Deutscher Bundestag **Drucksache 20/13490**

20. Wahlperiode 23.10.2024

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Sechsten Gesetzes zur Änderung des Seearbeitsgesetzes und anderer Gesetze

A. Problem und Ziel

Die Allgemeine Konferenz der Internationalen Arbeitsorganisation hat auf ihrer 110. Sitzung am 6. Juni 2022 Änderungen des Seearbeitsübereinkommens 2006 (Seearbeitsübereinkommen) beschlossen. Einige dieser Änderungen wurden aufgrund der Erfahrungen mit der Corona-Pandemie vorgenommen. Wesentliche Änderungen sind:

Die Heimschaffung von Seeleuten soll künftig unverzüglich erfolgen. Ferner sollen Seeleute, die als Ersatz für im Stich gelassene Seeleute angeheuert werden, besser geschützt werden. Es soll darüber hinaus sichergestellt werden, dass die Reeder den Seeleuten in angemessenem Umfang Zugang zum Internet bieten. Die Mitgliedstaaten sollen dafür Sorge tragen, dass Seeleute, die eine sofortige medizinische Versorgung benötigen, ausgeschifft werden, damit sie medizinische Versorgung in Anspruch nehmen können. Des Weiteren sollen alle Todesfälle von Seeleuten jährlich dem Internationalen Arbeitsamt gemeldet werden, damit sie in einem globalen Register veröffentlicht werden können.

Deutschland hat das Seearbeitsübereinkommen am 16. August 2013 ratifiziert und im Wesentlichen durch das am 1. August 2013 in Kraft getretene Seearbeitsgesetz umgesetzt. Die vorstehend dargestellten Änderungen am Seearbeitsübereinkommen sind ebenso in deutsches Recht umzusetzen.

Mit dem am 23. November 2019 in Kraft getretenen Gesetz zur Einführung einer Nachunternehmerhaftung in der Kurier-, Express- und Paketbranche zum Schutz der Beschäftigten (Paketboten-Schutz-Gesetz) wurde die Nachunternehmerhaftung für Sozialversicherungsbeiträge für die stark wachsende Kurier-, Express- und Paketbranche eingeführt. Ziel des Gesetzes war es, Paketdienstleister durch die Einführung der Generalunternehmerhaftung zu einer sorgfältigeren Auswahl der von ihnen beauftragten Subunternehmer anzuhalten. Dadurch sollen Missstände in der Branche wie Schwarzarbeit und illegale Beschäftigung bekämpft und die Solidargemeinschaft vor Beitragsausfällen geschützt werden. Die Regelung wurde zunächst mit einer befristeten Gültigkeit bis zum 31. Dezember 2025 beschlossen.

Die Bundesregierung hat gemäß der Vorgabe in § 28e Absatz 3h des Vierten Buches Sozialgesetzbuch dem Deutschen Bundestag und dem Bundesrat im Dezember 2023 einen Evaluierungsbericht über die Wirkungen des Paketboten-Schutz-

Gesetzes vorgelegt (BT-Drs. 20/9834). Im Ergebnis zeigt die Evaluierung, dass sich die Einführung der Generalunternehmerhaftung in der Kurier-, Express- und Paketbranche als Instrument zur Förderung der Beitragsehrlichkeit und zur Sicherstellung des Zahlungsflusses in der Sozialversicherung bewährt hat. Insbesondere die generalpräventive Wirkung vor dem Hintergrund einer drohenden Zahlungspflicht des Generalunternehmers für Beitragsschulden seines Nachunternehmers hat zu Veränderungen in der Branche im Hinblick auf die Zahlung von Sozialversicherungsbeiträgen geführt.

B. Lösung; Nutzen

Damit die Besatzungsmitglieder von Kauffahrteischiffen, die die Bundesflagge führen, von den Neuregelungen profitieren, wird das Seearbeitsgesetz an die geänderten Anforderungen des Seearbeitsübereinkommens angepasst. Die Regelungen über die Heimschaffung von Seeleuten werden dahingehend ergänzt, dass die Heimschaffung künftig unverzüglich erfolgen muss. Wie bislang hat der Reeder dabei nur die für die Heimschaffung notwendigen Kosten zu tragen. Bezüglich der Rechte und Ansprüche von Seeleuten, die als Ersatz für im Stich gelassene Seeleute angeheuert werden, wird geregelt, dass die Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation (Berufsgenossenschaft) mit Stellen anderer betroffener Staaten zusammenarbeiten soll, um die Gewährung der Rechte und Ansprüche sicherzustellen. Es wird ferner geregelt, dass der Reeder den Seeleuten in angemessenem Umfang preisgünstigen Zugang zum Internet ermöglichen soll. Es wird darüber hinaus vorgesehen, dass die Berufsgenossenschaft für die Ausschiffung von Besatzungsmitgliedern sorgen muss, wenn eine unverzügliche medizinische Betreuung an Land vonnöten ist. Im Falle des Todes eines Besatzungsmitglieds hat der Reeder für die Überführung zu sorgen und muss dabei die Wünsche des Verstorbenen oder seiner nächsten Angehörigen berücksichtigen. Er hat die hierdurch entstehenden Kosten zu tragen. Die Berufsgenossenschaft unterstützt in diesen Fällen den Reeder im Hinblick auf die Kontaktaufnahme mit der konsularischen Vertretung des Staates, in welchen der Leichnam oder die Asche des Besatzungsmitglieds überführt werden soll. In Umsetzung der Vorgabe des Seearbeitsübereinkommens, künftig alle Todesfälle – auch solche, die nicht während der eigentlichen Arbeitszeit passieren – an das Internationale Arbeitsamt zu melden, wird der Reeder zur Meldung von Todesfällen an die Berufsgenossenschaft verpflichtet. Diese sammelt die Meldungen und übermittelt diese einmal im Jahr an das Internationale Arbeitsamt.

Neben den Änderungen aufgrund der Anpassung des Seearbeitsübereinkommens wird das Seearbeitsgesetz noch an wenigen weiteren Stellen überarbeitet. So wird ein bislang vorgesehenes Genehmigungsverfahren für Fälle, in welchen ein Reeder z. B. Wartungspersonal für einen längeren Zeitraum an Bord beschäftigt, abgeschafft. Außerdem werden die Förderbedingungen für im Inland betriebene Sozialeinrichtungen an die Förderbedingungen von im Ausland betriebenen angenähert. Zudem werden kleinere Änderungen der Regelungen zur Seedienstuntauglichkeit von Besatzungsmitgliedern vorgenommen. Schließlich wird die See-Unterkunftsverordnung dahingehend geändert, dass die Berufsgenossenschaft (beispielsweise bei kleinen Schiffen) Abweichungen von baulichen Vorgaben zulassen kann, soweit der Schutzzweck der Vorgabe gleichwertig erreicht ist.

Unabhängig davon werden die mit dem Paketboten-Schutz-Gesetz eingeführten gesetzlichen Regelungen im Vierten Buch Sozialgesetzbuch zur Nachunternehmerhaftung in der Kurier-, Express- und Paketbranche dauerhaft im Gesetz verankert, indem die zunächst vorgesehene befristete Geltungsdauer der Vorschriften aufgehoben wird.

C. Alternativen

Keine. Deutschland hat das Seearbeitsübereinkommen ratifiziert. Die Änderungen am Seearbeitsübereinkommen sind ebenso in deutsches Recht umzusetzen.

