

2013

Ausgegeben zu Bonn am 24. April 2013

Nr. 19

Tag	Inhalt	Seite
20. 4.2013	Gesetz über die Statistik der Bevölkerungsbewegung und die Fortschreibung des Bevölkerungsstandes (Bevölkerungsstatistikgesetz – BevStatG) FNA: neu: 29-39;29-3 GESTA: B065	826
20. 4.2013	Gesetz zur Einführung von Kostenhilfe für Drittbetroffene in Verfahren vor dem Europäischen Gerichtshof für Menschenrechte sowie zur Änderung der Finanzgerichtsordnung FNA: neu: 310-25; 350-1 GESTA: C121	829
20. 4.2013	Gesetz zur Reform des Seehandelsrechts FNA: 4100-1, 4101-1, 400-2, 2129-47, 4103-1, 302-2, 310-4, 310-5, 311-11, 315-18-1, 315-24, 361-1, 940-9, 9513-1, 4101-1 GESTA: C119	831
20. 4.2013	Gesetz zur Umsetzung des Seearbeitsübereinkommens 2006 der Internationalen Arbeitsorganisation FNA: neu: 9513-38; 9510-1, 9512-19, 320-1, 800-2, 800-4, 801-7, 805-2, 8050-21, 8051-10, 860-3, 860-4-1, 860-5, 860-7, 2121-51-1-2, 2126-13, 9513-1 GESTA: G048	868
20. 4.2013	Gesetz zur Änderung agrarmarktrechtlicher Bestimmungen FNA: neu: 7840-4; 2125-5-7, 7842-10, 7840-3 GESTA: F028	917
20. 4.2013	Gesetz zur Beschleunigung der Rückholung radioaktiver Abfälle und der Stilllegung der Schachtanlage Asse II FNA: 751-1 GESTA: N035	921
17. 4.2013	Gebührenverordnung für Amtshandlungen des Bundesamtes für Verbraucherschutz und Lebensmittelsicherheit nach dem EG-Verbraucherschutzdurchsetzungsgesetz (BVL-Verbraucherschutzdurchsetzungsgesetzgebührenverordnung – VSchDG-BVLGebV) FNA: neu: 402-41-3	923

Hinweis auf andere Verkündungen

Bundesgesetzblatt Teil II Nr. 9	925
Verkündungen im Bundesanzeiger	926
Rechtsvorschriften der Europäischen Union	927

**Gesetz
über die Statistik der Bevölkerungsbewegung
und die Fortschreibung des Bevölkerungsstandes
(Bevölkerungstatistikgesetz – BevStatG)**

Vom 20. April 2013

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

§ 1

Zweck der Erhebung

Folgende Bundesstatistiken werden geführt, um die Zahl und die Zusammensetzung der Bevölkerung sowie ihre Veränderungen und deren Ursachen festzustellen:

1. die Statistik der natürlichen Bevölkerungsbewegung, untergliedert in die
 - a) Statistik der Eheschließungen,
 - b) Statistik der Begründungen von Lebenspartnerschaften nach dem Lebenspartnerschaftsgesetz,
 - c) Geburtenstatistik,
 - d) Sterbefallstatistik einschließlich Todesursachenstatistik,
2. die Statistik der rechtskräftigen Beschlüsse in Eheauflösungssachen,
3. die Statistik der rechtskräftigen Aufhebungen von Lebenspartnerschaften,
4. die Wanderungstatistik und
5. die Fortschreibung des Bevölkerungsstandes.

§ 2

Statistik der natürlichen Bevölkerungsbewegung

(1) Die nach Landesrecht für die Führung der Personenstandsregister zuständigen Stellen übermitteln den statistischen Ämtern der Länder mindestens monatlich die Daten zu Eheschließungen, Begründungen von Lebenspartnerschaften, lebend- und totgeborenen Kindern sowie Sterbefällen. Die Daten sind elektronisch zu übermitteln, soweit die technischen Voraussetzungen hierfür geschaffen sind. Bei der elektronischen Übermittlung ist ein dem Stand der Technik entsprechendes Verschlüsselungsverfahren zu verwenden.

(2) Bei Eheschließungen werden folgende Daten übermittelt:

1. als Erhebungsmerkmale
 - a) Tag der Eheschließung und Standesamt, das die Eheschließung registriert hat,
 - b) Staatsangehörigkeit, Wohnort, Tag der Geburt, bisheriger Familienstand und Zahl der gemeinsamen Kinder der Ehegatten,
2. als Hilfsmerkmale
 - a) Registernummer,
 - b) Monat und Jahr der Beurkundung.

(3) Bei Begründungen von Lebenspartnerschaften werden folgende Daten übermittelt:

1. als Erhebungsmerkmale
 - a) Tag der Begründung der Lebenspartnerschaft und Behörde, die die Begründung der Lebenspartnerschaft registriert hat,
 - b) Staatsangehörigkeit, Geschlecht, Wohnort, Tag der Geburt und bisheriger Familienstand der Lebenspartner oder Lebenspartnerinnen,
2. als Hilfsmerkmale
 - a) Registernummer,
 - b) Monat und Jahr der Beurkundung.

(4) Bei lebend- und bei totgeborenen Kindern werden folgende Daten übermittelt:

1. als Erhebungsmerkmale
 - a) Tag der Geburt und Standesamt, das die Geburt registriert hat,
 - b) Geschlecht,
 - c) Angabe darüber, ob die Eltern des Kindes miteinander verheiratet sind,
 - d) Tag, Ort und Staat der Geburt der Eltern sowie deren Staatsangehörigkeit und Wohnort,
 - e) Einzel- oder Mehrlingsgeburt, bei Mehrlingsgeburten Anzahl der Jungen und Mädchen,
 - f) Tag der Geburt des zuvor geborenen Kindes der Mutter, Angabe darüber, um das wievielte von der Mutter geborene Kind es sich handelt, Zahl der totgeborenen Kinder der Mutter,
 - g) bei Kindern, deren Eltern miteinander verheiratet sind: Tag der Eheschließung der Eltern, Angabe darüber, um das wievielte in der Ehe geborene Kind es sich handelt, Zahl der totgeborenen Kinder der Ehe,
 - h) bei Lebendgeburten: zusätzlich Angabe darüber, ob das Kind die deutsche Staatsangehörigkeit nach § 4 Absatz 3 des Staatsangehörigkeitsgesetzes erworben hat,
 2. als Hilfsmerkmale
 - a) Registernummer,
 - b) Monat und Jahr der Beurkundung,
 - c) bei Mehrlingsgeburten: Registernummer des jeweils zuvor geborenen Mehrlingskindes.
- (5) Bei Sterbefällen werden folgende Daten übermittelt:
1. als Erhebungsmerkmale
 - a) Sterbetag und Standesamt, das den Sterbefall registriert hat,

- b) Tag, Ort und Staat der Geburt, Geschlecht, Staatsangehörigkeit, Familienstand, Wohnort,
- c) bei Kindern, die innerhalb der ersten 24 Lebensstunden starben: zusätzlich Lebensdauer,
- d) Tag der Geburt des hinterbliebenen Ehegatten oder des hinterbliebenen Lebenspartners oder der hinterbliebenen Lebenspartnerin,

2. als Hilfsmerkmale

- a) Registernummer,
- b) Monat und Jahr der Beurkundung.

(6) Bei der Beurkundung eines im Ausland eingetretenen Ereignisses nach den Absätzen 2 bis 5 durch ein deutsches Standesamt ist als Erhebungsmerkmal zusätzlich anzugeben, dass das Ereignis im Ausland eingetreten ist; bei Sterbefällen ist darüber hinaus der Staat anzugeben, in dem der Tod eingetreten ist.

(7) Die nach Landesrecht für den Empfang des vertraulichen Teils der ärztlichen Bescheinigung über den Tod (Totenschein) zuständigen Stellen übermitteln den statistischen Ämtern der Länder mindestens monatlich die mit der Registernummer des Sterbefalleintrags und dem zuständigen Standesamt gekennzeichneten Angaben zu den Todesursachen und den Umständen des Todes nach den Angaben auf dem Totenschein. Die Übermittlungen erfolgen elektronisch, soweit die technischen Voraussetzungen hierfür geschaffen sind. Bei der elektronischen Übermittlung ist ein dem Stand der Technik entsprechendes Verschlüsselungsverfahren zu verwenden. Die Registernummer des Sterbefalleintrags dient als Hilfsmerkmal.

§ 3

**Statistik der
rechtskräftigen Beschlüsse in Ehesachen
und Statistik der rechtskräftigen
Aufhebungen von Lebenspartnerschaften**

Die für Ehesachen und Aufhebungen von eingetragenen Lebenspartnerschaften zuständigen Gerichte erster Instanz übermitteln nach Rechtskraft des Beschlusses den statistischen Ämtern der Länder mindestens monatlich folgende Daten als Erhebungsmerkmale:

1. bei gerichtlichen Entscheidungen über Ehesachen
 - a) Angabe darüber, ob der Antrag vom Ehemann, von der Ehefrau, von beiden gemeinsam oder einer Verwaltungsbehörde gestellt worden ist, Erklärung des Antragsgegners, Inhalt der Entscheidung und Tag der Rechtskraft der Entscheidung,
 - b) Staatsangehörigkeit und Tag der Geburt der Ehegatten, Tag der Eheschließung, Zahl der lebenden gemeinschaftlichen minderjährigen Kinder,
 - c) Kreis oder kreisfreie Stadt, in dem/in der der für den Gerichtsstand maßgebliche gewöhnliche Aufenthalt liegt,
2. bei Aufhebungen von Lebenspartnerschaften
 - a) Tag der Begründung der Lebenspartnerschaft und Tag der Rechtskraft ihrer Aufhebung,
 - b) Staatsangehörigkeit, Tag der Geburt und Geschlecht der Lebenspartner oder Lebenspartnerinnen,

- c) Kreis oder kreisfreie Stadt, in dem/in der der für den Gerichtsstand maßgebliche gewöhnliche Aufenthalt liegt.

Die Daten sind elektronisch zu übermitteln, soweit die technischen Voraussetzungen hierfür geschaffen sind. Bei der elektronischen Übermittlung ist ein dem Stand der Technik entsprechendes Verschlüsselungsverfahren zu verwenden.

§ 4

Wanderungsstatistik

Die nach Landesrecht für das Meldewesen zuständigen Stellen übermitteln den statistischen Ämtern der Länder mindestens monatlich elektronisch unter Verwendung von einem dem Stand der Technik entsprechenden Verschlüsselungsverfahren folgende Daten:

1. als Erhebungsmerkmale

- a) Tag des Einzugs in die neue Wohnung oder des Auszugs aus der bisherigen Wohnung, bisheriger und neuer Wohnort, Haupt- oder Nebenwohnung,
- b) Geschlecht, Tag der Geburt und Familienstand,
- c) Staatsangehörigkeit, Ort der Geburt sowie bei Geburt im Ausland auch den Staat,
- d) rechtliche Zugehörigkeit zu einer öffentlich-rechtlichen Religionsgesellschaft,
- e) zusätzlich bei Zuzug aus dem Ausland: Tag des letzten Wegzugs vom Inland ins Ausland,
- f) zusätzlich bei Abmeldung ins Ausland mit Angabe des Zielgebietes oder bei Abmeldung ohne Angabe zum Zielgebiet: Tag des letzten Zuzugs aus dem Ausland,
- g) die Tatsache der An- und Abmeldung von Amts wegen,

2. als Hilfsmerkmal

Bezeichnung der Meldebehörde.

Sofern ein Rückmeldeverfahren aus Anlass einer Anmeldung, einer Abmeldung ohne Bezug einer neuen Wohnung im Inland oder bei Änderungen des Wohnungsstatus vorgesehen ist, erfolgt die Übermittlung der Daten erst nach Abschluss des Rückmeldeverfahrens.

§ 5

**Fortschreibung des Bevölkerungsstandes
und Bevölkerungsvorausberechnungen**

(1) Der Bevölkerungsstand wird

1. nach den Ergebnissen der Statistik der natürlichen Bevölkerungsbewegung und der Wanderungsstatistik sowie
2. nach den Mitteilungen gemäß Absatz 2 zum Wechsel der Staatsangehörigkeit sowie zu Ehescheidungen und Aufhebungen von Ehen und Lebenspartnerschaften fortgeschrieben.

Grundlage für die Fortschreibung ist der jeweils letzte Zensus. Die Fortschreibung erfolgt für die Bevölkerung insgesamt sowie getrennt nach Geschlecht, Alter, Familienstand, Wohnort und Staatsangehörigkeit.

(2) Die nach Landesrecht für das Meldewesen zuständigen Stellen übermitteln den statistischen Ämtern der Länder mindestens monatlich elektronisch unter

Verwendung von einem dem Stand der Technik entsprechenden Verschlüsselungsverfahren folgende Daten:

1. für die Ermittlung der Zahl der deutschen und der nichtdeutschen Bevölkerung beim Erwerb, soweit dieser nicht durch Geburt erworben wird, oder Verlust der deutschen Staatsangehörigkeit als Erhebungsmerkmale
 - a) Wohnort, Geschlecht, Tag sowie Ort und Staat der Geburt, Familienstand,
 - b) Tag des Erwerbs oder des Verlusts der deutschen Staatsangehörigkeit,
 - c) bei Aufgabe der deutschen Staatsangehörigkeit: neu erworbene Staatsangehörigkeit,
 - d) bei Erwerb der deutschen Staatsangehörigkeit: bisherige Staatsangehörigkeit,
2. für die Ermittlung des Familienstandes bei Ehesachen und Lebenspartnerschaften als Erhebungsmerkmale
 - a) Angabe darüber, ob es sich um eine Ehescheidung oder um die Aufhebung einer Ehe oder einer Lebenspartnerschaft handelte,
 - b) Wohnort, Geschlecht, Tag der Geburt und Staatsangehörigkeit,
 - c) Tag der Beendigung der Ehe oder der Lebenspartnerschaft,

3. als Hilfsmerkmale für die Nummern 1 und 2 Bezeichnung der Meldebehörde.

(3) Das Statistische Bundesamt führt auf der Grundlage der Angaben zu den §§ 2 bis 5 Bevölkerungsvorausberechnungen durch. Die Zuständigkeit der Länder, die Vorausberechnungen für ihren Zuständigkeitsbereich ebenfalls durchzuführen, bleibt unberührt.

§ 6

Übergangsvorschrift

Die Angaben nach § 2 Absatz 3 und § 3 Satz 1 Nummer 2 sind für den Zeitraum ab dem 9. Mai 2011 zu liefern. Die Daten sind elektronisch zu übermitteln, soweit die technischen Voraussetzungen hierfür geschaffen sind und die Daten elektronisch vorhanden sind. Bei der elektronischen Übermittlung ist ein dem Stand der Technik entsprechendes Verschlüsselungsverfahren zu verwenden.

§ 7

Inkrafttreten, Außerkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am 1. Januar 2014 in Kraft. Gleichzeitig tritt das Bevölkerungsstatistikgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. März 1980 (BGBl. I S. 308), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 18. Juli 2008 (BGBl. I S. 1290) geändert worden ist, außer Kraft.

Die verfassungsmäßigen Rechte des Bundesrates sind gewahrt.

Das vorstehende Gesetz wird hiermit ausgefertigt. Es ist im Bundesgesetzblatt zu verkünden.

Berlin, den 20. April 2013

Der Bundespräsident
Joachim Gauck

Die Bundeskanzlerin
Dr. Angela Merkel

Der Bundesminister des Innern
Hans-Peter Friedrich

**Gesetz
zur Einführung von Kostenhilfe für Drittbetroffene
in Verfahren vor dem Europäischen Gerichtshof für Menschenrechte
sowie zur Änderung der Finanzgerichtsordnung**

Vom 20. April 2013

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

**Gesetz
zur Einführung von Kostenhilfe für
Drittbetroffene in Verfahren vor dem
Europäischen Gerichtshof für Menschenrechte
(EGMR-Kostenhilfegesetz – EGMRKHG)**

§ 1

Voraussetzungen; Verfahren

(1) In Verfahren vor dem Europäischen Gerichtshof für Menschenrechte wird einer dritten in ihren Menschenrechten betroffenen Person auf Antrag Kostenhilfe bewilligt, wenn

1. die Beschwerde der Bundesrepublik Deutschland vom Gerichtshof zur Stellungnahme zugestellt worden ist,
2. entweder
 - a) der Präsident des Gerichtshofs eine drittbetroffene Person gemäß Artikel 36 Absatz 2 der Europäischen Menschenrechtskonvention aufgefordert hat, schriftlich Stellung zu nehmen oder an der mündlichen Verhandlung teilzunehmen, oder
 - b) der Antrag der drittbetroffenen Person, gemäß Artikel 36 Absatz 2 der Europäischen Menschenrechtskonvention Stellung zu nehmen oder an der mündlichen Verhandlung teilzunehmen,
 - aa) erfolgreich war oder
 - bb) Aussicht auf Erfolg hat und nicht mutwillig ist und
3. die drittbetroffene Person nach ihren persönlichen und wirtschaftlichen Verhältnissen die Kosten der Verfahrensführung nicht, nur zum Teil oder nur in Raten aufbringen kann.

(2) In Bezug auf Voraussetzungen und Verfahren der Kostenhilfegewährung sind die §§ 115, 116, 117 Absatz 1 Satz 1 erster Halbsatz, Satz 2, Absatz 2 Satz 1, § 118 Absatz 2, § 120 Absatz 1, 3 und 4 sowie § 124 der Zivilprozessordnung in der jeweils geltenden Fassung entsprechend anzuwenden. An die Stelle des Prozessgerichts tritt das Bundesamt für Justiz. Die drittbetroffene Person muss bei der Antragstellung die Formulare verwenden, die gemäß § 117 Absatz 3 der Zivilprozessordnung für die Erklärung der persönlichen und wirtschaftlichen Verhältnisse eingeführt worden sind.

§ 2

Bewilligung

(1) Die Bewilligung von Kostenhilfe bewirkt, dass der drittbetroffenen Person für Auslagen sowie für Honorare, die ihr für einen Rechtsbeistand entstehen, aus der Bundeskasse eine finanzielle Hilfe gezahlt wird. Rechtsbeistand kann neben einem zugelassenen Rechtsanwalt auch eine Person sein, die in dem Verfahren vor dem Europäischen Gerichtshof für Menschenrechte vom Kammerpräsidenten als Vertreter zugelassen ist.

(2) Werden mit der Bewilligung der Kostenhilfe Raten oder aus dem Vermögen zu zahlende Beträge festgesetzt, sind diese an die Bundeskasse zu leisten.

(3) Die Bewilligung von Kostenhilfe für eine drittbetroffene Person gilt im Verfahren vor der Großen Kammer weiter.

§ 3

**Festsetzung;
Verordnungsermächtigung**

(1) Die Kostenhilfe umfasst die Fahrt- und Aufenthaltskosten sowie andere notwendige Auslagen, die der drittbetroffenen Person und der zu ihrem Rechtsbeistand bestellten Person entstehen.

(2) Das Bundesministerium der Justiz wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates die Höhe der Erstattungsbeträge für Honorare und Auslagen in Anlehnung an die Tarife zu bestimmen, die nach der Verfahrensordnung des Europäischen Gerichtshofs für Menschenrechte gelten. Für Verfahren, die in tatsächlicher und rechtlicher Hinsicht einfach sind und deren Umfang unterdurchschnittlich ist, kann dabei eine Reduzierung der Erstattungsbeträge vorgesehen werden. Für den Fall, dass sich die Tätigkeit des Rechtsanwalts auf die Stellung des Antrags auf Drittbeteiligung beschränkt, ist ein Viertel des Pauschalbetrages vorzusehen.

(3) Das Bundesamt für Justiz setzt die Höhe der Kostenhilfe fest, sobald die drittbetroffene Person dargelegt hat, dass die Honorare oder Auslagen fällig werden. Sollte die drittbetroffene Person wider Erwarten nicht zur Zahlung eines Honorars verpflichtet sein oder keine Auslagen haben, ist die Kostenhilfe unverzüglich zurückzuzahlen.

§ 4

Rechtsmittel

(1) Gegen die Entscheidung über die Kostenhilfe findet die sofortige Beschwerde nach den Vorschriften

der Zivilprozessordnung statt, über die das Beschwerdegericht durch eines seiner Mitglieder als Einzelrichter entscheidet. Die Notfrist des § 569 Absatz 1 Satz 1 der Zivilprozessordnung beträgt einen Monat. Die Beschwerde kann auch durch Erklärung zu Protokoll der Geschäftsstelle des Beschwerdegerichts eingelegt werden. § 572 Absatz 1 der Zivilprozessordnung ist mit der Maßgabe anzuwenden, dass das Bundesamt für Justiz über die Abhilfe entscheidet.

(2) Über die Beschwerde entscheidet das Landgericht, in dessen Bezirk das Bundesamt für Justiz seinen Sitz hat.

Artikel 2

Änderung der Finanzgerichtsordnung

Nach § 38 Absatz 2 der Finanzgerichtsordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. März 2001 (BGBl. I S. 442, 2262; 2002 I S. 679), die zuletzt durch

Artikel 8 des Gesetzes vom 21. Juli 2012 (BGBl. I S. 1577) geändert worden ist, wird folgender Absatz 2a eingefügt:

„(2a) In Angelegenheiten des Familienleistungsausgleichs nach Maßgabe der §§ 62 bis 78 des Einkommensteuergesetzes ist das Finanzgericht zuständig, in dessen Bezirk der Kläger seinen Wohnsitz oder seinen gewöhnlichen Aufenthalt hat. Hat der Kläger im Inland keinen Wohnsitz und keinen gewöhnlichen Aufenthalt, ist das Finanzgericht zuständig, in dessen Bezirk die Behörde, gegen welche die Klage gerichtet ist, ihren Sitz hat. Die Sätze 1 und 2 gelten nur für Verfahren, die vor dem 1. Mai 2016 anhängig werden.“

Artikel 3

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt vorbehaltlich des Satzes 2 am Tag nach der Verkündung in Kraft. Artikel 2 tritt am 1. Mai 2013 in Kraft.

Die verfassungsmäßigen Rechte des Bundesrates sind gewahrt.

Das vorstehende Gesetz wird hiermit ausgefertigt. Es ist im Bundesgesetzblatt zu verkünden.

Berlin, den 20. April 2013

Der Bundespräsident
Joachim Gauck

Die Bundeskanzlerin
Dr. Angela Merkel

Die Bundesministerin der Justiz
S. Leutheusser-Schnarrenberger

Gesetz zur Reform des Seehandelsrechts

Vom 20. April 2013

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Änderung des Handelsgesetzbuchs

Das Handelsgesetzbuch in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 4100-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 20. Dezember 2012 (BGBl. I S. 2751) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 366 Absatz 3 wird wie folgt gefasst:

„(3) Das gesetzliche Pfandrecht des Kommissionärs, des Frachtführers oder Verfrachters, des Spediteurs und des Lagerhalters steht hinsichtlich des Schutzes des guten Glaubens einem gemäß Absatz 1 durch Vertrag erworbenen Pfandrecht gleich. Satz 1 gilt jedoch nicht für das gesetzliche Pfandrecht an Gut, das nicht Gegenstand des Vertrages ist, aus dem die durch das Pfandrecht zu sichernde Forderung herrührt.“

2. § 368 Absatz 2 wird wie folgt gefasst:

„(2) Diese Vorschrift ist auf das gesetzliche Pfandrecht des Kommissionärs, des Frachtführers oder Verfrachters, des Spediteurs und des Lagerhalters entsprechend anzuwenden, auf das Pfandrecht des Frachtführers, Verfrachters und Spediteurs auch dann, wenn nur auf ihrer Seite der Vertrag ein Handelsgeschäft ist.“

3. § 397 wird wie folgt gefasst:

„§ 397

Pfandrecht des Kommissionärs

Der Kommissionär hat wegen der auf das Gut verwendeten Kosten, der Provision, der auf das Gut gegebenen Vorschüsse und Darlehen sowie der mit Rücksicht auf das Gut gezeichneten Wechsel oder in anderer Weise eingegangenen Verbindlichkeiten ein Pfandrecht an dem Kommissionsgut des Kommittenten oder eines Dritten, der dem Kauf oder Verkauf des Gutes zugestimmt hat. An dem Gut des Kommittenten hat der Kommissionär auch ein Pfandrecht wegen aller Forderungen aus laufender Rechnung in Kommissionsgeschäften. Das Pfandrecht nach den Sätzen 1 und 2 besteht jedoch nur an Kommissionsgut, das der Kommissionär im Besitz hat oder über das er mittels Konnossements, Ladescheins oder Lagerscheins verfügen kann.“

4. § 408 wird wie folgt geändert:

a) Die Überschrift wird wie folgt gefasst:

„§ 408

Frachtbrief. Verordnungsermächtigung“.

b) In Absatz 1 Satz 1 Nummer 9 wird das Wort „vereinbarte“ durch die Wörter „bei Ablieferung geschuldete“ ersetzt.

c) Folgender Absatz 3 wird angefügt:

„(3) Dem Frachtbrief gleichgestellt ist eine elektronische Aufzeichnung, die dieselben Funktionen erfüllt wie der Frachtbrief, sofern sichergestellt ist, dass die Authentizität und die Integrität der Aufzeichnung gewahrt bleiben (elektronischer Frachtbrief). Das Bundesministerium der Justiz wird ermächtigt, im Einvernehmen mit dem Bundesministerium des Innern durch Rechtsverordnung, die nicht der Zustimmung des Bundesrates bedarf, die Einzelheiten der Ausstellung, des Mitführens und der Vorlage eines elektronischen Frachtbriefs sowie des Verfahrens einer nachträglichen Eintragung in einen elektronischen Frachtbrief zu regeln.“

5. Nach § 411 Satz 1 wird folgender Satz eingefügt:

„Soll das Gut in einem Container, auf einer Palette oder in oder auf einem sonstigen Lademittel, das zur Zusammenfassung von Frachtstücken verwendet wird, zur Beförderung übergeben werden, hat der Absender das Gut auch in oder auf dem Lademittel beförderungssicher zu stauen und zu sichern.“

6. Die Überschrift zu § 412 wird wie folgt gefasst:

„§ 412

Verladen und Entladen.
Verordnungsermächtigung“.

7. In § 413 Absatz 1 wird vor dem Wort „Urkunden“ das Wort „alle“ eingefügt.

8. § 414 Absatz 1 Satz 2 wird aufgehoben.

9. § 416 wird wie folgt geändert:

a) Satz 1 wird wie folgt gefasst:

„Wird das Gut nur teilweise verladen, so kann der Absender jederzeit verlangen, dass der Frachtführer mit der Beförderung des bereits verladenen Teils des Gutes beginnt.“

- b) In Satz 2 werden die Wörter „infolge der Unvollständigkeit der Ladung“ durch die Wörter „durch das Fehlen eines Teils des Gutes“ ersetzt.
- c) In Satz 3 werden die Wörter „die Unvollständigkeit der Ladung“ durch die Wörter „das Fehlen eines Teils des Gutes“ ersetzt.
- d) In Satz 4 wird das Wort „Ladung“ durch das Wort „Gut“ ersetzt.
10. § 417 wird wie folgt geändert:
- a) In Absatz 1 werden die Wörter „wenn er zur Verladung nicht verpflichtet ist“ durch die Wörter „wenn ihm das Verladen nicht obliegt“ ersetzt.
- b) In Absatz 2 werden die Wörter „keine Ladung verladen oder zur Verfügung gestellt“ durch die Wörter „kein Gut verladen oder zur Verfügung gestellt oder ist offensichtlich, dass innerhalb dieser Frist kein Gut verladen oder zur Verfügung gestellt wird“ ersetzt.
- c) Absatz 3 wird wie folgt gefasst:
- „(3) Wird das Gut bis zum Ablauf der nach Absatz 1 gesetzten Frist nur teilweise verladen oder zur Verfügung gestellt, so kann der Frachtführer mit der Beförderung des bereits verladenen Teils des Gutes beginnen und die Ansprüche nach § 416 Satz 2 und 3 geltend machen.“
- d) Nach Absatz 3 wird folgender Absatz 4 eingefügt:
- „(4) Der Frachtführer kann die Rechte nach Absatz 2 oder 3 auch ohne Fristsetzung ausüben, wenn der Absender sich ernsthaft und endgültig weigert, das Gut zu verladen oder zur Verfügung zu stellen. Er kann ferner den Vertrag nach Absatz 2 auch ohne Fristsetzung kündigen, wenn besondere Umstände vorliegen, die ihm unter Abwägung der beiderseitigen Interessen die Fortsetzung des Vertragsverhältnisses unzumutbar machen.“
- e) Der bisherige Absatz 4 wird Absatz 5.
11. § 418 Absatz 6 Satz 2 wird wie folgt gefasst:
- „Die Haftung ist auf den Betrag begrenzt, der bei Verlust des Gutes zu zahlen wäre.“
12. § 419 wird wie folgt geändert:
- a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:
- aa) Satz 1 wird wie folgt gefasst:
- „Wird nach Übernahme des Gutes erkennbar, dass die Beförderung oder Ablieferung nicht vertragsgemäß durchgeführt werden kann, so hat der Frachtführer Weisungen des nach § 418 oder § 446 Verfügungsberechtigten einzuholen.“
- bb) In Satz 2 werden nach den Wörtern „so ist“ die Wörter „, wenn ein Ladeschein nicht ausgestellt ist,“ eingefügt.
- b) In Absatz 3 Satz 2 wird die Angabe „§ 418 Abs. 1 bis 4“ durch die Angabe „§ 418 oder § 446“ ersetzt.
13. § 420 wird wie folgt geändert:
- a) Der bisherige Absatz 2 wird durch die folgenden Absätze 2 und 3 ersetzt:
- „(2) Der Anspruch auf die Fracht entfällt, soweit die Beförderung unmöglich ist. Wird die Beförderung infolge eines Beförderungs- oder Ablieferungshindernisses vorzeitig beendet, so gebührt dem Frachtführer die anteilige Fracht für den zurückgelegten Teil der Beförderung, wenn diese für den Absender von Interesse ist.
- (3) Abweichend von Absatz 2 behält der Frachtführer den Anspruch auf die Fracht, wenn die Beförderung aus Gründen unmöglich ist, die dem Risikobereich des Absenders zuzurechnen sind oder die zu einer Zeit eintreten, zu welcher der Absender im Verzug der Annahme ist. Der Frachtführer muss sich jedoch das, was er an Aufwendungen erspart oder anderweitig erwirbt oder zu erwerben böswillig unterlässt, anrechnen lassen.“
- b) Die bisherigen Absätze 3 und 4 werden die Absätze 4 und 5.
14. In § 421 Absatz 3 wird jeweils die Angabe „§ 420 Abs. 3“ durch die Angabe „§ 420 Absatz 4“ ersetzt.
15. § 431 wird wie folgt geändert:
- a) In Absatz 1 werden die Wörter „der gesamten Sendung“ gestrichen und die Wörter „der Sendung“ durch die Wörter „des Gutes“ ersetzt.
- b) Absatz 2 wird wie folgt gefasst:
- „(2) Besteht das Gut aus mehreren Frachtstücken (Sendung) und sind nur einzelne Frachtstücke verloren oder beschädigt worden, so ist der Berechnung nach Absatz 1
1. die gesamte Sendung zu Grunde zu legen, wenn die gesamte Sendung entwertet ist, oder
 2. der entwertete Teil der Sendung zu Grunde zu legen, wenn nur ein Teil der Sendung entwertet ist.“
16. § 434 Absatz 2 wird wie folgt geändert:
- a) Satz 2 wird wie folgt gefasst:
- „Die Einwendungen können jedoch nicht geltend gemacht werden, wenn
1. sie auf eine Vereinbarung gestützt werden, die von den in § 449 Absatz 1 Satz 1 genannten Vorschriften zu Lasten des Absenders abweicht,
 2. der Dritte der Beförderung nicht zugestimmt hat und der Frachtführer die fehlende Befugnis des Absenders, das Gut zu versenden, kannte oder infolge grober Fahrlässigkeit nicht kannte oder
 3. das Gut vor Übernahme zur Beförderung dem Dritten oder einer Person, die von diesem ihr Recht zum Besitz ableitet, abhanden gekommen ist.“
- b) Folgender Satz 3 wird angefügt:
- „Satz 2 Nummer 1 gilt jedoch nicht für eine nach § 449 zulässige Vereinbarung über die Begrenzung der vom Frachtführer zu leistenden Ent-

schädigung wegen Verlust oder Beschädigung des Gutes auf einen niedrigeren als den gesetzlich vorgesehenen Betrag, wenn dieser den Betrag von 2 Rechnungseinheiten nicht unterschreitet.“

17. § 437 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 1 Satz 1 werden die Wörter „in gleicher Weise wie“ durch die Wörter „so, als wäre er“ ersetzt.
- b) In Absatz 2 werden nach dem Wort „Einwendungen“ die Wörter „und Einreden“ eingefügt.

