitsüberprüfungs-Verordnung (neu), seit 01.08.2013
  6. See-Berufsausbildungsverordnung (neu), seit 15.09.2013
  7. Verordnung über die Geschäftsordnung des Ausschusses für medizinische Ausstattung in der Seeschifffahrt (neu), seit 01.08.2013
  8. Maritime-Medizin-Verordnung (Nachfolge der SeediensttauglichkeitsV und der KrankenfürsorgeV), noch nicht in Kraft
  9. Seeleute-Befähigungsverordnung (Nachfolge SchOffzAusbV), noch nicht in Kraft

# a) Anwendungsbereich Seearbeitsgesetz



Beispiel Offshore-Errichter-  
Hubinsel „Thor“  
(bis 2013 kein eigener Antrieb)

Ist das ein Kauffahrteischiff?



## a) Anwendungsbereich Seearbeitsgesetz

- Ist ein Offshore-Hubinsel ohne eigenen Antrieb ein Schiff?
  - Ja, nach der Rechtsprechung ist eigener Antrieb nicht relevant (BGH vom 13.03.1980, Az: II ZR 163/78)
- Ist das Seearbeitsgesetz anwendbar bei Offshore-Errichterschiff, das sich auf seine Hubstelzen aufgestellt hat?
  - Ja, die Schiffseigenschaft + Verantwortung des Kapitäns bleibt
- Gilt das SeeArbG auch für privat bereederte Forschungsschiffe?
  - Ja, da private Bereederung Erwerb durch Seefahrt bedeutet
- Ist ein Kranführer auf Offshore-Errichterschiff Besatzungsmitglied?
  - Ja, da der Kran zum unmittelbaren Schiffsbetrieb gehört (keine Ausnahme nach § 3 Abs. 3 Nr. 7 SeeArbG)



## b) Verantwortlichkeiten

### Teil 1: Reeder

- Nach MLC/SeeArbG ist Reeder:
  - der Eigentümer eines Schiffes oder
  - der Betreiber des Schiffes.
- Reeder ist immer voll verantwortlich für Lebens- und Arbeitsbedingungen aller Besatzungsmitglieder (selbst bei anderem Arbeitgeber)
- Bürgenhaftung nach § 4 Abs. 4 SeeArbG nachrangig
- Eigentümer = Reeder, wenn Eigentümer die Verantwortung für den Betrieb auf einen Vertragsreeder übertragen hat?
  - Verwaltungsgericht Hamburg: Nein! (Beschluss vom 23.10.2013, Az.: 13 E 4025/13); Vertragsreeder ist Reeder nach SeeArbG



## b) Verantwortlichkeiten

### Teil 2: Kapitän

- Kapitän ist wie bisher für Erhaltung der öff. Ordnung an Bord verantwortlich (§ 121 Abs. 1 S. 2 SeeArbG)
- Oberste Anordnungsbefugnis gegenüber Besatzungsmitgliedern und „sonstigen an Bord befindlichen Personen“
- Kapitän ist auch gegenüber privatem bewaffneten Sicherheitspersonal an Bord weisungsbefugt
- Forderungen nach Haftungseinschränkung für Kapitän bei Einsatz von bewaffnetem Sicherheitspersonal sind nicht in das SeeArbG übernommen worden



## b) Verantwortlichkeiten

### Teil 3: Behörden (Beispiel Offshore-Errichterschiffe)

Bereich	Seearbeitsrecht	Landarbeitsrecht
Behörden-Zuständigkeit	BG Verkehr (Dst. Schiffssicherheit)	Länder- Arbeitsschutzbehörden
Arbeitszeiten	max. 14h täglich (Regelarbeitszeit: 12h täglich)	max. 12h täglich
Einsatzdauer See	max. 12 Monate	max. 2 Wochen
Lohnfortzahlung im Krankheitsfall	16 Wochen	6 Wochen
Medizin	Seediensttauglichkeit	Arbeitsmedizinische Vorsorge
Unterkünfte	See-Unterkunftsverordnung	Arbeitsstättenverordnung



## c) Heuerverträge

- Mängel in Heuerverträgen:
  - bei befristeten Verträgen endet der Vertrag nach „....[Datum] +/- 1 month(s)/owner's option“ => zu unbestimmt, nach MLC/ SeeArbG muss das Ablaufdatum eines befristeten Vertrages genau benannt sein
  - Verkauf eines Schiffes ist nach dt. Seearbeitsrecht kein Grund für außerordentliche Kündigung
  - Reeder muss Seemann auch dann heimschaffen, wenn Seemann Grund zur außerordentl. Kündigung gegeben hat (dann allerdings Kostenersatz für Heimschaffung, § 76 Abs. 5 SeeArbG)
- Prüfung nur der Mindestbedingungen nach SeeArbG, keine vollinhaltliche Kontrolle (Zuständigkeit der Arbeitsgerichte!)