Ein Auslaufen der Regelung für die Kurier-, Express- und Paketbranche würde die erreichten Fortschritte wieder rückgängig machen und den fairen Wettbewerb in der Branche schwächen. Paketunternehmen würde die Möglichkeit genommen, zuverlässige Subunternehmen anhand einer vorgelegten Präqualifizierung auszuwählen. Für die beteiligten Unternehmen wäre dies zudem mit erneutem Umstellungsaufwand verbunden. Den Sozialversicherungsträgern würde eine Möglichkeit genommen, offene Beitragsforderungen geltend zu machen. Daraus und aus einem absehbar erneuten Anstieg von Schwarzarbeit und illegaler Beschäftigung entstünden Beitragsausfälle zulasten der Solidargemeinschaft.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Für den Bund, die Länder und die Gemeinden ergeben sich aus dem Entwurf keine Haushaltsausgaben.

E. Erfüllungsaufwand

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Aus den Änderungen folgt für Bürgerinnen und Bürger keine Veränderung des Erfüllungsaufwands.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Aus der Verpflichtung für den Reeder, den Seeleuten in angemessenem Umfang preisgünstigen Zugang zum Internet zu ermöglichen, kann für den Reeder Umstellungsaufwand resultieren. Wie hoch dieser ausfällt, hängt von verschiedenen Faktoren ab (Ausstattung der Schiffe, Einsatzgebiet, Fahrtrouten). Im Übrigen ist eine nennenswerte Änderung des Erfüllungsaufwands für die Wirtschaft aufgrund der Änderungen nicht zu erwarten.

Davon Bürokratiekosten aus Informationspflichten

Eine nennenswerte Änderung der Bürokratiekosten ist aufgrund der Änderungen nicht zu erwarten.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Eine nennenswerte Änderung des Erfüllungsaufwands für die Verwaltung ist aufgrund der Änderungen nicht zu erwarten.

F. Weitere Kosten

Weitere Kosten sind aufgrund der Änderungen nicht zu erwarten.

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
DER BUNDESKANZLER

WIR FEIERN 75 JAHRE GRUNDGESETZ

Berlin, 23. Oktober 2024

An die
Präsidentin des
Deutschen Bundestages
Frau Bärbel Bas
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Sehr geehrte Frau Präsidentin,

hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

> Entwurf eines Sechsten Gesetzes zur Änderung des Seearbeitsgesetzes und anderer Gesetze

mit Begründung und Vorblatt (Anlage).

Ich bitte, die Beschlussfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium für Arbeit und Soziales.

Der Bundesrat hat in seiner 1048. Sitzung am 18. Oktober 2024 beschlossen, gegen den Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes keine Einwendungen zu erheben.

Mit freundlichen Grüßen

Olaf Scholz

Entwurf eines Sechsten Gesetzes zur Änderung des Seearbeitsgesetzes und anderer Gesetze

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 3 des Gesetzes vom 14. März 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 73) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Die Inhaltsübersicht wird wie folgt geändert:
   a) In der Angabe zu § 79 wird das Wort „des“ durch das Wort „eines“ ersetzt.
   b) Nach der Angabe zu § 141 wird folgende Angabe eingefügt:
      „§ 141a Tod von Besatzungsmitgliedern auf Schiffen unter ausländischer Flagge“.
2. § 3 wird wie folgt geändert:
   a) Absatz 3 wird wie folgt geändert:
      aa) In Satz 1 Nummer 2 und 3 werden jeweils die Wörter „in der Regel nicht länger als 96 Stunden“ durch das Wort „vorübergehend“ ersetzt.
      bb) Die Sätze 2 bis 4 werden aufgehoben.
   b) In Absatz 4 werden jeweils die Wörter „Absatz 3 Satz 1“ durch die Angabe „Absatz 3“ ersetzt.
3. In § 13 Absatz 1 Satz 1 werden nach dem Wort „Antrag“ die Wörter „binnen eines Monats nach Bekanntgabe des Untersuchungsergebnisses“ eingefügt.
4. § 14 Absatz 3 Satz 3 wird wie folgt gefasst:
   „Die Berufsgenossenschaft unterrichtet über eine Erklärung nach Satz 1 oder 2 unverzüglich
   1. den Reeder und den Kapitän und
   2. das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie zum Zweck der Prüfung einer Anordnung des Ruhens oder der Entziehung von Befähigungszeugnissen, Befähigungsnachweisen oder Anerkennungsvermerken.“
5. In § 19 Absatz 2 Nummer 5 werden nach dem Wort „Seediensttauglichkeitszeugnissen“ die Wörter „sowie das Vorliegen der Seediensttauglichkeit von Besatzungsmitgliedern als Voraussetzung für die Erteilung von Befähigungszeugnissen, Befähigungsnachweisen oder Anerkennungsvermerken“ eingefügt.
6. In § 24 Absatz 2 Nummer 3 werden nach dem Wort „entstehen“ ein Komma und die Wörter „und dass er jede dieser Personen über ihre Rechte aus dieser Versicherung informiert hat“ eingefügt.
7. § 25 Absatz 1 wird wie folgt geändert:
   a) In Nummer 8 wird der Punkt am Ende durch das Wort „und“ ersetzt.

b) Folgende Nummer 9 wird angefügt:

„9. jede zu vermittelnde Person vor Abschluss der Vermittlung über ihre Rechte aus der Versicherung nach Nummer 8 informiert hat.“

8. In § 73 in dem Satzteil vor Nummer 1 wird nach den Wörtern „Anspruch auf“ das Wort „unverzügliche“ eingefügt.

9. § 76a wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 5 Nummer 7 werden nach dem Wort „Reeders“ die Wörter „oder Name des Eigentümers des Schiffes, wenn der Eigentümer nicht Reeder nach § 4 Absatz 1 Nummer 1 ist“ eingefügt.

b) In Absatz 6 Satz 1 werden die Wörter „§ 77 Satz 1 in Verbindung mit Satz 3“ durch die Wörter „§ 77 Absatz 1 Satz 1 in Verbindung mit Satz 3“ ersetzt.

10. § 77 wird wie folgt geändert:

a) Der Wortlaut wird Absatz 1.

b) Folgender Absatz 2 wird angefügt:

„(2) Werden Besatzungsmitglieder angeheuert, um im Stich gelassene Besatzungsmitglieder abzulösen, so arbeitet die Berufsgenossenschaft mit dem Hafenstaat und dem Staatsangehörigkeitsstaat oder dem Aufenthaltsstaat der neu angeheuerten Besatzungsmitglieder zusammen, um sicherzustellen, dass den neu angeheuerten Besatzungsmitgliedern ihre Rechte und Ansprüche nach diesem Gesetz sowie den anderen Rechtsvorschriften zur Umsetzung des Seearbeitsübereinkommens gewährt werden.“

11. § 79 wird wie folgt gefasst:

„§ 79

Tod eines Besatzungsmitglieds

(1) Verstirbt ein Besatzungsmitglied während der Schiffsreise, so hat der Reeder für die Überführung des Leichnams oder der Asche des Verstorbenen in den Bestimmungsstaat zu sorgen, so dass die Bestattung erfolgen kann. Dabei berücksichtigt der Reeder die Wünsche des verstorbenen Besatzungsmitglieds oder der nächsten Angehörigen in angemessener Weise.

(2) Im Falle des Absatzes 1 hat der Reeder die Kosten der Überführung des Leichnams oder der Asche des Verstorbenen sowie die Kosten der Bestattung zu tragen.

(3) Die Berufsgenossenschaft unterstützt den Reeder, soweit erforderlich, bei der Kontaktaufnahme mit der zuständigen konsularischen Vertretung des Bestimmungsstaates, wenn das Schiff

1. zum Zeitpunkt des Todes des Besatzungsmitglieds einen inländischen Hafen anläuft oder den Nord-Ostsee-Kanal befährt oder

2. sich zum Zeitpunkt des Todes des Besatzungsmitglieds auf hoher See befand und als nächstes in die Hoheitsgewässer der Bundesrepublik Deutschland einläuft.