18. § 438 Absatz 1 wird wie folgt geändert:

- a) In Satz 1 werden die Wörter „in vertragsgemäßem Zustand“ durch die Wörter „vollständig und unbeschädigt“ ersetzt.
- b) In Satz 2 wird das Wort „Schaden“ durch die Wörter „Verlust oder die Beschädigung“ ersetzt.

19. § 439 wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 3 Satz 1 wird durch die folgenden Sätze ersetzt:

„Die Verjährung eines Anspruchs gegen den Frachtführer wird auch durch eine Erklärung des Absenders oder Empfängers, mit der dieser Ersatzansprüche erhebt, bis zu dem Zeitpunkt gehemmt, in dem der Frachtführer die Erfüllung des Anspruchs ablehnt. Die Erhebung der Ansprüche sowie die Ablehnung bedürfen der Textform.“

- b) In Absatz 4 werden nach dem Wort „Verjährung“ die Wörter „von Schadensersatzansprüchen wegen Verlust oder Beschädigung des Gutes oder wegen Überschreitung der Lieferfrist“ eingefügt.

20. § 440 wird aufgehoben.

21. Der bisherige § 441 wird § 440 und wie folgt geändert:

- a) Der Überschrift werden die Wörter „des Frachtführers“ angefügt.
- b) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Der Frachtführer hat für alle Forderungen aus dem Frachtvertrag ein Pfandrecht an dem ihm zur Beförderung übergebenen Gut des Absenders oder eines Dritten, der der Beförderung des Gutes zugestimmt hat. An dem Gut des Absenders hat der Frachtführer auch ein Pfandrecht für alle unbestrittenen Forderungen aus anderen mit dem Absender abgeschlossenen Fracht-, Seefracht-, Speditions- und Lagerverträgen. Das Pfandrecht nach den Sätzen 1 und 2 erstreckt sich auf die Begleitpapiere.“

- c) In Absatz 4 Satz 1 werden vor dem Wort „Empfänger“ die Wörter „nach § 418 oder § 446 Verfügungsberechtigten“ eingefügt.

22. Der bisherige § 442 wird § 441.

23. Der bisherige § 443 wird § 442 und in Absatz 1 werden die Angabe „§ 441“ durch die Angabe „440“ sowie die Angabe „623“ durch die Angabe „495“ ersetzt.

24. Der bisherige § 444 wird § 443 und wie folgt geändert:

- a) Die Überschrift wird wie folgt gefasst:

„§ 443

Ladeschein. Verordnungsermächtigung“.

- b) Absatz 3 wird wie folgt gefasst:

„(3) Dem Ladeschein gleichgestellt ist eine elektronische Aufzeichnung, die dieselben Funktionen erfüllt wie der Ladeschein, sofern sichergestellt ist, dass die Authentizität und die Integrität der Aufzeichnung gewahrt bleiben (elektronischer Ladeschein). Das Bundesministerium der Justiz wird ermächtigt, im Einvernehmen mit dem Bundesministerium des Innern durch Rechtsverordnung, die nicht der Zustimmung des Bundesrates bedarf, die Einzelheiten der Ausstellung, Vorlage, Rückgabe und Übertragung eines elektronischen Ladescheins sowie die Einzelheiten des Verfahrens einer nachträglichen Eintragung in einen elektronischen Ladeschein zu regeln.“

- c) Absatz 4 wird aufgehoben.

25. Folgender neuer § 444 wird eingefügt:

„§ 444

Wirkung des Ladescheins. Legitimation

(1) Der Ladeschein begründet die Vermutung, dass der Frachtführer das Gut so übernommen hat, wie es im Ladeschein beschrieben ist; § 409 Absatz 2 und 3 Satz 1 gilt entsprechend.

(2) Gegenüber einem im Ladeschein benannten Empfänger, an den der Ladeschein begeben wurde, kann der Frachtführer die Vermutung nach Absatz 1 nicht widerlegen, es sei denn, dem Empfänger war im Zeitpunkt der Begebung des Ladescheins bekannt oder infolge grober Fahrlässigkeit unbekannt, dass die Angaben im Ladeschein unrichtig sind. Gleiches gilt gegenüber einem Dritten, dem der Ladeschein übertragen wurde. Die Sätze 1 und 2 gelten nicht, wenn der aus dem Ladeschein Berechtigte den ausführenden Frachtführer nach § 437 in Anspruch nimmt und der Ladeschein weder vom ausführenden Frachtführer noch von einem für ihn zur Zeichnung von Ladescheinen Befugten ausgestellt wurde.

(3) Die im Ladeschein verbrieften frachtvertraglichen Ansprüche können nur von dem aus dem Ladeschein Berechtigten geltend gemacht werden. Zugunsten des legitimierten Besitzers des Ladescheins wird vermutet, dass er der aus dem Ladeschein Berechtigte ist. Legitimierter Besitzer des Ladescheins ist, wer einen Ladeschein besitzt, der

1. auf den Inhaber lautet,
2. an Order lautet und den Besitzer als Empfänger benennt oder durch eine ununterbrochene Reihe von Indossamenten ausweist oder
3. auf den Namen des Besitzers lautet.“

26. Die §§ 445 bis 449 werden wie folgt gefasst:

„§ 445

Ablieferung gegen
Rückgabe des Ladescheins

(1) Nach Ankunft des Gutes an der Ablieferungsstelle ist der legitimierte Besitzer des Ladescheins berechtigt, vom Frachtführer die Ablieferung des Gutes zu verlangen. Macht er von diesem Recht Gebrauch, ist er entsprechend § 421 Absatz 2 und 3 zur Zahlung der Fracht und einer sonstigen Vergütung verpflichtet.

(2) Der Frachtführer ist zur Ablieferung des Gutes nur gegen Rückgabe des Ladescheins, auf dem die Ablieferung bescheinigt ist, und gegen Leistung der noch ausstehenden, nach § 421 Absatz 2 und 3 geschuldeten Zahlungen verpflichtet. Er darf das Gut jedoch nicht dem legitimierten Besitzer des Ladescheins abliefern, wenn ihm bekannt oder infolge grober Fahrlässigkeit unbekannt ist, dass der legitimierte Besitzer des Ladescheins nicht der aus dem Ladeschein Berechtigte ist.

(3) Liefert der Frachtführer das Gut einem anderen als dem legitimierten Besitzer des Ladescheins oder, im Falle des Absatzes 2 Satz 2, einem anderen als dem aus dem Ladeschein Berechtigten ab, haftet er für den Schaden, der dem aus dem Ladeschein Berechtigten daraus entsteht. Die Haftung ist auf den Betrag begrenzt, der bei Verlust des Gutes zu zahlen wäre.

§ 446

Befolgung von Weisungen

(1) Das Verfügungsrecht nach den §§ 418 und 419 steht, wenn ein Ladeschein ausgestellt worden ist, ausschließlich dem legitimierten Besitzer des Ladescheins zu. Der Frachtführer darf Weisungen nur gegen Vorlage des Ladescheins ausführen. Weisungen des legitimierten Besitzers des Ladescheins darf er jedoch nicht ausführen, wenn ihm bekannt oder infolge grober Fahrlässigkeit unbekannt ist, dass der legitimierte Besitzer des Ladescheins nicht der aus dem Ladeschein Berechtigte ist.

(2) Befolgt der Frachtführer Weisungen, ohne sich den Ladeschein vorlegen zu lassen, haftet er dem aus dem Ladeschein Berechtigten für den Schaden, der diesem daraus entsteht. Die Haftung ist auf den Betrag begrenzt, der bei Verlust des Gutes zu zahlen wäre.

§ 447

Einwendungen

(1) Dem aus dem Ladeschein Berechtigten kann der Frachtführer nur solche Einwendungen entgegensetzen, die die Gültigkeit der Erklärungen im Ladeschein betreffen oder sich aus dem Inhalt des Ladescheins ergeben oder dem Frachtführer unmittelbar gegenüber dem aus dem Ladeschein Berechtigten zustehen. Eine Vereinbarung, auf die im Ladeschein lediglich verwiesen wird, ist nicht Inhalt des Ladescheins.

(2) Wird ein ausführender Frachtführer nach § 437 von dem aus dem Ladeschein Berechtigten in Anspruch genommen, kann auch der ausführende Frachtführer die Einwendungen nach Absatz 1 geltend machen.

§ 448

Traditionswirkung des Ladescheins

Die Begebung des Ladescheins an den darin benannten Empfänger hat, sofern der Frachtführer das Gut im Besitz hat, für den Erwerb von Rechten an dem Gut dieselben Wirkungen wie die Übergabe des Gutes. Gleiches gilt für die Übertragung des Ladescheins an Dritte.

§ 449

Abweichende
Vereinbarungen über die Haftung

(1) Soweit der Frachtvertrag nicht die Beförderung von Briefen oder briefähnlichen Sendungen zum Gegenstand hat, kann von den Haftungsvorschriften in § 413 Absatz 2, den §§ 414, 418 Absatz 6, § 422 Absatz 3, den §§ 425 bis 438, 445 Absatz 3 und § 446 Absatz 2 nur durch Vereinbarung abgewichen werden, die im Einzelnen ausgehandelt wird, auch wenn sie für eine Mehrzahl von gleichartigen Verträgen zwischen denselben Vertragsparteien getroffen wird. Der Frachtführer kann sich jedoch auf eine Bestimmung im Ladeschein, die von den in Satz 1 genannten Vorschriften zu Lasten des aus dem Ladeschein Berechtigten abweicht, nicht gegenüber einem im Ladeschein benannten Empfänger, an den der Ladeschein begeben wurde, sowie gegenüber einem Dritten, dem der Ladeschein übertragen wurde, berufen.

(2) Abweichend von Absatz 1 kann die vom Frachtführer zu leistende Entschädigung wegen Verlust oder Beschädigung des Gutes auch durch vorformulierte Vertragsbedingungen auf einen anderen als den in § 431 Absatz 1 und 2 vorgesehenen Betrag begrenzt werden, wenn dieser Betrag

1. zwischen 2 und 40 Rechnungseinheiten liegt und der Verwender der vorformulierten Vertragsbedingungen seinen Vertragspartner in geeigneter Weise darauf hinweist, dass diese einen anderen als den gesetzlich vorgesehenen Betrag vorsehen, oder
2. für den Verwender der vorformulierten Vertragsbedingungen ungünstiger ist als der in § 431 Absatz 1 und 2 vorgesehene Betrag.

Ferner kann abweichend von Absatz 1 durch vorformulierte Vertragsbedingungen die vom Absender nach § 414 zu leistende Entschädigung der Höhe nach beschränkt werden.

(3) Ist der Absender ein Verbraucher, so kann in keinem Fall zu seinem Nachteil von den in Absatz 1 Satz 1 genannten Vorschriften abgewichen werden, es sei denn, der Frachtvertrag hat die Beförderung von Briefen oder briefähnlichen Sendungen zum Gegenstand.

(4) Unterliegt der Frachtvertrag ausländischem Recht, so sind die Absätze 1 bis 3 gleichwohl anzuwenden, wenn nach dem Vertrag sowohl der Ort der Übernahme als auch der Ort der Ablieferung des Gutes im Inland liegen.“

27. In § 450 werden die Wörter „1. ein Konnossement ausgestellt ist oder 2.“ gestrichen.

28. § 451c wird aufgehoben.

29. § 451h Absatz 2 wird wie folgt geändert:

a) In Satz 2 werden nach dem Wort „werden“ die Wörter „, wenn der Verwender der vorformulierten Vertragsbedingungen seinen Vertragspartner in geeigneter Weise darauf hinweist, dass diese einen anderen als den gesetzlich vorgesehenen Betrag vorsehen“ eingefügt.

b) Satz 3 wird wie folgt gefasst:

„Ferner kann durch vorformulierte Vertragsbedingungen die vom Absender nach § 414 zu leistende Entschädigung der Höhe nach beschränkt werden.“

c) Satz 4 wird aufgehoben.

30. In § 452 Satz 2 werden die Wörter „zur See“ durch die Wörter „über See“ ersetzt.

31. In § 455 Absatz 2 Satz 2 werden die Wörter „Abs. 1 Satz 2 und Abs. 2“ durch die Angabe „Absatz 2“ ersetzt.

32. § 464 wird wie folgt gefasst:

„§ 464

Pfandrecht des Spediteurs

Der Spediteur hat für alle Forderungen aus dem Speditionsvertrag ein Pfandrecht an dem ihm zur Versendung übergebenen Gut des Versenders oder eines Dritten, der der Versendung des Gutes zugestimmt hat. An dem Gut des Versenders hat der Spediteur auch ein Pfandrecht für alle unbestrittenen Forderungen aus anderen mit dem Versender abgeschlossenen Speditions-, Fracht-, Seefracht- und Lagerverträgen. § 440 Absatz 1 Satz 3 und Absatz 2 bis 4 ist entsprechend anzuwenden.“

33. In § 465 Absatz 1 wird die Angabe „§ 442 Abs. 1“ durch die Angabe „§ 441 Absatz 1“ ersetzt.

34. § 466 wird wie folgt gefasst:

„§ 466

Abweichende

Vereinbarungen über die Haftung

(1) Soweit der Speditionsvertrag nicht die Versendung von Briefen oder briefähnlichen Sendungen zum Gegenstand hat, kann von den Haftungsregeln in § 455 Absatz 2 und 3, § 461 Absatz 1 sowie in den §§ 462 und 463 nur durch Vereinbarung abgewichen werden, die im Einzelnen ausgehandelt wird, auch wenn sie für eine Mehrzahl von gleichartigen Verträgen zwischen denselben Vertragsparteien getroffen wird.

(2) Abweichend von Absatz 1 kann die vom Spediteur zu leistende Entschädigung wegen Verlust oder Beschädigung des Gutes auch durch vorformulierte Vertragsbedingungen auf einen anderen

als den in § 431 Absatz 1 und 2 vorgesehenen Betrag begrenzt werden, wenn dieser Betrag

1. zwischen 2 und 40 Rechnungseinheiten liegt und der Verwender der vorformulierten Vertragsbedingungen seinen Vertragspartner in geeigneter Weise darauf hinweist, dass diese einen anderen als den gesetzlich vorgesehenen Betrag vorsehen, oder

2. für den Verwender der vorformulierten Vertragsbedingungen ungünstiger ist als der in § 431 Absatz 1 und 2 vorgesehene Betrag.

Ferner kann durch vorformulierte Vertragsbedingungen die vom Versender nach § 455 Absatz 2 oder 3 zu leistende Entschädigung der Höhe nach beschränkt werden.

(3) Von § 458 Satz 2, § 459 Satz 1 und § 460 Absatz 2 Satz 1 kann nur insoweit durch vertragliche Vereinbarung abgewichen werden, als die darin in Bezug genommenen Vorschriften abweichende Vereinbarungen zulassen.

(4) Ist der Versender ein Verbraucher, so kann in keinem Fall zu seinem Nachteil von den in Absatz 1 genannten Vorschriften abgewichen werden, es sei denn, der Speditionsvertrag hat die Beförderung von Briefen oder briefähnlichen Sendungen zum Gegenstand.

(5) Unterliegt der Speditionsvertrag ausländischem Recht, so sind die Absätze 1 bis 4 gleichwohl anzuwenden, wenn nach dem Vertrag sowohl der Ort der Übernahme als auch der Ort der Ablieferung des Gutes im Inland liegen.“

35. In § 468 Absatz 3 Satz 2 werden die Wörter „Abs. 1 Satz 2 und Abs. 2“ durch die Angabe „Absatz 2“ ersetzt.

36. § 475b wird wie folgt geändert: -

a) Der Überschrift werden die Wörter „des Lagerhalters“ angefügt.

b) Absatz 1 Satz 1 wird durch die folgenden Sätze ersetzt:

„Der Lagerhalter hat für alle Forderungen aus dem Lagervertrag ein Pfandrecht an dem ihm zur Lagerung übergebenen Gut des Einlagerers oder eines Dritten, der der Lagerung zugestimmt hat. An dem Gut des Einlagerers hat der Lagerhalter auch ein Pfandrecht für alle unbestrittenen Forderungen aus anderen mit dem Einlagerer abgeschlossenen Lager-, Fracht-, Seefracht- und Speditionsverträgen.“

37. § 475c wird wie folgt geändert:

a) Die Überschrift wird wie folgt gefasst:

„§ 475c

Lagerschein. Verordnungsermächtigung“.

b) Folgender Absatz 4 wird angefügt:

„(4) Dem Lagerschein gleichgestellt ist eine elektronische Aufzeichnung, die dieselben Funktionen erfüllt wie der Lagerschein, sofern sichergestellt ist, dass die Authentizität und die Integrität der Aufzeichnung gewahrt bleiben (elektronischer Lagerschein). Das Bundesministerium der Justiz wird ermächtigt, im Einvernehmen mit dem Bundesministerium des Innern durch

Rechtsverordnung, die nicht der Zustimmung des Bundesrates bedarf, die Einzelheiten der Ausstellung, Vorlage, Rückgabe und Übertragung eines elektronischen Lagerscheins sowie die Einzelheiten des Verfahrens über nachträgliche Eintragungen in einen elektronischen Lagerschein zu regeln.“

38. § 475d wird wie folgt gefasst:

„§ 475d

Wirkung des Lagerscheins. Legitimation

(1) Der Lagerschein begründet die Vermutung, dass das Gut und seine Verpackung in Bezug auf den äußerlich erkennbaren Zustand sowie auf Anzahl, Zeichen und Nummern der Packstücke wie im Lagerschein beschrieben übernommen worden sind. Ist das Rohgewicht oder die anders angegebene Menge des Gutes oder der Inhalt vom Lagerhalter überprüft und das Ergebnis der Überprüfung in den Lagerschein eingetragen worden, so begründet dieser auch die Vermutung, dass Gewicht, Menge oder Inhalt mit den Angaben im Lagerschein übereinstimmt.

(2) Wird der Lagerschein an eine Person gegeben, die darin als zum Empfang des Gutes berechtigt benannt ist, kann der Lagerhalter ihr gegenüber die Vermutung nach Absatz 1 nicht widerlegen, es sei denn, der Person war im Zeitpunkt der Begebung des Lagerscheins bekannt oder infolge grober Fahrlässigkeit unbekannt, dass die Angaben im Lagerschein unrichtig sind. Gleiches gilt gegenüber einem Dritten, dem der Lagerschein übertragen wird.

(3) Die im Lagerschein verbrieften lagervertraglichen Ansprüche können nur von dem aus dem Lagerschein Berechtigten geltend gemacht werden. Zugunsten des legitimierten Besitzers des Lagerscheins wird vermutet, dass er der aus dem Lagerschein Berechtigte ist. Legitimierter Besitzer des Lagerscheins ist, wer einen Lagerschein besitzt, der

1. auf den Inhaber lautet,
2. an Order lautet und den Besitzer als denjenigen, der zum Empfang des Gutes berechtigt ist, benennt oder durch eine ununterbrochene Reihe von Indossamenten ausweist oder
3. auf den Namen des Besitzers lautet.“

39. § 475e wird wie folgt geändert:

a) Dem Absatz 1 wird folgender Absatz 1 vorangestellt:

„(1) Der legitimierte Besitzer des Lagerscheins ist berechtigt, vom Lagerhalter die Auslieferung des Gutes zu verlangen.“

b) Der bisherige Absatz 1 wird Absatz 2 und die folgenden Sätze werden angefügt:

„Der Lagerhalter ist nicht verpflichtet, die Echtheit der Indossamente zu prüfen. Er darf das Gut jedoch nicht dem legitimierten Besitzer des Lagerscheins ausliefern, wenn ihm bekannt oder infolge grober Fahrlässigkeit unbekannt ist, dass der legitimierte Besitzer des Lagerscheins nicht der aus dem Lagerschein Berechtigte ist.“

c) Der bisherige Absatz 2 wird Absatz 3.

d) Der bisherige Absatz 3 wird Absatz 4 und die Wörter „dem rechtmäßigen Besitzer des Lagerscheins“ werden durch die Wörter „dem aus dem Lagerschein Berechtigten“ ersetzt.

40. Die §§ 475f und 475g werden wie folgt gefasst:

„§ 475f

Einwendungen

Dem aus dem Lagerschein Berechtigten kann der Lagerhalter nur solche Einwendungen entgensetzen, die die Gültigkeit der Erklärungen im Lagerschein betreffen oder sich aus dem Inhalt des Lagerscheins ergeben oder dem Lagerhalter unmittelbar gegenüber dem aus dem Lagerschein Berechtigten zustehen. Eine Vereinbarung, auf die im Lagerschein lediglich verwiesen wird, ist nicht Inhalt des Lagerscheins.

§ 475g

Traditionswirkung des Lagerscheins

Die Begebung des Lagerscheins an denjenigen, der darin als der zum Empfang des Gutes Berechtigte benannt ist, hat, sofern der Lagerhalter das Gut im Besitz hat, für den Erwerb von Rechten an dem Gut dieselben Wirkungen wie die Übergabe des Gutes. Gleiches gilt für die Übertragung des Lagerscheins an Dritte.“

41. In § 475h wird die Angabe „475e Abs. 3“ durch die Angabe „475e Absatz 4“ ersetzt.

42. Das Fünfte Buch wird wie folgt gefasst:

„Fünftes Buch

Seehandel

Erster Abschnitt

Personen der Schifffahrt

§ 476

Reeder

Reeder ist der Eigentümer eines von ihm zum Erwerb durch Seefahrt betriebenen Schiffes.

§ 477

Ausrüster

(1) Ausrüster ist, wer ein ihm nicht gehörendes Schiff zum Erwerb durch Seefahrt betreibt.

(2) Der Ausrüster wird im Verhältnis zu Dritten als Reeder angesehen.

(3) Wird der Eigentümer eines Schiffes von einem Dritten als Reeder in Anspruch genommen, so kann er sich dem Dritten gegenüber nur dann darauf berufen, dass nicht er, sondern ein Ausrüster das Schiff zum Erwerb durch Seefahrt betreibt, wenn er dem Dritten unverzüglich nach Geltendmachung des Anspruchs den Namen und die Anschrift des Ausrüsters mitteilt.

§ 478

Schiffsbesatzung

Die Schiffsbesatzung besteht aus dem Kapitän, den Schiffsoffizieren, der Schiffsmannschaft sowie allen sonstigen im Rahmen des Schiffsbetriebs tä-

tigen Personen, die vom Reeder oder Ausrüster des Schiffes angestellt sind oder dem Reeder oder Ausrüster von einem Dritten zur Arbeitsleistung im Rahmen des Schiffsbetriebs überlassen werden und die den Anordnungen des Kapitäns unterstellt sind.

§ 479

Rechte des Kapitäns. Tagebuch

(1) Der Kapitän ist befugt, für den Reeder alle Geschäfte und Rechtshandlungen vorzunehmen, die der Betrieb des Schiffes gewöhnlich mit sich bringt. Diese Befugnis erstreckt sich auch auf den Abschluss von Frachtverträgen und die Ausstellung von Konnossementen. Eine Beschränkung dieser Befugnis braucht ein Dritter nur dann gegen sich gelten zu lassen, wenn er sie kannte oder kennen musste.

(2) Ist auf dem Schiff ein Tagebuch zu führen, so hat der Kapitän alle Unfälle einzutragen, die sich während der Reise ereignen und die das Schiff, Personen oder die Ladung betreffen oder sonst einen Vermögensnachteil zur Folge haben können. Die Unfälle sind unter Angabe der Mittel zu beschreiben, die zur Abwendung oder Verringerung der Nachteile angewendet wurden. Die durch den Unfall Betroffenen können eine Abschrift der Eintragungen zum Unfall sowie eine Beglaubigung dieser Abschrift verlangen.

§ 480

Verantwortlichkeit des Reeders für Schiffsbesatzung und Lotsen

Hat sich ein Mitglied der Schiffsbesatzung oder ein an Bord tätiger Lotse in Ausübung seiner Tätigkeit einem Dritten gegenüber schadensersatzpflichtig gemacht, so haftet auch der Reeder für den Schaden. Der Reeder haftet jedoch einem Ladungsbeteiligten für einen Schaden wegen Verlust oder Beschädigung von Gut, das mit dem Schiff befördert wird, nur so, als wäre er der Verfrachter; § 509 ist entsprechend anzuwenden.

Zweiter Abschnitt

Beförderungsverträge

Erster Unterabschnitt

Seefrachtverträge

Erster Titel

Stückgutfrachtvertrag

Erster Untertitel

Allgemeine Vorschriften

§ 481

Hauptpflichten. Anwendungsbereich

(1) Durch den Stückgutfrachtvertrag wird der Verfrachter verpflichtet, das Gut mit einem Schiff über See zum Bestimmungsort zu befördern und dort dem Empfänger abzuliefern.

(2) Der Befrachter wird verpflichtet, die vereinbarte Fracht zu zahlen.

(3) Die Vorschriften dieses Titels gelten, wenn die Beförderung zum Betrieb eines gewerblichen Unternehmens gehört. Erfordert das Unternehmen nach Art oder Umfang einen in kaufmännischer Weise eingerichteten Geschäftsbetrieb nicht und ist die Firma des Unternehmens auch nicht nach § 2 in das Handelsregister eingetragen, so sind in Ansehung des Stückgutfrachtvertrags auch insoweit die Vorschriften des Ersten Abschnitts des Vierten Buches ergänzend anzuwenden; dies gilt jedoch nicht für die §§ 348 bis 350.

§ 482

Allgemeine Angaben zum Gut

(1) Der Befrachter hat dem Verfrachter vor Übergabe des Gutes die für die Durchführung der Beförderung erforderlichen Angaben zum Gut zu machen. Insbesondere hat der Befrachter in Textform Angaben über Maß, Zahl oder Gewicht sowie über Merkzeichen und die Art des Gutes zu machen.

(2) Übergibt ein vom Befrachter benannter Dritter dem Verfrachter das Gut zur Beförderung, so kann der Verfrachter auch von diesem die in Absatz 1 Satz 2 genannten Angaben verlangen.

§ 483

Gefährliches Gut

(1) Soll gefährliches Gut befördert werden, so haben der Befrachter und der in § 482 Absatz 2 genannte Dritte dem Verfrachter rechtzeitig in Textform die genaue Art der Gefahr und, soweit erforderlich, zu ergreifende Vorsichtsmaßnahmen mitzuteilen.

(2) Der Verfrachter kann, sofern ihm, dem Kapitän oder dem Schiffsagenten nicht bei Übernahme des Gutes die Art der Gefahr bekannt war oder jedenfalls mitgeteilt worden ist, gefährliches Gut ausladen, einlagern, zurückbefördern oder, soweit erforderlich, vernichten oder unschädlich machen, ohne dem Befrachter deshalb ersatzpflichtig zu werden. War dem Verfrachter, dem Kapitän oder dem Schiffsagenten bei Übernahme des Gutes die Art der Gefahr bekannt oder war sie ihm jedenfalls mitgeteilt worden, so kann der Verfrachter nur dann die Maßnahmen nach Satz 1 ergreifen, ohne dem Befrachter deshalb ersatzpflichtig zu werden, wenn das gefährliche Gut Schiff oder Ladung gefährdet und die Gefahr nicht durch ein Verschulden des Verfrachters herbeigeführt worden ist.

(3) Der Verfrachter kann vom Befrachter und dem in § 482 Absatz 2 genannten Dritten, sofern dieser bei der Abladung unrichtige oder unvollständige Angaben gemacht hat, wegen der nach Absatz 2 Satz 1 ergriffenen Maßnahmen Ersatz der erforderlichen Aufwendungen verlangen.

§ 484

Verpackung. Kennzeichnung

Der Befrachter hat das Gut, soweit dessen Natur unter Berücksichtigung der vereinbarten Beförderung eine Verpackung erfordert, so zu verpacken, dass es vor Verlust und Beschädigung geschützt ist und dass auch dem Verfrachter keine Schäden

entstehen. Soll das Gut in einem Container, auf einer Palette oder in oder auf einem sonstigen Lademittel zur Beförderung übergeben werden, das zur Zusammenfassung von Frachtstücken verwendet wird, hat der Befrachter das Gut auch in oder auf dem Lademittel beförderungssicher zu stauen und zu sichern. Der Befrachter hat das Gut ferner, soweit dessen vertragsgemäße Behandlung dies erfordert, zu kennzeichnen.

§ 485

See- und Ladungstüchtigkeit

Der Verfrachter hat dafür zu sorgen, dass das Schiff in seetüchtigem Stand, gehörig eingerichtet, ausgerüstet, bemannt und mit genügenden Vorräten versehen ist (Seetüchtigkeit) sowie dass sich die Laderäume einschließlich der Kühl- und Gefrierräume sowie alle anderen Teile des Schiffs, in oder auf denen Güter verladen werden, in dem für die Aufnahme, Beförderung und Erhaltung der Güter erforderlichen Zustand befinden (Ladungstüchtigkeit).

§ 486

Abladen. Verladen. Umladen. Löschen

(1) Der Befrachter hat die Übergabe des Gutes an den Verfrachter zur Beförderung (Abladung) innerhalb der vertraglich vereinbarten Zeit zu bewirken. Der Verfrachter hat demjenigen, der das Gut ablädt, auf dessen Verlangen ein schriftliches Empfangsbekennnis zu erteilen. Das Empfangsbekennnis kann auch in einem Konnossement oder Seefrachtbrief erteilt werden.

(2) Soweit sich aus den Umständen oder der Verkehrssitte nichts anderes ergibt, hat der Verfrachter das Gut in das Schiff zu laden und dort zu stauen und zu sichern (verladen) sowie das Gut zu löschen.

(3) Befindet sich das Gut in einem Container, ist der Verfrachter befugt, den Container umzuladen.

(4) Der Verfrachter darf das Gut ohne Zustimmung des Befrachters nicht auf Deck verladen. Wird ein Konnossement ausgestellt, ist die Zustimmung des Abladers (§ 513 Absatz 2) erforderlich. Das Gut darf jedoch ohne Zustimmung auf Deck verladen werden, wenn es sich in oder auf einem Lademittel befindet, das für die Beförderung auf Deck tauglich ist, und wenn das Deck für die Beförderung eines solchen Lademittels ausgerüstet ist.

§ 487

Begleitpapiere

(1) Der Befrachter hat dem Verfrachter alle Urkunden zur Verfügung zu stellen und Auskünfte zu erteilen, die für eine amtliche Behandlung, insbesondere eine Zollabfertigung, vor der Ablieferung erforderlich sind.