## d) Heuern und Mindestlohn

- MLC/SeeArbG: mind. 16 Wochen Heuerfortzahlung im Krankheitsfall:
  - 6 Wochen volle Heuer (Entgeltfortzahlungsgesetz) +
  - 10 Wochen in Höhe des Krankengeldes in der gesetzl. Krankenvers.
- Mindestlohn: nicht in MLC/SeeArbG vorgesehen
- In Deutschland:
  - Rechtsprechung: 2/3 des branchenüblichen Lohns
  - § 20 Entwurf Tarifautonomiestärkungsgesetz: gesetzlicher Mindestlohn für „im Inland beschäftigte Arbeitnehmer“ (tatsächlicher Beschäftigungsort D)
- Außerdem: zulässige Wahl ausländischen Rechts (§ 21 Abs. 4 FIRG; BAG v. 03.05.1995, Az.: 5 AZR 15/94)



## e) Beschwerderecht

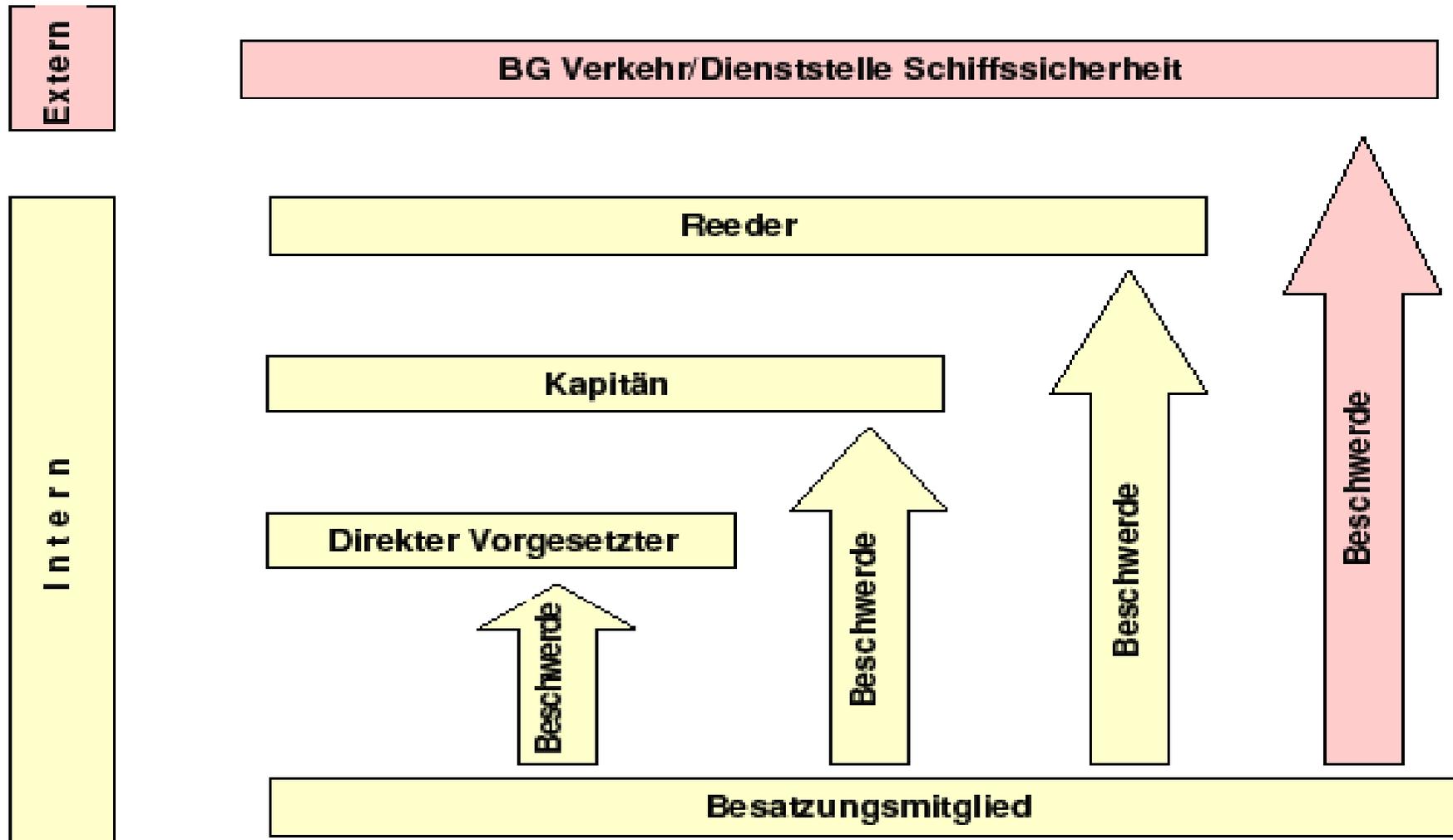
Beispiele für eingegangene Beschwerden von Seeleuten:

