

## Das ILO-Seeearbeitsübereinkommen 2006

Am 23.02.2006 wurde im Rahmen der Allgemeinen Konferenz der ILO (internationale Arbeitsorganisation) in Genf das Seeearbeitsübereinkommen 2006 (englisch: 2006 Consolidated Maritime Labour Convention of the International Labour Organization, im Folgenden daher auch: MLC<sup>1</sup>) angenommen. Die Annahme erfolgte ohne Gegenstimme. Es fasst insgesamt mehr als 60 geltende Rechtsinstrumente zusammen, die die ILO seit 1920 verabschiedet hat.

Das Seeearbeitsübereinkommen soll dafür Sorge tragen, dass in den Bereichen der Beschäftigung und des Arbeitsschutzes der Seeleute allgemeine Mindeststandards definiert und durchgesetzt werden. Außerdem sollen Sozialdumping und Wettbewerbsverzerrung verhindert werden.

### I. Inhalt

#### 1. Anwendungsbereich

Den Anwendungsbereich legt Artikel II des Übereinkommens fest. Es gilt danach für alle Schiffe, die gewöhnlich zu gewerblichen Tätigkeiten verwendet werden, gleich ob sie im öffentlichen oder privaten Eigentum stehen. Ausgenommen sind Fischereifahrzeuge, Traditionsschiffe (z.B. Dauen und Dschunken) sowie Kriegs- und Flottenschiffe. Der persönliche Geltungsbereich des MLC erstreckt sich auf alle Seeleute. Entsprechend der Definition des Artikel II Ziffer 1. Buchstabe f) sind Seeleute alle Personen, die in irgendeiner Eigenschaft an Bord eines Schiffes beschäftigt oder angeheuert sind oder arbeiten.

#### 2. Inkrafttreten

Gemäß Artikel VII Ziffer 3. tritt das MLC in Kraft zwölf Monate, nachdem die Ratifikationen von mindestens 30 Mitgliedern eingetragen worden sind, die zusammen über eine Bruttoreaumzahl von mindestens 33 Prozent der Welthandelsflotte verfügen. Bisher haben folgende Staaten das Übereinkommen ratifiziert<sup>2</sup>:

---

<sup>1</sup> Abrufbar zum Beispiel unter: [www.ilo.org/ilolex/german/docs/MLC.pdf](http://www.ilo.org/ilolex/german/docs/MLC.pdf).

<sup>2</sup> Quelle: <http://www.bg-verkehr.de/dienststelle-schiffssicherheit/mlc/ratifizierung-1>.

| <b>Flaggenstaat</b>                | <b>Datum der Ratifizierung</b> |
|------------------------------------|--------------------------------|
| 1. Liberia                         | 07.06.2006                     |
| 2. Marshall Islands                | 25.09.2007                     |
| 3. Bahamas                         | 11.02.2008                     |
| 4. Panama                          | 06.02.2009                     |
| 5. Norwegen                        | 10.02.2009                     |
| 6. Bosnien und Herzegowina         | 18.01.2010                     |
| 7. Spanien                         | 04.02.2010                     |
| 8. Kroatien                        | 12.02.2010                     |
| 9. Bulgarien                       | 12.04.2010                     |
| 10. Kanada                         | 15.06.2010                     |
| 11. St. Vincent und die Grenadinen | 09.11.2010                     |
| 12. Schweiz                        | 21.02.2011                     |
| 13. Gabun                          | 12.05.2011                     |
| 14. Benin                          | 13.06.2011                     |
| 15. Singapur                       | 15.06.2011                     |
| 16. Dänemark                       | 23.06.2011                     |
| 17. Antigua und Barbuda            | 11.08.2011                     |
| 18. Lettland                       | 12.08.2011                     |
| 19. Luxemburg                      | 20.09.2011                     |

Es wird mit dem Inkrafttreten im Jahr 2012 gerechnet. Sobald weitere elf Staaten das Übereinkommen ratifiziert haben, wird das Übereinkommen in Kraft treten, da bereits Liberia, die Marshall Islands, die Bahamas und Panama über rund 44 % der Brutto- raumzahl der Welthandelsflotte verfügen.<sup>3</sup>

Die Besonderheit liegt vorliegend darin, dass das MLC nach Inkrafttreten auch für die- jenigen Staaten gilt, die es nicht ratifiziert haben. Sie müssen die Bestimmungen ebenfalls einhalten. Die Behörden der Ratifikationsländer haben das Recht, unter der Flagge von Drittstaaten fahrende Schiffe in ihren Häfen zu kontrollieren und die Ein- haltung der beschlossenen Standards zu verlangen.