(4) Der Reeder hat jeden Todesfall von Besatzungsmitgliedern unverzüglich der Berufsgenossenschaft zu melden. Die Berufsgenossenschaft meldet alle Todesfälle des vergangenen Kalenderjahres bis zum 30. Juni des Folgejahres an den Generaldirektor des Internationalen Arbeitsamtes unter Verwendung des vom Internationalen Arbeitsamt veröffentlichten Fragebogens in der jeweils geltenden Fassung; die Berufsgenossenschaft veröffentlicht den Fragebogen im Verkehrsblatt und auf ihrer Internetseite. Der Reeder hat der Berufsgenossenschaft die für ihre Meldung erforderlichen Auskünfte zu geben.“

12. § 94 Satz 1 wird wie folgt gefasst:

    „Der Reeder hat den Besatzungsmitgliedern

    1. angemessenen und preisgünstigen Zugang zu Schiff-Land-Fernsprechverbindungen zu gewähren, sofern hierfür notwendige Einrichtungen an Bord vorhanden sind, und
    2. angemessenen und preisgünstigen Internetzugang zu gewähren, soweit dies mit vertretbarem Aufwand möglich ist.“

13. In § 96 Satz 2 Nummer 2 wird die Angabe „Nummer 1“ durch die Angabe „Nummer 2“ ersetzt.
14. In § 98 Nummer 1 werden nach dem Wort „Trinkwasservorräte“ die Wörter „in Bezug auf Menge, Nährwert, Güte und Abwechslung“ eingefügt.
15. Dem § 99 Absatz 4 wird folgender Satz angefügt:

    „Bedarf ein erkranktes oder verletztes Besatzungsmitglied auf einem Schiff, das einen inländischen Hafen anläuft oder den Nord-Ostsee-Kanal befährt, der unverzüglichen medizinischen Betreuung, so hat die Berufsgenossenschaft unbeschadet ausländerrechtlicher Vorschriften für einen ungehinderten Zugang des Besatzungsmitglieds zu den medizinischen Einrichtungen an Land zu sorgen.“

16. In § 106a Absatz 4 Nummer 7 werden nach dem Wort „Reeders“ die Wörter „oder Name des Eigentümers des Schiffes, wenn der Eigentümer nicht der Reeder nach § 4 Absatz 1 Nummer 1 ist“ eingefügt.
17. § 140 wird wie folgt geändert:

    a) Der Wortlaut wird Absatz 1.

    b) Folgender Absatz 2 wird angefügt:

    „(2) Werden Besatzungsmitglieder angeheuert, um im Stich gelassene Besatzungsmitglieder auf Schiffen unter ausländischer Flagge im Inland abzulösen, so hat die Berufsgenossenschaft mit dem Flaggenstaat und dem Staatsangehörigkeitsstaat oder dem Aufenthaltsstaat der neu angeheuerten Besatzungsmitglieder zusammenzuarbeiten, um sicherzustellen, dass den neu angeheuerten Besatzungsmitgliedern ihre Rechte und Ansprüche nach dem Seearbeitsübereinkommen gewährt werden.“

18. Nach § 141 wird folgender § 141a eingefügt:

„§ 141a

Tod von Besatzungsmitgliedern auf Schiffen unter ausländischer Flagge

Verstirbt ein Besatzungsmitglied während der Reise eines Schiffes unter ausländischer Flagge, so gilt § 79 Absatz 3 entsprechend.“

Artikel 2

Weitere Änderung des Seearbeitsgesetzes

§ 119 Absatz 4 Satz 1 des Seearbeitsgesetzes, das zuletzt durch Artikel 1 dieses Gesetzes geändert worden ist, wird wie folgt gefasst:

„Die Sozialeinrichtungen in inländischen Häfen erhalten zur Erfüllung ihrer Aufgaben einen jährlichen Gesamtbetrag in Höhe von 1,5 Millionen Euro aus Mitteln des Bundes, wenn sie gemeinnützig im Sinne des § 52 der Abgabenordnung sind und die Aufgaben nachweislich seit mindestens drei Jahren tatsächlich wahrnehmen.“

Artikel 3

Änderung der See-Unterkunftsverordnung

Die See-Unterkunftsverordnung vom 17. Oktober 2019 (BGBl. I S. 1453) wird wie folgt geändert:

1. In der Inhaltsübersicht wird die Angabe zu § 6 wie folgt gefasst:

   „§ 6 Gleichwertigkeit, Ausnahmen“.

2. § 6 wird wie folgt geändert:

   a) Die Überschrift wird wie folgt gefasst:

   „§ 6
   Gleichwertigkeit, Ausnahmen“.

   b) Dem Absatz 1 wird folgender Absatz 1 vorangestellt:

   „(1) Soweit es objektiv nicht möglich ist, die Vorschriften dieser Verordnung zu erfüllen, kann die Berufsgenossenschaft für Schiffe im konkreten Einzelfall Abweichungen von den Vorschriften dieser Verordnung zulassen, wenn diese Abweichungen im Sinne des Artikels VI Absatz 3 des Seearbeitsübereinkommens im Einzelfall im Wesentlichen gleichwertig mit den Vorschriften dieser Verordnung sind.“

   c) Die bisherigen Absätze 1 bis 3 werden die Absätze 2 bis 4.

Artikel 4

Änderung des Paketboten-Schutz-Gesetzes

Das Paketboten-Schutz-Gesetz vom 15. November 2019 (BGBl. I S. 1602) wird wie folgt geändert:

1. Artikel 2 wird wie folgt gefasst:

   „Artikel 2

   Weitere Änderung des Vierten Buches Sozialgesetzbuch

   § 28e Absatz 3h des Vierten Buches Sozialgesetzbuch – Gemeinsame Vorschriften für die Sozialversicherung – in der Fassung der Bekanntmachung vom 12. November 2009 (BGBl. I S. 3710, 3973; 2011 I S. 363), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 30. Mai 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 173) geändert worden ist, wird aufgehoben.“

2. Artikel 4 wird aufgehoben.

3. Artikel 5 Satz 2 wird wie folgt gefasst:

   „Artikel 2 tritt am 1. Januar 2026 in Kraft.“

Artikel 5

Inkrafttreten

(1) Dieses Gesetz tritt vorbehaltlich des Absatzes 2 am Tag nach der Verkündung in Kraft.

(2) Artikel 2 tritt am 1. Januar 2026 in Kraft.

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelungen

Die Allgemeine Konferenz der Internationalen Arbeitsorganisation hat auf ihrer 110. Sitzung am 6. Juni 2022 Änderungen des Seearbeitsübereinkommens 2006 (Seearbeitsübereinkommen) beschlossen. Wesentliche Änderungen sind:

Die Heimschaffung von Seeleuten soll künftig unverzüglich erfolgen. Seeleute, die als Ersatz für im Stich gelassene Seeleute angeheuert werden, sollen besser geschützt werden.

Es soll sichergestellt werden, dass die Reeder den Seeleuten in angemessenem Umfang Zugang zum Internet bieten.

Die Mitgliedstaaten sollen dafür Sorge tragen, dass Seeleute, die eine sofortige medizinische Versorgung benötigen, ausgeschifft werden, damit sie medizinische Versorgung in Anspruch nehmen können.

Ferner soll die Überführung des Leichnams oder der Asche von verstorbenen Seeleuten durch den Reeder in das Bestimmungsland erleichtert werden.

Des Weiteren sollen alle Todesfälle von Seeleuten jährlich dem Internationalen Arbeitsamt gemeldet werden, damit sie in einem globalen Register veröffentlicht werden können.

Deutschland hat das Seearbeitsübereinkommen am 16. August 2013 ratifiziert und im Wesentlichen durch das am 1. August 2013 in Kraft getretene Seearbeitsgesetz (SeeArbG) umgesetzt. Die vorstehend dargestellten Änderungen am Seearbeitsübereinkommen sind ebenso in deutsches Recht umzusetzen.