(2) Der Verfrachter ist für den Schaden verantwortlich, der durch Verlust oder Beschädigung der ihm übergebenen Urkunden oder durch deren unrichtige Verwendung verursacht worden ist, es sei denn, der Schaden hätte durch die Sorgfalt eines ordentlichen Verfrachters nicht abgewendet werden können. Die Haftung ist auf den Betrag begrenzt,

der bei Verlust des Gutes zu zahlen wäre. Eine Vereinbarung, durch die die Haftung erweitert oder weiter verringert wird, ist nur wirksam, wenn sie im Einzelnen ausgehandelt wird, auch wenn sie für eine Mehrzahl von gleichartigen Verträgen zwischen denselben Vertragsparteien getroffen wird. Eine Bestimmung im Konnossement, durch die die Haftung weiter verringert wird, ist jedoch Dritten gegenüber unwirksam.

§ 488

Haftung des Befrachters und Dritter

(1) Der Befrachter hat dem Verfrachter Schäden und Aufwendungen zu ersetzen, die verursacht werden durch

1. Unrichtigkeit oder Unvollständigkeit der erforderlichen Angaben zum Gut,
2. Unterlassen der Mitteilung über die Gefährlichkeit des Gutes,
3. ungenügende Verpackung oder Kennzeichnung oder
4. Fehlen, Unvollständigkeit oder Unrichtigkeit der in § 487 Absatz 1 genannten Urkunden oder Auskünfte.

Der Befrachter ist jedoch von seiner Haftung befreit, wenn er die Pflichtverletzung nicht zu vertreten hat.

(2) Macht der in § 482 Absatz 2 genannte Dritte unrichtige oder unvollständige Angaben bei der Abladung oder unterlässt er es, den Verfrachter über die Gefährlichkeit des Gutes zu unterrichten, so kann der Verfrachter auch von diesem Ersatz der hierdurch verursachten Schäden und Aufwendungen verlangen. Dies gilt nicht, wenn der Dritte die Pflichtverletzung nicht zu vertreten hat.

(3) Wird ein Konnossement ausgestellt, so haben der Befrachter und der Ablader (§ 513 Absatz 2), auch wenn sie kein Verschulden trifft, dem Verfrachter Schäden und Aufwendungen zu ersetzen, die verursacht werden durch

1. Unrichtigkeit oder Unvollständigkeit der in das Konnossement aufgenommenen Angaben nach § 515 Absatz 1 Nummer 8 über Maß, Zahl oder Gewicht sowie über Merkzeichen des Gutes oder
2. Unterlassen der Mitteilung über die Gefährlichkeit des Gutes.

Jeder von ihnen haftet jedoch dem Verfrachter nur für die Schäden und Aufwendungen, die aus der Unrichtigkeit oder Unvollständigkeit seiner jeweiligen Angaben entstehen.

(4) Hat bei der Verursachung der Schäden oder Aufwendungen ein Verhalten des Verfrachters mitgewirkt, so hängen die Verpflichtung des Befrachters und des Abladers nach Absatz 3 zum Ersatz sowie der Umfang des zu leistenden Ersatzes davon ab, inwieweit dieses Verhalten zu den Schäden und Aufwendungen beigetragen hat.

(5) Eine Vereinbarung, durch die die Haftung nach Absatz 1, 2 oder 3 ausgeschlossen wird, ist nur wirksam, wenn sie im Einzelnen ausgehandelt wird, auch wenn sie für eine Mehrzahl von gleich-

artigen Verträgen zwischen denselben Vertragsparteien getroffen wird. Abweichend von Satz 1 kann jedoch die vom Befrachter oder Ablader zu leistende Entschädigung der Höhe nach auch durch vorformulierte Vertragsbedingungen beschränkt werden.

§ 489

Kündigung durch den Befrachter

(1) Der Befrachter kann den Stückgutfrachtvertrag jederzeit kündigen.

(2) Kündigt der Befrachter, so kann der Verfrachter Folgendes verlangen:

1. die vereinbarte Fracht sowie zu ersetzende Aufwendungen unter Anrechnung dessen, was der Verfrachter infolge der Aufhebung des Vertrags an Aufwendungen erspart oder anderweitig erwirbt oder zu erwerben böswillig unterlässt, oder
2. ein Drittel der vereinbarten Fracht (Fautfracht).

Beruhet die Kündigung auf Gründen, die dem Risikobereich des Verfrachters zuzurechnen sind, so entfällt der Anspruch auf Fautfracht nach Satz 1 Nummer 2; in diesem Falle entfällt auch der Anspruch nach Satz 1 Nummer 1, soweit die Beförderung für den Befrachter nicht von Interesse ist.

(3) Wurde vor der Kündigung bereits Gut verladen, so kann der Verfrachter auf Kosten des Befrachters Maßnahmen entsprechend § 492 Absatz 3 Satz 2 bis 4 ergreifen. Beruhet die Kündigung auf Gründen, die dem Risikobereich des Verfrachters zuzurechnen sind, so sind abweichend von Satz 1 die Kosten vom Verfrachter zu tragen.

§ 490

Rechte des Verfrachters bei säumiger Abladung

(1) Bewirkt der Befrachter die Abladung des Gutes nicht oder nicht vollständig innerhalb der vertraglich vereinbarten Zeit, so kann der Verfrachter dem Befrachter eine angemessene Frist setzen, innerhalb derer das Gut abgeladen werden soll.

(2) Wird das Gut bis zum Ablauf der nach Absatz 1 gesetzten Frist nicht abgeladen oder ist offensichtlich, dass die Abladung innerhalb dieser Frist nicht bewirkt werden wird, so kann der Verfrachter den Vertrag kündigen und die Ansprüche nach § 489 Absatz 2 geltend machen.

(3) Wird das Gut bis zum Ablauf der nach Absatz 1 gesetzten Frist nur teilweise abgeladen, so kann der Verfrachter den bereits verladenen Teil des Gutes befördern und die volle Fracht sowie Ersatz der Aufwendungen verlangen, die ihm durch das Fehlen eines Teils des Gutes entstehen. Von der vollen Fracht ist jedoch die Fracht für die Beförderung desjenigen Gutes abzuziehen, welches der Verfrachter mit demselben Schiff anstelle des nicht verladenen Gutes befördert. Soweit dem Verfrachter durch das Fehlen eines Teils des Gutes die Sicherheit für die volle Fracht entgeht, kann er außerdem eine anderweitige Sicherheit verlangen.

(4) Der Verfrachter kann die Rechte nach Absatz 2 oder 3 auch ohne Fristsetzung ausüben, wenn der Befrachter oder der in § 482 Absatz 2 ge-

nannte Dritte die Abladung ernsthaft und endgültig verweigert. Er kann ferner den Vertrag nach Absatz 2 auch ohne Fristsetzung kündigen, wenn besondere Umstände vorliegen, die ihm unter Abwägung der beiderseitigen Interessen die Fortsetzung des Vertragsverhältnisses unzumutbar machen.

(5) Dem Verfrachter stehen die Rechte nicht zu, soweit das Gut aus Gründen, die dem Risikobereich des Verfrachters zuzurechnen sind, nicht innerhalb der vertraglich vereinbarten Zeit abgeladen wird.

§ 491

Nachträgliche Weisungen

(1) Soweit § 520 Absatz 1 nichts Abweichendes bestimmt, ist der Befrachter berechtigt, über das Gut zu verfügen. Er kann insbesondere verlangen, dass der Verfrachter das Gut nicht weiterbefördert, es zu einem anderen Bestimmungsort befördert oder es an einem anderen Löschplatz oder einem anderen Empfänger abliefern. Der Verfrachter ist nur insoweit zur Befolgung solcher Weisungen verpflichtet, als deren Ausführung weder Nachteile für den Betrieb seines Unternehmens noch Schäden für die Befrachter oder Empfänger anderer Sendungen mit sich zu bringen droht. Er kann vom Befrachter Ersatz seiner durch die Ausführung der Weisung entstehenden Aufwendungen sowie eine angemessene Vergütung verlangen; der Verfrachter kann die Befolgung der Weisung von einem Vorschuss abhängig machen.

(2) Das Verfügungsrecht des Befrachters erlischt nach Ankunft des Gutes am Löschplatz. Von diesem Zeitpunkt an steht das Verfügungsrecht nach Absatz 1 dem Empfänger zu. Macht der Empfänger von diesem Recht Gebrauch, so hat er dem Verfrachter die dadurch entstehenden Aufwendungen zu ersetzen sowie eine angemessene Vergütung zu zahlen; der Verfrachter kann die Befolgung der Weisung von einem Vorschuss abhängig machen.

(3) Ist ein Seefrachtbrief ausgestellt worden, so kann der Befrachter sein Verfügungsrecht nur gegen Vorlage der für ihn bestimmten Ausfertigung des Seefrachtbriefs ausüben, sofern dies darin vorgeschrieben ist.

(4) Beabsichtigt der Verfrachter, eine ihm erteilte Weisung nicht zu befolgen, so hat er denjenigen, der die Weisung gegeben hat, unverzüglich zu benachrichtigen.

(5) Ist die Ausübung des Verfügungsrechts von der Vorlage eines Seefrachtbriefs abhängig gemacht worden und führt der Verfrachter eine Weisung aus, ohne sich die Ausfertigung des Seefrachtbriefs vorlegen zu lassen, so haftet er dem Berechtigten für den daraus entstehenden Schaden. Die Haftung ist auf den Betrag begrenzt, der bei Verlust des Gutes zu zahlen wäre. Eine Vereinbarung, durch die die Haftung erweitert oder weiter verringert wird, ist nur wirksam, wenn sie im Einzelnen ausgehandelt wird, auch wenn sie für eine Mehrzahl von gleichartigen Verträgen zwischen denselben Vertragsparteien getroffen wird.

§ 492

Beförderungs- und
Ablieferungshindernisse

(1) Wird nach Übernahme des Gutes erkennbar, dass die Beförderung oder Ablieferung nicht vertragsgemäß durchgeführt werden kann, so hat der Verfrachter Weisungen des nach § 491 oder § 520 Verfügungsberechtigten einzuholen. Ist der Empfänger verfügungsberechtigt und ist er nicht zu ermitteln oder verweigert er die Annahme des Gutes, so ist, wenn ein Konnossement nicht ausgestellt ist, Verfügungsberechtigter nach Satz 1 der Befrachter; ist die Ausübung des Verfügungsrechts von der Vorlage eines Seefrachtbriefs abhängig gemacht worden, so bedarf es der Vorlage des Seefrachtbriefs nicht. Der Verfrachter ist, wenn ihm Weisungen erteilt worden sind und das Hindernis nicht seinem Risikobereich zuzurechnen ist, berechtigt, Ansprüche nach § 491 Absatz 1 Satz 4 geltend zu machen.

(2) Tritt das Beförderungs- oder Ablieferungshindernis ein, nachdem der Empfänger auf Grund seiner Verfügungsbefugnis nach § 491 die Weisung erteilt hat, das Gut einem Dritten abzuliefern, so nimmt bei der Anwendung des Absatzes 1 der Empfänger die Stelle des Befrachters und der Dritte die des Empfängers ein.

(3) Kann der Verfrachter Weisungen, die er nach § 491 Absatz 1 Satz 3 befolgen müsste, innerhalb angemessener Zeit nicht erlangen, so hat er die Maßnahmen zu ergreifen, die im Interesse des Verfügungsberechtigten die besten zu sein scheinen. Er kann etwa das Gut löschen und verwahren, für Rechnung des nach § 491 oder § 520 Verfügungsberechtigten einem Dritten zur Verwahrung anvertrauen oder zurückbefördern; vertraut der Verfrachter das Gut einem Dritten an, so haftet er nur für die sorgfältige Auswahl des Dritten. Der Verfrachter kann das Gut auch gemäß § 373 Absatz 2 bis 4 verkaufen lassen, wenn es sich um verderbliche Ware handelt oder der Zustand des Gutes eine solche Maßnahme rechtfertigt oder wenn die andernfalls entstehenden Kosten in keinem angemessenen Verhältnis zum Wert des Gutes stehen. Unverwertbares Gut darf der Verfrachter vernichten. Nach dem Löschen des Gutes gilt die Beförderung als beendet.

(4) Der Verfrachter hat wegen der nach Absatz 3 ergriffenen Maßnahmen Anspruch auf Ersatz der erforderlichen Aufwendungen und auf angemessene Vergütung, es sei denn, dass das Hindernis seinem Risikobereich zuzurechnen ist.

§ 493

Zahlung, Frachtberechnung

(1) Die Fracht ist bei Ablieferung des Gutes zu zahlen. Der Verfrachter hat über die Fracht hinaus einen Anspruch auf Ersatz von Aufwendungen, soweit diese für das Gut gemacht wurden und er sie den Umständen nach für erforderlich halten durfte.

(2) Der Anspruch auf die Fracht entfällt, soweit die Beförderung unmöglich ist. Wird die Beförderung infolge eines Beförderungs- oder Abliefe-

rungshindernisses vorzeitig beendet, so gebührt dem Verfrachter die anteilige Fracht für den zurückgelegten Teil der Beförderung, wenn diese für den Befrachter von Interesse ist.

(3) Abweichend von Absatz 2 behält der Verfrachter den Anspruch auf die Fracht, wenn die Beförderung aus Gründen unmöglich ist, die dem Risikobereich des Befrachters zuzurechnen sind oder die zu einer Zeit eintreten, zu welcher der Befrachter im Verzug der Annahme ist. Der Verfrachter muss sich jedoch das, was er an Aufwendungen erspart oder anderweitig erwirbt oder zu erwerben böswillig unterlässt, anrechnen lassen.

(4) Tritt nach Beginn der Beförderung und vor Ankunft am Löschplatz eine Verzögerung ein und beruht die Verzögerung auf Gründen, die dem Risikobereich des Befrachters zuzurechnen sind, so gebührt dem Verfrachter neben der Fracht eine angemessene Vergütung.

(5) Ist die Fracht nach Zahl, Gewicht oder anders angegebener Menge des Gutes vereinbart, so wird für die Berechnung der Fracht vermutet, dass Angaben hierzu im Seefrachtbrief oder Konnossement zutreffen; dies gilt auch dann, wenn zu diesen Angaben ein Vorbehalt eingetragen ist, der damit begründet ist, dass keine angemessenen Mittel zur Verfügung standen, die Richtigkeit der Angaben zu überprüfen.

§ 494

Rechte des Empfängers. Zahlungspflicht

(1) Nach Ankunft des Gutes am Löschplatz ist der Empfänger berechtigt, vom Verfrachter zu verlangen, ihm das Gut gegen Erfüllung der Verpflichtungen aus dem Stückgutfrachtvertrag abzuliefern. Ist das Gut beschädigt oder verspätet abgeliefert worden oder verloren gegangen, so kann der Empfänger die Ansprüche aus dem Stückgutfrachtvertrag im eigenen Namen gegen den Verfrachter geltend machen; der Befrachter bleibt zur Geltendmachung dieser Ansprüche befugt. Dabei macht es keinen Unterschied, ob der Empfänger oder der Befrachter im eigenen oder fremden Interesse handelt.

(2) Der Empfänger, der sein Recht nach Absatz 1 Satz 1 geltend macht, hat die noch geschuldete Fracht bis zu dem Betrag zu zahlen, der aus dem Beförderungsdokument hervorgeht. Ist ein Beförderungsdokument nicht ausgestellt oder dem Empfänger nicht vorgelegt worden oder ergibt sich aus dem Beförderungsdokument nicht die Höhe der zu zahlenden Fracht, so hat der Empfänger die mit dem Befrachter vereinbarte Fracht zu zahlen, soweit diese nicht unangemessen ist.

(3) Der Empfänger, der sein Recht nach Absatz 1 Satz 1 geltend macht, hat ferner eine Vergütung nach § 493 Absatz 4 zu zahlen, wenn ihm der geschuldete Betrag bei Ablieferung des Gutes mitgeteilt worden ist.

(4) Der Befrachter bleibt zur Zahlung der nach dem Vertrag geschuldeten Beträge verpflichtet.

§ 495

Pfandrecht des Verfrachters

(1) Der Verfrachter hat für alle Forderungen aus dem Stückgutfrachtvertrag ein Pfandrecht an dem ihm zur Beförderung übergebenen Gut des Befrachters, des Abladers oder eines Dritten, der der Beförderung des Gutes zugestimmt hat. An dem Gut des Befrachters hat der Verfrachter auch ein Pfandrecht für alle unbestrittenen Forderungen aus anderen mit dem Befrachter abgeschlossenen Seefracht-, Fracht-, Speditions- und Lagerverträgen. Das Pfandrecht erstreckt sich auf die Begleitpapiere.

(2) Das Pfandrecht besteht, solange der Verfrachter das Gut in seinem Besitz hat, insbesondere solange er mittels Konnossements, Ladescheins oder Lagerscheins darüber verfügen kann.

(3) Das Pfandrecht besteht auch nach der Ablieferung fort, wenn der Verfrachter es innerhalb von zehn Tagen nach der Ablieferung gerichtlich geltend macht und das Gut noch im Besitz des Empfängers ist.

(4) Die in § 1234 Absatz 1 des Bürgerlichen Gesetzbuchs bezeichnete Androhung des Pfandverkaufs sowie die in den §§ 1237 und 1241 des Bürgerlichen Gesetzbuchs vorgesehenen Benachrichtigungen sind an den nach § 491 oder § 520 verfügungsberechtigten Empfänger zu richten. Ist dieser nicht zu ermitteln oder verweigert er die Annahme des Gutes, so sind die Androhung und die Benachrichtigungen an den Befrachter zu richten.

§ 496

Nachfolgender Verfrachter

(1) Hat im Falle der Beförderung durch mehrere Verfrachter der letzte bei der Ablieferung die Forderungen vorhergehender Verfrachter einzuziehen, so hat er die Rechte der vorhergehenden Verfrachter, insbesondere auch das Pfandrecht, auszuüben. Das Pfandrecht jedes vorhergehenden Verfrachters bleibt so lange bestehen wie das Pfandrecht des letzten Verfrachters.

(2) Wird ein vorhergehender Verfrachter von einem nachfolgenden befriedigt, so gehen Forderung und Pfandrecht des ersteren auf den letzteren über.

(3) Die Absätze 1 und 2 gelten auch für die Forderungen und Rechte eines Spediteurs, der an der Beförderung mitgewirkt hat.

§ 497

Rang mehrerer Pfandrechte

Bestehen an demselben Gut mehrere nach den §§ 397, 440, 464, 475b und 495 begründete Pfandrechte, so bestimmt sich der Rang dieser Pfandrechte untereinander nach § 442.

Zweiter Untertitel

Haftung wegen Verlust
oder Beschädigung des Gutes

§ 498

Haftungsgrund

(1) Der Verfrachter haftet für den Schaden, der durch Verlust oder Beschädigung des Gutes in der Zeit von der Übernahme zur Beförderung bis zur Ablieferung entsteht.

(2) Der Verfrachter ist von seiner Haftung nach Absatz 1 befreit, soweit der Verlust oder die Beschädigung auf Umständen beruht, die durch die Sorgfalt eines ordentlichen Verfrachters nicht hätten abgewendet werden können. Wurde das Gut mit einem seeuntüchtigen oder ladungsuntüchtigen Schiff befördert und ist nach den Umständen des Falles wahrscheinlich, dass der Verlust oder die Beschädigung auf dem Mangel der See- oder Ladungstüchtigkeit beruht, so ist der Verfrachter jedoch nur dann nach Satz 1 von seiner Haftung befreit, wenn er auch beweist, dass der Mangel der See- oder Ladungstüchtigkeit bei Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Verfrachters bis zum Antritt der Reise nicht zu entdecken war.

(3) Hat bei der Entstehung des Schadens ein Verschulden des Beschädigten mitgewirkt, so hängt die Verpflichtung zum Ersatz sowie der Umfang des zu leistenden Ersatzes von den Umständen, insbesondere davon ab, inwieweit der Schaden vorwiegend von dem einen oder dem anderen Teil verursacht worden ist.

§ 499

Besondere Schadensursachen

(1) Der Verfrachter haftet nicht, soweit der Verlust oder die Beschädigung auf einem der folgenden Umstände beruht:

1. Gefahren oder Unfällen der See und anderer schiffbarer Gewässer,
2. kriegerischen Ereignissen, Unruhen, Handlungen öffentlicher Feinde oder Verfügungen von hoher Hand sowie Quarantänebeschränkungen,
3. gerichtlicher Beschlagnahme,
4. Streik, Aussperrung oder sonstiger Arbeitsbehinderung,
5. Handlungen oder Unterlassungen des Befrachters oder Abladers, insbesondere ungenügender Verpackung oder ungenügender Kennzeichnung der Frachtstücke durch den Befrachter oder Ablader,
6. der natürlichen Art oder Beschaffenheit des Gutes, die besonders leicht zu Schäden, insbesondere durch Bruch, Rost, inneren Verderb, Austrocknen, Auslaufen, normalen Schwund an Raumgehalt oder Gewicht, führt,
7. der Beförderung lebender Tiere,

8. Maßnahmen zur Rettung von Menschen auf Seegewässern,

9. Bergungsmaßnahmen auf Seegewässern.

Satz 1 gilt nicht, wenn der Schaden durch die Sorgfalt eines ordentlichen Verfrachters hätte abgewendet werden können.

(2) Ist nach den Umständen des Falles wahrscheinlich, dass der Verlust oder die Beschädigung auf einem der in Absatz 1 Satz 1 aufgeführten Umstände beruht, so wird vermutet, dass der Schaden auf diesem Umstand beruht. Satz 1 gilt nicht, wenn das Gut mit einem seeuntüchtigen oder ladungsuntüchtigen Schiff befördert wurde.

(3) Ist der Verfrachter nach dem Stückgutfrachtvertrag verpflichtet, das Gut gegen die Einwirkung von Hitze, Kälte, Temperaturschwankungen, Luftfeuchtigkeit, Erschütterungen oder ähnlichen Einflüssen besonders zu schützen, so kann er sich auf Absatz 1 Satz 1 Nummer 6 nur berufen, wenn er alle ihm nach den Umständen obliegenden Maßnahmen, insbesondere hinsichtlich der Auswahl, Instandhaltung und Verwendung besonderer Einrichtungen, getroffen und besondere Weisungen beachtet hat.

(4) Der Verfrachter kann sich auf Absatz 1 Satz 1 Nummer 7 nur berufen, wenn er alle ihm nach den Umständen obliegenden Maßnahmen getroffen und besondere Weisungen beachtet hat.

§ 500

Unerlaubte Verladung auf Deck

Hat der Verfrachter ohne die nach § 486 Absatz 4 erforderliche Zustimmung des Befrachters oder des Abladers Gut auf Deck verladen, haftet er, auch wenn ihn kein Verschulden trifft, für den Schaden, der dadurch entsteht, dass das Gut auf Grund der Verladung auf Deck verloren gegangen ist oder beschädigt wurde. Im Falle von Satz 1 wird vermutet, dass der Verlust oder die Beschädigung des Gutes darauf zurückzuführen ist, dass das Gut auf Deck verladen wurde.

§ 501

Haftung für andere

Der Verfrachter hat ein Verschulden seiner Leute und der Schiffsbesatzung in gleichem Umfang zu vertreten wie eigenes Verschulden. Gleiches gilt für das Verschulden anderer Personen, deren er sich bei Ausführung der Beförderung bedient.

§ 502

Wertersatz

(1) Hat der Verfrachter nach den Bestimmungen dieses Untertitels für gänzlichen oder teilweisen Verlust des Gutes Schadensersatz zu leisten, so ist der Wert zu ersetzen, den das verlorene Gut bei fristgemäßer Ablieferung am vertraglich vereinbarten Bestimmungsort gehabt hätte.

(2) Hat der Verfrachter nach den Bestimmungen dieses Untertitels für die Beschädigung des Gutes Schadensersatz zu leisten, so ist der Unterschied zwischen dem Wert des beschädigten Gutes am

Ort und zur Zeit der Ablieferung und dem Wert zu ersetzen, den das unbeschädigte Gut am Ort und zur Zeit der Ablieferung gehabt hätte. Es wird vermutet, dass die zur Schadensminderung und Schadensbehebung aufzuwendenden Kosten dem nach Satz 1 zu ermittelnden Unterschiedsbetrag entsprechen.

(3) Der Wert des Gutes bestimmt sich nach dem Marktpreis, sonst nach dem gemeinen Wert von Gütern gleicher Art und Beschaffenheit. Ist das Gut unmittelbar vor der Übernahme zur Beförderung verkauft worden, so wird vermutet, dass der in der Rechnung des Verkäufers ausgewiesene Kaufpreis einschließlich darin enthaltener Beförderungskosten der Marktpreis ist.

(4) Von dem nach den vorstehenden Absätzen zu ersetzenden Wert ist der Betrag abzuziehen, der infolge des Verlusts oder der Beschädigung an Zöllen und sonstigen Kosten sowie im Falle des Verlusts an Fracht erspart ist.

§ 503

Schadensfeststellungskosten.

Bei Verlust oder Beschädigung des Gutes hat der Verfrachter über den nach § 502 zu leistenden Ersatz hinaus die Kosten der Feststellung des Schadens zu tragen.

§ 504

Haftungshöchstbetrag bei Güterschäden

(1) Die nach den §§ 502 und 503 zu leistende Entschädigung wegen Verlust oder Beschädigung ist auf einen Betrag von 666,67 Rechnungseinheiten für das Stück oder die Einheit oder einen Betrag von 2 Rechnungseinheiten für das Kilogramm des Rohgewichts des Gutes begrenzt, je nachdem, welcher Betrag höher ist. Wird ein Container, eine Palette oder ein sonstiges Lademittel verwendet, das zur Zusammenfassung von Frachtstücken verwendet wird, so gilt jedes Stück und jede Einheit, welche in einem Beförderungsdokument als in einem solchen Lademittel enthalten angegeben sind, als Stück oder Einheit im Sinne des Satzes 1. Soweit das Beförderungsdokument solche Angaben nicht enthält, gilt das Lademittel als Stück oder Einheit.

(2) Besteht das Gut aus mehreren Frachtstücken (Ladung) und sind nur einzelne Frachtstücke verloren oder beschädigt worden, so ist der Berechnung der Begrenzung nach Absatz 1

1. die gesamte Ladung zu Grunde zu legen, wenn die gesamte Ladung entwertet ist, oder
2. der entwertete Teil der Ladung zu Grunde zu legen, wenn nur ein Teil der Ladung entwertet ist.

§ 505

Rechnungseinheit

Die in diesem Untertitel genannte Rechnungseinheit ist das Sonderziehungsrecht des Internationalen Währungsfonds. Der Betrag wird in Euro entsprechend dem Wert des Euro gegenüber dem Sonderziehungsrecht am Tag der Ablieferung des Gutes oder an dem von den Parteien vereinbarten Tag umgerechnet. Der Wert des Euro gegenüber

dem Sonderziehungsrecht wird nach der Berechnungsmethode ermittelt, die der Internationale Währungsfonds an dem betreffenden Tag für seine Operationen und Transaktionen anwendet.

§ 506

Außervertragliche Ansprüche

(1) Die in diesem Untertitel und im Stückgutfrachtvertrag vorgesehenen Haftungsbefreiungen und Haftungsbegrenzungen gelten auch für einen außervertraglichen Anspruch des Befrachters oder des Empfängers gegen den Verfrachter wegen Verlust oder Beschädigung des Gutes.

(2) Der Verfrachter kann auch gegenüber außervertraglichen Ansprüchen Dritter wegen Verlust oder Beschädigung des Gutes die Einwendungen nach Absatz 1 geltend machen. Die Einwendungen können jedoch nicht geltend gemacht werden, wenn

1. sie auf eine Vereinbarung gestützt werden, die von den Vorschriften dieses Untertitels zu Lasten des Befrachters abweicht,
2. der Dritte der Beförderung nicht zugestimmt hat und der Verfrachter die fehlende Befugnis des Befrachters, das Gut zu versenden, kannte oder infolge grober Fahrlässigkeit nicht kannte oder
3. das Gut dem Dritten oder einer Person, die von diesem ihr Recht zum Besitz ableitet, vor Übernahme zur Beförderung abhanden gekommen ist.

Satz 2 Nummer 1 gilt jedoch nicht für eine nach § 512 Absatz 2 Nummer 1 zulässige Vereinbarung über die Haftung des Verfrachters für einen Schaden, der durch ein Verhalten bei der Führung oder der sonstigen Bedienung des Schiffes oder durch Feuer oder Explosion an Bord des Schiffes entstanden ist.

§ 507

Wegfall der

Haftungsbefreiungen und -begrenzungen

Die in diesem Untertitel und im Stückgutfrachtvertrag vorgesehenen Haftungsbefreiungen und Haftungsbegrenzungen gelten nicht, wenn

1. der Schaden auf eine Handlung oder Unterlassung zurückzuführen ist, die der Verfrachter selbst vorsätzlich oder leichtfertig und in dem Bewusstsein begangen hat, dass ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde, oder
2. der Verfrachter mit dem Befrachter oder dem Ablader vereinbart hat, dass das Gut unter Deck befördert wird, und der Schaden darauf zurückzuführen ist, dass das Gut auf Deck verladen wurde.

§ 508

Haftung der Leute und der Schiffsbesatzung

(1) Werden Ansprüche aus außervertraglicher Haftung wegen Verlust oder Beschädigung des Gutes gegen einen der Leute des Verfrachters geltend gemacht, so kann sich auch jener auf die in diesem Untertitel und im Stückgutfrachtvertrag vorgesehe-

nen Haftungsbefreiungen und Haftungsbegrenzungen berufen. Gleiches gilt, wenn die Ansprüche gegen ein Mitglied der Schiffsbesatzung geltend gemacht werden.

(2) Eine Berufung auf die Haftungsbefreiungen und Haftungsbegrenzungen nach Absatz 1 ist ausgeschlossen, wenn der Schuldner vorsätzlich oder leichtfertig und in dem Bewusstsein gehandelt hat, dass ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde.

(3) Sind für den Verlust oder die Beschädigung des Gutes sowohl der Verfrachter als auch eine der in Absatz 1 genannten Personen verantwortlich, so haften sie als Gesamtschuldner.

§ 509

Ausführender Verfrachter

(1) Wird die Beförderung ganz oder teilweise durch einen Dritten ausgeführt, der nicht der Verfrachter ist, so haftet der Dritte (ausführender Verfrachter) für den Schaden, der durch Verlust oder Beschädigung des Gutes während der durch ihn ausgeführten Beförderung entsteht, so, als wäre er der Verfrachter.

(2) Vertragliche Vereinbarungen mit dem Befrachter oder Empfänger, durch die der Verfrachter seine Haftung erweitert, wirken gegen den ausführenden Verfrachter nur, soweit er ihnen schriftlich zugestimmt hat.

(3) Der ausführende Verfrachter kann alle Einwendungen und Einreden geltend machen, die dem Verfrachter aus dem Stückgutfrachtvertrag zustehen.

(4) Verfrachter und ausführender Verfrachter haften als Gesamtschuldner.

(5) Wird einer der Leute des ausführenden Verfrachters oder ein Mitglied der Schiffsbesatzung in Anspruch genommen, so ist § 508 entsprechend anzuwenden.

§ 510

Schadensanzeige

(1) Ist ein Verlust oder eine Beschädigung des Gutes äußerlich erkennbar und zeigt der Empfänger oder der Befrachter dem Verfrachter Verlust oder Beschädigung nicht spätestens bei Ablieferung des Gutes an, so wird vermutet, dass das Gut vollständig und unbeschädigt abgeliefert worden ist. Die Anzeige muss den Verlust oder die Beschädigung hinreichend deutlich kennzeichnen.

(2) Die Vermutung nach Absatz 1 gilt auch, wenn der Verlust oder die Beschädigung äußerlich nicht erkennbar war und nicht innerhalb von drei Tagen nach Ablieferung angezeigt worden ist.

(3) Die Schadensanzeige ist in Textform zu erstatten. Zur Wahrung der Frist genügt die rechtzeitige Absendung.

(4) Wird Verlust oder Beschädigung bei Ablieferung angezeigt, so genügt die Anzeige gegenüber demjenigen, der das Gut abgeliefert.