### 3. Inhalt und Durchsetzung

Das MLC besteht aus drei Teilen: den Artikeln, den Regeln und dem Code. Die Artikel und Regeln legen die grundlegenden Rechte und Prinzipien sowie die grundlegenden Verpflichtungen der Mitglieder dar, die das Übereinkommen ratifizieren. Der Code ent- hält die Einzelheiten zur Durchführung der Regeln. Er umfasst den Teil A und den Teil B. Die Regeln und die Bestimmungen des Teils A des Codes sind verbindlich, die Bestimmungen des Teils B des Codes sind nicht verbindlich. Die jeweiligen Staaten

<sup>3</sup> Quelle: <http://www.reederverband.de/files/images/VDRJB201010MB.pdf>.

sind somit in Bezug auf die Ausgestaltung ihres Rechts bzw. bei der Umsetzung flexibel.

a) Einzelne Inhalte

Die Regeln und der Code sind in fünf Titel unterteilt, die ersten vier befassen sich mit den jeweiligen inhaltlichen Anforderungen:

- Titel 1: Mindestanforderungen für die Arbeit von Seeleuten auf Schiffen (z.B. Mindestalter, ärztliches Zeugnis),
- Titel 2: Beschäftigungsbedingungen (z.B. Beschäftigungsverträge, Arbeits- und Ruhezeiten, Urlaubsanspruch, Heimschaffung, Besatzungsstärke, berufliche Entwicklung und Qualifizierung),
- Titel 3: Unterkünfte, Freizeiteinrichtungen, Verpflegung einschließlich Bedienung (z.B. kostenlose Verpflegung an Bord, Vorhandensein von ausgebildetem Verpflegungspersonal, Hygienestandards),
- Titel 4: Gesundheitsschutz, medizinische Betreuung, soziale Betreuung und Gewährleistung der sozialen Sicherheit (z.B. kostenloser Gesundheitsschutz und kostenlose medizinische Betreuung an Bord, medizinische Betreuung an Land).

b) Erfüllung und Durchsetzung

Der fünfte Titel enthält die Bestimmungen zur Erfüllung und Umsetzung der Anforderungen des Übereinkommens. Für die hier genannten Überprüfungen und Zertifizierung ist grundsätzlich der Flaggenstaat zuständig. Als Ansprechpartner für Schiffe unter der deutschen Flagge steht die Schiffsicherheitsabteilung der See-Berufsgenossenschaft zur Verfügung.<sup>4</sup>

Alle Schiffe, für die das MLC gilt, werden regelmäßig in Bezug auf die Arbeits- und Lebensbedingungen der Seeleute überprüft. Die Überprüfung von Schiffen unter 500 BRZ erfolgt alle drei Jahre. Schiffe ab 500 BRZ in der internationalen Fahrt müssen ein Seearbeitszeugnis und eine Seearbeits-Konformitätserklärung mit sich führen. Das Seearbeitszeugnis bescheinigt, dass die Arbeits- und Lebensbedingungen der Seeleute auf dem Schiff überprüft worden sind und den An-

---

<sup>4</sup> Quelle: [http://www.bg-verkehr.de/service/downloads/dienststelle-schiffssicherheit/mlc/MLC-Info%2001\\_2009.pdf](http://www.bg-verkehr.de/service/downloads/dienststelle-schiffssicherheit/mlc/MLC-Info%2001_2009.pdf).

forderungen der innerstaatlichen Rechtsvorschriften oder den sonstigen Maßnahmen zur Durchführung dieses Übereinkommens genügen. Das Zeugnis gilt maximal für fünf Jahre.

Die Seearbeits-Konformitätserklärung ist dem Seearbeitszeugnis beizufügen. Sie besteht aus zwei Teilen. Teil I beinhaltet die Bescheinigung des Flaggenstaates, dass die Vorschriften des Übereinkommens in innerstaatliches Recht umgesetzt worden sind. Teil II ist vom Reeder auszufertigen und hat die Maßnahmen, die getroffen worden sind, um die ständige Einhaltung der innerstaatlichen Anforderungen zwischen den Überprüfungen zu gewährleisten, sowie die Maßnahmen zu benennen, die vorgeschlagen werden, um fortlaufende Verbesserungen sicherzustellen. Die im Anhang A5-I des MLC genannten Arbeits- und Lebensbedingungen sind Bestandteil der Konformitätserklärung. Sie sind vor Zeugnisausstellung zu überprüfen und durch Teil I und Teil II der Erklärung zu zertifizieren. Zu diesen Bereichen gehören: Regel 1.1 Mindestalter, Regel 1.2 Ärztliches Zeugnis, Regel 1.3 Befähigungen der Seeleute, Regel 1.4 Inanspruchnahme eines bewilligten oder zugelassenen oder geregelten privaten Anwerbungs- und Arbeitsvermittlungsdienstes, Regel 2.1 Beschäftigungsverträge der Seeleute, Regel 2.2 Zahlung der Heuern, Regel 2.3 Arbeits- und Ruhezeiten, Regel 2.7 Besatzungsstärke des Schiffes, Regel 3.1 Unterkünfte und Freizeiteinrichtungen an Bord, Regel 3.2 Verpflegung einschließlich Bedienung, Regel 4.1 Medizinische Betreuung an Bord und an Land, Regel 4.3 Gesundheit und Sicherheit und Unfallverhütung, Regel 5.1.5 Beschwerdeverfahren an Bord. Die übrigen Regeln sind nicht zertifizierungspflichtig. Der Anhang B5-I des Übereinkommens enthält ein Beispiel einer nationalen Konformitätserklärung.