Mit dem am 23. November 2019 in Kraft getretenen Gesetz zur Einführung einer Nachunternehmerhaftung in der Kurier-, Express- und Paketbranche zum Schutz der Beschäftigten (Paketboten-Schutz-Gesetz) wurde die Nachunternehmerhaftung für Sozialversicherungsbeiträge für die stark wachsende Kurier-, Express- und Paketbranche eingeführt. Ziel des Gesetzes war es, Paketdienstleister durch die Einführung der Generalunternehmerhaftung zu einer sorgfältigeren Auswahl der von ihnen beauftragten Subunternehmer anzuhalten. Dadurch sollen Missstände in der Branche wie Schwarzarbeit und illegale Beschäftigung bekämpft und die Solidargemeinschaft vor Beitragsausfällen geschützt werden. Die Regelung wurde zunächst mit einer befristeten Gültigkeit bis zum 31. Dezember 2025 beschlossen.

Die Bundesregierung hat gemäß der Vorgabe in § 28e Absatz 3h des Vierten Buches Sozialgesetzbuch dem Deutschen Bundestag und dem Bundesrat im Dezember 2023 einen Evaluierungsbericht über die Wirkungen des Paketboten-Schutz-Gesetzes vorgelegt (BT-Drs. 20/9834). Im Ergebnis zeigt die Evaluierung, dass sich die Einführung der Generalunternehmerhaftung in der Kurier-, Express- und Paketbranche als Instrument zur Förderung der Beitragsehrlichkeit und zur Sicherstellung des Zahlungsflusses in der Sozialversicherung bewährt hat. Insbesondere die generalpräventive Wirkung vor dem Hintergrund einer drohenden Zahlungspflicht des Generalunternehmers für Beitragsschulden seines Nachunternehmers hat zu Veränderungen in der Branche im Hinblick auf die Zahlung von Sozialversicherungsbeiträgen geführt.

II. Wesentlicher Inhalt des Entwurfs

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

Die Regelungen über die Heimschaffung von Seeleuten werden dahingehend ergänzt, dass die Heimschaffung künftig unverzüglich erfolgen muss. Wie bislang hat der Reeder dabei nur die für die Heimschaffung notwendigen Kosten zu tragen.

Bezüglich der Rechte und Ansprüche von Seeleuten, die als Ersatz für im Stich gelassene Seeleute angeheuert werden, wird geregelt, dass die Berufsgenossenschaft mit Stellen anderer betroffener Staaten zusammenarbeiten soll, um die Gewährung der Rechte und Ansprüche sicherzustellen.

Es wird geregelt, dass der Reeder den Seeleuten in angemessenem Umfang preisgünstigen Zugang zum Internet ermöglichen soll.

Es wird vorgesehen, dass die Berufsgenossenschaft für die Ausschiffung von Besatzungsmitgliedern sorgen muss, wenn eine unverzügliche medizinische Betreuung an Land vonnöten ist.

Im Falle des Todes eines Besatzungsmitglieds hat der Reeder für die Überführung zu sorgen und muss dabei die Wünsche des Verstorbenen oder seiner nächsten Angehörigen berücksichtigen. Die Berufsgenossenschaft unterstützt den Reeder in diesen Fällen im Hinblick auf die Kontaktaufnahme mit der konsularischen Vertretung des Landes, in welches der Leichnam oder die Asche des Besatzungsmitglieds überführt werden soll.

In Umsetzung der Vorgabe, künftig alle Todesfälle – auch solche, die nicht während der eigentlichen Arbeitszeit passieren – an das Internationale Arbeitsamt zu melden, wird der Reeder zur Meldung von Todesfällen an die Berufsgenossenschaft verpflichtet. Diese sammelt die Meldungen und übermittelt diese einmal im Jahr an das Internationale Arbeitsamt.

Neben den Änderungen aufgrund der Anpassung des Seearbeitsübereinkommens wird das Seearbeitsgesetz noch an wenigen weiteren Stellen überarbeitet:

Es wird ein bislang vorgesehenes Genehmigungsverfahren für Fälle, in welchen ein Reeder z. B. Wartungspersonal für einen längeren Zeitraum an Bord beschäftigt, abgeschafft.

Außerdem werden die Förderbedingungen für im Inland betriebene Sozialeinrichtungen an die Förderbedingungen von im Ausland betriebenen angenähert.

Zudem werden die gesetzlichen Grundlagen für die Übermittlung von Daten zur Seedienstuntauglichkeit von Besatzungsmitgliedern an das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) geschaffen, damit das BSH besser als bisher in die Lage versetzt wird, die mögliche Entziehung von Befähigungszeugnissen von Schiffsoffizieren und Kapitänen überprüfen zu können.

Schließlich wird die See-Unterkunftsverordnung dahingehend geändert, dass die Berufsgenossenschaft (beispielsweise bei kleinen Schiffen) Abweichungen von baulichen Vorgaben zulassen kann, soweit der Schutzzweck der Vorgabe gleichwertig erreicht ist. Diese Änderung soll Wettbewerbsnachteile gegenüber anderen Flaggenstaaten vermeiden, die abweichende, aber gleichwertige Regelungen bereits erlauben.

Unabhängig davon werden die mit dem Paketboten-Schutz-Gesetz eingeführten gesetzlichen Regelungen im Vierten Buch Sozialgesetzbuch zur Nachunternehmerhaftung in der Kurier-, Express- und Paketbranche dauerhaft im Gesetz verankert, indem die zunächst vorgesehene befristete Geltungsdauer der Vorschriften aufgehoben wird.

III. Alternativen

Keine. Deutschland hat das Seearbeitsübereinkommen ratifiziert. Die Änderungen am Seearbeitsübereinkommen sind ebenso in deutsches Recht umzusetzen.

Ein Auslaufen der Regelung für die Kurier-, Express- und Paketbranche würde die erreichten Fortschritte wieder rückgängig machen und den fairen Wettbewerb in der Branche schwächen. Paketunternehmen würde die Möglichkeit genommen, zuverlässige Subunternehmen anhand einer vorgelegten Präqualifizierung auszuwählen. Für die beteiligten Unternehmen wäre dies zudem mit erneutem Umstellungsaufwand verbunden. Den Sozialversicherungsträgern würde eine Möglichkeit genommen, offene Beitragsforderungen geltend zu machen. Daraus und aus einem absehbar erneuten Anstieg von Schwarzarbeit und illegaler Beschäftigung entstünden Beitragsausfälle zulasten der Solidargemeinschaft.

IV. Gesetzgebungskompetenz

Die Gesetzgebungskompetenz des Bundes folgt aus Artikel 74 Absatz 1 Nummer 12 (Arbeitsrecht, einschließlich Arbeitsschutz und Arbeitsvermittlung) und Nummer 21 (Hochsee- und Küstenschifffahrt) des Grundgesetzes.

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

Der Entwurf ist mit dem Recht der Europäischen Union und völkerrechtlichen Verträgen, die die Bundesrepublik Deutschland abgeschlossen hat, vereinbar. Er setzt die Änderungen am Seearbeitsübereinkommen in nationales Recht um.

VI. Gesetzesfolgen

1. Rechts- und Verwaltungsvereinfachung

Das Gesetz führt zu einer Rechts- und Verwaltungsvereinfachung, indem das Genehmigungsverfahren in § 3 Absatz 3 SeeArbG abgeschafft wird.

2. Nachhaltigkeitsaspekte

Der Gesetzentwurf steht im Einklang mit dem Leitgedanken der Bundesregierung zur nachhaltigen Entwicklung im Sinne der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie.