§ 511

Verlustvermutung

(1) Der Anspruchsberechtigte kann das Gut als verloren betrachten, wenn es nicht innerhalb eines Zeitraums abgeliefert wird, der dem Zweifachen der vereinbarten Lieferfrist entspricht, mindestens aber 30 Tage, bei einer grenzüberschreitenden Beförderung 60 Tage beträgt. Satz 1 gilt nicht, wenn der Verfrachter das Gut wegen eines Zurückbehaltungsrechts oder eines Pfandrechts nicht abzuliefern braucht oder wenn an dem Gut ein Pfandrecht für eine Forderung auf einen Beitrag zur Großen Haverei besteht und das Gut daher nicht ausgeliefert werden darf.

(2) Erhält der Anspruchsberechtigte eine Entschädigung für den Verlust des Gutes, so kann er bei deren Empfang verlangen, dass er unverzüglich benachrichtigt wird, wenn das Gut wieder aufgefunden wird.

(3) Der Anspruchsberechtigte kann innerhalb eines Monats nach Empfang der Benachrichtigung von dem Wiederauffinden des Gutes verlangen, dass ihm das Gut Zug um Zug gegen Erstattung der Entschädigung, gegebenenfalls abzüglich der in der Entschädigung enthaltenen Kosten, abgeliefert wird. Eine etwaige Pflicht zur Zahlung der Fracht sowie Ansprüche auf Schadensersatz bleiben unberührt.

(4) Wird das Gut nach Zahlung einer Entschädigung wieder aufgefunden und hat der Anspruchsberechtigte eine Benachrichtigung nicht verlangt oder macht er nach Benachrichtigung seinen Anspruch auf Ablieferung nicht geltend, so kann der Verfrachter über das Gut frei verfügen.

§ 512

Abweichende Vereinbarungen

(1) Von den Vorschriften dieses Untertitels kann nur durch Vereinbarung abgewichen werden, die im Einzelnen ausgehandelt wird, auch wenn sie für eine Mehrzahl von gleichartigen Verträgen zwischen denselben Vertragsparteien getroffen wird.

(2) Abweichend von Absatz 1 kann jedoch auch durch vorformulierte Vertragsbedingungen bestimmt werden, dass

1. der Verfrachter ein Verschulden seiner Leute und der Schiffsbesatzung nicht zu vertreten hat, wenn der Schaden durch ein Verhalten bei der Führung oder der sonstigen Bedienung des Schiffes, jedoch nicht bei der Durchführung von Maßnahmen, die überwiegend im Interesse der Ladung getroffen wurden, oder durch Feuer oder Explosion an Bord des Schiffes entstanden ist,
2. die Haftung des Verfrachters wegen Verlust oder Beschädigung auf höhere als die in § 504 vorgesehenen Beträge begrenzt ist.

Dritter Untertitel

Beförderungsdokumente

§ 513

Anspruch auf Ausstellung eines Konnossements

(1) Der Verfrachter hat, sofern im Stückgutfrachtvertrag nicht etwas Abweichendes vereinbart ist, dem Ablader auf dessen Verlangen ein Orderkonnossement auszustellen, das nach Wahl des Abladers an dessen Order, an die Order des Empfängers oder lediglich an Order zu stellen ist; im letzteren Fall ist unter der Order die Order des Abladers zu verstehen. Der Kapitän und jeder andere zur Zeichnung von Konnosserienten für den Reeder Befugte sind berechtigt, das Konnossement für den Verfrachter auszustellen.

(2) Ablader ist, wer das Gut dem Verfrachter zur Beförderung übergibt und vom Befrachter als Ablader zur Eintragung in das Konnossement benannt ist. Übergibt ein anderer als der Ablader das Gut oder ist ein Ablader nicht benannt, gilt der Befrachter als Ablader.

§ 514

Bord- und Übernahmekonnossement

(1) Das Konnossement ist auszustellen, sobald der Verfrachter das Gut übernommen hat. Durch das Konnossement bestätigt der Verfrachter den Empfang des Gutes und verpflichtet sich, es zum Bestimmungsort zu befördern und dem aus dem Konnossement Berechtigten gegen Rückgabe des Konnossements abzuliefern.

(2) Ist das Gut an Bord genommen worden, so hat der Verfrachter das Konnossement mit der Angabe auszustellen, wann und in welches Schiff das Gut an Bord genommen wurde (Bordkonnossement). Ist bereits vor dem Zeitpunkt, in dem das Gut an Bord genommen wurde, ein Konnossement ausgestellt worden (Übernahmekonnossement), so hat der Verfrachter auf Verlangen des Abladers im Konnossement zu vermerken, wann und in welches Schiff das Gut an Bord genommen wurde, sobald dies geschehen ist (Bordvermerk).

(3) Das Konnossement ist in der vom Ablader geforderten Anzahl von Originalausfertigungen auszustellen.

§ 515

Inhalt des Konnossements

(1) Das Konnossement soll folgende Angaben enthalten:

1. Ort und Tag der Ausstellung,
2. Name und Anschrift des Abladers,
3. Name des Schiffes,
4. Name und Anschrift des Verfrachters,
5. Abladungshafen und Bestimmungsort,
6. Name und Anschrift des Empfängers^S und eine etwaige Meldeadresse,
7. Art des Gutes und dessen äußerlich erkennbare Verfassung und Beschaffenheit,

8. Maß, Zahl oder Gewicht des Gutes und dauerhafte und lesbare Merkzeichen,
9. die bei Ablieferung geschuldete Fracht, bis zur Ablieferung anfallende Kosten sowie einen Vermerk über die Frachtzahlung,
10. Zahl der Ausfertigungen.

(2) Die Angaben nach Absatz 1 Nummer 7 und 8 sind auf Verlangen des Abladers so aufzunehmen, wie er sie dem Verfrachter vor der Übernahme des Gutes in Textform mitgeteilt hat.

§ 516

Form des Konnossements. Verordnungsermächtigung

(1) Das Konnossement ist vom Verfrachter zu unterzeichnen; eine Nachbildung der eigenhändigen Unterschrift durch Druck oder Stempel genügt.

(2) Dem Konnossement gleichgestellt ist eine elektronische Aufzeichnung, die dieselben Funktionen erfüllt wie das Konnossement, sofern sichergestellt ist, dass die Authentizität und die Integrität der Aufzeichnung gewahrt bleiben (elektronisches Konnossement).

(3) Das Bundesministerium der Justiz wird ermächtigt, im Einvernehmen mit dem Bundesministerium des Innern durch Rechtsverordnung, die nicht der Zustimmung des Bundesrates bedarf, die Einzelheiten der Ausstellung, Vorlage, Rückgabe und Übertragung eines elektronischen Konnossements sowie die Einzelheiten des Verfahrens einer nachträglichen Eintragung in ein elektronisches Konnossement zu regeln.

§ 517

Beweiskraft des Konnossements

(1) Das Konnossement begründet die Vermutung, dass der Verfrachter das Gut so übernommen hat, wie es nach § 515 Absatz 1 Nummer 7 und 8 beschrieben ist. Bezieht sich die Beschreibung auf den Inhalt eines geschlossenen Lademittels, so begründet das Konnossement jedoch nur dann die Vermutung nach Satz 1, wenn der Inhalt vom Verfrachter überprüft und das Ergebnis der Überprüfung im Konnossement eingetragen worden ist. Enthält das Konnossement keine Angabe über die äußerlich erkennbare Verfassung oder Beschaffenheit des Gutes, so begründet das Konnossement die Vermutung, dass der Verfrachter das Gut in äußerlich erkennbar guter Verfassung und Beschaffenheit übernommen hat.

(2) Das Konnossement begründet die Vermutung nach Absatz 1 nicht, soweit der Verfrachter einen Vorbehalt in das Konnossement eingetragen hat. Aus dem Vorbehalt muss sich ergeben,

1. in welcher Verfassung das Gut bei seiner Übernahme durch den Verfrachter war oder wie das Gut bei seiner Übernahme beschaffen war,
2. welche Angabe im Konnossement unrichtig ist und wie die richtige Angabe lautet,
3. welchen Grund der Verfrachter zu der Annahme hatte, dass die Angabe unrichtig ist, oder

4. weshalb der Verfrachter keine ausreichende Gelegenheit hatte, die Angabe nachzuprüfen.

§ 518

Stellung des Reeders bei mangelhafter Verfrachterangabe

Ist in einem Konnossement, das vom Kapitän oder von einem anderen zur Zeichnung von Konnossementen für den Reeder Befugten ausgestellt wurde, der Verfrachter nicht angegeben oder ist in diesem Konnossement als Verfrachter eine Person angegeben, die nicht der Verfrachter ist, so ist aus dem Konnossement anstelle des Verfrachters der Reeder berechtigt und verpflichtet.

§ 519

Berechtigung aus dem Konnossement. Legitimation

Die im Konnossement verbrieften seefrachtvertraglichen Ansprüche können nur von dem aus dem Konnossement Berechtigten geltend gemacht werden. Zugunsten des legitimierten Besitzers des Konnossements wird vermutet, dass er der aus dem Konnossement Berechtigte ist. Legitimierter Besitzer des Konnossements ist, wer ein Konnossement besitzt, das

1. auf den Inhaber lautet,
2. an Order lautet und den Besitzer als Empfänger benennt oder durch eine ununterbrochene Reihe von Indossamenten ausweist oder
3. auf den Namen des Besitzers lautet.

§ 520

Befolgung von Weisungen

(1) Ist ein Konnossement ausgestellt, so steht das Verfügungsrecht nach den §§ 491 und 492 ausschließlich dem legitimierten Besitzer des Konnossements zu. Der Verfrachter darf Weisungen nur gegen Vorlage sämtlicher Ausfertigungen des Konnossements ausführen. Weisungen eines legitimierten Besitzers des Konnossements darf der Verfrachter jedoch nicht ausführen, wenn ihm bekannt oder infolge grober Fahrlässigkeit unbekannt ist, dass der legitimierte Besitzer des Konnossements nicht der aus dem Konnossement Berechtigte ist.

(2) Befolgt der Verfrachter Weisungen, ohne sich sämtliche Ausfertigungen des Konnossements vorlegen zu lassen, haftet er dem aus dem Konnossement Berechtigten für den Schaden, der diesem daraus entsteht. Die Haftung ist auf den Betrag begrenzt, der bei Verlust des Gutes zu zahlen wäre.

§ 521

Ablieferung gegen Rückgabe des Konnossements

(1) Nach Ankunft des Gutes am Löschplatz ist der legitimierte Besitzer des Konnossements berechtigt, vom Verfrachter die Ablieferung des Gutes zu verlangen. Macht der legitimierte Besitzer des Konnossements von diesem Recht Gebrauch, ist

er entsprechend § 494 Absatz 2 und 3 zur Zahlung der Fracht und einer sonstigen Vergütung verpflichtet.

(2) Der Verfrachter ist zur Ablieferung des Gutes nur gegen Rückgabe des Konnossements, auf dem die Ablieferung bescheinigt ist, und gegen Leistung der noch ausstehenden, nach § 494 Absatz 2 und 3 geschuldeten Zahlungen verpflichtet. Er darf das Gut jedoch nicht dem legitimierten Besitzer des Konnossements abliefern, wenn ihm bekannt oder infolge grober Fahrlässigkeit unbekannt ist, dass der legitimierte Besitzer des Konnossements nicht der aus dem Konnossement Berechtigte ist.

(3) Sind mehrere Ausfertigungen des Konnossements ausgestellt, so ist das Gut dem legitimierten Besitzer auch nur einer Ausfertigung des Konnossements abzuliefern. Melden sich mehrere legitimierte Besitzer, so hat der Verfrachter das Gut in einem öffentlichen Lagerhaus oder in sonst sicherer Weise zu hinterlegen und die Besitzer, die sich gemeldet haben, unter Angabe der Gründe seines Verfahrens hiervon zu benachrichtigen. Der Verfrachter kann in diesem Fall das Gut gemäß § 373 Absatz 2 bis 4 verkaufen lassen, wenn es sich um verderbliche Ware handelt oder der Zustand des Gutes eine solche Maßnahme rechtfertigt oder wenn die andernfalls zu erwartenden Kosten in keinem angemessenen Verhältnis zum Wert des Gutes stehen.

(4) Liefert der Verfrachter das Gut einem anderen als dem legitimierten Besitzer des Konnossements oder, im Falle des Absatzes 2 Satz 2, einem anderen als dem aus dem Konnossement Berechtigten ab, haftet er für den Schaden, der dem aus dem Konnossement Berechtigten daraus entsteht. Die Haftung ist auf den Betrag begrenzt, der bei Verlust des Gutes zu zahlen wäre.

§ 522

Einwendungen

(1) Dem aus dem Konnossement Berechtigten kann der Verfrachter nur solche Einwendungen entgegensetzen, die die Gültigkeit der Erklärungen im Konnossement betreffen oder sich aus dem Inhalt des Konnossements ergeben oder dem Verfrachter unmittelbar gegenüber dem aus dem Konnossement Berechtigten zustehen. Eine Vereinbarung, auf die im Konnossement lediglich verwiesen wird, ist nicht Inhalt des Konnossements.

(2) Gegenüber einem im Konnossement benannten Empfänger, an den das Konnossement begeben wurde, kann der Verfrachter die Vermutungen nach § 517 nicht widerlegen, es sei denn, dem Empfänger war im Zeitpunkt der Begebung des Konnossements bekannt oder infolge grober Fahrlässigkeit unbekannt, dass die Angaben im Konnossement unrichtig sind. Gleiches gilt gegenüber einem Dritten, dem das Konnossement übertragen wurde.

(3) Wird ein ausführender Verfrachter nach § 509 von dem aus dem Konnossement Berechtigten in Anspruch genommen, kann auch der ausführende Verfrachter die Einwendungen nach Absatz 1 geltend machen. Abweichend von Absatz 2 kann der

ausführende Verfrachter darüber hinaus die Vermutungen nach § 517 widerlegen, wenn das Konnossement weder von ihm noch von einem für ihn zur Zeichnung von Konnossementen Befugten ausgestellt wurde.

§ 523

Haftung für unrichtige Konnossementsangaben

(1) Der Verfrachter haftet für den Schaden, der dem aus dem Konnossement Berechtigten dadurch entsteht, dass die in das Konnossement nach den §§ 515 und 517 Absatz 2 aufzunehmenden Angaben und Vorbehalte fehlen oder die in das Konnossement aufgenommenen Angaben oder Vorbehalte unrichtig sind. Dies gilt insbesondere dann, wenn das Gut bei Übernahme durch den Verfrachter nicht in äußerlich erkennbar guter Verfassung war und das Konnossement hierüber weder eine Angabe nach § 515 Absatz 1 Nummer 7 noch einen Vorbehalt nach § 517 Absatz 2 enthält. Die Haftung nach den Sätzen 1 und 2 entfällt, wenn der Verfrachter weder gewusst hat noch bei Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Verfrachters hätte wissen müssen, dass die Angaben fehlen oder unrichtig oder unvollständig sind.

(2) Wird ein Bordkonnossement ausgestellt, bevor der Verfrachter das Gut übernommen hat, oder wird in das Übernahmekonnossement ein Bordvermerk aufgenommen, bevor das Gut an Bord genommen wurde, so haftet der Verfrachter, auch wenn ihn kein Verschulden trifft, für den Schaden, der dem aus dem Konnossement Berechtigten daraus entsteht.

(3) Ist in einem Konnossement, das vom Kapitän oder von einem anderen zur Zeichnung von Konnossementen für den Reeder Befugten ausgestellt wurde, der Name des Verfrachters unrichtig angegeben, so haftet auch der Reeder für den Schaden, der dem aus dem Konnossement Berechtigten aus der Unrichtigkeit der Angabe entsteht. Die Haftung nach Satz 1 entfällt, wenn der Aussteller des Konnossements weder gewusst hat noch bei Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Verfrachters hätte wissen müssen, dass der Name des Verfrachters nicht oder unrichtig angegeben ist.

(4) Die Haftung nach den Absätzen 1 bis 3 ist auf den Betrag begrenzt, der bei Verlust des Gutes zu zahlen wäre.

§ 524

Traditionswirkung des Konnossements

Die Begebung des Konnossements an den darin benannten Empfänger hat, sofern der Verfrachter das Gut im Besitz hat, für den Erwerb von Rechten an dem Gut dieselben Wirkungen wie die Übergabe des Gutes. Gleiches gilt für die Übertragung des Konnossements an Dritte.

§ 525

Abweichende Bestimmung im Konnossement

Eine Bestimmung im Konnossement, die von den Haftungsvorschriften in den §§ 498 bis 511 oder in

§ 520 Absatz 2, § 521 Absatz 4 oder § 523 abweicht, ist nur wirksam, wenn die Voraussetzungen des § 512 erfüllt sind. Der Verfrachter kann sich jedoch auf eine Bestimmung im Konnossement, die von den in Satz 1 genannten Haftungsvorschriften zu Lasten des aus dem Konnossement Berechtigten abweicht, nicht gegenüber einem im Konnossement benannten Empfänger, an den das Konnossement begeben wurde, sowie gegenüber einem Dritten, dem das Konnossement übertragen wurde, berufen. Satz 2 gilt nicht für eine Bestimmung nach § 512 Absatz 2 Nummer 1.

§ 526

Seefrachtbrief. Verordnungsermächtigung

(1) Der Verfrachter kann, sofern er nicht ein Konnossement ausgestellt hat, einen Seefrachtbrief ausstellen. Auf den Inhalt des Seefrachtbriefs ist § 515 entsprechend anzuwenden mit der Maßgabe, dass an die Stelle des Abladers der Befrachter tritt.

(2) Der Seefrachtbrief dient bis zum Beweis des Gegenteils als Nachweis für Abschluss und Inhalt des Stückgutfrachtvertrages sowie für die Übernahme des Gutes durch den Verfrachter. § 517 ist entsprechend anzuwenden.

(3) Der Seefrachtbrief ist vom Verfrachter zu unterzeichnen; eine Nachbildung der eigenhändigen Unterschrift durch Druck oder Stempel genügt.

(4) Dem Seefrachtbrief gleichgestellt ist eine elektronische Aufzeichnung, die dieselben Funktionen erfüllt wie der Seefrachtbrief, sofern sichergestellt ist, dass die Authentizität und die Integrität der Aufzeichnung gewahrt bleiben (elektronischer Seefrachtbrief). Das Bundesministerium der Justiz wird ermächtigt, im Einvernehmen mit dem Bundesministerium des Innern durch Rechtsverordnung, die nicht der Zustimmung des Bundesrates bedarf, die Einzelheiten der Ausstellung und der Vorlage eines elektronischen Seefrachtbriefs sowie die Einzelheiten des Verfahrens über nachträgliche Eintragungen in einen elektronischen Seefrachtbrief zu regeln.

Zweiter Titel

Reisefrachtvertrag

§ 527

Reisefrachtvertrag

(1) Durch den Reisefrachtvertrag wird der Verfrachter verpflichtet, das Gut mit einem bestimmten Schiff im Ganzen, mit einem verhältnismäßigen Teil eines bestimmten Schiffes oder in einem bestimmt bezeichneten Raum eines solchen Schiffes auf einer oder mehreren bestimmten Reisen über See zum Bestimmungsort zu befördern und dort dem Empfänger abzuliefern. Jede Partei kann die schriftliche Beurkundung des Reisefrachtvertrags verlangen.

(2) Auf den Reisefrachtvertrag sind die §§ 481 bis 511 und 513 bis 525 entsprechend anzuwenden, soweit die §§ 528 bis 535 nichts anderes bestimmen.

§ 528

Ladehafen. Ladeplatz

(1) Der Verfrachter hat das Schiff zur Einnahme des Gutes an den im Reisefrachtvertrag benannten oder an den vom Befrachter nach Abschluss des Reisefrachtvertrags zu benennenden Ladeplatz hinzulegen.

(2) Ist ein Ladehafen oder ein Ladeplatz im Reisefrachtvertrag nicht benannt und hat der Befrachter den Ladehafen oder Ladeplatz nach Abschluss des Reisefrachtvertrags zu benennen, so muss er mit der gebotenen Sorgfalt einen sicheren Ladehafen oder Ladeplatz auswählen.

§ 529

Anzeige der Ladebereitschaft

(1) Der Verfrachter hat, sobald das Schiff am Ladeplatz zur Einnahme des Gutes bereit ist, dem Befrachter die Ladebereitschaft anzuzeigen. Hat der Befrachter den Ladeplatz noch zu benennen, kann der Verfrachter die Ladebereitschaft bereits anzeigen, wenn das Schiff den Ladehafen erreicht hat.

(2) Die Ladebereitschaft muss während der am Ladeplatz üblichen Geschäftsstunden angezeigt werden. Wird die Ladebereitschaft außerhalb der ortsüblichen Geschäftsstunden angezeigt, so gilt die Anzeige mit Beginn der auf sie folgenden ortsüblichen Geschäftsstunde als zugegangen.

§ 530

Ladezeit. Überliegezeit

(1) Mit dem auf die Anzeige folgenden Tag beginnt die Ladezeit.

(2) Für die Ladezeit kann, sofern nichts Abweichendes vereinbart ist, keine besondere Vergütung verlangt werden.

(3) Wartet der Verfrachter auf Grund vertraglicher Vereinbarung oder aus Gründen, die nicht seinem Risikobereich zuzurechnen sind, über die Ladezeit hinaus (Überliegezeit), so hat er Anspruch auf eine angemessene Vergütung (Liegegeld). Macht der Empfänger nach Ankunft des Schiffes am Löschplatz sein Recht entsprechend § 494 Absatz 1 Satz 1 geltend, so schuldet auch er das Liegegeld, wenn ihm der geschuldete Betrag bei Ablieferung des Gutes mitgeteilt worden ist.

(4) Die Ladezeit und die Überliegezeit bemessen sich mangels abweichender Vereinbarung nach einer den Umständen des Falles angemessenen Frist. Bei der Berechnung der Lade- und Überliegezeit werden die Tage in ununterbrochen fortlaufender Reihenfolge unter Einschluss der Sonntage und der Feiertage gezählt. Nicht in Ansatz kommt die Zeit, in der das Verladen des Gutes aus Gründen, die dem Risikobereich des Verfrachters zuzurechnen sind, unmöglich ist.

§ 531

Verladen

(1) Soweit sich aus den Umständen oder der Verkehrssitte nicht etwas anderes ergibt, hat der Befrachter das Gut zu verladen. Die Verantwortung

des Verfrachters für die Seetüchtigkeit des beladenen Schiffes bleibt unberührt.

(2) Der Verfrachter ist nicht befugt, das Gut umzuladen.

§ 532

Kündigung durch den Befrachter

(1) Der Befrachter kann den Reisefrachtvertrag jederzeit kündigen.

(2) Kündigt der Befrachter, so kann der Verfrachter, wenn er einen Anspruch nach § 489 Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 geltend macht, auch ein etwaiges Liegegeld verlangen.

§ 533

Teilbeförderung

(1) Der Befrachter kann jederzeit verlangen, dass der Verfrachter nur einen Teil des Gutes befördert. Macht der Befrachter von diesem Recht Gebrauch, gebühren dem Verfrachter die volle Fracht, das etwaige Liegegeld sowie Ersatz der Aufwendungen, die ihm durch das Fehlen eines Teils des Gutes entstehen. Ist der Verfrachter nach dem Reisefrachtvertrag berechtigt, mit demselben Schiff anstelle der nicht verladenen Frachtstücke anderes Gut zu befördern, und macht er von diesem Recht Gebrauch, so ist von der vollen Fracht die Fracht für die Beförderung dieses anderen Gutes abzuziehen. Soweit dem Verfrachter durch das Fehlen eines Teils des Gutes die Sicherheit für die volle Fracht entgeht, kann er außerdem eine anderweitige Sicherheit verlangen. Unterbleibt die Beförderung der vollständigen Ladung aus Gründen, die dem Risikobereich des Verfrachters zuzurechnen sind, steht dem Verfrachter der Anspruch nach den Sätzen 2 bis 4 nur insoweit zu, als tatsächlich Gut befördert wird.

(2) Verläßt der Befrachter das Gut nicht oder nicht vollständig innerhalb der Ladezeit und einer vereinbarten Überliegezeit oder wird das Gut, wenn dem Befrachter die Verladung nicht obliegt, nicht oder nicht vollständig innerhalb dieser Zeit abgeladen, so kann der Verfrachter dem Befrachter eine angemessene Frist setzen, innerhalb derer das Gut verladen oder abgeladen werden soll. Wird das Gut bis zum Ablauf der Frist nur teilweise verladen oder abgeladen, kann der Verfrachter die bereits verladenen oder abgeladenen Frachtstücke befördern und die Ansprüche nach Absatz 1 Satz 2 bis 4 geltend machen. § 490 Absatz 4 ist entsprechend anzuwenden.

§ 534

Kündigung durch den Verfrachter

(1) Verläßt der Befrachter kein Gut innerhalb der Ladezeit und einer vereinbarten Überliegezeit oder wird, wenn dem Befrachter die Verladung nicht obliegt, kein Gut innerhalb dieser Zeit abgeladen, so kann der Verfrachter den Vertrag nach Maßgabe des § 490 kündigen und die Ansprüche nach § 489 Absatz 2 in Verbindung mit § 532 Absatz 2 geltend machen.

(2) Der Verfrachter kann den Vertrag bereits vor Ablauf der Ladezeit und einer vereinbarten Überliegezeit nach Maßgabe des § 490 kündigen, wenn offensichtlich ist, dass das Gut nicht verladen oder abgeladen wird.

§ 535

Löschen

(1) Die §§ 528 bis 531 über Ladehafen und Ladeplatz, Anzeige der Ladebereitschaft, Ladezeit und Verladen sind entsprechend auf Löschhafen und Löschplatz, Anzeige der Löschbereitschaft, Löschezit und Löschen anzuwenden. Abweichend von § 530 Absatz 3 Satz 2 schuldet der Empfänger jedoch auch dann Liegegeld wegen Überschreitung der Löschezit, wenn ihm der geschuldete Betrag bei Ablieferung des Gutes nicht mitgeteilt worden ist.

(2) Ist der Empfänger dem Verfrachter unbekannt, so ist die Anzeige der Löschbereitschaft durch öffentliche Bekanntmachung in ortsüblicher Weise zu bewirken.

Zweiter Unterabschnitt

Personenbeförderungsverträge

§ 536

Anwendungsbereich

(1) Für Schäden, die bei der Beförderung von Fahrgästen und ihrem Gepäck über See durch den Tod oder die Körperverletzung eines Fahrgasts oder durch den Verlust, die Beschädigung oder verspätete Aushändigung von Gepäck entstehen, haften der Beförderer und der ausführende Beförderer nach den Vorschriften dieses Unterabschnitts. Das Recht, eine Beschränkung der Haftung nach den §§ 611 bis 617 oder den §§ 4 bis 5m des Binnenschiffahrtsgesetzes geltend zu machen, bleibt unberührt.

(2) Die Vorschriften dieses Unterabschnitts gelten nicht, soweit die folgenden Regelungen maßgeblich sind:

1. unmittelbar anwendbare Regelungen der Europäischen Union in ihrer jeweils geltenden Fassung, insbesondere die Verordnung (EG) Nr. 392/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die Unfallhaftung von Beförderern von Reisenden auf See (ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 24), oder
2. unmittelbar anwendbare Regelungen in völkerrechtlichen Übereinkünften.

Die Haftungsvorschriften dieses Unterabschnitts gelten ferner nicht, wenn der Schaden auf einem von einer Kernanlage ausgehenden nuklearen Ereignis beruht und der Inhaber der Kernanlage nach den Vorschriften des Übereinkommens vom 29. Juli 1960 über die Haftung gegenüber Dritten auf dem Gebiet der Kernenergie in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. Februar 1976 (BGBl. 1976 II S. 310, 311) und des Protokolls vom 16. November 1982 (BGBl. 1985 II S. 690) oder des Atomgesetzes haftet.

§ 537

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieses Unterabschnitts ist

1. ein Beförderer eine Person, die einen Vertrag über die Beförderung eines Fahrgasts über See (Personenbeförderungsvertrag) schließt;
2. ein Fahrgast eine Person, die
 - a) auf Grund eines Personenbeförderungsvertrags befördert wird oder
 - b) mit Zustimmung des Beförderers ein Fahrzeug oder lebende Tiere, die auf Grund eines Seefrachtvertrags befördert werden, begleitet;
3. Gepäck jeder Gegenstand, der auf Grund eines Personenbeförderungsvertrags befördert wird, ausgenommen lebende Tiere;
4. Kabinengepäck das Gepäck, das ein Fahrgast in seiner Kabine oder sonst in seinem Besitz hat, einschließlich des Gepäcks, das ein Fahrgast in oder auf seinem Fahrzeug hat;
5. ein Schifffahrtsereignis ein Schiffbruch, ein Kentern, ein Zusammenstoß oder eine Strandung des Schiffes, eine Explosion oder ein Feuer im Schiff oder ein Mangel des Schiffes;
6. ein Mangel des Schiffes eine Funktionsstörung, ein Versagen oder eine Nichteinhaltung von anwendbaren Sicherheitsvorschriften in Bezug auf einen Teil des Schiffes oder seiner Ausrüstung, wenn dieser Teil oder diese Ausrüstung verwendet wird
 - a) für das Verlassen des Schiffes, die Evakuierung oder die Ein- und Ausschiffung der Fahrgäste,
 - b) für den Schiffsantrieb, die Ruderanlage, die sichere Schiffsführung, das Festmachen, das Anker, das Anlaufen oder Verlassen des Liege- oder Ankerplatzes oder die Lecksicherung nach Wassereintritt oder
 - c) für das Aussetzen von Rettungsmitteln.

§ 538

Haftung des Beförderers für Personenschäden

(1) Der Beförderer haftet für den Schaden, der durch den Tod oder die Körperverletzung eines Fahrgasts entsteht, wenn das den Schaden verursachende Ereignis während der Beförderung eingetreten ist und auf einem Verschulden des Beförderers beruht. Ist das den Schaden verursachende Ereignis ein Schifffahrtsereignis, wird das Verschulden vermutet.

(2) Abweichend von Absatz 1 haftet der Beförderer ohne Verschulden für den Schaden, der durch den Tod oder die Körperverletzung eines Fahrgasts auf Grund eines Schifffahrtsereignisses während der Beförderung entsteht, soweit der Schaden den Betrag von 250 000 Rechnungseinheiten nicht übersteigt. Der Beförderer ist jedoch von dieser Haftung befreit, wenn das Ereignis

1. infolge von Feindseligkeiten, einer Kriegshandlung, eines Bürgerkriegs, eines Aufstands oder

eines außergewöhnlichen, unvermeidlichen und unabwendbaren Naturereignisses eingetreten ist oder

2. ausschließlich durch eine Handlung oder Unterlassung verursacht wurde, die von einem Dritten in der Absicht, das Ereignis zu verursachen, begangen wurde.

(3) Die Beförderung im Sinne der Absätze 1 und 2 umfasst

1. den Zeitraum, in dem sich der Fahrgast an Bord des Schiffes befindet, einschließlich des Zeitraums, in dem er ein- und ausgeschifft wird, sowie
2. den Zeitraum, in dem der Fahrgast auf dem Wasserweg vom Land auf das Schiff oder umgekehrt befördert wird, wenn die Kosten dieser Beförderung im Beförderungsentgelt inbegriffen sind oder wenn das für diese zusätzliche Beförderung benutzte Wasserfahrzeug dem Fahrgast vom Beförderer zur Verfügung gestellt worden ist.

Nicht erfasst ist der Zeitraum, in dem sich der Fahrgast in einer Hafenstation, auf einem Kai oder in oder auf einer anderen Hafenanlage befindet.