- Überschreitung der Arbeitszeiten auf einem Fährschiff
- Kiribatische Seeleute drohen Gewalt an, da sie der Kapitän drangsaliert habe
- Gesundheitsgefährdende Luftbelastung der Schiffsbesatzung auf einem Baggerschiff
- Seemann hat sich Bänderriss an Bord zugezogen und will mit dem PKW nach Hause gebracht werden

Weiteres Problem: Beschwerdeverfahren einer Reederei sieht vor, dass Beschwerden innerhalb von 5 Tagen eingereicht werden müssen  
=> nicht zulässig, da Einschränkung des Beschwerderechts



# Beschwerdeverfahren: Übersicht





## 3. Durchsetzung des Seearbeitsrechts in Deutschland

### Flaggenstaatkontrolle

- Flaggenstaat überprüft alle Seeschiffe unter seiner Flagge
  - Int. Fahrt/über 500 BRZ: alle 2 ½ Jahre Überprüfung; Zeugnispflicht
  - Nationale Fahrt: alle 3 Jahre Überprüfung, keine Zeugnisse
- Zeugnispflicht: Seearbeitszeugnis + Seearbeitskonformitätserklärung
- Seearbeits-Konformitätserklärung:
  - - Teil I: Auflistung von 14 Bereichen: Wie hat Staat MLC umgesetzt?
  - - Teil II: Wie hat Reeder Vorgaben des Teils I an Bord umgesetzt?



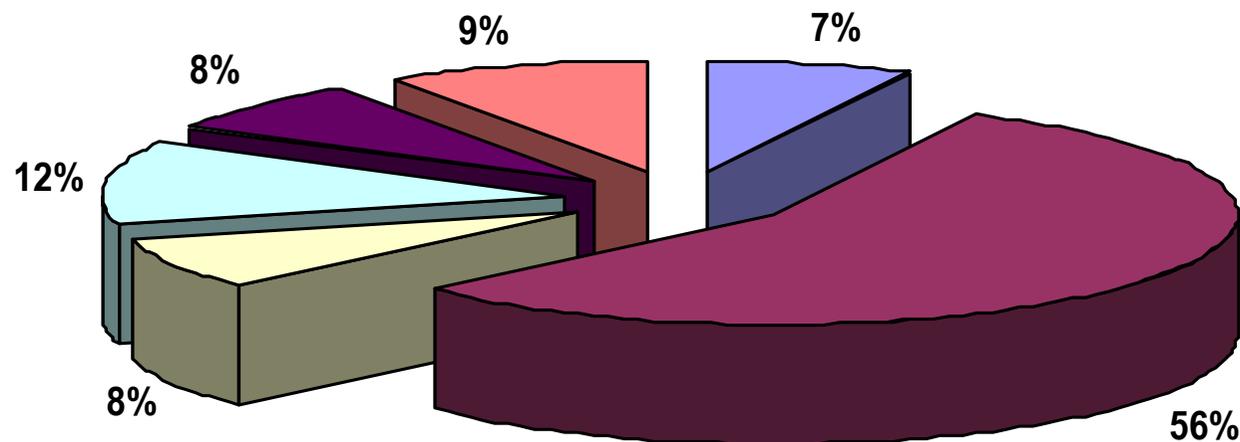
## Zwischenbilanz Flaggenstaatkontrolle durch BG Verkehr

Zeitraum 15. Juni bis 31. Dezember 2013:

- 253 erteilte Seearbeitszeugnisse
- 5 Fischerei-arbeitszeugnisse
- 304 durchgeführte Überprüfungen an Bord deutschflaggiger Schiffe
- 53 Zulassungen von privaten Arbeitsvermittlern mit Sitz in Deutschland für Seeleute
- 9 eingegangene Beschwerden



## Mängel aus MLC-Inspektionen auf Schiffen unter deutscher Flagge



- Mindestanforderungen für die Arbeit von Besatzungsmitgliedern auf Schiffen
- Beschäftigungsbedingungen einschließlich Arbeits- und Ruhezeiten
- Unterkünfte und Freizeiteinrichtungen
- Verpflegung einschließlich Bedienung
- Sicherheit und Gesundheitsschutz bei der Arbeit, medizinische und soziale Betreuung
- Beschwerdeverfahren

*Stand: 31.12.2013*



## Hafenstaatkontrolle (Port State Control)

### ■ Früher:

- Überprüfung von 25% aller fremdflaggigen Schiffe im Hafen
- Bisher i. w. auf Schiffssicherheit (Technik/Nautik) bezogen

### ■ Gegenwärtig:

- New Inspection Regime (unabhängig von MLC eingeführt):  
Kontrollrhythmus/-intensität abhängig von Risiko eines Schiffes (höchstes Risiko: Bulker, Nordkorea-Flagge, schlechte Reederei + schlechte Klasse)
- Erweiterung um Lebens- und Arbeitsbedingungen (MLC)
- Problem: Kontrollmaßstab bei Schiffen aus Nicht-MLC-Staaten

**Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit  
... und allzeit Gute Fahrt!**