Die Umsetzung der Änderungen am Seearbeitsübereinkommen in nationales Recht erfüllt das Prinzip des rechtsstaatlichen und verantwortungsvollen Regierungshandelns. Inhaltlich werden die Rechte der Seeleute gestärkt und die Arbeits- und Lebensbedingungen an Bord verbessert. Dies betrifft u. a. die Sicherstellung einer benötigten medizinischen Betreuung an Land, die unverzügliche Heimschaffung und die Internetnutzung an Bord. Dadurch wird ein Beitrag zum Bereich „Menschenwürdige Arbeit und Wirtschaftswachstum“ geleistet (Nachhaltigkeitsziel 8).

3. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Für den Bund, die Länder und die Gemeinden ergeben sich aus dem Entwurf keine Haushaltsausgaben.

4. Erfüllungsaufwand

Die Abschaffung des Genehmigungsverfahrens gemäß § 3 Absatz 3 SeeArbG wird zu einer geringfügigen Entlastung auf Seiten der Wirtschaft (Reeder) und der Verwaltung (Berufsgenossenschaft) führen. Die Geringfügigkeit der Entlastung ergibt sich daraus, dass sich die Fallzahl pro Jahr im niedrigen zweistelligen Bereich bewegt (2021: 15, 2022: 10) und der Zeitaufwand pro Fall ebenfalls gering ist. Die Entlastung auf Seiten der Wirtschaft wie auf der der Verwaltung bewegt sich daher im niedrigen dreistelligen Bereich.

Die vorgesehene Verpflichtung für die Berufsgenossenschaft zur Zusammenarbeit mit Dritten zur Sicherstellung der Gewährung der Rechte und Ansprüche der Seeleute (§ 77 Absatz 2 und § 140 Absatz 2 SeeArbG-E) wird zu keiner nennenswerten Mehrbelastung führen. Dies ergibt sich daraus, dass diese beiden Normen, wenn überhaupt, nur in Einzelfällen Bedeutung erlangen werden.

Die Verpflichtung, Todesfälle von Besatzungsmitgliedern an den Generaldirektor des Internationalen Arbeitsamtes zu übermitteln, ist mit einem Mehraufwand für die Wirtschaft (Reeder) und die Verwaltung (Berufsgenossenschaft) verbunden. Da nur wenige Angaben zu übermitteln sind und sich die Anzahl der Todesfälle im niedrigen Bereich bewegt (19 tödliche Unfälle auf Schiffen unter deutscher Flagge in den Jahren 2013 bis 2023), wird der Mehraufwand gering sein. Die Übermittlung der Angaben wird im Regelfall per E-Mail erfolgen. Eine vollständige digitale Abbildung des Meldeprozesses erscheint in Anbetracht der vergleichsweise geringen Fallzahl sowohl auf Seiten der Reeder wie auf Seiten der Berufsgenossenschaft aufgrund der damit verbundenen Umstellungskosten nicht sinnvoll.

Aus der Verpflichtung für den Reeder, den Seeleuten in angemessenem Umfang preisgünstigen Zugang zum Internet zu ermöglichen, kann für den Reeder Umstellungsaufwand resultieren. Wie hoch dieser ausfällt, hängt von verschiedenen Faktoren ab (Ausstattung der Schiffe, Einsatzgebiet, Fahrtrouten), sodass sich der Umstellungsaufwand nicht belastbar ex ante abschätzen lässt.

Die neu eingeführte Verpflichtung der Berufsgenossenschaft, dem BSH neu eingetretene Seedienstuntauglichkeiten von Besatzungsmitgliedern mitzuteilen, wird voraussichtlich nicht mehr als 30 Fälle pro Jahr umfassen. Der Zeitaufwand für jede Benachrichtigung ist gering, so dass kein nennenswerter Verwaltungsmehraufwand entsteht.

Der Erfüllungsaufwand zur Einführung einer Nachunternehmerhaftung in der Kurier-, Express- und Paketbranche wurde bereits im ursprünglichen Gesetzentwurf (BT-Drs. 19/13958) ausgewiesen. Durch die Entfristung entsteht kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.

Aus den übrigen Änderungen ergibt sich keine nennenswerte Änderung des Erfüllungsaufwands für Bürgerinnen und Bürger, die Wirtschaft oder die Verwaltung.

5. Weitere Kosten

Weitere Kosten sind aufgrund der Änderungen nicht zu erwarten.

6. Weitere Gesetzesfolgen

Der Gesetzentwurf hat keine Auswirkungen für Verbraucherinnen und Verbraucher. Es ergeben sich auch keine gleichstellungspolitischen Auswirkungen aus den Regelungen. Menschen mit Behinderungen sind nicht in spezifischer Weise durch das Vorhaben betroffen.

VII. Befristung; Evaluierung

Eine Befristung der Regelungen ist aufgrund des Umsetzungserfordernisses nicht möglich. Eine Evaluation der Regelungen ist nicht vorgesehen.

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1 (Änderung des Seearbeitsgesetzes)

Zu Nummer 1

Die Inhaltsübersicht wird durch die Änderung der Überschrift des § 79 und die Einfügung des neuen § 141a SeeArbG angepasst.

Zu Nummer 2

Zu Buchstabe a

Die Änderungen in § 3 Absatz 3 SeeArbG dienen dem Bürokratieabbau. Bislang müssen Reeder bei der Berufsgenossenschaft eine Genehmigung für einen längeren Einsatz von Personal für z. B. Gewährleistungs- und Wartungsarbeiten beantragen. Da die Verwaltungspraxis gezeigt hat, dass dem – wenn auch aufgrund der niedrigen Fallzahlen geringen – Aufwand kein angemessener Mehrwert gegenübersteht, soll das Genehmigungsverfahren abgeschafft und damit sowohl die Reeder als auch die Berufsgenossenschaft insoweit entlastet werden.

Die in § 3 Absatz 3 Satz 1 Nummer 2 und 3 SeeArbG aufgeführten Personen verrichten an Bord Tätigkeiten, die nicht zum gewöhnlichen Schiffsbetrieb gehören und deshalb nicht von den Besatzungsmitgliedern selbst erledigt werden können. Daher werden sie nicht als Besatzungsmitglieder eingestuft. Da sie überwiegend an Land arbeiten, werden sie durch das dort geltende Arbeits- und Sozialrecht geschützt. Dennoch wird klarstellend geregelt, dass diese Personen sich nur vorübergehend an Bord aufhalten dürfen. Eine Überprüfung dessen ist dadurch möglich, dass nach Absatz 6 Name, Zweck sowie Beginn und Ende des Aufenthalts von Personen, die weder Fahrgäste noch Besatzungsmitglieder sind, unverzüglich in das Seetagebuch einzutragen sind. Die Richtigkeit der Aufzeichnungen wird bei Kontrollen vor Ort überprüft.

Zu Buchstabe b

Es handelt sich um eine redaktionelle Folgeänderung zu Buchstabe a.

Zu Nummer 3

Die Ergänzung des § 13 Absatz 1 Satz 1 SeeArbG sorgt für Rechtsklarheit und verhindert Schwebezustände bei der endgültigen Feststellung der Seediensttauglichkeit von Besatzungsmitgliedern.

Mit der Änderung des § 13 SeeArbG wird eine Ausschlussfrist von einem Monat eingeführt, innerhalb derer eine untersuchte Person einen Antrag auf Überprüfung eines Untersuchungsergebnisses eines zugelassenen Arztes durch den Seeärztlichen Dienst stellen kann. Stellt ein Besatzungsmitglied keinen solchen Antrag innerhalb der Monatsfrist, wird die Feststellung des zugelassenen Arztes über die Seedienstuntauglichkeit der untersuchten Person verbindlich.

Diese Feststellung ist erforderlich, um dem BSH die zeitnahe Prüfung des Ruhens oder der Entziehung eines Befähigungszeugnisses eines Besatzungsmitglieds zu ermöglichen.