§ 539

Haftung des Beförderers für Gepäck- und Verspätungsschäden

(1) Der Beförderer haftet für den Schaden, der durch Verlust oder Beschädigung von Kabinengepäck oder von anderem Gepäck entsteht, wenn das den Schaden verursachende Ereignis während der Beförderung eingetreten ist und auf einem Verschulden des Beförderers beruht. Bei Verlust oder Beschädigung von Kabinengepäck auf Grund eines Schifffahrtsereignisses und bei Verlust oder Beschädigung anderen Gepäcks wird das Verschulden vermutet.

(2) Der Beförderer haftet entsprechend Absatz 1 auch für den Schaden, der daraus entsteht, dass das Gepäck dem Fahrgast nicht innerhalb einer angemessenen Frist nach Ankunft des Schiffes, auf dem das Gepäck befördert worden ist oder hätte befördert werden sollen, wieder ausgehändigt worden ist. Die Haftung ist jedoch ausgeschlossen, wenn die verspätete Aushändigung auf Arbeitsstreitigkeiten zurückzuführen ist.

(3) Abweichend von den Absätzen 1 und 2 haftet der Beförderer nicht für den Schaden, der durch Verlust, Beschädigung oder verspätete Aushändigung von Geld, begebaren Wertpapieren, Gold, Silber, Juwelen, Schmuck, Kunstgegenständen oder sonstigen Wertsachen entsteht, es sei denn, dass solche Wertsachen bei dem Beförderer zur sicheren Aufbewahrung hinterlegt worden sind.

(4) Die Beförderung im Sinne des Absatzes 1 umfasst folgende Zeiträume:

1. hinsichtlich des Kabinengepäcks mit Ausnahme des Gepäcks, das der Fahrgast in oder auf seinem Fahrzeug hat,
 - a) den Zeitraum, in dem sich das Kabinengepäck an Bord des Schiffes befindet, ein-

- schließlich des Zeitraums, in dem das Kabinengepäck ein- und ausgeschifft wird,
- b) den Zeitraum, in dem das Kabinengepäck auf dem Wasserweg vom Land auf das Schiff oder umgekehrt befördert wird, wenn die Kosten dieser Beförderung im Beförderungspreis inbegriffen sind oder wenn das für diese zusätzliche Beförderung benutzte Wasserfahrzeug dem Fahrgast vom Beförderer zur Verfügung gestellt worden ist, sowie
- c) den Zeitraum, in dem sich der Fahrgast in einer Hafenstation, auf einem Kai oder in oder auf einer anderen Hafenanlage befindet, wenn das Kabinengepäck von dem Beförderer oder seinen Bediensteten oder Beauftragten übernommen und dem Fahrgast nicht wieder ausgehändigt worden ist;
2. hinsichtlich anderen Gepäcks als des in Nummer 1 genannten Kabinengepäckes den Zeitraum von der Übernahme durch den Beförderer an Land oder an Bord bis zur Wiederaushändigung.

§ 540

Haftung für andere

Der Beförderer hat ein Verschulden seiner Leute und der Schiffsbesatzung in gleichem Umfang zu vertreten wie eigenes Verschulden, wenn die Leute und die Schiffsbesatzung in Ausübung ihrer Verrichtungen handeln. Gleiches gilt für ein Verschulden anderer Personen, deren er sich bei der Ausführung der Beförderung bedient.

§ 541

Haftungshöchstbetrag bei Personenschäden

(1) Die Haftung des Beförderers wegen Tod oder Körperverletzung eines Fahrgasts ist in jedem Fall auf einen Betrag von 400 000 Rechnungseinheiten je Fahrgast und Schadensereignis beschränkt. Dies gilt auch für den Kapitalwert einer als Entschädigung zu leistenden Rente.

(2) Abweichend von Absatz 1 ist die Haftung des Beförderers auf einen Betrag von 250 000 Rechnungseinheiten je Fahrgast und Schadensereignis beschränkt, wenn der Tod oder die Körperverletzung auf einem der folgenden Umstände beruht:

1. Krieg, Bürgerkrieg, Revolution, Aufruhr, Aufständen oder dadurch veranlassten inneren Unruhen oder feindlichen Handlungen durch oder gegen eine Krieg führende Macht,
2. Beschlagnahme, Pfändung, Arrest, Verfügungsbeschränkung oder Festhalten sowie deren Folgen oder dahingehenden Versuchen,
3. zurückgelassenen Minen, Torpedos, Bomben oder sonstigen zurückgelassenen Kriegswaffen,
4. Anschlägen von Terroristen oder Personen, die die Anschläge böswillig oder aus politischen Beweggründen begehen, und Maßnahmen, die zur Verhinderung oder Bekämpfung solcher Anschläge ergriffen werden,
5. Einziehung und Enteignung.

(3) Bei Tod oder Körperverletzung mehrerer Fahrgäste tritt bei Anwendung des Absatzes 2 an die Stelle des darin genannten Betrages von 250 000 Rechnungseinheiten je Fahrgast und Schadensereignis der Betrag von 340 Millionen Rechnungseinheiten je Schiff und Schadensereignis, wenn dieser Betrag niedriger ist und unter den Geschädigten im Verhältnis der Höhe ihrer Ansprüche und in Form einer einmaligen Zahlung oder in Form von Teilzahlungen aufgeteilt werden kann.

§ 542

Haftungshöchstbetrag bei Gepäck- und Verspätungsschäden

(1) Die Haftung des Beförderers wegen Verlust, Beschädigung oder verspäteter Aushändigung von Kabinengepäck ist, soweit Absatz 2 nichts Abweichendes bestimmt, auf einen Betrag von 2 250 Rechnungseinheiten je Fahrgast und Beförderung beschränkt.

(2) Die Haftung des Beförderers wegen Verlust, Beschädigung oder verspäteter Aushändigung von Fahrzeugen, einschließlich des in oder auf dem Fahrzeug beförderten Gepäcks, ist auf einen Betrag von 12 700 Rechnungseinheiten je Fahrzeug und je Beförderung beschränkt.

(3) Die Haftung des Beförderers wegen Verlust, Beschädigung oder verspäteter Aushändigung allen anderen als des in den Absätzen 1 und 2 erwähnten Gepäcks ist auf einen Betrag von 3 375 Rechnungseinheiten je Fahrgast und je Beförderung beschränkt.

(4) Soweit nicht Wertsachen betroffen sind, die beim Beförderer zur sicheren Aufbewahrung hinterlegt sind, können der Beförderer und der Fahrgast vereinbaren, dass der Beförderer einen Teil des Schadens nicht zu erstatten hat. Dieser Teil darf jedoch bei Beschädigung eines Fahrzeugs den Betrag von 330 Rechnungseinheiten und bei Verlust, Beschädigung oder verspäteter Aushändigung anderen Gepäcks den Betrag von 149 Rechnungseinheiten nicht übersteigen.

(5) Abweichend von den Absätzen 1 bis 4 hat der Beförderer bei Verlust oder Beschädigung von Mobilitätshilfen oder anderer Spezialausrüstung, die von einem Fahrgast mit eingeschränkter Mobilität verwendet wird, den Wiederbeschaffungswert der betreffenden Ausrüstungen oder gegebenenfalls die Reparaturkosten zu ersetzen.

§ 543

Zinsen und Verfahrenskosten

Zinsen und Verfahrenskosten sind über die in den §§ 538, 541 und 542 genannten Haftungshöchstbeträge hinaus zu erstatten.

§ 544

Rechnungseinheit

Die in den §§ 538, 541 und 542 genannte Rechnungseinheit ist das Sonderziehungsrecht des Internationalen Währungsfonds. Der Betrag wird in Euro entsprechend dem Wert des Euro gegenüber dem Sonderziehungsrecht am Tag des Urteils oder

an dem von den Parteien vereinbarten Tag umgerechnet. Der Wert des Euro gegenüber dem Sonderziehungsrecht wird nach der Berechnungsmethode ermittelt, die der Internationale Währungsfonds an dem betreffenden Tag für seine Operationen und Transaktionen anwendet.

§ 545

Wegfall der Haftungsbeschränkung

Die in den §§ 541 und 542 sowie im Personenbeförderungsvertrag vorgesehenen Haftungshöchstbeträge gelten nicht, wenn der Schaden auf eine Handlung oder Unterlassung zurückzuführen ist, die vom Beförderer selbst entweder in der Absicht, einen solchen Schaden herbeizuführen, oder leichtfertig und in dem Bewusstsein begangen wurde, dass ein solcher Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde.

§ 546

Ausführender Beförderer

(1) Wird die Beförderung ganz oder teilweise durch einen Dritten ausgeführt, der nicht der Beförderer ist, so haftet der Dritte (ausführender Beförderer) für den Schaden, der durch den Tod oder die Körperverletzung eines Fahrgasts oder durch Verlust, Beschädigung oder verspätete Aushändigung von Gepäck eines Fahrgasts während der vom ausführenden Beförderer durchgeführten Beförderung entsteht, so, als wäre er der Beförderer. Vertragliche Vereinbarungen, durch die der Beförderer seine Haftung erweitert, wirken gegen den ausführenden Beförderer nur, soweit er ihnen schriftlich zugestimmt hat.

(2) Der ausführende Beförderer kann alle Einwendungen und Einreden geltend machen, die dem Beförderer aus dem Personenbeförderungsvertrag zustehen.

(3) Der Beförderer und der ausführende Beförderer haften als Gesamtschuldner.

§ 547

Haftung der Leute und der Schiffsbesatzung

(1) Wird einer der Leute des Beförderers oder des ausführenden Beförderers wegen Tod oder Körperverletzung eines Fahrgasts oder wegen Verlust, Beschädigung oder verspäteter Aushändigung von Gepäck eines Fahrgasts in Anspruch genommen, so kann auch er sich auf die für den Beförderer oder den ausführenden Beförderer geltenden Einreden und Haftungsbeschränkungen berufen, wenn er in Ausübung seiner Verrichtungen gehandelt hat. Gleiches gilt, wenn ein Mitglied der Schiffsbesatzung in Anspruch genommen wird.

(2) Eine Berufung auf die Haftungsbeschränkungen nach Absatz 1 ist ausgeschlossen, wenn der Schuldner selbst vorsätzlich oder leichtfertig und in dem Bewusstsein gehandelt hat, dass ein solcher Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde.

(3) Sind für den Schaden sowohl der Beförderer oder der ausführende Beförderer als auch eine der in Absatz 1 genannten Personen verantwortlich, haften sie als Gesamtschuldner.

§ 548

Konkurrierende Ansprüche

Ansprüche wegen Tod oder Körperverletzung eines Fahrgasts oder wegen Verlust, Beschädigung oder verspäteter Aushändigung von Gepäck können gegen den Beförderer oder den ausführenden Beförderer nur auf der Grundlage der Vorschriften dieses Unterabschnitts geltend gemacht werden.

§ 549

Schadensanzeige

(1) Zeigt der Fahrgast dem Beförderer eine Beschädigung oder einen Verlust seines Gepäcks nicht rechtzeitig an, so wird vermutet, dass er das Gepäck unbeschädigt erhalten hat. Einer Anzeige bedarf es jedoch nicht, wenn der Zustand des Gepäcks im Zeitpunkt seines Empfangs von den Parteien gemeinsam festgestellt oder geprüft worden ist.

(2) Die Anzeige ist rechtzeitig, wenn sie spätestens in folgendem Zeitpunkt erstattet wird:

1. bei äußerlich erkennbarer Beschädigung von Kabinengepäck im Zeitpunkt der Ausschiffung des Fahrgasts,
2. bei äußerlich erkennbarer Beschädigung von anderem Gepäck als Kabinengepäck im Zeitpunkt seiner Aushändigung und
3. bei äußerlich nicht erkennbarer Beschädigung von Gepäck oder bei dessen Verlust 15 Tage nach der Ausschiffung oder Aushändigung oder nach dem Zeitpunkt, in dem die Aushändigung hätte erfolgen sollen.

(3) Die Schadensanzeige bedarf der Textform. Zur Wahrung der Frist genügt die rechtzeitige Absendung.

§ 550

Erlöschen von Schadensersatzansprüchen

Ein Schadensersatzanspruch wegen Tod oder Körperverletzung eines Fahrgasts oder wegen Verlust, Beschädigung oder verspäteter Aushändigung von Gepäck erlischt, wenn er nicht innerhalb einer der folgenden Fristen gerichtlich geltend gemacht wird:

1. drei Jahre, gerechnet von dem Tag, an dem der Gläubiger von dem Tod oder der Körperverletzung oder von dem Verlust, der Beschädigung oder der verspäteten Aushändigung Kenntnis erlangt hat oder normalerweise hätte erlangen müssen, oder
2. fünf Jahre, gerechnet von dem Tag, an dem die Ausschiffung des Fahrgasts erfolgt ist oder hätte erfolgen sollen, je nachdem, welches der spätere Zeitpunkt ist.

§ 551

Abweichende Vereinbarungen

Soweit in § 542 Absatz 4 nichts Abweichendes bestimmt ist, ist jede Vereinbarung unwirksam, die vor Eintritt des Ereignisses getroffen wird, das den Tod oder die Körperverletzung des Fahrgasts oder den Verlust, die Beschädigung oder die verspätete Aushändigung seines Gepäcks verursacht hat, und durch die die Haftung wegen Tod oder Körperverletzung des Fahrgasts oder wegen Verlust, Beschädigung oder verspäteter Aushändigung seines Gepäcks ausgeschlossen oder eingeschränkt wird.

§ 552

Pfandrecht des Beförderers

(1) Der Beförderer hat für seine Forderung auf das Beförderungsentgelt ein Pfandrecht an dem Gepäck des Fahrgasts.

(2) Das Pfandrecht besteht nur, solange das Gepäck zurückbehalten oder hinterlegt ist.

Dritter Abschnitt

Schiffsüberlassungsverträge

Erster Unterabschnitt

Schiffsmiete

§ 553

Schiffsmietvertrag

(1) Durch den Schiffsmietvertrag (Bareboat Charter) wird der Vermieter verpflichtet, dem Mieter ein bestimmtes Seeschiff ohne Besatzung zu überlassen und ihm den Gebrauch dieses Schiffes während der Mietzeit zu gewähren.

(2) Der Mieter wird verpflichtet, die vereinbarte Miete zu zahlen. Die Miete ist mangels anderer Vereinbarung halbmonatlich im Voraus zu entrichten.

(3) Die Vorschriften dieses Unterabschnitts gelten, wenn der Mieter den Vertrag abschließt, um das Schiff zum Erwerb durch Seefahrt zu betreiben. Betreibt der Mieter kein Handelsgewerbe im Sinne von § 1 Absatz 2 und ist seine Firma auch nicht nach § 2 in das Handelsregister eingetragen, so sind in Ansehung des Schiffsmietvertrags auch insoweit die Vorschriften des Ersten Abschnitts des Vierten Buches ergänzend anzuwenden; dies gilt jedoch nicht für die §§ 348 bis 350.

§ 554

Übergabe und Rückgabe
des Schiffes. Instandhaltung

(1) Der Vermieter hat dem Mieter das Schiff zur vereinbarten Zeit am vereinbarten Ort in einem zum vertragsgemäßen Gebrauch geeigneten Zustand zu übergeben.

(2) Der Mieter hat das Schiff während der Mietzeit in einem zum vertragsgemäßen Gebrauch geeigneten Zustand zu erhalten. Nach Beendigung des Mietverhältnisses ist er verpflichtet, das Schiff in demselben Zustand unter Berücksichtigung der Abnutzung infolge vertragsgemäßen Gebrauchs zurückzugeben.

§ 555

Sicherung der Rechte des Vermieters

Der Mieter hat die Rechte des Vermieters gegenüber Dritten für den Vermieter zu sichern.

§ 556

Kündigung

Ein auf unbestimmte Zeit eingegangenes Mietverhältnis kann spätestens am ersten Werktag einer Woche zum Ablauf des folgenden Sonnabends gekündigt werden. Ist die Miete nach Monaten oder längeren Zeitabschnitten bemessen, ist die ordentliche Kündigung zum Ablauf eines Kalendervierteljahrs zulässig.

Zweiter Unterabschnitt

Zeitcharter

§ 557

Zeitchartervertrag

(1) Durch den Zeitchartervertrag wird der Zeitvercharterer verpflichtet, dem Zeitcharterer zu dessen Verwendung ein bestimmtes Seeschiff mit Besatzung auf Zeit zu überlassen und mit diesem Schiff Güter oder Personen zu befördern oder andere vereinbarte Leistungen zu erbringen.

(2) Der Zeitcharterer wird verpflichtet, die vereinbarte Zeitfracht zu zahlen.

(3) Die Vorschriften dieses Unterabschnitts gelten, wenn der Zeitcharterer den Vertrag abschließt, um das Schiff zum Erwerb durch Seefahrt zu betreiben. Betreibt der Zeitcharterer kein Handelsgewerbe im Sinne von § 1 Absatz 2 und ist seine Firma auch nicht nach § 2 in das Handelsregister eingetragen, so sind in Ansehung des Zeitchartervertrags auch insoweit die Vorschriften des Ersten Abschnitts des Vierten Buches ergänzend anzuwenden; dies gilt jedoch nicht für die §§ 348 bis 350.

§ 558

Beurkundung

Jede Partei des Zeitchartervertrags kann die schriftliche Beurkundung dieses Vertrags verlangen.

§ 559

Bereitstellung des Schiffes

(1) Das Schiff ist dem Zeitcharterer zur vereinbarten Zeit am vereinbarten Ort in einem zum vertragsgemäßen Gebrauch geeigneten Zustand bereitzustellen.

(2) Ist vereinbart, dass das Schiff zu einem bestimmten Termin oder innerhalb einer bestimmten Frist bereitgestellt werden soll, so kann der Zeitcharterer ohne Fristsetzung vom Vertrag zurücktreten, wenn die Vereinbarung nicht erfüllt wird oder offensichtlich ist, dass sie nicht erfüllt werden wird.

§ 560

Erhaltung des
vertragsgemäßen Zustands des Schiffes

Der Zeitvercharterer hat das Schiff während der Dauer des Zeitchartervertrags in einem zum vertragsgemäßen Gebrauch geeigneten Zustand zu erhalten. Er hat insbesondere dafür zu sorgen, dass das Schiff seetüchtig und, wenn das Schiff zur Beförderung von Gütern verwendet wird, ladungstüchtig ist.

§ 561

Verwendung des Schiffes

(1) Der Zeitcharterer bestimmt über die Verwendung des Schiffes. Er ist verpflichtet, mit der gebotenen Sorgfalt einen sicheren Hafen oder Liegeplatz auszuwählen, wenn er den Zeitvercharterer anweist, einen bestimmten Hafen oder Liegeplatz anzulaufen.

(2) Der Zeitvercharterer ist für die Führung und die sonstige Bedienung des Schiffes verantwortlich.

(3) Der Zeitcharterer ist berechtigt, das Schiff an einen Dritten zu verchartern.

§ 562

Unterrichtungspflichten

Zeitvercharterer und Zeitcharterer sind verpflichtet, sich gegenseitig über alle das Schiff und die Reisen betreffenden Umstände von Bedeutung zu unterrichten.

§ 563

Verladen und Löschen

(1) Der Zeitcharterer hat, wenn das Schiff zur Beförderung von Gütern verwendet wird, diese zu verladen und zu löschen.

(2) Der Zeitvercharterer hat dafür zu sorgen, dass die Verladung die Seetüchtigkeit des Schiffes nicht beeinträchtigt.

§ 564

Kosten für den Betrieb des Schiffes

(1) Der Zeitvercharterer hat die fixen Kosten des Schiffsbetriebs zu tragen, insbesondere die Kosten der Besatzung, Ausrüstung, Unterhaltung und Versicherung des Schiffes.

(2) Der Zeitcharterer hat die variablen Kosten des Schiffsbetriebs zu tragen, insbesondere Hafengebühren, Lotsengelder, Schlepperhilfen und Prämien für eine weiter gehende Versicherung des Schiffes. Der Zeitcharterer hat ferner den für den Betrieb des Schiffes erforderlichen Treibstoff in handelsüblicher Qualität zu beschaffen.

§ 565

Zeitfracht

(1) Die Zeitfracht ist mangels anderer Vereinbarung halbmonatlich im Voraus zu zahlen.

(2) Die Pflicht zur Zahlung der Zeitfracht entfällt für die Zeit, in der das Schiff infolge von Mängeln

oder sonstigen Umständen, die dem Risikobereich des Zeitvercharterers zuzurechnen sind, dem Zeitcharterer nicht zur vertragsgemäßen Verwendung zur Verfügung steht. Ist die vertragsgemäße Verwendung des Schiffes gemindert, ist eine angemessen herabgesetzte Zeitfracht zu zahlen.

§ 566

Pfandrecht des Zeitvercharterers

(1) Der Zeitvercharterer hat für seine Forderungen aus dem Zeitchartervertrag ein Pfandrecht an den an Bord des Schiffes befindlichen Sachen einschließlich des Treibstoffs, soweit diese Sachen im Eigentum des Zeitcharterers stehen. Die für den gutgläubigen Erwerb des Eigentums geltenden §§ 932, 934 und 935 des Bürgerlichen Gesetzbuchs sind nicht anzuwenden.

(2) Der Zeitvercharterer hat ferner für seine Forderungen aus dem Zeitchartervertrag ein Pfandrecht an den Forderungen des Zeitcharterers aus von diesem abgeschlossenen Fracht- und Unterzeitcharterverträgen, die mit dem Schiff erfüllt werden. Der Schuldner der Forderung kann, sobald er Kenntnis von dem Pfandrecht hat, nur an den Zeitvercharterer leisten. Er ist jedoch zur Hinterlegung berechtigt, solange ihm der Zeitcharterer das Pfandrecht nicht anzeigt.

(3) Abweichend von den Absätzen 1 und 2 hat der Zeitvercharterer kein Pfandrecht für künftige Entschädigungsforderungen sowie für nicht fällige Ansprüche auf Zeitfracht.

§ 567

Pflichtverletzung

Verletzt eine Partei des Zeitchartervertrags eine Pflicht aus diesem Vertrag, so bestimmen sich die Rechtsfolgen nach den allgemeinen für Schuldverhältnisse geltenden Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuchs, soweit nicht in diesem Unterabschnitt etwas anderes bestimmt ist.

§ 568

Zurückbehaltungsrecht

Der Zeitvercharterer kann die von ihm geschuldeten Leistungen, einschließlich der Einnahme von Gut und der Ausstellung von Konnossementen, verweigern, solange der Zeitcharterer einen fälligen Anspruch auf Zeitfracht nicht erfüllt.

§ 569

Rückgabe des Schiffes

(1) Nach Beendigung des Vertragsverhältnisses hat der Zeitcharterer das Schiff am vereinbarten Ort zurückzugeben.

(2) Wird das Vertragsverhältnis durch eine außerordentliche Kündigung beendet, so hat der Zeitcharterer abweichend von Absatz 1 das Schiff dort zurückzugeben, wo es sich in dem Zeitpunkt befindet, in dem die Kündigung wirksam wird. Die Partei, die den Grund für die außerordentliche Kündigung zu vertreten hat, hat jedoch der anderen Partei den durch die vorzeitige Beendigung des Vertragsverhältnisses entstandenen Schaden zu ersetzen.

Vierter Abschnitt
Schiffsnotlagen

Erster Unterabschnitt
Schiffszusammenstoß

§ 570

Schadensersatzpflicht

Im Falle eines Zusammenstoßes von Seeschiffen haftet der Reeder des Schiffes, das den Zusammenstoß verursacht hat, für den Schaden, der durch den Zusammenstoß an dem anderen Schiff und den an Bord der Schiffe befindlichen Personen und Sachen verursacht wurde. Die Ersatzpflicht tritt jedoch nur ein, wenn den Reeder jenes Schiffes oder eine in § 480 genannte Person ein Verschulden trifft.

§ 571

Mitverschulden

(1) Sind die Reeder mehrerer am Zusammenstoß beteiligter Schiffe zum Schadensersatz verpflichtet, so bestimmt sich der Umfang des von einem Reeder zu leistenden Ersatzes nach dem Verhältnis der Schwere seines Verschuldens zu dem der anderen Reeder. Kann ein solches Verhältnis nicht festgestellt werden, so haften die Reeder zu gleichen Teilen.

(2) Abweichend von Absatz 1 haften die Reeder mehrerer am Zusammenstoß beteiligter Schiffe für den Schaden, der durch den Tod oder die Körperverletzung einer an Bord befindlichen Person entsteht, als Gesamtschuldner. Im Verhältnis zueinander sind die Reeder nach Maßgabe des Absatzes 1 verpflichtet.

§ 572

Fernschädigung

Fügt ein Schiff durch Ausführung oder Unterlassung eines Manövers oder durch Nichtbeachtung einer Schifffahrtsregel einem anderen Schiff oder den an Bord der Schiffe befindlichen Personen oder Sachen einen Schaden zu, ohne dass ein Zusammenstoß stattfindet, so sind die §§ 570 und 571 entsprechend anzuwenden.

§ 573

Beteiligung eines Binnenschiffs

Die Vorschriften dieses Unterabschnitts sind entsprechend anzuwenden, wenn an dem Unfall ein Binnenschiff beteiligt ist.

Zweiter Unterabschnitt
Bergung

§ 574

Pflichten des Bergers
und sonstiger Personen

(1) Berger ist, wer folgenden Schiffen oder Vermögensgegenständen Hilfe leistet:

1. einem in Seegewässern in Gefahr befindlichen See- oder Binnenschiff oder sonstigen Vermögensgegenstand,
2. einem in Binnengewässern in Gefahr befindlichen Seeschiff oder
3. einem in Binnengewässern in Gefahr befindlichen Binnenschiff oder sonstigen Vermögensgegenstand, wenn ihm von einem Seeschiff aus Hilfe geleistet wird.

(2) Als Schiff im Sinne von Absatz 1 ist auch ein schwimmendes Gerät oder schwimmfähiges Bauwerk anzusehen. Vermögensgegenstand im Sinne von Absatz 1 ist auch ein gefährdeter Anspruch auf Fracht. Nicht als Schiff oder Vermögensgegenstand im Sinne von Absatz 1 gelten dagegen

1. eine auf Dauer und absichtlich an der Küste oder am Ufer befestigte Sache sowie
2. eine feste oder schwimmende Plattform oder eine der Küste vorgelagerte bewegliche Bohreinrichtung, die sich zur Erforschung, Ausbeutung oder Gewinnung mineralischer Ressourcen des Meeresbodens vor Ort im Einsatz befindet.

(3) Der Berger ist gegenüber den Eigentümern des Schiffes sowie der sonstigen Vermögensgegenstände, denen er Hilfe leistet, verpflichtet, die Leistung mit der gebotenen Sorgfalt durchzuführen, andere Berger um Unterstützung zu bitten, wenn die Umstände dies bei vernünftiger Betrachtungsweise erfordern, und das Eingreifen anderer Berger hinzunehmen, wenn von dem Schiffer oder Kapitän oder dem Eigentümer des in Gefahr befindlichen Schiffes oder dem Eigentümer des sonstigen in Gefahr befindlichen Vermögensgegenstands vernünftigerweise darum ersucht wird.

(4) Der Eigentümer und der Schiffer oder Kapitän eines in Gefahr befindlichen Schiffes sowie der Eigentümer eines sonstigen in Gefahr befindlichen Vermögensgegenstands sind gegenüber dem Berger verpflichtet, mit diesem während der Bergungsmaßnahmen in jeder Hinsicht zusammenzuarbeiten. Wurde das Schiff oder ein sonstiger Vermögensgegenstand in Sicherheit gebracht, so sind die in Satz 1 genannten Personen auf vernünftiges Ersuchen des Bergers auch verpflichtet, das Schiff oder den sonstigen Vermögensgegenstand zurückzunehmen.

§ 575

Verhütung oder
Begrenzung von Umweltschäden

(1) Der Berger ist gegenüber dem Eigentümer des in Gefahr befindlichen Schiffes sowie gegenüber dem Eigentümer eines sonstigen in Gefahr befindlichen Vermögensgegenstands verpflichtet, während der Bergungsmaßnahmen die gebotene Sorgfalt anzuwenden, um Umweltschäden zu verhüten oder zu begrenzen. Die gleiche Pflicht trifft den Eigentümer und den Schiffer oder Kapitän des in Gefahr befindlichen Schiffes sowie den Eigentümer eines sonstigen in Gefahr befindlichen Vermögensgegenstands gegenüber dem Berger. Eine abweichende Vereinbarung ist nichtig.

(2) Ein Umweltschaden ist eine erhebliche physische Schädigung der menschlichen Gesundheit oder der Tier- und Pflanzenwelt des Meeres oder der Meeresressourcen in Küsten- und Binnengewässern oder angrenzenden Gebieten, die durch Verschmutzung, Verseuchung, Feuer, Explosion oder ähnliche schwerwiegende Ereignisse verursacht wird.

§ 576

Bergelohnanspruch

(1) Sind die Bergungsmaßnahmen erfolgreich, hat der Berger einen Anspruch auf Zahlung eines Bergelohns. Der Anspruch besteht auch dann, wenn sowohl das geborgene Schiff als auch das Schiff, von dem aus die Bergungsmaßnahmen durchgeführt wurden, demselben Eigentümer gehören.

(2) Der Bergelohn umfasst zugleich den Ersatz der Aufwendungen, die zum Zweck des Bergens gemacht wurden. Nicht im Bergelohn enthalten sind Kosten und Gebühren der Behörden, zu entrichtende Zölle und sonstige Abgaben, Kosten der Aufbewahrung, Erhaltung, Abschätzung und Veräußerung der geborgenen Gegenstände (Bergungskosten).

(3) Zur Zahlung des Bergelohns und der Bergungskosten sind der Schiffseigentümer sowie die Eigentümer der sonstigen geborgenen Vermögensgegenstände im Verhältnis des Wertes des Schiffes und der Vermögensgegenstände zueinander anteilig verpflichtet.

§ 577

Höhe des Bergelohns

(1) Bergelohn ist, wenn die Parteien seine Höhe nicht vereinbart haben, so festzusetzen, dass er einen Anreiz für Bergungsmaßnahmen schafft. Bei der Festsetzung sind zugleich die folgenden Kriterien ohne Rücksicht auf die nachstehend aufgeführte Reihenfolge zu berücksichtigen:

1. der Wert des geborgenen Schiffes und der sonstigen geborgenen Vermögensgegenstände;
2. die Sachkunde und die Anstrengungen des Bergers in Bezug auf die Verhütung oder Begrenzung von Umweltschäden (§ 575 Absatz 2);
3. das Ausmaß des vom Berger erzielten Erfolgs;
4. Art und Erheblichkeit der Gefahr;
5. die Sachkunde und die Anstrengungen des Bergers in Bezug auf die Bergung des Schiffes und der sonstigen Vermögensgegenstände sowie auf die Rettung von Menschenleben;
6. die vom Berger aufgewendete Zeit sowie die ihm entstandenen Unkosten und Verluste;
7. die Haftungs- oder sonstige Gefahr, der der Berger oder seine Ausrüstung ausgesetzt war;
8. die Unverzüglichkeit, mit der die Leistungen erbracht wurden;

9. die Verfügbarkeit und der Einsatz von Schiffen oder anderen Ausrüstungsgegenständen, die für Bergungsmaßnahmen bestimmt waren;

10. die Einsatzbereitschaft und Tauglichkeit der Ausrüstung des Bergers sowie deren Wert.

(2) Der Bergelohn ohne Zinsen, Bergungskosten und erstattungsfähige Verfahrenskosten darf den Wert des geborgenen Schiffes und der sonstigen geborgenen Vermögensgegenstände nicht übersteigen.

§ 578

Sondervergütung

(1) Hat der Berger Bergungsmaßnahmen für ein Schiff durchgeführt, das als solches oder durch seine Ladung eine Gefahr für die Umwelt darstellte, so kann er von dem Eigentümer des Schiffes die Zahlung einer Sondervergütung verlangen, soweit diese den Bergelohn übersteigt, der dem Berger zusteht. Der Anspruch auf Sondervergütung besteht auch dann, wenn das geborgene Schiff und das Schiff, von dem aus die Bergungsmaßnahmen durchgeführt wurden, demselben Eigentümer gehören.