Die Einhaltung der Lebens- und Arbeitsbedingungen wird künftig auch von der Hafenstaatkontrolle überprüft. Liegen Seearbeitszeugnis und Seearbeits-Konformitätserklärung vor, wird es in der Regel keine weiteren Kontrollen geben. Eine genauere Kontrolle kann durchgeführt werden, wenn die erforderlichen Dokumente nicht vorliegen oder es Anhaltspunkte dafür gibt, dass die Arbeits- und Lebensbedingungen auf dem Schiff den Anforderungen tatsächlich nicht genügen oder der Verdacht besteht, dass die Flagge gewechselt worden ist, um so der Einhaltung des Übereinkommens zu entgehen oder sonstige Beschwerden vorliegen. Es kann sogar das Auslaufen des Schiffes durch die Hafenstaatkontrolle verhindert werden.

Ein Beschwerdeverfahren kann an Bord eingeleitet werden (Regel 5.1.5). Danach ist es Seeleuten möglich, sich entweder bei dem Kapitän oder bei geeigneten externen Stellen beschweren. Ziel ist es, die Beanstandung auf möglichst niedriger Ebene beizulegen. Da Beschwerden aber auch in der Hafenstaatkontrolle vorgebracht werden können, droht hier die strengere Prüfung. Den Seeleuten ist es durch dieses Instrument möglich, die Wahrung ihrer Rechte selber zu überwachen und im Falle der Notwendigkeit auch einzufordern.

## II. Das Seearbeitsübereinkommen und die Europäische Union

Auf europäischer Ebene existiert die Richtlinie 2009/13/EG des Rates vom 16. Februar 2009<sup>5</sup> zur Durchführung der Vereinbarung zwischen dem Verband der Reeder in der Europäischen Gemeinschaft (ECSA) und der Europäischen Transportarbeiter-Föderation (ETF) über das Seearbeitsübereinkommen 2006 und zur Änderung der Richtlinie 1999/63/EG. Mit dieser Richtlinie wird die Vereinbarung über das Seearbeitsübereinkommen 2006 durchgeführt, die die Arbeitgeber- und Arbeitnehmerverbände in der Seeverkehrswirtschaft (Verband der Reeder in der Europäischen Gemeinschaft — ECSA, und Verband der Verkehrsgewerkschaften in der Europäischen Union — ETF) am 19. Mai 2008 geschlossen haben (Sozialpartnervereinbarung). Mit einer solchen Vereinbarung können die Vertragspartner den Inhalt eines gemeinschaftlichen Rechtssetzungsaktes festlegen. Gemäß Artikel 288 (ex-Artikel § 249 EGV) des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV)<sup>6</sup> ist eine Richtlinie das geeignete Rechtsinstrument zur Durchführung der Vereinbarung. Die Vereinbarung soll gleichzeitig mit dem Seearbeitsübereinkommen in Kraft treten; auf Wunsch der Sozialpartner sollen die einzelstaatlichen Maßnahmen zur Umsetzung dieser Richtlinie nicht vor dem Datum in Kraft treten, an dem das Übereinkommen in Kraft tritt. Inhaltlich entspricht die Vereinbarung zum Teil den unverändert übernommenen Bestimmungen des MLC.

Zu beachten ist in diesem Zusammenhang, dass das MLC nur von jedem einzelnen Mitgliedstaat selbst ratifiziert werden kann, da nach der ILO-Satzung nur Staaten Vertragsparteien der von ihr ausgearbeiteten Abkommen werden können.

---

<sup>5</sup> Amtsblatt der Europäischen Union, L- 124/30, abrufbar z.B. unter: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:124:0030:0050:DE:PDF>.