Zu Nummer 4

Die bisherige Informationspflicht der Berufsgenossenschaft an den Reeder und Kapitän bei einer festgestellten Seedienstuntauglichkeit wird erweitert; künftig muss die Berufsgenossenschaft auch das BSH unterrichten. Die Berufsgenossenschaft teilt dem BSH diejenigen Fälle mit, in denen sie nach einem Überprüfungsantrag eines betroffenen Besatzungsmitgliedes seine Seedienstuntauglichkeit per Bescheid festgestellt hat oder in denen sie ein Seediensttauglichkeitszeugnis für ungültig erklärt hat. Damit wird sichergestellt, dass das BSH von einem für ungültig erklärten Seediensttauglichkeitszeugnis Kenntnis erlangt und daraufhin die persönliche Eignung des Besatzungsmitglieds für den Erwerb oder Verlängerung eines Befähigungszeugnisses nach § 7 Absatz 1 Nummer 1 der Seeleute-Befähigungsverordnung (See-BV) überprüfen kann. Ohne diese Kenntnis könnte das BSH seiner Verpflichtung zur Prüfung der Entziehung des Befähigungszeugnisses nach § 56 Absatz 1 See-BV nicht nachkommen.

Die Mitteilungspflicht ist umso wichtiger, als die Verlängerung von Befähigungszeugnissen alle fünf Jahre erfolgt, die Erneuerung eines Seediensttauglichkeitszeugnisses dagegen alle zwei Jahre. Das BSH würde daher ohne eine Änderung des § 14 Absatz 3 Satz 3 SeeArbG nur dann von einem fehlenden Seediensttauglichkeitszeugnis erfahren, wenn die Erneuerung des Seediensttauglichkeitszeugnisses zufällig auf denselben Zeitpunkt fällt wie die Verlängerung des Befähigungszeugnisses. Dies ist aber nur selten der Fall.

Aus Datenschutzgründen wird das BSH nur über den Umstand der fehlenden Seediensttauglichkeit informiert, nicht aber über die zugrundeliegenden gesundheitlichen Gründe. Eine vergleichbare Befugnis zur Übermittlung von Daten hinsichtlich von Befähigungszeugnissen in der Seeschifffahrt ist in § 13 Absatz 7 Satz 2 des Seefischereigesetzes geregelt.

Zu Nummer 5

Nach Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe b der Datenschutz-Grundverordnung dürfen personenbezogene Daten nur für festgelegte, eindeutige und legitime Zwecke erhoben und nicht in einer mit diesen Zwecken nicht zu vereinbarenden Weise weiterverarbeitet werden. Mit der Änderung des § 19 Absatz 2 Nummer 5 SeeArbG in Verbindung mit dem geänderten § 14 Absatz 3 SeeArbG wird der Zweck der Datenübermittlung an das BSH erweitert.

In Verbindung mit der bestehenden Regelung in Absatz 7 wird es dem Seeärztlichen Dienst der Berufsgenossenschaft ermöglicht, dem BSH Daten zu nicht erneuerten oder für ungültig erklärten Seediensttauglichkeitszeugnissen von Besatzungsmitgliedern zu übermitteln. Damit wird das BSH besser als bisher in die Lage versetzt, jederzeit die persönliche Eignung von Besatzungsmitgliedern für den Erwerb oder die Verlängerung eines Befähigungszeugnisses nach § 7 Absatz 1 Nummer 1 See-BV sowie die mögliche Entziehung von Befähigungszeugnissen nach § 56 Absatz 1 See-BV überprüfen zu können. Gleiches gilt für den Entzug von Vermerken über die Anerkennung ausländischer Befähigungszeugnisse (§ 56 Absatz 7 See-BV).

Zu Nummer 6

Die Ergänzung des § 24 Absatz 2 Nummer 3 SeeArbG setzt Norm A1.4 Absatz 5 des geänderten Seearbeitsübereinkommens um. Schon bisher muss ein Reeder einem privaten Arbeitsvermittler mit Sitz in Deutschland vor

Abschluss einer Vermittlung schriftlich bestätigen, dass er eine Versicherung abgeschlossen hat, um Personen, die an Bord eines Schiffes vermittelt worden sind, für finanzielle Verluste zu entschädigen, die ihnen infolge einer vom Reeder zu vertretenden Pflichtverletzung entstehen. Durch die Ergänzung wird der Reeder nun auch verpflichtet, zu bestätigen, dass er jede einzelne Person, die vermittelt werden soll, über die Rechte aus dieser Versicherung informiert hat.

Zu Nummer 7

Zu Buchstabe a

Es handelt sich um eine redaktionelle Folgeänderung zu Buchstabe b.

Zu Buchstabe b

Auch diese Änderung setzt Norm A1.4 Absatz 5 des geänderten Seearbeitsübereinkommens um. Korrespondierend mit der neuen Verpflichtung des Reeders in § 24 SeeArbG muss auch der private Arbeitsvermittler vor Abschluss einer Vermittlung jede einzelne Person, die vermittelt werden soll, über die Rechte aus dieser Versicherung informiert haben.

Zu Nummer 8

Mit der Einfügung in § 73 SeeArbG wird Norm A2.5.1 Absatz 9 Satz 1 des geänderten Seearbeitsübereinkommens umgesetzt. Hierdurch wird der bereits bestehende Anspruch der Besatzungsmitglieder auf Heimschaffung in zeitlicher Hinsicht konkretisiert, indem den Besatzungsmitgliedern ein unverzüglicher Heimschaffungsanspruch eingeräumt wird. Wie bislang hat der Reeder dabei nur die für die Heimschaffung notwendigen Kosten zu tragen.

Zu Nummer 9

Zu Buchstabe a

Die Ergänzung in § 76a Absatz 5 Nummer 7 SeeArbG setzt Anhang A2-I Buchtstabe g des geänderten Seearbeitsübereinkommens um. Hiernach wird zukünftig auch akzeptiert, dass in die nach § 76a Absatz 4 SeeArbG erforderliche Bescheinigung über die abgeschlossene Versicherung bzw. sonstige finanzielle Sicherheit für Fälle des Imstichlassens der Eigentümer eines Schiffes, der nicht gleichzeitig Reeder im Sinne von § 4 Absatz 1 Nummer 1 SeeArbG ist, eingetragen wird. Damit wird die diesbezügliche praktische Umsetzung erleichtert.

Zu Buchstabe b

Es handelt sich um eine redaktionelle Folgeänderung zu Nummer 10.

Zu Nummer 10

Zu Buchstabe a

Es handelt sich um eine redaktionelle Folgeänderung zu Buchstabe b.

Zu Buchstabe b

Die Änderung von § 77 SeeArbG erfolgt zur Umsetzung von Norm A2.5.1 Absatz 9 Satz 2 des geänderten Seearbeitsübereinkommens. Die Regelung dient dem Schutz der Rechte und Ansprüche aus dem SeeArbG und anderen Vorschriften zur Umsetzung des Seearbeitsübereinkommens für eine Ersatzmannschaft, die im Stich gelassene Besatzungsmitglieder ablösen soll. Hierfür wird eine Zusammenarbeit statuiert zwischen der Berufsgenossenschaft und dem Hafenstaat, in dessen Hoheitsgebiet die Besatzungsmitglieder im Stich gelassen wurden, wie auch mit dem jeweiligen Staatsangehörigkeits- bzw. Aufenthaltsstaat der als Ersatz angeheuerten Besatzungsmitglieder.

Zu Nummer 11

Die Änderung erfolgt in Umsetzung von Norm A4.1 Absatz 6 des geänderten Seearbeitsübereinkommens. Anlässlich dessen wird § 79 SeeArbG insgesamt neu gefasst.