(2) Die Sondervergütung entspricht den dem Berger entstandenen Unkosten. Unkosten im Sinne von Satz 1 sind die im Rahmen der Bergungsmaßnahmen vernünftigerweise aufgewendeten Auslagen sowie ein angemessener Betrag für Ausrüstung und Personal, die tatsächlich und vernünftigerweise für die Bergungsmaßnahme eingesetzt worden sind. Bei der Bestimmung der Angemessenheit des für Ausrüstung und Personal anzusetzenden Betrages sind die in § 577 Absatz 1 Satz 2 Nummer 8 bis 10 genannten Kriterien zu berücksichtigen.

(3) Hat der Berger durch seine Bergungsmaßnahmen einen Umweltschaden (§ 575 Absatz 2) verhütet oder begrenzt, so kann die nach Absatz 2 festzusetzende Sondervergütung um bis zu 30 Prozent erhöht werden. Abweichend von Satz 1 kann die Sondervergütung unter Berücksichtigung der in § 577 Absatz 1 Satz 2 genannten Kriterien um bis zu 100 Prozent erhöht werden, wenn dies billig und gerecht erscheint.

§ 579

Ausschluss des Vergütungsanspruchs

(1) Der Berger kann für durchgeführte Bergungsmaßnahmen keine Vergütung nach den Vorschriften dieses Unterabschnitts verlangen, soweit die Maßnahmen nicht über das hinausgehen, was bei vernünftiger Betrachtung als ordnungsgemäße Erfüllung eines vor Eintritt der Gefahr eingegangenen Vertrags angesehen werden kann.

(2) Der Berger kann ferner dann keine Vergütung nach den Vorschriften dieses Unterabschnitts verlangen, wenn er entgegen dem ausdrücklichen und vernünftigen Verbot des Eigentümers, Schiffers oder Kapitäns des Schiffes oder des Eigentümers

eines sonstigen in Gefahr befindlichen Vermögensgegenstands, der sich nicht an Bord des Schiffes befindet oder befunden hat, Bergungsmaßnahmen durchführt.

§ 580

Fehlverhalten des Bergers

(1) Der Bergelohn kann herabgesetzt oder gänzlich versagt werden, wenn Bergungsmaßnahmen durch Verschulden des Bergers notwendig oder schwieriger geworden sind oder wenn sich der Berger des Betrugs oder eines anderen unredlichen Verhaltens schuldig gemacht hat.

(2) Die Sondervergütung kann ganz oder teilweise versagt werden, wenn einer der in Absatz 1 genannten Gründe vorliegt oder wenn der Berger nachlässig gehandelt und es dadurch versäumt hat, Umweltschäden (§ 575 Absatz 2) zu verhüten oder zu begrenzen.

§ 581

Ausgleichsanspruch

(1) Wird ein Schiff oder dessen Ladung ganz oder teilweise von einem anderen Schiff geborgen, so wird der Bergelohn oder die Sondervergütung zwischen dem Schiffseigner oder Reeder, dem Schiffer oder Kapitän und der übrigen Besatzung des anderen Schiffes in der Weise verteilt, dass zunächst dem Schiffseigner oder Reeder die Schäden am Schiff und die Unkosten ersetzt werden und dass von dem Rest der Schiffseigner oder Reeder zwei Drittel, der Schiffer oder Kapitän und die übrige Besatzung je ein Sechstel erhalten.

(2) Der auf die Schiffsbesatzung mit Ausnahme des Schiffers oder Kapitäns entfallende Betrag wird unter besonderer Berücksichtigung der sachlichen und persönlichen Leistungen eines jeden Mitglieds der Schiffsbesatzung verteilt. Die Verteilung erfolgt durch den Schiffer oder Kapitän mittels eines Verteilungsplans. Darin wird der Bruchteil festgesetzt, der jedem Beteiligten zukommt. Der Verteilungsplan ist vor Beendigung der Reise der Besatzung bekannt zu geben.

(3) Von den Absätzen 1 und 2 abweichende Vereinbarungen zu Lasten des Schiffers oder Kapitäns oder der übrigen Schiffsbesatzung sind nichtig.

(4) Die Absätze 1 bis 3 sind nicht anzuwenden, wenn die Bergungsmaßnahmen von einem Bergungs- oder Schleppschiff aus durchgeführt werden.

§ 582

Mehrheit von Bergern

(1) Wirken mehrere Berger an der Bergung mit, so kann jeder Berger nur einen Anteil am Bergelohn verlangen. Auf die Bestimmung des Verhältnisses der Anteile der Berger am Bergelohn zueinander ist § 577 Absatz 1 entsprechend anzuwenden; § 581 bleibt unberührt.

(2) Abweichend von Absatz 1 kann jedoch ein Berger Bergelohn in voller Höhe verlangen, wenn er das Eingreifen der anderen Berger auf Ersuchen des Eigentümers des in Gefahr befindlichen Schif-

fes oder eines sonstigen in Gefahr befindlichen Vermögensgegenstands hingenommen hat und sich das Ersuchen als nicht vernünftig erweist.

§ 583

Rettung von Menschen

(1) Menschen, denen das Leben gerettet worden ist, haben weder einen Bergelohn noch eine Sondervergütung zu entrichten.

(2) Abweichend von Absatz 1 kann derjenige, der bei Bergungsmaßnahmen Handlungen zur Rettung von Menschenleben unternimmt, von dem Berger, dem für die Bergung des Schiffes oder eines sonstigen Vermögensgegenstands oder für die Verhütung oder Begrenzung von Umweltschäden (§ 575 Absatz 2) nach den Vorschriften dieses Unterabschnitts eine Vergütung zusteht, einen angemessenen Anteil an der Vergütung verlangen. Steht dem Berger aus den in § 580 genannten Gründen keine oder nur eine verminderte Vergütung zu, kann der Anspruch auf einen angemessenen Anteil an der Vergütung in Höhe des Betrags, um den sich der Anteil mindert, unmittelbar gegen die Eigentümer des geborgenen Schiffes und der sonstigen geborgenen Vermögensgegenstände geltend gemacht werden; § 576 Absatz 3 ist entsprechend anzuwenden.

§ 584

Abschluss und

Inhaltskontrolle eines Bergungsvertrags

(1) Sowohl der Eigentümer als auch der Schiffer oder Kapitän des in Gefahr befindlichen Schiffes sind berechtigt, im Namen der Eigentümer der an Bord des Schiffes befindlichen Vermögensgegenstände Verträge über Bergungsmaßnahmen abzuschließen. Der Schiffer oder Kapitän dieses Schiffes ist darüber hinaus berechtigt, auch im Namen des Schiffseigentümers Verträge über Bergungsmaßnahmen abzuschließen.

(2) Der Bergungsvertrag oder einzelne seiner Bestimmungen können auf Antrag durch Urteil für nichtig erklärt oder abgeändert werden, wenn

1. der Vertrag infolge unzulässiger Beeinflussung oder unter dem Einfluss der Gefahr eingegangen worden ist und seine Bestimmungen unbillig sind oder
2. die vertraglich vereinbarte Vergütung im Verhältnis zu den tatsächlich erbrachten Leistungen übermäßig hoch oder übermäßig gering ist.

§ 585

Pfandrecht. Zurückbehaltungsrecht

(1) Der Gläubiger einer Forderung auf Bergelohn, auf Sondervergütung oder auf Bergungskosten hat nach § 596 Absatz 1 Nummer 4 für seine Forderung die Rechte eines Schiffsgläubigers an dem geborgenen Schiff.

(2) An den übrigen geborgenen Sachen steht dem Gläubiger für seine Forderung auf Bergelohn oder Bergungskosten ein Pfandrecht zu und, soweit der Gläubiger Alleinbesitzer der Sache ist, auch ein Zurückbehaltungsrecht.

(3) Der Gläubiger darf das nach Absatz 1 oder 2 gewährte Pfandrecht und Zurückbehaltungsrecht nicht geltend machen oder ausüben,

1. wenn ihm für seine Forderung einschließlich Zinsen und Kosten ausreichende Sicherheit in gehöriger Weise angeboten oder geleistet worden ist,
2. soweit das geborgene Schiff oder die sonstige geborgene Sache einem Staat gehört oder, im Falle eines Schiffes, von einem Staat betrieben wird, und das Schiff oder die sonstige Sache nichtgewerblichen Zwecken dient und im Zeitpunkt der Bergungsmaßnahmen nach den allgemein anerkannten Grundsätzen des Völkerrechts Staatenimmunität genießt,
3. soweit es sich um geborgene Ladung handelt, die von einem Staat für humanitäre Zwecke gespendet wurde, vorausgesetzt, der Staat hat sich bereit erklärt, die im Hinblick auf diese Ladung erbrachten Bergungsleistungen zu bezahlen.

§ 586

Rangfolge der Pfandrechte

(1) Pfandrechte an den geborgenen Sachen nach § 585 Absatz 2 haben den Vorrang vor allen anderen an den Sachen begründeten Pfandrechten, auch wenn diese früher entstanden sind.

(2) Bestehen an einer Sache mehrere Pfandrechte nach § 585 Absatz 2, so geht das Pfandrecht für die später entstandene Forderung dem für die früher entstandene Forderung vor; Pfandrechte für gleichzeitig entstandene Forderungen sind gleichberechtigt; § 603 Absatz 3 gilt entsprechend. Das Gleiche gilt im Verhältnis eines Pfandrechts nach § 585 Absatz 2 zu einem wegen desselben Ereignisses begründeten Pfandrechts für eine Forderung auf einen Beitrag zur Großen Haverei nach § 594 Absatz 1.

(3) Pfandrechte an den geborgenen Sachen nach § 585 Absatz 2 erlöschen ein Jahr nach Entstehung der Forderung; § 600 Absatz 2 gilt entsprechend.

(4) Die Befriedigung des Gläubigers aus den geborgenen Sachen wegen des Pfandrechts nach § 585 Absatz 2 erfolgt nach den für die Zwangsvollstreckung geltenden Vorschriften. Die Klage ist bei Sachen, die noch nicht ausgeliefert sind, gegen den Schiffer oder Kapitän zu richten; das gegen den Schiffer oder Kapitän ergangene Urteil ist auch gegenüber dem Eigentümer wirksam.

§ 587

Sicherheitsleistung

(1) Der Berger kann für seine Forderung auf Bergelohn oder Sondervergütung einschließlich Zinsen und Kosten von dem Schuldner die Leistung einer ausreichenden Sicherheit verlangen. Satz 1 gilt jedoch nicht, wenn die Bergungsmaßnahmen für ein Schiff durchgeführt wurden, das einem Staat gehört oder von ihm betrieben wird, nichtgewerblichen

Zwecken dient und im Zeitpunkt der Bergungsmaßnahmen nach den allgemein anerkannten Grundsätzen des Völkerrechts Staatenimmunität genießt.

(2) Der Eigentümer des geborgenen Schiffes hat unbeschadet des Absatzes 1 nach besten Kräften sicherzustellen, dass die Eigentümer der Ladung eine ausreichende Sicherheit für die gegen sie gerichteten Forderungen einschließlich Zinsen und Kosten leisten, bevor die Ladung freigegeben wird.

(3) Das geborgene Schiff und die sonstigen geborgenen Sachen dürfen vor Befriedigung oder Sicherstellung der Forderungen des Bergers nicht ohne dessen Zustimmung von dem Hafen oder Ort entfernt werden, den sie nach Beendigung der Bergungsmaßnahmen zuerst erreicht haben.

(4) Liefert der Schiffer oder Kapitän entgegen Absatz 3 geborgene Ladung aus, so haftet er für den Schaden, der durch sein Verschulden dem Berger entsteht. Dies gilt auch dann, wenn der Schiffer auf Anweisung des Schiffseigners oder der Kapitän auf Anweisung des Reeders gehandelt hat.

Dritter Unterabschnitt

Große Haverei

§ 588

Errettung aus gemeinsamer Gefahr

(1) Werden das Schiff, der Treibstoff, die Ladung oder mehrere dieser Sachen zur Errettung aus einer gemeinsamen Gefahr auf Anordnung des Kapitäns vorsätzlich beschädigt oder aufgeopfert oder werden zu diesem Zweck auf Anordnung des Kapitäns Aufwendungen gemacht (Große Haverei), so werden die hierdurch entstandenen Schäden und Aufwendungen von den Beteiligten gemeinschaftlich getragen.

(2) Beteiligter ist derjenige, der im Zeitpunkt des Havereifalls Eigentümer des Schiffes oder Eigentümer des Treibstoffs ist oder der die Gefahr trägt, dass ein zur Ladung gehörendes Frachtstück oder eine Frachtforderung untergeht.

§ 589

Verschulden eines Beteiligten oder eines Dritten

(1) Die Anwendung der Vorschriften über die Große Haverei wird nicht dadurch ausgeschlossen, dass die Gefahr durch Verschulden eines Beteiligten oder eines Dritten herbeigeführt ist. Der Beteiligte, dem ein solches Verschulden zur Last fällt, kann jedoch wegen eines ihm entstandenen Schadens keine Vergütung verlangen.

(2) Ist die Gefahr durch ein Verschulden eines Beteiligten herbeigeführt worden, so ist dieser den Beitragspflichtigen zum Ersatz des Schadens verpflichtet, den sie dadurch erleiden, dass sie die Schäden und Aufwendungen, die zur Errettung aus der Gefahr entstanden sind, gemeinschaftlich tragen müssen.

§ 590

Bemessung der Vergütung

(1) Die Vergütung für die Aufopferung des Schiffes, dessen Zubehörs, des Treibstoffs und der zur Ladung gehörenden Frachtstücke bemisst sich nach dem Verkehrswert, den die Sachen am Ort und zur Zeit der Beendigung der Reise gehabt hätten.

(2) Die Vergütung für die Beschädigung der in Absatz 1 genannten Sachen bemisst sich nach dem Unterschied zwischen dem Verkehrswert der beschädigten Sachen am Ort und zur Zeit der Beendigung der Reise und dem Verkehrswert, den die Sachen in unbeschädigtem Zustand an diesem Ort und zu dieser Zeit gehabt hätten. Sind Sachen nach dem Havereifall repariert worden, so wird vermutet, dass die für eine Reparatur der Sachen aufgewendeten Kosten dem Wertverlust entsprechen.

(3) Die Vergütung für den Untergang einer Frachtforderung bemisst sich nach dem Betrag, der dem Verfrachter infolge der Großen Haverei nicht geschuldet ist.

(4) War die aufgeopferte oder beschädigte Sache unmittelbar vor Beginn der Reise Gegenstand eines Kaufvertrags, so wird vermutet, dass der in der Rechnung des Verkäufers ausgewiesene Kaufpreis der Verkehrswert dieser Sache ist.

§ 591

Beitrag

(1) Die Beteiligten, mit Ausnahme der Schiffsbesatzung und der Fahrgäste, haben zur Zahlung der Vergütung einen Beitrag zu leisten.

(2) Die Beiträge zur Großen Haverei bemessen sich nach dem Wert der Gegenstände, die sich in gemeinsamer Gefahr befanden. Maßgebend für den Wert des Schiffes, des Treibstoffs und der zur Ladung gehörenden Frachtstücke ist der Verkehrswert am Ende der Reise zuzüglich einer etwaigen Vergütung für eine Beschädigung oder Aufopferung der betreffenden Sache in Großer Haverei. Maßgebend für den Wert einer Frachtforderung ist der Bruttobetrag der am Ende der Reise geschuldeten Fracht zuzüglich einer etwaigen Vergütung für einen Untergang der Frachtforderung wegen Havereimaßnahmen.

§ 592

Verteilung

(1) Die Höhe der Vergütung, die ein Beteiligter wegen der Aufopferung oder Beschädigung eines ihm nach § 588 Absatz 2 zuzurechnenden Gegenstands beanspruchen kann, sowie die Höhe des Beitrags, den ein Beteiligter zu zahlen hat, bestimmen sich nach dem Verhältnis der gesamten, allen Beteiligten zustehenden Vergütung zu der Summe der von allen Beteiligten zu leistenden Beiträge. Liegt ein nach § 590 ermittelter anteiliger Wertverlust über dem nach Satz 1 errechneten Anteil, so hat der von dem Wertverlust betroffene Beteiligte in Höhe der Differenz Anspruch auf eine Vergütung. Liegt ein nach § 590 ermittelter anteiliger Wertver-

lust unter dem nach Satz 1 errechneten Anteil, muss der von dem Wertverlust betroffene Beteiligte in Höhe der Differenz einen Beitrag zahlen.

(2) Jeder Beitragspflichtige haftet jedoch nur bis zur Höhe des Wertes des geretteten Gegenstands, der ihm nach § 588 Absatz 2 zuzurechnen ist.

§ 593

Schiffsgläubigerrecht

Die Vergütungsberechtigten haben nach § 596 Absatz 1 Nummer 4 für ihre Beitragsforderungen gegen den Eigentümer des Schiffes sowie den Gläubiger der Fracht die Rechte eines Schiffsgläubigers an dem Schiff.

§ 594

Pfandrecht der Vergütungsberechtigten. Nichtauslieferung

(1) Die Vergütungsberechtigten haben für ihre Beitragsforderungen ein Pfandrecht an dem Treibstoff und der Ladung der Beitragspflichtigen.

(2) Das Pfandrecht hat Vorrang vor allen anderen an diesen Sachen begründeten Pfandrechten, auch wenn diese früher entstanden sind. Bestehen an einer Sache mehrere Pfandrechte nach Absatz 1 oder besteht an einer Sache auch ein Pfandrecht nach § 585 Absatz 2, so geht das Pfandrecht für die später entstandene Forderung dem für die früher entstandene Forderung vor. Pfandrechte für gleichzeitig entstandene Forderungen sind gleichberechtigt. § 603 Absatz 3 ist entsprechend anzuwenden.

(3) Pfandrechte nach Absatz 1 erlöschen ein Jahr nach Entstehung der Forderung. § 600 Absatz 2 ist entsprechend anzuwenden.

(4) Das Pfandrecht wird für die Vergütungsberechtigten durch den Reeder ausgeübt. Auf die Geltendmachung des Pfandrechts an der Ladung sind die §§ 368 und 495 Absatz 4 entsprechend anzuwenden.

(5) Der Kapitän darf die Sachen, an denen Pfandrechte nach Absatz 1 bestehen, vor der Berichtigung oder Sicherstellung der Beiträge nicht ausliefern. Liefert der Kapitän die Sachen entgegen Satz 1 aus, so haftet er für den Schaden, der den Vergütungsberechtigten durch sein Verschulden entsteht. Dies gilt auch dann, wenn der Kapitän auf Anweisung des Reeders gehandelt hat.

§ 595

Aufmachung der Dispache

(1) Jeder Beteiligte ist berechtigt, die Aufmachung der Dispache am Bestimmungsort oder, wenn dieser nicht erreicht wird, in dem Hafen, in dem die Reise endet, zu veranlassen. Wurde Treibstoff oder Ladung vorsätzlich beschädigt oder aufgeopfert, ist der Reeder verpflichtet, die Aufmachung der Dispache an dem in Satz 1 genannten Ort unverzüglich zu veranlassen; unterlässt er dies, so ist er den Beteiligten für den daraus entstehenden Schaden verantwortlich.

(2) Die Dispache wird durch einen öffentlich bestellten Sachverständigen oder eine vom Gericht besonders ernannte sachverständige Person (Dispacheur) aufgemacht.

(3) Jeder Beteiligte hat die in seinen Händen befindlichen Urkunden, die zur Aufmachung der Dispache erforderlich sind, dem Dispacheur zur Verfügung zu stellen.

Fünfter Abschnitt

Schiffsgläubiger

§ 596

Gesicherte Forderungen

(1) Die Gläubiger folgender Forderungen haben die Rechte eines Schiffsgläubigers:

1. Heuerforderungen des Kapitäns und der übrigen Personen der Schiffsbesatzung;
2. öffentliche Schiffs-, Schifffahrts- und Hafengebühren sowie Lotsgelder;
3. Schadensersatzforderungen wegen der Tötung oder Verletzung von Menschen sowie wegen des Verlusts oder der Beschädigung von Sachen, sofern diese Forderungen aus der Verwendung des Schiffes entstanden sind; ausgenommen sind jedoch Forderungen wegen des Verlusts oder der Beschädigung von Sachen, wenn die Forderungen aus einem Vertrag hergeleitet werden oder auch aus einem Vertrag hergeleitet werden können;
4. Forderungen auf Bergelohn, auf Sondervergütung und auf Bergungskosten; Forderungen gegen den Eigentümer des Schiffes und gegen den Gläubiger der Fracht auf einen Beitrag zur Großen Haverei; Forderungen wegen der Beseitigung des Wracks;
5. Forderungen der Träger der Sozialversicherung einschließlich der Arbeitslosenversicherung gegen den Reeder.

(2) Absatz 1 Nummer 3 ist nicht auf Ansprüche anzuwenden, die auf die radioaktiven Eigenschaften oder eine Verbindung der radioaktiven Eigenschaften mit giftigen, explosiven oder sonstigen gefährlichen Eigenschaften von Kernbrennstoffen oder radioaktiven Erzeugnissen oder Abfällen zurückzuführen sind.

§ 597

Pfandrecht der Schiffsgläubiger

(1) Die Schiffsgläubiger haben für ihre Forderungen ein gesetzliches Pfandrecht an dem Schiff. Das Pfandrecht kann gegen jeden Besitzer des Schiffes verfolgt werden.

(2) Das Schiff haftet auch für die gesetzlichen Zinsen der Forderungen sowie für die Kosten der Befriedigung aus dem Schiff bezweckenden Rechtsverfolgung.

§ 598

Gegenstand des Pfandrechts der Schiffsgläubiger

(1) Das Pfandrecht der Schiffsgläubiger erstreckt sich auf das Zubehör des Schiffes mit Ausnahme der Zubehörstücke, die nicht in das Eigentum des Schiffseigentümers gelangt sind.

(2) Das Pfandrecht erstreckt sich auch auf einen Ersatzanspruch, der dem Reeder wegen des Verlusts oder der Beschädigung des Schiffes gegen einen Dritten zusteht. Das Gleiche gilt hinsichtlich der Vergütung für Schäden am Schiff in Fällen der Großen Haverei.

(3) Das Pfandrecht erstreckt sich nicht auf eine Forderung aus einer Versicherung, die der Reeder für das Schiff genommen hat.

§ 599

Erlöschen der Forderung

Erlischt die durch das Pfandrecht eines Schiffsgläubigers gesicherte Forderung, so erlischt auch das Pfandrecht.

§ 600

Zeitablauf

(1) Das Pfandrecht eines Schiffsgläubigers erlischt ein Jahr nach Entstehung der Forderung.

(2) Das Pfandrecht erlischt nicht, wenn der Gläubiger innerhalb der Frist des Absatzes 1 die Beschlagnahme des Schiffes wegen des Pfandrechts erwirkt, sofern das Schiff später im Wege der Zwangsvollstreckung veräußert wird, ohne dass das Schiff in der Zwischenzeit von einer Beschlagnahme zugunsten dieses Gläubigers frei geworden ist. Das Gleiche gilt für das Pfandrecht eines Gläubigers, der wegen seines Pfandrechts dem Zwangsvollstreckungsverfahren innerhalb dieser Frist beitrifft.

(3) Ein Zeitraum, währenddessen ein Gläubiger rechtlich daran gehindert ist, sich aus dem Schiff zu befriedigen, wird in die Frist nicht eingerechnet. Eine Hemmung, eine Ablaufhemmung oder ein Neubeginn der Frist aus anderen Gründen ist ausgeschlossen.

§ 601

Befriedigung des Schiffsgläubigers

(1) Die Befriedigung des Schiffsgläubigers aus dem Schiff erfolgt nach den Vorschriften über die Zwangsvollstreckung.

(2) Die Klage auf Duldung der Zwangsvollstreckung kann außer gegen den Eigentümer des Schiffes auch gegen den Ausrüster gerichtet werden. Das gegen den Ausrüster gerichtete Urteil ist auch gegenüber dem Eigentümer wirksam.

(3) Zugunsten des Schiffsgläubigers gilt als Eigentümer, wer im Schiffsregister als Eigentümer eingetragen ist. Das Recht des nicht eingetragenen Eigentümers, die ihm gegen das Pfandrecht zustehenden Einwendungen geltend zu machen, bleibt unberührt.

§ 602

Vorrang der
Pfandrechte der Schiffsgläubiger

Die Pfandrechte der Schiffsgläubiger haben Vorrang vor allen anderen Pfandrechten am Schiff. Sie haben Vorrang auch insoweit, als zoll- und steuerpflichtige Sachen nach gesetzlichen Vorschriften als Sicherheit für öffentliche Abgaben dienen.

§ 603

Allgemeine Rangordnung
der Pfandrechte der Schiffsgläubiger

(1) Die Rangordnung der Pfandrechte der Schiffsgläubiger bestimmt sich nach der Reihenfolge der Nummern, unter denen die Forderungen in § 596 aufgeführt sind.

(2) Die Pfandrechte für die in § 596 Absatz 1 Nummer 4 aufgeführten Forderungen haben jedoch den Vorrang vor den Pfandrechten aller anderen Schiffsgläubiger, deren Forderungen früher entstanden sind.

(3) Beitragsforderungen zur Großen Haverei gelten als im Zeitpunkt des Havereifalls, Forderungen auf Bergelohn, auf Sondervergütung und auf Bergungskosten als im Zeitpunkt der Beendigung der Bergungsmaßnahmen und Forderungen wegen der Beseitigung des Wracks als im Zeitpunkt der Beendigung der Wrackbeseitigung entstanden.

§ 604

Rangordnung der
Pfandrechte unter derselben Nummer

(1) Von den Pfandrechten für die in § 596 Absatz 1 Nummer 1 bis 3 und 5 aufgeführten Forderungen haben die Pfandrechte für die unter derselben Nummer genannten Forderungen ohne Rücksicht auf den Zeitpunkt ihrer Entstehung den gleichen Rang.

(2) Pfandrechte für die in § 596 Absatz 1 Nummer 3 aufgeführten Forderungen wegen Personenschäden gehen Pfandrechten für die unter derselben Nummer aufgeführten Forderungen wegen Sachschäden vor.

(3) Von den Pfandrechten für die in § 596 Absatz 1 Nummer 4 aufgeführten Forderungen geht das für die später entstandene Forderung dem für die früher entstandene Forderung vor. Pfandrechte wegen gleichzeitig entstandener Forderungen sind gleichberechtigt.

Sechster Abschnitt

Verjährung

§ 605

Einjährige Verjährungsfrist

Folgende Ansprüche verjähren in einem Jahr:

1. Ansprüche aus einem Seefrachtvertrag und aus einem Konnossement;
2. Ansprüche aus Schiffsüberlassungsverträgen;
3. Ansprüche auf Beiträge zur Großen Haverei;

4. Ansprüche, die den Reedern untereinander nach § 571 Absatz 2 zustehen.

§ 606

Zweijährige Verjährungsfrist

Folgende Ansprüche verjähren in zwei Jahren:

1. Schadensersatzansprüche wegen Tod oder Körperverletzung eines Fahrgasts oder wegen Verlust, Beschädigung oder verspäteter Aushändigung von Gepäck, soweit die Ansprüche den Vorschriften dieses Buches unterworfen sind;
2. Schadensersatzansprüche aus dem Zusammenstoß von Schiffen oder aus einem unter § 572 fallenden Ereignis;
3. Ansprüche auf Bergelohn, auf Sondervergütung und auf Bergungskosten;
4. Ansprüche wegen der Beseitigung eines Wracks.

§ 607

Beginn der Verjährungsfristen

(1) Die Verjährungsfrist für die in § 605 Nummer 1 genannten Ansprüche beginnt mit dem Tag, an dem das Gut abgeliefert wurde, oder, wenn das Gut nicht abgeliefert wurde, mit dem Tag, an dem das Gut hätte abgeliefert werden müssen. Handelt es sich um Ansprüche aus einem Reisefrachtvertrag, ist auf das Gut abzustellen, das am Ende der letzten Reise abgeliefert wurde oder hätte abgeliefert werden müssen.

(2) Abweichend von Absatz 1 beginnt die Verjährungsfrist für Rückgriffsansprüche des Schuldners eines in § 605 Nummer 1 genannten Anspruchs mit dem Tag des Eintritts der Rechtskraft des Urteils gegen den Rückgriffsgläubiger oder, wenn kein rechtskräftiges Urteil vorliegt, mit dem Tag, an dem der Rückgriffsgläubiger den Anspruch befriedigt hat. Satz 1 gilt nicht, wenn der Rückgriffsschuldner innerhalb von drei Monaten, nachdem der Rückgriffsgläubiger Kenntnis von dem Schaden und der Person des Rückgriffsschuldners erlangt hat, nicht über diesen Schaden unterrichtet wurde.

(3) Die Verjährungsfrist für die in § 605 Nummer 2 genannten Ansprüche aus Schiffsüberlassungsverträgen beginnt mit dem Schluss des Jahres, in dem der Anspruch entstanden ist. Auf die Verjährung von Rückgriffsansprüchen des Schuldners eines Anspruchs aus einem Zeitchartervertrag ist Absatz 2 entsprechend anzuwenden.

(4) Die Verjährungsfrist für die in § 605 Nummer 3 und 4 genannten Ansprüche beginnt mit dem Schluss des Jahres, in dem der Anspruch entstanden ist.

(5) Die Verjährungsfrist für die in § 606 Nummer 1 genannten Schadensersatzansprüche beginnt wie folgt:

1. für Ansprüche wegen Körperverletzung eines Fahrgasts mit dem Tag der Ausschiffung des Fahrgasts;
2. für Ansprüche wegen des Todes eines Fahrgasts mit dem Tag, an dem der Fahrgast hätte ausgeschifft werden sollen, oder, wenn der Tod nach

der Ausschiffung eingetreten ist, mit dem Tag des Todes, spätestens jedoch ein Jahr nach der Ausschiffung des Fahrgasts;

3. für Ansprüche wegen Verlust, Beschädigung oder verspäteter Auslieferung von Gepäck mit dem Tag der Ausschiffung oder mit dem Tag, an dem die Ausschiffung hätte erfolgen sollen, je nachdem, welches der spätere Zeitpunkt ist.

(6) Die Verjährungsfrist für die in § 606 Nummer 2 genannten Schadensersatzansprüche aus einem Zusammenstoß von Schiffen oder aus einem unter § 572 fallenden Ereignis beginnt mit dem den Schaden auslösenden Ereignis.

(7) Die Verjährungsfrist für die in § 606 Nummer 3 und 4 genannten Ansprüche beginnt mit Beendigung der Bergungs- oder Wrackbeseitigungsmaßnahmen. Auf die Verjährung von Rückgriffsansprüchen des Schuldners dieser Ansprüche ist Absatz 2 entsprechend anzuwenden.

§ 608

Hemmung der Verjährung

Die Verjährung der in den §§ 605 und 606 genannten Ansprüche wird auch durch eine Erklärung des Gläubigers, mit der dieser Ersatzansprüche erhebt, bis zu dem Zeitpunkt gehemmt, in dem der Schuldner die Erfüllung des Anspruchs ablehnt. Die Erhebung der Ansprüche sowie die Ablehnung bedürfen der Textform. Eine weitere Erklärung, die denselben Ersatzanspruch zum Gegenstand hat, hemmt die Verjährung nicht erneut.

§ 609

Vereinbarungen über die Verjährung

(1) Die Verjährung von Schadensersatzansprüchen aus einem Stückgutfrachtvertrag oder aus einem Konnossement wegen Verlust oder Beschädigung von Gut kann nur durch Vereinbarung, die im Einzelnen ausgehandelt ist, auch wenn sie für eine Mehrzahl von gleichartigen Verträgen zwischen denselben Vertragsparteien getroffen ist, erleichtert oder erschwert werden. Eine Bestimmung im Konnossement, die die Verjährung der Schadensersatzansprüche erleichtert, ist jedoch Dritten gegenüber unwirksam.