<sup>6</sup> bis Inkrafttreten des Vertrages von Lissabon am 01.12.2009 Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft [EGV].

### III. Situation in Deutschland

#### 1. Umsetzung in Deutschland

Die Bundesrepublik Deutschland hat das MLC bislang noch nicht ratifiziert, jedoch mehrfach die Absicht bekräftigt, das Übereinkommen zu ratifizieren und umzusetzen.<sup>7</sup> Dem jetzigen Aktenplan des Bundesministeriums für Arbeit und Soziales ist die Aufgabe der Umsetzung des MLC bzw. der Hinweis auf die Ausarbeitung eines Seearbeitsgesetzes zu entnehmen.<sup>8</sup>

#### 2. Auswirkungen auf bestehende deutsche Regelungen

Die Bestimmungen und die Standards des MLC und der Richtlinie 2009/13/EG bzw. die ihr zugrunde liegenden Vereinbarung werden bereits zum Großteil im deutschen Recht erfüllt. Trotzdem führt die Umsetzung der genannten Rechtsinstrumente dazu, dass voraussichtlich eine Reihe von Gesetzen und Verordnungen angepasst werden muss. Hierzu dürften insbesondere die SeediensttauglichkeitsVO, die Schiffsoffizier-AusbildungsVO, die LogisVO, die KrankenfürsorgeVO, die SemannsVO und die SchiffsbesetzungsVO sowie weitere allgemeine arbeits- und sozialrechtliche Gesetze zählen.

Den Schwerpunkt wird das neue „Seearbeitsgesetz“ bilden. Das bisher geltende Seemannsgesetz (seit 1957) wird durch dieses neue Gesetz vollständig ersetzt werden. Es werden dort die maßgeblichen Bestimmungen des MLC normiert. Es ist davon auszugehen, dass zusätzlich diejenigen Vorschriften des Seemannsgesetzes über- bzw. aufgenommen werden, die weiterhin erforderlich sind. Ein Entwurf des Seearbeitsgesetzes liegt bislang jedoch noch nicht vor.

Eine Änderung ist zum Beispiel in der Vorschrift des Heuerscheins zu erwarten. So sieht das MLC vor, dass auch die Voraussetzungen, die jede Partei zur Kündigung berechtigen, in dem schriftlich zu schließenden Heuerschein enthalten sind. Ebenso soll der Heuervertrag Angaben zu den Leistungen des Gesundheitsschutzes und der Sozialen Sicherheit, die der Reeder den Seeleuten zu gewähren hat, enthalten. Auch der Heimschaffungsanspruch der Seeleute muss ausdrücklich erwähnt werden. Diese Bestimmungen gehen über die des jetzigen § 24 SeemG hinaus. Weitere Änderungen der nationalen Rechtsvorschriften werden sich konkret feststellen lassen, sobald die jeweiligen Entwürfe vorliegen.

---

<sup>7</sup> S. BT-Drucksache 16/8117 S. 2 f. und BT-Drucksache 17/4375 S. 13.

<sup>8</sup> Quelle: [http://www.bmas.de/DE/Ministerium/BMAS-Kompakt/bmas-abteilungsaktenplan.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](http://www.bmas.de/DE/Ministerium/BMAS-Kompakt/bmas-abteilungsaktenplan.pdf?__blob=publicationFile).

#### IV. Ausblick

Das Seearbeitsübereinkommen schafft nicht nur einen breiten und für die Flaggenstaaten allgemein gültigen Katalog von bedeutenden Rechten für die Seeleute, sondern setzt auch hinsichtlich ihrer Durchsetzbarkeit neue Maßstäbe. Ob sich dadurch in rein tatsächlicher Hinsicht eine Verbesserung der Arbeits- und Lebensbedingungen der Seeleute insgesamt ergeben wird und der Wettbewerbsverzerrung vorgebeugt werden kann, wird nur die mittel- bis langfristige Entwicklung zeigen können.

Für Deutschland bzw. deutsche Reeder, deren Schiffe unter der Flagge eines anderen Staates fahren, dürften insbesondere die formellen Aspekte des Seearbeitszeugnisses und der Seearbeits-Konformitätserklärung von Bedeutung sein. Inhaltlich sind der Entwurf des Seearbeitsgesetzes und die Änderungen der weiteren nationalen Rechtsverordnungen bzw. Gesetze abzuwarten sowie die hiermit einhergehenden Auswirkungen. Das Übereinkommen erlaubt dabei, wie dargelegt, in der Ausgestaltung der nationalen Rechtsvorschriften Handlungsspielraum.

Kristin Vogt LL.M.Eur  
Rechtsanwältin