Absatz 1 regelt, dass der Reeder für die Überführung des Leichnams bzw. der Asche eines während der Schiffsreise verstorbenen Besatzungsmitglieds verantwortlich ist. Bei der Überführung hat der Reeder die Wünsche des verstorbenen Besatzungsmitglieds oder der nächsten Angehörigen angemessen zu berücksichtigen. Der Leichnam

bzw. die Asche muss in den Bestimmungsstaat, also den Staat, in dem die Bestattung stattfinden soll, überführt werden. Damit die Bestattung des Leichnams bzw. der Asche stattfinden kann, muss die Überführung grundsätzlich bis zu dem für die Beisetzung vorgesehenen Ort innerhalb des Bestimmungsstaates erfolgen.

In Absatz 2 werden dem Reeder korrespondierend zu Absatz 1 die Kosten für Überführung und Bestattung auferlegt. Die Bestattungskosten sind auch dann zu tragen, wenn keine Überführung notwendig ist. In der Praxis besteht oftmals eine Versicherung für die Reeder, so dass sie sich die Ausgaben vom Versicherer erstatten lassen können.

Um eine Überführung aus Deutschland heraus zu erleichtern, unterstützt nach Absatz 3 die Berufsgenossenschaft in einer „Lotsenfunktion“ bei Bedarf den Reeder bei der Kontaktaufnahme mit der jeweils zuständigen konsularischen Vertretung des Bestimmungsstaates.

Der neue Absatz 4 dient der Umsetzung von Norm A4.3 Absatz 5 und Leitlinie B4.3.5 Absatz 4 und 5 des geänderten Seearbeitsübereinkommens. Künftig müssen Todesfälle von Besatzungsmitgliedern unverzüglich, also ohne schuldhaftes Zögern, vom Reeder an die Berufsgenossenschaft gemeldet werden. Da das Seearbeitsübereinkommen keine Einschränkung der Meldepflicht vorsieht, sind auch solche Todesfälle zu melden, die außerhalb der eigentlichen Arbeitszeit geschehen. Der Reeder muss der Berufsgenossenschaft alle Informationen zur Verfügung stellen, die sie braucht, um eine jährliche Meldung über alle Todesfälle an das Internationale Arbeitsamt vornehmen zu können. Laut dem vom Internationalen Arbeitsamt erstellten und derzeit noch vorläufigen Fragebogen (abrufbar unter: www.ilo.org/resource/news/global-register-seafarer-deaths) zählen dazu Art (Klassifizierung) des Todesfalls, Schiffstyp und Bruttoraumzahl, Ort des Todesfalls (auf See, im Hafen, vor Anker) sowie Geschlecht, Alter, berufliche Stellung und Dienstbereich der Verstorbenen. Bei der Meldung hat die Berufsgenossenschaft den Fragebogen zu nutzen. Die Meldung hat bis zum 30. Juni des jeweiligen Folgejahres für das abgelaufene Kalenderjahr zu erfolgen. Das Internationale Arbeitsamt veröffentlicht die von den Mitgliedstaaten gemeldeten Todesfälle in einem globalen Register.

Aufgrund der vergleichsweise geringen Fallzahl an Todesfällen in der Vergangenheit (19 tödliche Unfälle auf Schiffen unter deutscher Flagge in den Jahren 2013 bis 2023) wird die Regelung aller Voraussicht nach nur wenige Einzelfälle betreffen. Daher dürfte eine Übermittlung von Daten bzw. des Fragebogens per E-Mail zweckmäßig sein; eine darüberhinausgehende digitale Lösung erscheint aufgrund der damit einhergehenden Kosten nicht sinnvoll.

Zu Nummer 12

Die Änderung von § 94 Satz 1 SeeArbG dient der Umsetzung von Norm A3.1 Absatz 17 sowie der Leitlinie B3.1.11 Absatz 4 Buchstabe j und Absatz 8 des geänderten Seearbeitsübereinkommens. Auch Besatzungsmitglieder sollen die Möglichkeiten der digitalen Kommunikation und des Informationszugangs nutzen können, indem ihnen grundsätzlich ein mit Blick auf eventuelle Kosten günstiger und vom Umfang her angemessener Internetzugang an Bord zu gewähren ist. Damit sollen sie gerade während längerer Abwesenheiten zur Verwirklichung sozialer Teilhabe vernetzt bleiben können. Dabei berücksichtigt die Regelung, dass zumindest gegenwärtig aus technischen Gründen ein uneingeschränkter Internetzugang nicht in allen Seegebieten gewährleistet werden kann. Auch trägt die Regelung dem Umstand Rechnung, dass je nach Position des Schiffes der Umfang des Zugangs unterschiedlich sein kann.

Die Regelung zu den Schiff-Land-Fernsprechverbindungen wird lediglich sprachlich angepasst. Eine inhaltliche Änderung ist damit nicht verbunden.

Zu Nummer 13

Mit der Änderung wird ein fehlerhafter Verweis korrigiert.

Zu Nummer 14

Die Ergänzung ist veranlasst durch eine entsprechende Änderung der Norm A3.2 Absatz 7 Buchstabe a des Seearbeitsübereinkommens. Sie stellt klar, dass die Überprüfungen der Verpflegungs- und Trinkwasservorräte durch den Kapitän hinsichtlich der Menge, des Nährwertes und der Güte zu erfolgen haben.

Zu Nummer 15

Die Ergänzung erfolgt zur Umsetzung von Norm A4.1 Absatz 5 des geänderten Seearbeitsübereinkommens für Schiffe unter deutscher Flagge. Dadurch soll gewährleistet werden, dass im Falle des Bedarfs einer unverzüglichen medizinischen Betreuung die Berufsgenossenschaft für eine Ausschiffung sorgt. Die Regelung entspricht § 141 SeeArbG, wo es um die medizinische Versorgung von Besatzungsmitgliedern auf Schiffen unter ausländischer Flagge geht.

Zu Nummer 16

Die Ergänzung in § 106a Absatz 4 Nummer 7 SeeArbG setzt Anhang A4-I Buchtstabe g des geänderten Seearbeitsübereinkommens um. Hiernach wird es zukünftig auch akzeptiert, dass in die nach § 106a Absatz 3 SeeArbG erforderliche Bescheinigung über die abgeschlossene Versicherung bzw. sonstige finanzielle Sicherheit der Eigentümer eines Schiffes, der nicht gleichzeitig Reeder im Sinne von § 4 Absatz 1 Nummer 1 SeeArbG ist, eingetragen wird. Damit wird die diesbezügliche praktische Umsetzung erleichtert.

Zu Nummer 17

Zu Buchstabe a

Es handelt sich um eine redaktionelle Folgeänderung zu Buchstabe b.

Zu Buchstabe b

Die Änderung des § 140 SeeArbG dient der Umsetzung von Norm A2.5.1 Absatz 9 Satz 2 des geänderten Seearbeitsübereinkommens für Seeschiffe unter ausländischer Flagge im Inland. Die Umsetzung der Vorgabe des Seearbeitsübereinkommens für Seeschiffe unter deutscher Flagge erfolgt durch die Erweiterung des § 77 SeeArbG um einen neuen Absatz 2.

Zu Nummer 18

§ 141a SeeArbG dient ebenfalls der Umsetzung Norm A4.1 Absatz 6 des geänderten Seearbeitsübereinkommens wie auch die Ergänzung von § 79 SeeArbG. Er sieht für den Fall des Todes von Besatzungsmitgliedern auf Schiffen unter ausländischer Flagge eine Unterstützung des Reeders durch die Berufsgenossenschaft in Bezug auf die Kontaktaufnahme mit den zuständigen konsularischen Stellen vor. Durch den Verweis auf § 79 Absatz 3 SeeArbG wird klargestellt, dass die Unterstützung durch die Berufsgenossenschaft nur dann ausgelöst wird, wenn das Schiff entweder einen inländischen Hafen anläuft, den Nord-Ostsee-Kanal befährt oder sich auf hoher See befand und als nächstes in deutsche Hoheitsgewässer einläuft. Nur in diesen Fällen ist ein ausreichender Bezug zum Hafenstaat Deutschland gegeben.