(2) Die Verjährung der in § 606 Nummer 1 genannten Ansprüche wegen Personen-, Gepäck- oder Verspätungsschäden kann nur durch Erklärung des Beförderers oder durch Vereinbarung der Parteien nach der Entstehung des Anspruchsgrunds verlängert werden. Erklärung und Vereinbarung bedürfen der Schriftform. Eine Erleichterung der Verjährung, insbesondere eine Verkürzung der Verjährungsfrist, ist unzulässig.

§ 610

Konkurrierende Ansprüche

Treffen vertragliche Schadensersatzansprüche, die den Vorschriften dieses Abschnitts unterworfen sind, mit konkurrierenden außervertraglichen Schadensersatzansprüchen zusammen, so gelten auch für die außervertraglichen Ansprüche die Vorschriften dieses Abschnitts.

Siebter Abschnitt

Allgemeine Haftungsbeschränkung

§ 611

Übereinkommen über die Haftungsbeschränkung

(1) Die Haftung für Seeforderungen kann nach den Bestimmungen des Übereinkommens vom 19. November 1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen (BGBl. 1986 II S. 786), geändert durch das Protokoll vom 2. Mai 1996 (BGBl. 2000 II S. 790), in seiner jeweiligen für die Bundesrepublik Deutschland geltenden Fassung (Haftungsbeschränkungsübereinkommen) beschränkt werden. Dies gilt auch für die Haftung für Bunkerölverschmutzungsschäden nach dem Internationalen Übereinkommen von 2001 über die zivilrechtliche Haftung für Bunkerölverschmutzungsschäden (BGBl. 2006 II S. 578) (Bunkeröl-Übereinkommen).

(2) Die Haftung nach dem Internationalen Übereinkommen von 1992 über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden (BGBl. 1994 II S. 1150, 1152) (Haftungsübereinkommen von 1992) kann nach den Bestimmungen dieses Übereinkommens beschränkt werden.

(3) Werden Ansprüche wegen Verschmutzungsschäden im Sinne des Artikels I Nummer 6 des Haftungsübereinkommens von 1992 geltend gemacht und ist das Haftungsübereinkommen von 1992 nicht anzuwenden, so können die in Artikel 1 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens bezeichneten Personen ihre Haftung für diese Ansprüche in entsprechender Anwendung der Bestimmungen des Haftungsbeschränkungsübereinkommens beschränken. Sind aus demselben Ereignis sowohl Ansprüche der in Satz 1 bezeichneten Art als auch Ansprüche entstanden, für welche die Haftung nach Absatz 1 beschränkt werden kann, so gelten die im Haftungsbeschränkungsübereinkommen bestimmten Haftungshöchstbeträge jeweils gesondert für die Gesamtheit der in Satz 1 bezeichneten Ansprüche und für die Gesamtheit derjenigen Ansprüche, für welche die Haftung nach Absatz 1 beschränkt werden kann.

(4) Die Haftung kann nicht beschränkt werden für

1. die in Artikel 3 Buchstabe e des Haftungsbeschränkungsübereinkommens bezeichneten Ansprüche, sofern der Dienstvertrag inländischem Recht unterliegt;
2. Ansprüche auf-Ersatz der Kosten der Rechtsverfolgung.

(5) Ergänzend zu den Bestimmungen des Haftungsbeschränkungsübereinkommens und des Haftungsübereinkommens von 1992 gelten die §§ 612 bis 617.

§ 612

Haftungsbeschränkung für Ansprüche aus Wrackbeseitigung

(1) Das Haftungsbeschränkungsübereinkommen (§ 611 Absatz 1 Satz 1) ist auf folgende Ansprüche

mit der Maßgabe anzuwenden, dass für sie unabhängig davon, auf welcher Rechtsgrundlage sie beruhen, ein gesonderter Haftungshöchstbetrag gilt:

1. Ansprüche auf Erstattung der Kosten für die Hebung, Beseitigung, Vernichtung oder Unschädlichmachung eines gesunkenen, havarierten, gestrandeten oder verlassenen Schiffes, samt allem, was sich an Bord eines solchen Schiffes befindet oder befunden hat, und
2. Ansprüche auf Erstattung der Kosten für die Beseitigung, Vernichtung oder Unschädlichmachung der Ladung des Schiffes.

Die in Satz 1 angeführten Ansprüche unterliegen jedoch nicht der Haftungsbeschränkung, soweit sie ein mit dem Haftpflichtigen vertraglich vereinbartes Entgelt betreffen.

(2) Der Haftungshöchstbetrag nach Absatz 1 errechnet sich nach Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe b des Haftungsbeschränkungsübereinkommens. Der Haftungshöchstbetrag gilt für die Gesamtheit der in Absatz 1 bezeichneten Ansprüche, die aus demselben Ereignis gegen Personen entstanden sind, die dem gleichen Personenkreis im Sinne des Artikels 9 Absatz 1 Buchstabe a, b oder c des Haftungsbeschränkungsübereinkommens angehören. Er steht ausschließlich zur Befriedigung der in Absatz 1 bezeichneten Ansprüche zur Verfügung; Artikel 6 Absatz 2 und 3 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens ist nicht anzuwenden.

§ 613

Haftungsbeschränkung für kleine Schiffe

Für ein Schiff mit einem Raumgehalt bis zu 250 Tonnen wird der nach Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe b des Haftungsbeschränkungsübereinkommens (§ 611 Absatz 1 Satz 1) zu errechnende Haftungshöchstbetrag auf die Hälfte des für ein Schiff mit einem Raumgehalt von 2 000 Tonnen geltenden Haftungshöchstbetrags festgesetzt.

§ 614

Haftungsbeschränkung für Schäden an Häfen und Wasserstraßen

Unbeschadet des Rechts nach Artikel 6 Absatz 2 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens (§ 611 Absatz 1 Satz 1) in Bezug auf Ansprüche wegen Tod oder Körperverletzung haben Ansprüche wegen Beschädigung von Hafenanlagen, Hafenbecken, Wasserstraßen und Navigationshilfen Vorrang vor sonstigen Ansprüchen nach Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe b des Haftungsbeschränkungsübereinkommens.

§ 615

Beschränkung der Haftung des Lotsen

(1) Die in Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe a und b des Haftungsbeschränkungsübereinkommens (§ 611 Absatz 1 Satz 1) bestimmten Haftungshöchstbeträge gelten für Ansprüche gegen einen an Bord tätigen Lotsen mit der Maßgabe, dass der Lotse, falls der Raumgehalt des gelotsten Schiffes 2 000 Tonnen übersteigt, seine Haftung auf die Be-

träge beschränken kann, die sich unter Zugrundelegung eines Raumgehalts von 2 000 Tonnen errechnen.

(2) Der in Artikel 7 Absatz 1 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens bestimmte Haftungshöchstbetrag gilt für Ansprüche gegen einen an Bord tätigen Lotsen mit der Maßgabe, dass der Lotse, falls das Schiff nach dem Schiffszeugnis mehr als zwölf Fahrgäste befördern darf, seine Haftung auf den Betrag beschränken kann, der sich unter Zugrundelegung einer Anzahl von zwölf Fahrgästen errechnet.

(3) Die Errichtung und Verteilung eines Fonds in Höhe der nach Absatz 1 oder 2 zu errechnenden Beträge sowie die Wirkungen der Errichtung eines solchen Fonds bestimmen sich nach den Vorschriften über die Errichtung, die Verteilung und die Wirkungen der Errichtung eines Fonds im Sinne des Artikels 11 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens. Jedoch ist Artikel 11 Absatz 3 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens nicht anzuwenden, wenn im Falle des Absatzes 1 der Raumgehalt des gelotsten Schiffes 2 000 Tonnen übersteigt oder im Falle des Absatzes 2 das Schiff nach dem Schiffszeugnis mehr als zwölf Fahrgäste befördern darf.

(4) Ein Lotse, der nicht an Bord des gelotsten Schiffes tätig ist, kann seine Haftung für die in Artikel 2 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens angeführten Ansprüche in entsprechender Anwendung des § 611 Absatz 1, 3 und 4 sowie der §§ 612 bis 614 und 617 mit der Maßgabe beschränken, dass für diese Ansprüche ein gesonderter Haftungshöchstbetrag gilt, der sich nach Absatz 1 oder 2 errechnet und der ausschließlich zur Befriedigung der Ansprüche gegen den Lotsen zur Verfügung steht.

§ 616

Wegfall der Haftungsbeschränkung

(1) Ist der Schuldner eine juristische Person oder eine Personenhandelsgesellschaft, so kann er seine Haftung nicht beschränken, wenn

1. der Schaden auf eine Handlung oder Unterlassung eines Mitglieds des zur Vertretung berechtigten Organs oder eines zur Vertretung berechtigten Gesellschafters zurückzuführen ist und
2. durch eine solche Handlung oder Unterlassung die Beschränkung der Haftung nach Artikel 4 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens (§ 611 Absatz 1 Satz 1) oder nach Artikel V Absatz 2 des Haftungsübereinkommens von 1992 (§ 611 Absatz 2) ausgeschlossen ist.

Gleiches gilt, wenn der Schuldner ein Mitreeder ist und der Schaden auf eine Handlung oder Unterlassung des Korrespondentreeders zurückzuführen ist.

(2) Ist der Schuldner eine Personenhandelsgesellschaft, so kann jeder Gesellschafter seine persönliche Haftung für Ansprüche beschränken, für welche auch die Gesellschaft ihre Haftung beschränken kann.

§ 617

Verfahren der Haftungsbeschränkung

(1) Die Errichtung und Verteilung eines Fonds im Sinne des Artikels 11 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens (§ 611 Absatz 1 Satz 1) oder im Sinne des Artikels V Absatz 3 des Haftungsübereinkommens von 1992 (§ 611 Absatz 2) bestimmt sich nach den Vorschriften der Schifffahrtsrechtlichen Verteilungsordnung.

(2) Die Beschränkung der Haftung nach dem Haftungsbeschränkungsübereinkommen kann auch dann geltend gemacht werden, wenn ein Fonds im Sinne des Artikels 11 des Haftungsbeschränkungsübereinkommens nicht errichtet worden ist. § 305a der Zivilprozessordnung bleibt unberührt.

Achter Abschnitt

Verfahrensvorschriften

§ 618

Einstweilige Verfügung eines Bergers

Auf Antrag eines Bergers (§ 574 Absatz 1) kann das für die Hauptsache zuständige Gericht unter Berücksichtigung der Umstände des Falles nach billigem Ermessen durch einstweilige Verfügung regeln, dass der Schuldner des Anspruchs auf Bergelohn oder Sondervergütung dem Berger einen als billig und gerecht zu erachtenden Betrag als Abschlagszahlung zu leisten hat und zu welchen Bedingungen die Leistung zu erbringen ist. Die einstweilige Verfügung kann erlassen werden, auch wenn die in den §§ 935 und 940 der Zivilprozessordnung bezeichneten Voraussetzungen nicht zu treffen.

§ 619

Zustellungen an den Kapitän oder Schiffer

Eine Klage eines Schiffsgläubigers auf Duldung der Zwangsvollstreckung in ein Schiff sowie ein Urteil oder ein Beschluss in einem Verfahren über einen Arrest in ein Schiff können dem Kapitän dieses Schiffes oder, soweit ein Binnenschiff betroffen ist, dem Schiffer zugestellt werden.“

43. Die Anlage wird aufgehoben.

Artikel 2

Änderung des
Einführungsgesetzes zum Handelsgesetzbuch

Das Einführungsgesetz zum Handelsgesetzbuch in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 4101-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 20. Dezember 2012 (BGBl. I S. 2751) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Artikel 6 wird wie folgt gefasst:

„Artikel 6

(1) Ist ein Konnossement in einem Vertragsstaat des Internationalen Abkommens vom 25. August 1924 zur Vereinheitlichung von Regeln über Konnossemente (RGBl. 1939 II S. 1049) (Haager Regeln) ausgestellt, so sind die §§ 480, 483, 485 und 488,

die §§ 513 bis 525 in Verbindung mit den §§ 498, 499, 501, 504, 505, 507, 510 und 512 sowie § 605 Nummer 1 in Verbindung mit § 607 Absatz 1 und 2 und § 609 Absatz 1 des Handelsgesetzbuchs ohne Rücksicht auf das nach Internationalem Privatrecht anzuwendende Recht und mit der Maßgabe anzuwenden, dass,

1. abweichend von § 501 des Handelsgesetzbuchs, der Verfrachter ein Verschulden seiner Leute und der Schiffsbesatzung nicht zu vertreten hat, wenn der Schaden durch ein Verhalten bei der Führung oder der sonstigen Bedienung des Schiffes oder durch Feuer oder Explosion an Bord des Schiffes entstanden ist und die Maßnahmen nicht überwiegend im Interesse der Ladung getroffen wurden;
2. abweichend von § 504 des Handelsgesetzbuchs, die nach den §§ 502 und 503 des Handelsgesetzbuchs zu leistende Entschädigung wegen Verlust oder Beschädigung auf einen Betrag von 666,67 Rechnungseinheiten für das Stück oder die Einheit begrenzt ist;
3. abweichend von § 525 des Handelsgesetzbuchs, die Verpflichtungen des Verfrachters aus den nach diesem Artikel anzuwendenden Vorschriften durch Rechtsgeschäft nicht im Voraus ausgeschlossen oder beschränkt werden können;
4. abweichend von § 609 des Handelsgesetzbuchs, die Verjährung von Schadensersatzansprüchen wegen Verlust oder Beschädigung von Gut nicht erleichtert werden kann.

Das Recht der Parteien, eine Rechtswahl zu treffen, bleibt unberührt.

(2) Ist ein Konnossement in Deutschland ausgestellt, so ist Absatz 1 Satz 1 nur anzuwenden, wenn sich das Konnossement auf die Beförderung von Gütern von oder nach einem Hafen in einem anderen Vertragsstaat der Haager Regeln bezieht.

(3) Als Vertragsstaat der Haager Regeln ist nicht ein Staat anzusehen, der zugleich Vertragsstaat eines Änderungsprotokolls zu den Haager Regeln ist.“

2. Artikel 7 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Folgende Vorschriften des Handelsgesetzbuchs sind auch anzuwenden, wenn das Schiff nicht zum Erwerb durch Seefahrt betrieben wird:

1. § 480 über die Verantwortlichkeit des Reeders für ein Mitglied der Schiffsbesatzung und einen an Bord tätigen Lotsen,
2. die §§ 570 bis 573 und 606 Nummer 2, dieser in Verbindung mit § 607 Absatz 6 und § 608, über die Haftung im Falle des Zusammenstoßes von Schiffen,
3. die §§ 574 bis 587 und 606 Nummer 3, dieser in Verbindung mit § 607 Absatz 7 sowie den §§ 608 und 610, über Bergung,
4. die §§ 611 bis 617 über die Beschränkung der Haftung.“

b) In Absatz 2 wird die Angabe „§§ 486 bis 487e“ durch die Angabe „§§ 611 bis 617“ ersetzt.

3. Artikel 8 Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Die §§ 574 bis 580, 582 bis 584, 587 und 606 Nummer 3, dieser in Verbindung mit § 607 Absatz 7 sowie den §§ 608 und 610 des Handelsgesetzbuchs, sind, soweit sich aus Satz 3 und Absatz 3 nichts anderes ergibt, ohne Rücksicht auf das nach Internationalem Privatrecht anzuwendende Recht anzuwenden. Die Aufteilung des Bergelohns und der Sondervergütung zwischen dem Berger und seinen Bediensteten bestimmt sich jedoch, wenn die Bergung von einem Schiff aus durchgeführt wird, nach dem Recht des Staates, dessen Flagge das Schiff führt, sonst nach dem Recht, dem der zwischen dem Berger und seinen Bediensteten geschlossene Vertrag unterliegt. Das Recht der Parteien, eine Rechtswahl zu treffen, bleibt unberührt; unterliegt jedoch das Rechtsverhältnis ausländischem Recht, so sind § 575 Absatz 1 und § 584 Absatz 2 des Handelsgesetzbuchs gleichwohl anzuwenden.“

4. Folgender Dreiunddreißigster Abschnitt wird angefügt:

„Dreiunddreißigster Abschnitt
Übergangsvorschrift zum
Gesetz zur Reform des Seehandelsrechts

Artikel 71

(1) Für Partenreedereien und Baureedereien, die vor dem 25. April 2013 entstanden sind, bleiben die §§ 489 bis 509 des Handelsgesetzbuchs in der bis zu diesem Tag geltenden Fassung maßgebend.

(2) Auf ein im Fünften Buch des Handelsgesetzbuchs geregeltes Schuldverhältnis, das vor dem 25. April 2013 entstanden ist, sind die bis zu diesem Tag geltenden Gesetze weiter anzuwenden. Dies gilt auch für die Verjährung der aus einem solchen Schuldverhältnis vor dem 25. April 2013 entstandenen Ansprüche.“

Artikel 3

Änderung des
Bürgerlichen Gesetzbuchs

Das Bürgerliche Gesetzbuch in der Fassung der Bekanntmachung vom 2. Januar 2002 (BGBl. I S. 42, 2909; 2003 I S. 738), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 16. April 2013 (BGBl. I S. 795) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In § 579 Absatz 1 Satz 1 werden die Wörter „, ein im Schiffsregister eingetragenes Schiff“ gestrichen.
2. § 580a Absatz 1 wird wie folgt geändert:
 - a) In dem Satzteil vor Nummer 1 werden die Wörter „oder über im Schiffsregister eingetragene Schiffe“ gestrichen.
 - b) In Nummer 3 werden die Wörter „oder im Schiffsregister eingetragene Schiffe“ gestrichen.

Artikel 4

Änderung des
Umweltschadensgesetzes

In § 9 Absatz 3 des Umweltschadensgesetzes vom 10. Mai 2007 (BGBl. I S. 666), das zuletzt durch Artikel 7 des Gesetzes vom 8. April 2013 (BGBl. I S. 734) ge-

ändert worden ist, werden die Wörter „§ 486 Abs. 1, 4 und 5, §§ 487 bis 487e“ durch die Wörter „§ 611 Absatz 1, 4 und 5, den §§ 612 bis 617“ ersetzt.

Artikel 5

Änderung des
Binnenschiffahrtsgesetzes

Das Binnenschiffahrtsgesetz in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 4103-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, das zuletzt durch Artikel 7 des Gesetzes vom 31. Juli 2009 (BGBl. I S. 2585) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 5h Absatz 1 Satz 3 wird wie folgt gefasst:

„Gefährliche Güter im Sinne des Satzes 1 sind die Stoffe oder Gegenstände, deren Beförderung nach den folgenden Vorschriften verboten oder nach den darin vorgesehenen Bedingungen gestattet ist:

1. Teil 2 Kapitel 3.2 Tabelle A und Kapitel 3.3 der dem Europäischen Übereinkommen über die internationale Beförderung von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstraßen (ADN) beigefügten Verordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. Juni 2009 (BGBl. 2009 II S. 534 – Anlageband; 2010 II S. 122, 123, 1183, 1184), zuletzt geändert durch Beschluss des ADN-Verwaltungsausschusses vom 26. August 2010 (BGBl. 2010 II S. 1550), in der jeweils in Deutschland in Kraft gesetzten Fassung, oder

2. Anlage 2 Gliederungsnummer 1.1 und 1.2 der Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschiffahrt in der Fassung der Bekanntmachung vom 16. Dezember 2011 (BGBl. I S. 2733) in der jeweils geltenden Fassung.“

2. Die Überschrift des Vierten Abschnitts wird wie folgt gefasst:

„Vierter Abschnitt

Frachtgeschäft. Schiffsüberlassungsverträge“.

3. § 27 wird wie folgt gefasst:

„§ 27

(1) Auf den Vertrag über die Vermietung eines Binnenschiffs sind die §§ 553 bis 556 des Handelsgesetzbuchs entsprechend anzuwenden.

(2) Auf den Vertrag über die Überlassung eines Binnenschiffs mit Besatzung auf Zeit zum Zwecke der Beförderung von Gütern oder Personen oder der Erbringung anderer vereinbarter Leistungen durch denjenigen, der das Schiff zur Verfügung stellt, sind die §§ 557 bis 569 des Handelsgesetzbuchs entsprechend anzuwenden.“

4. § 77 wird wie folgt gefasst:

„§ 77

Auf die Beförderung von Fahrgästen und ihrem Gepäck auf Flüssen und sonstigen Binnengewässern sind die §§ 536 bis 552 des Handelsgesetzbuchs entsprechend anzuwenden.“

5. Die Überschrift des Sechsten Abschnitts wird wie folgt gefasst:

„Sechster Abschnitt

Große Haverei“.

6. § 78 wird wie folgt gefasst:

„§ 78

(1) Werden das Schiff, der Treibstoff, die Ladung oder mehrere dieser Sachen zur Errettung aus einer gemeinsamen Gefahr auf Anordnung des Schiffers vorsätzlich beschädigt oder aufgeopfert oder werden zu diesem Zweck auf Anordnung des Schiffers Aufwendungen gemacht (Große Haverei), so werden die hierdurch entstandenen Schäden und Aufwendungen von den Beteiligten gemeinschaftlich getragen. Beteiligter ist derjenige, der im Zeitpunkt des Havereifalls Eigentümer des Schiffes, des Treibstoffs oder eines zur Ladung gehörenden Frachtstücks oder der Inhaber der Frachtforderung ist.

(2) Die Vergütungsberechtigten haben für ihre Forderungen auf die vom Eigentümer des Schiffes sowie vom Inhaber der Frachtforderung zu entrichtenden Beiträge die Rechte eines Schiffsgläubigers an dem Schiff (§§ 102 bis 115).

(3) Auf die Große Haverei sind die §§ 589 bis 592, 594 und 595 des Handelsgesetzbuchs mit der Maßgabe entsprechend anzuwenden, dass für die Verteilung auf die Gegenstände abzustellen ist, die einem Beteiligten nach Absatz 1 Satz 2 zuzurechnen sind.“

7. Die §§ 79 bis 91 werden aufgehoben.

8. § 93 wird wie folgt geändert:

a) Der Wortlaut wird Absatz 1 und die Wörter „§§ 740 bis 753a, § 902 Nr. 3 und § 903 Abs. 3 des Handelsgesetzbuchs“ werden durch die Wörter „§§ 574 bis 584, 585 Absatz 2 und 3, §§ 586 und 587, 606 Nummer 3 in Verbindung mit § 607 Absatz 7 und § 618 des Handelsgesetzbuchs“ ersetzt.

b) Folgender Absatz 2 wird angefügt:

„(2) Der Gläubiger einer Forderung auf Bergelohn, auf Sondervergütung oder auf Bergungskosten hat nach § 102 Nummer 3 für seine Forderung die Rechte eines Schiffsgläubigers an dem geborgenen Schiff.“

9. In § 116 Absatz 1 Satz 1 wird die Angabe „§ 443“ durch die Angabe „§ 442“ ersetzt.

Artikel 6**Änderung des
Rechtspflegergesetzes**

§ 17 Nummer 2 Buchstabe e des Rechtspflegergesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. April 2013 (BGBl. I S. 778), das durch Artikel 3 des Gesetzes vom 16. April 2013 (BGBl. I S. 795) geändert worden ist, wird aufgehoben.

Artikel 7**Änderung der Zivilprozessordnung**

Die Zivilprozessordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. Dezember 2005 (BGBl. I S. 3202; 2006 I S. 431; 2007 I S. 1781), die zuletzt durch Artikel 4 des Gesetzes vom 11. März 2013 (BGBl. I S. 434) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In der Inhaltsübersicht wird die Angabe zu § 30 durch folgende Angabe ersetzt:

„§ 30 Gerichtsstand bei Beförderungen

§ 30a Gerichtsstand bei Bergungsansprüchen“.

2. § 30 wird durch die folgenden §§ 30 und 30a ersetzt:

„§ 30

Gerichtsstand bei Beförderungen

(1) Für Rechtsstreitigkeiten aus einer Güterbeförderung ist auch das Gericht zuständig, in dessen Bezirk der Ort der Übernahme des Gutes oder der für die Ablieferung des Gutes vorgesehene Ort liegt. Eine Klage gegen den ausführenden Frachtführer oder ausführenden Verfrachter kann auch in dem Gerichtsstand des Frachtführers oder Verfrachters erhoben werden. Eine Klage gegen den Frachtführer oder Verfrachter kann auch in dem Gerichtsstand des ausführenden Frachtführers oder ausführenden Verfrachters erhoben werden.

(2) Für Rechtsstreitigkeiten wegen einer Beförderung von Fahrgästen und ihrem Gepäck auf Schiffen ist auch das Gericht zuständig, in dessen Bezirk sich der im Beförderungsvertrag bestimmte Abgangs- oder Bestimmungsort befindet. Eine von Satz 1 abweichende Vereinbarung ist unwirksam, wenn sie vor Eintritt des Ereignisses getroffen wird, das den Tod oder die Körperverletzung des Fahrgasts oder den Verlust, die Beschädigung oder die verspätete Aushändigung des Gepäcks verursacht hat.

§ 30a

Gerichtsstand bei Bergungsansprüchen

Für Klagen wegen Ansprüchen aus Bergung von Schiffen oder sonstigen Vermögensgegenständen in einem Gewässer gegen eine Person, die im Inland keinen Gerichtsstand hat, ist das Gericht zuständig, bei dem der Kläger im Inland seinen allgemeinen Gerichtsstand hat.“

3. § 305a Absatz 1 Satz 1 wird wie folgt geändert:

a) In dem Satzteil vor Nummer 1 werden die Wörter „§ 486 Abs. 1 oder 3, §§ 487 bis 487d des Handelsgesetzbuchs“ durch die Wörter „§ 611 Absatz 1 oder 3, §§ 612 bis 616 des Handelsgesetzbuchs“ ersetzt.

b) In Nummer 2 werden die Wörter „(§ 486 Abs. 1 des Handelsgesetzbuchs) oder in den §§ 487, 487a oder 487c des Handelsgesetzbuchs“ durch die Wörter „(§ 611 Absatz 1 Satz 1 des Handelsgesetzbuchs) oder in den §§ 612, 613 oder 615 des Handelsgesetzbuchs“ ersetzt.

4. § 786a wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 werden die Wörter „§ 486 Abs. 1, 3, §§ 487 bis 487d des Handelsgesetzbuchs“ durch die Wörter „§ 611 Absatz 1 oder 3, §§ 612 bis 616 des Handelsgesetzbuchs“ ersetzt.

b) In Absatz 2 Nummer 2 werden die Wörter „(§ 486 Abs. 1 des Handelsgesetzbuchs)“ durch die Wörter „(§ 611 Absatz 1 Satz 1 des Handelsgesetzbuchs)“ ersetzt.

5. Dem § 870a Absatz 1 wird folgender Satz angefügt:

„Die Anordnung einer Zwangsversteigerung eines Seeschiffs ist unzulässig, wenn sich das Schiff auf der Reise befindet und nicht in einem Hafen liegt.“

6. Dem § 917 Absatz 2 wird folgender Satz angefügt:
„Eines Arrestgrundes bedarf es nicht, wenn der Arrest nur zur Sicherung der Zwangsvollstreckung in ein Schiff stattfindet.“
7. Dem § 930 wird folgender Absatz 4 angefügt:
„(4) Die Vollziehung des Arrestes in ein nicht eingetragenes Seeschiff ist unzulässig, wenn sich das Schiff auf der Reise befindet und nicht in einem Hafen liegt.“
8. Dem § 931 wird folgender Absatz 7 angefügt:
„(7) Die Vollziehung des Arrestes in ein eingetragenes Seeschiff ist unzulässig, wenn sich das Schiff auf der Reise befindet und nicht in einem Hafen liegt.“
9. § 1031 Absatz 4 wird aufgehoben.

Artikel 8

Änderung des Gesetzes über das gerichtliche Verfahren in Binnenschiffahrtssachen

In § 2 Absatz 1 Satz 2 Nummer 2 des Gesetzes über das gerichtliche Verfahren in Binnenschiffahrtssachen in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 310-5, veröffentlichten bereinigten Fassung, das zuletzt durch Artikel 7 Absatz 6 des Gesetzes vom 26. März 2007 (BGBl. I S. 358) geändert worden ist, werden die Wörter „§ 738c des Handelsgesetzbuchs“ durch die Wörter „§ 572 des Handelsgesetzbuchs“ ersetzt.

Artikel 9

Änderung der Schifffahrtsrechtlichen Verteilungsordnung

Die Schifffahrtsrechtliche Verteilungsordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. März 1999 (BGBl. I S. 530; 2000 I S. 149), die zuletzt durch Artikel 78 Absatz 5 des Gesetzes vom 23. November 2007 (BGBl. I S. 2614) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 1 Absatz 3 Satz 1 wird wie folgt geändert:
 - a) In dem Satzteil zwischen den Nummern 3 und 3a werden die Wörter „§ 486 Abs. 1 oder 3, §§ 487 bis 487d des Handelsgesetzbuchs“ durch die Wörter „§ 611 Absatz 1 oder 3, §§ 612 bis 616 des Handelsgesetzbuchs“ ersetzt.
 - b) In Nummer 3a werden die Wörter „§ 487c Abs. 4 des Handelsgesetzbuchs“ durch die Wörter „§ 615 des Handelsgesetzbuchs“ ersetzt.
 - c) In Nummer 4 werden die Wörter „§ 486 Abs. 2, § 487d des Handelsgesetzbuchs“ durch die Wörter „§ 611 Absatz 2, § 616 des Handelsgesetzbuchs“ ersetzt.
2. In § 8 Absatz 1 Satz 2 Nummer 2 werden die Wörter „§§ 486 bis 487d des Handelsgesetzbuchs“ durch die Wörter „§§ 611 bis 616 des Handelsgesetzbuchs“ ersetzt.
3. In § 14 Absatz 1 werden jeweils die Wörter „Deutscher Mark“ durch das Wort „Euro“ ersetzt.
4. In § 41 Nummer 1 werden die Wörter „§§ 486 bis 487d des Handelsgesetzbuchs“ durch die Wörter „§§ 611 bis 616 des Handelsgesetzbuchs“ ersetzt.

Artikel 10

Änderung der Verordnung zur Durchführung der Schiffsregisterordnung

In § 52 Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe a der Verordnung zur Durchführung der Schiffsregisterordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 30. November 1994 (BGBl. I S. 3631; 1995 I S. 249), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 6. Juli 2010 (BGBl. I S. 880) geändert worden ist, werden die Wörter „im Fall des § 509 des Handelsgesetzbuchs (Baureederei)“ durch die Wörter „bei einer Baureederei“ ersetzt.

Artikel 11

Änderung des Gesetzes über das Verfahren in Familiensachen und in den Angelegenheiten der freiwilligen Gerichtsbarkeit

Das Gesetz über das Verfahren in Familiensachen und in den Angelegenheiten der freiwilligen Gerichtsbarkeit vom 17. Dezember 2008 (BGBl. I S. 2586, 2587), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 16. April 2013 (BGBl. I S. 795) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 375 Nummer 2 wird wie folgt gefasst:
 - „2. § 11 des Binnenschiffahrtsgesetzes, nach den Vorschriften dieses Gesetzes, die die Dispache betreffen, sowie nach § 595 Absatz 2 des Handelsgesetzbuchs, auch in Verbindung mit § 78 des Binnenschiffahrtsgesetzes,“.
2. In § 402 Absatz 2 werden die Wörter „den §§ 522 und 729 Abs. 1 des Handelsgesetzbuchs sowie den §§ 11 und 87 Abs. 2 des Binnenschiffahrtsgesetzes“ durch die Wörter „§ 11 des Binnenschiffahrtsgesetzes oder § 595 Absatz 2 des Handelsgesetzbuchs, auch in Verbindung mit § 78 des Binnenschiffahrtsgesetzes,“ ersetzt.
3. § 404 Absatz 2 Satz 2 wird aufgehoben.