Zu Artikel 2 (Weitere Änderung des Seearbeitsgesetzes)

Mit der Änderung werden die Voraussetzungen für eine Förderung von im Inland betriebenen Sozialeinrichtungen an die Förderbedingungen für im Ausland betriebene angenähert. Förderfähig sind danach nur gemeinnützige Einrichtungen im Sinne von § 52 der Abgabenordnung. Damit soll aus Gründen der wirtschaftlichen und sparsamen Verwendung von Haushaltsmitteln die Förderung von gewerbsmäßig tätigen Einrichtungen ausgeschlossen werden. Zudem wird durch das Abstellen auf eine nachweislich bereits seit mindestens drei Jahren bestehende Betätigung als Sozialeinrichtung sichergestellt, dass nur solche Einrichtungen gefördert werden, die dauerhaft Seeleute betreuen.

Zu Artikel 3 (Änderung der See-Unterkunftsverordnung)

Zu Nummer 1

Es handelt sich um eine redaktionelle Folgeänderung zu Nummer 2 Buchstabe a.

Zu Nummer 2

Zu Buchstabe b

Artikel VI Absatz 3 des Seearbeitsübereinkommens sieht vor, dass Staaten die Möglichkeit haben, Rechtsvorschriften abweichend vom Teil A des Seearbeitsübereinkommens zu erlassen, wenn diese Vorschriften im Wesentlichen gleichwertig zu den Bestimmungen des Teils A des Seearbeitsübereinkommens sind.

Von dieser Möglichkeit wird durch den neuen Absatz 1 der See-Unterkunftsverordnung (SeeUnterkunftsV) Gebrauch gemacht, da sich in der Praxis das Erfordernis gezeigt hat, auch auf neueren Schiffen Abweichungen von den Vorschriften der SeeUnterkunftsV zulassen zu können. Zudem werden hierdurch Wettbewerbsnachteile gegenüber anderen Flaggenstaaten vermieden, die vom Absatz VI Absatz 3 des Seearbeitsübereinkommens bereits Gebrauch gemacht haben (z. B. Niederlande oder Norwegen).

Bei einer gleichwertigen Regelung muss ein Reeder versuchen, den Anspruch bzw. die Anforderung nach dem Seearbeitsübereinkommen durch einen gleichwertigen Ersatz sicherzustellen und zu begründen. Damit wird das jeweilige Schiff nicht von einer Anforderung ausgenommen, sondern es wird letztlich durch die Behörde (in Deutschland die Berufsgenossenschaft) eine andere Umsetzung mit dem gleichen Schutzziel genehmigt. Die Behörde prüft dann in jedem Einzelfall, welches Schutzziel verfolgt wird und wie dieses Ziel durch andere Maßnahmen erreicht werden kann. Gleichwertige Regelungen kommen vorwiegend in Frage, wenn ein Reeder auf seinem Schiff Regelungen aus der SeeUnterkunftsV nicht in der eigentlich vorgeschriebenen Art und Weise umsetzen kann. Ein Beispiel hierfür ist, dass bei kleineren Baufahrzeugen (kleinen Schiffen) oder Schleppern die Anordnung der Schlafräume oberhalb der Ladelinie baulich nicht immer möglich ist. Mit Ausnahme von Fahrgastschiffen, Spezialschiffen sowie Fischereifahrzeugen unter 24 m Länge ist nach § 10 Absatz 1 der SeeUnterkunftsV entsprechend der Vorgaben der Norm A3.1 Absatz 6 Buchstabe c und d, Absatz 8 des Seearbeitsübereinkommens die angemessene Erhellung von Schlaf- und Wohnräumen, Messen und sonstigen Aufenthaltsräumen durch Tageslicht vorgeschrieben. Schlepper oder kleine Baufahrzeuge sind keine Spezialschiffe im Sinne des Spezialschiffs-Codes der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation IMO, da darunter nur Schiffe mit einer Bruttoraumzahl von 500 oder mehr fallen, die mehr als 12 Personen Spezialpersonal befördern. Der neue Absatz 1 der SeeUnterkunftsV ermöglicht es, auch auf solchen kleinen Schiffen gleichwertigen Regelungen zu schaffen. Ein anderes Beispiel ist die Vorgabe in § 23 Absatz 2 der SeeUnterkunftsV, nach der als Krankenraum kein Innenraum verwendet werden darf. Krankenräume dienen unter anderem der Separierung von Besatzungsmitgliedern mit ansteckenden Krankheiten auf solchen Schiffen, auf denen nicht jedes Besatzungsmitglied einen eigenen Schlafraum mit abgeteilter Sanitärzelle hat. Da der Platz auf Seeschiffen im Regelfall sehr begrenzt ist, lassen sich baulich nicht ohne weiteres Änderungen der Anordnung der verschiedenen Räume an Bord realisieren. Ohne die Möglichkeit in der SeeUnterkunftsV, gleichwertige Regelungen zu treffen, wäre die Ausflaggung des jeweiligen Schiffes zu befürchten, da in Rechtsordnungen anderer Flaggenstaaten die Möglichkeit gleichwertiger Regelungen vorgesehen ist.

Zu Buchstabe c

Es handelt sich um eine redaktionelle Folgeänderung zu Buchstabe b.

Zu Artikel 4 (Änderung des Paketboten-Schutz-Gesetzes)

Zu Nummer 1

Die Einführung der Nachunternehmerhaftung in der Kurier-, Express- und Paketbranche hat nach dem von der Bundesregierung vorgelegten Evaluierungsbericht (BT-Drs. 20/9834) vor allem durch ihre generalpräventive Wirkung dazu beigetragen, die Beitragsehrlichkeit und Zahlungsmoral für Sozialversicherungsbeiträge in der Paketbranche zu fördern. Insbesondere die Möglichkeit der Präqualifizierung wird von vielen Subunternehmern genutzt und hat einen positiven Einfluss auf die Beitragsehrlichkeit und damit auch auf einen fairen Wettbewerb in der Branche. Durch die weitgehende Streichung der im Gesetz zur Einführung einer Nachunternehmerhaftung in der Kurier-, Express- und Paketbranche zum Schutz der Beschäftigten (Paketboten-Schutz-Gesetz) vom 15. November 2019 enthaltenen Aufhebungsvorschriften wird das Auslaufen der Regelungen zur Nachunternehmerhaftung zum 31. Dezember 2025 verhindert. Aufgehoben wird zum 1. Januar 2026 lediglich die in § 28e Absatz 3h vorgesehene Pflicht zur einmaligen Evaluierung der Regelungen, der durch Vorlage des o.g. Evaluierungsberichtes nachgekommen wurde.

Zu Nummer 2

Es handelt sich um eine Folgeänderung zu Nummer 1.

Zu Nummer 3

Es handelt sich um eine redaktionelle Folgeänderung zu Nummer 1.

Zu Artikel 5 (Inkrafttreten)

Der Artikel regelt das Inkrafttreten des Gesetzes.

Nach Absatz 1 tritt das Gesetz insbesondere mit Blick auf das Erfordernis zur Umsetzung der Änderungen am Seearbeitsübereinkommen am Tag nach der Verkündung in Kraft. Ausgenommen ist die Änderung des § 119 SeeArbG in Artikel 2. Diese tritt vor dem Hintergrund, dass die Förderperiode bei § 119 SeeArbG ein Kalenderjahr beträgt, zum 1. Januar 2026 und damit mit Beginn eines neuen Förderjahres in Kraft.

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co. KG, Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.bundesanzeiger-verlag.de
ISSN 0722-8333