Artikel 12

Änderung der Kostenordnung

Die Kostenordnung in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 361-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, die zuletzt durch Artikel 9 des Gesetzes vom 5. Dezember 2012 (BGBl. I S. 2418) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 50 wird wie folgt geändert:
 - a) Die Überschrift wird wie folgt gefasst:

„§ 50
Bescheinigungen, Abmarkungen,
Proteste, Schätzungen, Beweisaufnahmen
nach § 11 des Binnenschiffahrtsgesetzes“.
 - b) In Absatz 2 werden die Wörter „Verklarungen sowie Beweisaufnahmen nach dem Fünften Buch des Handelsgesetzbuchs und nach dem Binnenschiffahrtsgesetz“ durch die Wörter „Beweisaufnahmen nach § 11 des Binnenschiffahrtsgesetzes“ ersetzt.
2. In § 58 Absatz 4 wird die Angabe „§ 50 Nr. 2 und 4“ durch die Wörter „§ 50 Absatz 1 Nummer 2 und 4“ ersetzt.

Artikel 13
Änderung des
Bundeswasserstraßengesetzes

Das Bundeswasserstraßengesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. Mai 2007 (BGBl. I S. 962; 2008 I S. 1980), das zuletzt durch Artikel 4 des Gesetzes vom 6. Oktober 2011 (BGBl. I S. 1986) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In § 28 Absatz 4 wird die Angabe „§§ 486 bis 487e“ durch die Angabe „§§ 611 bis 617“ ersetzt.
2. In § 30 Absatz 12 Satz 3 wird die Angabe „§§ 486 bis 487e“ durch die Angabe „§§ 611 bis 617“ ersetzt.

Artikel 14
Änderung des Seemannsgesetzes

§ 78 Absatz 5 des Seemannsgesetzes in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 9513-1, ver-

öffentlichten bereinigten Fassung, das zuletzt durch Artikel 324 der Verordnung vom 31. Oktober 2006 (BGBl. I S. 2407) geändert worden ist, wird aufgehoben.

Artikel 15
Inkrafttreten, Außerkrafttreten

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

(2) Artikel 1 Nummer 27 tritt an dem Tag in Kraft, an dem das Internationale Abkommen vom 25. August 1924 zur Vereinheitlichung von Regeln über Konnossemente (RGBl. 1939 II S. 1049) für die Bundesrepublik Deutschland außer Kraft tritt; gleichzeitig tritt Artikel 6 des Einführungsgesetzes zum Handelsgesetzbuch in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 4101-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, das zuletzt durch Artikel 2 dieses Gesetzes geändert worden ist, außer Kraft. Das Bundesministerium der Justiz gibt diesen Tag im Bundesgesetzblatt bekannt.

Die verfassungsmäßigen Rechte des Bundesrates sind gewahrt.

Das vorstehende Gesetz wird hiermit ausgefertigt. Es ist im Bundesgesetzblatt zu verkünden.

Berlin, den 20. April 2013

Der Bundespräsident
Joachim Gauck

Die Bundeskanzlerin
Dr. Angela Merkel

Die Bundesministerin der Justiz
S. Leutheusser-Schnarrenberger

Gesetz zur Umsetzung des Seearbeitsübereinkommens 2006 der Internationalen Arbeitsorganisation*

Vom 20. April 2013

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Inhaltsübersicht

- Artikel 1 Seearbeitsgesetz (SeeArbG)
 Artikel 2 Änderungen seeverkehrsrechtlicher Vorschriften
 Artikel 3 Änderungen sonstiger arbeitsrechtlicher Vorschriften
 Artikel 4 Folgeänderungen in arbeitsförderungs- und sozialversicherungsrechtlichen Gesetzen
 Artikel 5 Änderungen sonstiger Gesetze
 Artikel 6 Neufassung des Seeaufgabengesetzes
 Artikel 7 Inkrafttreten, Außerkrafttreten

Artikel 1

Seearbeitsgesetz (SeeArbG)

Inhaltsübersicht

Abschnitt 1

Allgemeine Vorschriften

- § 1 Anwendungsbereich
 § 2 Begriffsbestimmungen
 § 3 Besatzungsmitglieder
 § 4 Reeder
 § 5 Kapitän und Stellvertreter
 § 6 Schiffsoffiziere
 § 7 Jugendliche Besatzungsmitglieder
 § 8 Datenschutz
 § 9 Abweichende Vereinbarungen

Abschnitt 2

Mindestanforderungen für die Arbeit von Besatzungsmitgliedern auf Schiffen

Unterabschnitt 1

Mindestalter

- § 10 Mindestalter des Besatzungsmitglieds

Unterabschnitt 2

Seediensttauglichkeit

- § 11 Erfordernisse der Seediensttauglichkeit
 § 12 Seediensttauglichkeitszeugnis
 § 13 Ablehnung der Seediensttauglichkeit, Feststellungen durch die Berufsgenossenschaft

- § 14 Anordnungsbefugnisse der Berufsgenossenschaft
 § 15 Rechtsbehelfsverfahren
 § 16 Zulassung von Ärzten
 § 17 Überwachung der Ärzte
 § 18 Übernahme der Untersuchungskosten
 § 19 Seediensttauglichkeitsverzeichnis
 § 20 Rechtsverordnungen

Unterabschnitt 3

Besatzungsstärke, Besatzungsliste, Befähigungen

- § 21 Besatzungsstärke der Schiffe
 § 22 Besatzungsliste
 § 23 Befähigungszeugnisse und -nachweise, Sicherheitsunterweisung

Unterabschnitt 4

Arbeitsvermittlung

- § 24 Verpflichtungen des Reeders
 § 25 Anforderungen an Vermittler
 § 26 Verfahren
 § 27 Rechtsverordnungen

Abschnitt 3

Beschäftigungsbedingungen

Unterabschnitt 1

Heuervertrag, Dienstleistungspflicht

- § 28 Heuervertrag
 § 29 Information über Beschäftigungsbedingungen
 § 30 Dienstantritt
 § 31 Reisekosten
 § 32 Dienstleistungspflicht
 § 33 Dienstbescheinigung

Unterabschnitt 2

Bordanwesenheit, Landgang, Gefahren für das Schiff

- § 34 Bordanwesenheitspflicht
 § 35 Landgang
 § 36 Abwendung von Gefahren für das Schiff

Unterabschnitt 3

Heuer

- § 37 Anspruch auf Heuer
 § 38 Bemessung und Fälligkeit der Heuer
 § 39 Zahlung der Heuer
 § 40 Abrechnung
 § 41 Verkauf von Waren und Erbringung von Dienstleistungen

* Dieses Gesetz dient der Umsetzung der Richtlinie 2009/13/EG des Rates vom 16. Februar 2009 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 (ABl. L 124 vom 20.5.2009, S. 30).

Unterabschnitt 4

Arbeitszeiten und Ruhezeiten.

- § 42 Grundsätze für die Gestaltung der Arbeitszeit
- § 43 Seearbeitszeit
- § 44 Hafenarbeitszeit
- § 45 Ruhepausen und Ruhezeiten
- § 46 Abweichende Arbeitszeitregelungen für Zwei-Wachen-Schiffe, Bergungsfahrzeuge und Schlepper
- § 47 Arbeitszeitverlängerung in besonderen Ausnahmefällen
- § 48 Höchstarbeitszeiten und Mindestruhezeiten
- § 49 Abweichende Arbeitszeitregelungen durch Tarifvertrag
- § 50 Übersicht über die Arbeitsorganisation, Arbeitszeitanalyse
- § 51 Vergütung für Mehr- und Nachtarbeit sowie Sonntags- und Feiertagsarbeit
- § 52 Sonntags- und Feiertagsausgleich
- § 53 Arbeitszeitregelungen für jugendliche Besatzungsmitglieder
- § 54 Abweichende Arbeitszeitregelungen für jugendliche Besatzungsmitglieder durch Tarifvertrag
- § 55 Rechtsverordnungen

Unterabschnitt 5

Urlaub

- § 56 Urlaubsanspruch
- § 57 Urlaubsdauer
- § 58 Festlegung des Urlaubs
- § 59 Urlaubsort
- § 60 Reisekosten
- § 61 Urlaubsentgelt
- § 62 Erkrankung während des Urlaubs
- § 63 Urlaub bei Beendigung des Heuerverhältnisses
- § 64 Verlängerung des Heuerverhältnisses, Urlaubsabgeltung

Unterabschnitt 6

Kündigung und
Beendigung des Heuerverhältnisses

- § 65 Kündigungsrecht
- § 66 Kündigungsfristen
- § 67 Außerordentliche Kündigung durch den Reeder
- § 68 Außerordentliche Kündigung durch das Besatzungsmitglied
- § 69 Außerordentliche Kündigung durch das Besatzungsmitglied wegen dringender Familienangelegenheit
- § 70 Entschädigung bei Arbeitslosigkeit wegen Schiffverlustes oder Schiffbruchs
- § 71 Beendigung des Heuerverhältnisses bei vermutetem Verlust von Schiff und Besatzung
- § 72 Zurücklassung

Unterabschnitt 7

Heimschaffung

- § 73 Anspruch auf Heimschaffung
- § 74 Heimschaffung eines jugendlichen Besatzungsmitglieds
- § 75 Bestimmungsort der Heimschaffung
- § 76 Durchführung und Kosten der Heimschaffung
- § 77 Behördliche Durchführungsmaßnahmen bei der Heimschaffung
- § 78 Verfügbarkeit von Rechtsvorschriften über Heimschaffung

Unterabschnitt 8

Verfahren bei Tod von Besatzungsmitgliedern

- § 79 Tod des Besatzungsmitglieds

- § 80 Sorge für Sachen und Heuerguthaben eines verstorbenen oder vermissten Besatzungsmitglieds

Abschnitt 4

Berufsausbildung an Bord

- § 81 Vertrag über die Berufsausbildung für einen Beruf an Bord
- § 82 Form und Inhalt des Vertrages über die Berufsausbildung an Bord
- § 83 Vertrag über die Berufsausbildung auf Fahrzeugen der kleinen Hochseefischerei oder der Küstenfischerei
- § 84 Vergütungsanspruch
- § 85 Bemessung und Fälligkeit der Vergütung
- § 86 Probezeit
- § 87 Beendigung
- § 88 Kündigung
- § 89 Schadensersatz bei vorzeitiger Beendigung
- § 90 Berufsausbildung auf Schiffen des Bundes und der Länder
- § 91 Zuständige Stelle
- § 92 Rechtsverordnungen

Abschnitt 5

Unterkünfte und
Freizeiteinrichtungen,
Verpflegung einschließlich Bedienung

Unterabschnitt 1

Unterkünfte und Freizeiteinrichtungen

- § 93 Anspruch auf Unterkunft
- § 94 Zugang zu Kommunikationseinrichtungen
- § 95 Besuche, mitreisende Partner
- § 96 Rechtsverordnungen

Unterabschnitt 2

Verpflegung einschließlich Bedienung

- § 97 Anspruch auf Verpflegung, Unterweisung
- § 98 Überprüfungen

Abschnitt 6

Sicherheit und
Gesundheitsschutz bei der Arbeit,
medizinische und soziale Betreuung

Unterabschnitt 1

Anspruch auf medizinische
Betreuung an Bord und an Land

- § 99 Anspruch auf medizinische Betreuung
- § 100 Besonderheiten bei der medizinischen Betreuung im Inland
- § 101 Besonderheiten bei der medizinischen Betreuung im Ausland
- § 102 Ruhen des Anspruchs auf medizinische Betreuung auf Kosten des Reeders
- § 103 Ende der medizinischen Betreuung auf Kosten des Reeders

Unterabschnitt 2

Heuerfortzahlung und
sonstige Ansprüche im Krankheitsfall

- § 104 Fortzahlung der Heuer im Krankheitsfall
- § 105 Heimschaffung im Krankheitsfall
- § 106 Sorge für Sachen und Heuerguthaben eines erkrankten oder verletzten Besatzungsmitglieds

- Unterabschnitt 3
Gewährleistung der
medizinischen Betreuung durch den Reeder
- § 107 Medizinische Räumlichkeiten und medizinische Ausstattung
- § 108 Ausschuss für medizinische Ausstattung in der Seeschifffahrt
- § 109 Durchführung der medizinischen Betreuung und Kontrollen an Bord
- § 110 Überwachung
- § 111 Ausnahmen
- § 112 Funk- und satellitenfunkärztliche Betreuung
- § 113 Rechtsverordnungen
- Unterabschnitt 4
Sicherheit und
Gesundheitsschutz bei der Arbeit
- § 114 Allgemeiner Schutz gegen Betriebsgefahren
- § 115 Schiffssicherheitsausschuss
- § 116 Sicherheitsbeauftragter
- § 117 Besonderer Schutz von jugendlichen Besatzungsmitgliedern
- § 118 Rechtsverordnungen
- Unterabschnitt 5
Zugang zu Sozialeinrichtungen an Land
- § 119 Sozialeinrichtungen für Seeleute an Land
- Abschnitt 7
Ordnung an Bord und Beschwerderecht
- Unterabschnitt 1
Einhaltung der Ordnung an Bord
- § 120 Verhalten an Bord
- § 121 Verantwortung des Kapitäns für die Erhaltung von Sicherheit und Ordnung
- § 122 Anordnungsbefugnis der Schiffsoffiziere und der anderen Vorgesetzten
- § 123 Pflichten der Vorgesetzten
- § 124 Pflichten der Besatzungsmitglieder und der sonstigen an Bord befindlichen Personen
- § 125 Anbordbringen von Personen und Gegenständen
- § 126 Besatzungsmitgliedern gleichgestellte Personen
- Unterabschnitt 2
Beschwerderecht, Beschwerdeverfahren
- § 127 Beschwerderecht
- § 128 Beschwerdeverfahren
- Abschnitt 8
Zeugnisse und
Verantwortlichkeit des Flaggenstaates
- Unterabschnitt 1
Überprüfung der Arbeits- und
Lebensbedingungen auf Schiffen und an Land
- § 129 Umfang der Flaggenstaatkontrolle
- Unterabschnitt 2
Seearbeitszeugnis und
Seearbeits-Konformitätserklärung
- § 130 Pflicht zum Mitführen eines Seearbeitszeugnisses, Erteilungsvoraussetzungen
- § 131 Vorläufiges Seearbeitszeugnis, Kurzzeitzeugnis, amtlich anerkanntes Seearbeitszeugnis
- § 132 Seearbeits-Konformitätserklärung
- Unterabschnitt 3
Fischereiarbeitszeugnis
- § 133 Pflicht zum Mitführen eines Fischereiarbeitszeugnisses, Erteilungsvoraussetzungen
- Unterabschnitt 4
Nicht zeugnispflichtige Schiffe
- § 134 Nicht zeugnispflichtige Schiffe
- Unterabschnitt 5
Anerkannte Organisationen
- § 135 Ermächtigung anerkannter Organisationen
- Unterabschnitt 6
Rechtsverordnungen
- § 136 Rechtsverordnungen
- Abschnitt 9
Anforderungen an
Schiffe unter ausländischer Flagge
und Verantwortlichkeit des Hafenstaates
- Unterabschnitt 1
Anforderungen an Schiffe
unter ausländischer Flagge
- § 137 Anforderungen an Reeder eines Schiffes unter ausländischer Flagge
- Unterabschnitt 2
Hafenstaatkontrolle
- § 138 Überprüfung von Schiffen unter ausländischer Flagge
- Unterabschnitt 3
Besatzungsmitglieder auf
Schiffen unter ausländischer Flagge
- § 139 Beschwerden auf Schiffen unter ausländischer Flagge
- § 140 Heimschaffung von Besatzungsmitgliedern auf Schiffen unter ausländischer Flagge
- § 141 Medizinische Betreuung von Besatzungsmitgliedern auf Schiffen unter ausländischer Flagge
- Abschnitt 10
Durchsetzung der
Arbeits- und Lebensbedingungen
- § 142 Zuständigkeiten
- § 143 Eingriffsbefugnisse der Berufsgenossenschaft
- § 144 Fachaufsicht über die Berufsgenossenschaft
- Abschnitt 11
Straf- und Bußgeldvorschriften
- § 145 Bußgeldvorschriften
- § 146 Strafvorschriften
- § 147 Rechtsmittel
- Abschnitt 12
Schlussvorschriften
- Unterabschnitt 1
Anwendung auf Selbständige
- § 148 Selbständige

Unterabschnitt 2

Gebühren, Zurfügungstellen
und Verkünden von Rechtsvorschriften

- § 149 Gebühren
 § 150 Zurfügungstellen von Gesetzen und Rechtsverordnungen
 § 151 Verkündung von Rechtsverordnungen

Unterabschnitt 3

Übergangsregelungen

- § 152 Übergangsregelung für Schiffe mit Vermessung in Bruttoregister-tonnen
 § 153 Übergangsregelung für zugelassene Ärzte
 § 154 Anwendung der Vorschriften über die Hafensstaatkontrolle

Abschnitt 1

Allgemeine Vorschriften

§ 1

Anwendungsbereich

(1) Dieses Gesetz regelt die Arbeits- und Lebensbedingungen von Seeleuten an Bord von Kauffahrteischiffen, die die Bundesflagge führen. Es gilt nicht für gewerbsmäßig genutzte Sportboote unter 24 Meter Länge, wenn auf diesen nicht mehr als zwei Personen beschäftigt sind.

(2) Für Beschäftigte an Bord eines Fahrzeuges, das

1. die Wasserstraßen der Zonen 1 und 2 nach dem Anhang I der Binnenschiffsuntersuchungsordnung vom 6. Dezember 2008 (BGBl. I S. 2450), in der jeweils geltenden Fassung, seewärts nicht verlässt oder zu verlassen beabsichtigt oder
2. die in Nummer 1 bezeichneten Wasserstraßen nur auf Grund einer besonderen schiffssicherheitsrechtlichen Genehmigung seewärts verlassen darf,

gelten die in der Binnenschiffahrt anzuwendenden arbeitsrechtlichen Vorschriften.

(3) Für Seeleute auf Schiffen unter ausländischer Flagge gelten die §§ 139 bis 141 sowie für Schiffe unter ausländischer Flagge die §§ 137 und 138.

§ 2

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieses Gesetzes und soweit nicht ausdrücklich etwas anders bestimmt ist, sind

1. das Seearbeitsübereinkommen: das Seearbeitsübereinkommen 2006 der Internationalen Arbeitsorganisation vom 23. Februar 2006 in der Fassung der Bekanntmachung vom 12. Dezember 2012 (BAnz AT 04.01.2013 B1),
2. das STCW-Übereinkommen: das Internationale Übereinkommen vom 7. Juli 1978 über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (BGBl. 1982 II S. 297) in der jeweils geltenden Fassung,
3. ein Schiff unter ausländischer Flagge: ein Schiff unter einer anderen Flagge als der Bundesflagge, das dem Erwerb durch die Seefahrt dient,
4. die Berufsgenossenschaft: die Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft,

5. der seeärztliche Dienst der Berufsgenossenschaft: eine mit Ärzten ausgestattete unselbständige Arbeitseinheit der Berufsgenossenschaft, die schiffahrtsmedizinische Aufgaben wahrnimmt,

6. Arbeitszeit: die Zeit, während der ein Besatzungsmitglied Arbeit verrichten muss,

7. Ruhezeit: die Zeit außerhalb der Arbeitszeit, wobei dieser Begriff kürzere Arbeitsunterbrechungen (Ruhepausen) nach § 45 Absatz 2 und § 53 Absatz 5 nicht mit einschließt,

8. Feiertage: in Deutschland die gesetzlichen Feiertage des Liegeortes, im Ausland und auf See die Feiertage des Registerhafens des Schiffes,

9. Servicepersonal: die Besatzungsmitglieder, die zur Verpflegung, Bedienung, Betreuung, Unterhaltung oder Krankenpflege anderer Besatzungsmitglieder oder von Passagieren arbeiten oder auf dem Schiff im Verkauf tätig sind,

10. anerkannte Organisation: eine nach § 135 anerkannte Organisation.

§ 3

Besatzungsmitglieder

(1) Seeleute im Sinne dieses Gesetzes sind alle Personen, die an Bord des Schiffes tätig sind, unabhängig davon, ob sie vom Reeder oder einer anderen Person beschäftigt werden oder als Selbständige tätig sind, einschließlich der zu ihrer Berufsbildung Beschäftigten (Besatzungsmitglieder).

(2) Für die zu ihrer Berufsausbildung Beschäftigten gelten die Vorschriften des Abschnittes 4 über die Berufsausbildung an Bord. Soweit die Vorschriften des Abschnittes 4 keine besonderen Regelungen treffen, sind im Übrigen die Vorschriften dieses Gesetzes mit der Maßgabe anzuwenden, dass an die Stelle des „Heuervertrages“ der „Berufsausbildungsvertrag“, an die Stelle des „Heuverhältnisses“ das „Berufsausbildungsverhältnis“ und an die Stelle der „Heuer“ die „Vergütung“ tritt. Für Praktikanten und andere Personen, die beschäftigt werden, um berufliche Fertigkeiten, Kenntnisse, Fähigkeiten oder berufliche Erfahrungen zu erwerben, ohne dass es sich um eine Berufsausbildung handelt, gelten die Sätze 1 und 2 entsprechend.

(3) Keine Besatzungsmitglieder im Sinne des Absatzes 1 sind

1. Lotsinnen oder Lotsen sowie Personen, die im Auftrag des Bundes, eines Landes oder einer anderen öffentlich-rechtlichen Körperschaft Beratungs- oder Kontrolltätigkeit an Bord ausüben,
2. Personen, die im Auftrag einer Werft oder eines Anlagenherstellers zur Ausführung von Gewährleistungsarbeiten oder Garantiarbeiten oder anderen an Bord notwendigen Arbeiten oder zur Einweisung der Besatzung in der Regel nicht länger als 96 Stunden an Bord tätig sind,
3. Personen, die zur Ausführung von unaufschiebbaren Reparaturen oder Wartungsarbeiten, die von den Besatzungsmitgliedern nicht selbst ausgeführt werden können oder dürfen, in der Regel nicht länger als 96 Stunden an Bord tätig sind,
4. Reederei- und Ladungsinspektorinnen oder -inspektoren, die auf der Grundlage der Reiseplanung

in der Regel nicht länger als 72 Stunden an Bord tätig sein sollen,

5. Künstlerinnen oder Künstler, die zur Unterhaltung der Fahrgäste nicht länger als 72 Stunden an Bord tätig sind,
6. Wissenschaftlerinnen oder Wissenschaftler, die vorübergehend an Bord von Schiffen tätig sind,
7. Personen, die sich auf einem Schiff befinden, um von dort aus besondere Tätigkeiten zur Errichtung, zur Änderung oder zum Betrieb von Bauwerken, künstlichen Inseln oder sonstigen Anlagen auf See durchzuführen,
8. Fachschülerinnen oder -schüler und Hochschul- oder Fachhochschulstudentinnen oder -studenten, die an nach Landesrecht eingerichteten Ausbildungsstätten ausgebildet werden und zu diesem Zweck eine praktische Ausbildung und Seefahrtszeit auf einem Schiff durchführen,
9. Schülerinnen oder Schüler, die im Rahmen von landesrechtlichen Vorschriften ein Praktikum an Bord leisten,
10. Schülerinnen oder Schüler, denen durch Vermittlung des Verbandes Deutscher Reeder auf vertraglicher Grundlage während der Schulferien Einblick in die Praxis der Seefahrerberufe gewährt wird, ohne dass diese Personen an Bord tätig sind,
11. Kanalsteuerer auf dem Nord-Ostsee-Kanal und
12. Sicherheitskräfte privater nach der Gewerbeordnung zugelassener Bewachungsunternehmen.

Abweichend von Satz 1 Nummer 2 oder 3 genehmigt die Berufsgenossenschaft auf Antrag des anderen Arbeitgebers oder des Reeders, dass eine zu diesen Personengruppen gehörende Person über den jeweils dort genannten Zeitraum hinaus an Bord tätig sein kann, ohne Besatzungsmitglied zu sein, soweit

1. die Tätigkeit auf einer bestimmten Schiffsreise erfolgt oder erfolgen soll,
2. eine über den in Satz 1 Nummer 2 oder 3 genannten Zeitraum hinausgehende Tätigkeit an Bord für die Erfüllung einer bestimmten Aufgabe erforderlich ist, die von den nach den schiffssicherheitsrechtlichen Vorschriften an Bord tätigen Besatzungsmitgliedern nicht selbst ausgeführt werden kann oder darf, und
3. der vorgesehene Einsatz drei Wochen nicht überschreitet.

Die Genehmigung ist auf den für die Tätigkeit voraussichtlich erforderlichen Zeitraum zu beschränken, der drei Wochen nicht überschreiten darf. Eine Kopie der Genehmigung ist an Bord mitzuführen.

(4) Für die in Absatz 3 Satz 1 bezeichneten Personengruppen gelten die §§ 10, 120 bis 126 sowie die auf Grund dieser Vorschriften erlassenen Rechtsverordnungen. Für die in Absatz 3 Satz 1 Nummer 8, 9 und 10 bezeichneten Personengruppen gelten zusätzlich zu den in Satz 1 genannten Vorschriften die §§ 11 bis 20, 42 bis 55, 73 bis 80, 93 bis 113, 117, 118, 127 und 128 sowie die auf Grund dieser Vorschriften erlassenen Rechtsverordnungen. Für die in Absatz 3 Satz 1 Nummer 11 bezeichnete Personengruppe gelten zusätzlich zu den in Satz 1 genannten Vorschriften die §§ 11 bis 20 und 36 sowie die auf Grund dieser Vorschriften erlassenen Rechtsverordnungen. Für die in Ab-

satz 3 Satz 1 Nummer 12 bezeichneten Personengruppen gelten zusätzlich zu den in Satz 1 genannten Vorschriften die §§ 11 bis 20 sowie die auf Grund dieser Vorschriften erlassenen Rechtsverordnungen. Der Reeder hat dafür zu sorgen, dass die in Absatz 3 Satz 1 Nummer 6 bis 10 und 12 genannten Personengruppen eine Unterweisung über die gesetzlichen Arbeitsschutzvorschriften sowie die vorgeschriebene Sicherheitsunterweisung erhalten. Die in Absatz 3 Satz 1 Nummer 10 genannte Personengruppe ist vom Reeder in der gesetzlichen Unfallversicherung gegen Unfälle zu versichern.

(5) Name, Zweck sowie Beginn und Ende des Aufenthaltes von Personen an Bord, die nach Absatz 3 nicht zu den Besatzungsmitgliedern gehören und keine Fahrgäste sind, sind unverzüglich im Seetagebuch zu vermerken.

§ 4

Reeder

(1) Reeder im Sinne dieses Gesetzes ist

1. der Eigentümer des Schiffes oder
2. jede andere Organisation oder Person, die vom Eigentümer des Schiffes die Verantwortung für den Betrieb des Schiffes übernommen und die sich mit der Übernahme dieser Verantwortung in dem Vertrag mit dem Eigentümer verpflichtet hat, die Aufgaben und Pflichten zu erfüllen, die dem Reeder nach diesem Gesetz und den anderen Rechtsvorschriften zur Umsetzung des Seearbeitsübereinkommens auferlegt werden.

(2) Der Reeder ist für die Einhaltung der Rechte und Pflichten nach diesem Gesetz und den anderen Rechtsvorschriften zur Umsetzung des Seearbeitsübereinkommens verantwortlich. Dies gilt auch dann, wenn

1. eine andere Organisation oder Person bestimmte Aufgaben und Pflichten im Auftrag des Reeders erfüllt oder
2. eine andere Organisation oder Person Arbeitgeber oder Ausbildender eines Besatzungsmitglieds ist (anderer Arbeitgeber).

(3) Unabhängig von der Verantwortung des Reeders nach Absatz 2 ist auch der andere Arbeitgeber für die Einhaltung der Rechte und Pflichten des Reeders nach diesem Gesetz und den anderen Rechtsvorschriften zur Umsetzung des Seearbeitsübereinkommens verantwortlich. Der Reeder hat zur Wahrnehmung seiner Verantwortung nach Absatz 2 vertraglich mit dem anderen Arbeitgeber sicherzustellen, dass der andere Arbeitgeber die ihm nach Satz 1 obliegenden Aufgaben und Pflichten gegenüber dem Besatzungsmitglied erfüllt.

(4) Der Reeder haftet auch für Zahlungsverpflichtungen des anderen Arbeitgebers aus dem Heuer- oder Berufsausbildungsverhältnis; insoweit gelten die Vorschriften über den Bürgen, der auf die Einrede der Vorausklage verzichtet hat. Die Haftung des Reeders für die Verpflichtung zur Heuer- oder Vergütungszahlung erstreckt sich auf die übliche Vergütung, es sei denn, dass sich ein abweichender Anspruch aus einer vom Reeder unterschriebenen Ausfertigung des Heuer- oder Berufsausbildungsvertrages ergibt.

(5) Für bürgerliche Rechtsstreitigkeiten zwischen Arbeitnehmern oder Auszubildenden und Reedern über

Ansprüche aus der Verantwortung des Reeders nach Absatz 2 Satz 1 in Verbindung mit Absatz 2 Satz 2 Nummer 2 oder Absatz 4 sind ausschließlich die Gerichte für Arbeitssachen zuständig.

§ 5

Kapitän und Stellvertreter

(1) Kapitän ist das vom Reeder zur Führung des Schiffes bestellte Besatzungsmitglied.

(2) Der Kapitän muss Inhaber eines staatlichen Befähigungszeugnisses sein, das ihn zur Führung des Schiffes berechtigt.

(3) Ist ein Kapitän nicht vorhanden oder ist er verhindert, so nimmt der Erste Offizier des Decksdienstes oder der Alleinsteuerer die Pflichten und Befugnisse des Kapitäns wahr.

§ 6

Schiffsoffiziere

Schiffsoffiziere sind Besatzungsmitglieder des nautischen oder des technischen Dienstes, die eines staatlichen Befähigungszeugnisses bedürfen, sowie die Schiffsärztinnen und Schiffsärzte, die Seefunkerinnen und Seefunker, die Schiffselektrotechnikerinnen und Schiffselektrotechniker und die Zahlmeisterinnen und Zahlmeister.

§ 7

Jugendliche Besatzungsmitglieder

Jugendliche Besatzungsmitglieder sind Besatzungsmitglieder, die das 18. Lebensjahr nicht vollendet haben.

§ 8

Datenschutz

(1) Der Reeder und der Kapitän haben dafür zu sorgen, dass Heuerverträge, Heuerabrechnungen, Seediensttauglichkeitszeugnisse, Krankenunterlagen sowie alle anderen Unterlagen mit personenbezogenen Daten so an Bord verwahrt werden, dass kein unberechtigter Dritter davon Kenntnis erlangen kann.

(2) Der Reeder hat sicherzustellen, dass die Übermittlung personenbezogener Daten von Besatzungsmitgliedern nur an die Person erfolgt, für die die Daten dienstlich oder zu privaten Zwecken bestimmt sind. Die Übermittlung von personenbezogenen Daten, insbesondere Kopien von Heuerverträgen, an den Kapitän an Bord eines Schiffes ist zulässig.

§ 9

Abweichende Vereinbarungen

Von den Vorschriften dieses Gesetzes kann zu Ungunsten des Besatzungsmitglieds nur abgewichen werden, wenn es gesetzlich bestimmt ist. Die Mindestanforderungen der Arbeits- und Lebensbedingungen des Seearbeitsübereinkommens im Sinne der Artikel III, IV und VI Nummer 1 Satz 1 sind auch dann zu beachten, wenn eine abweichende Rechtswahl getroffen worden ist.

Abschnitt 2

Mindestanforderungen für die Arbeit von Besatzungsmitgliedern auf Schiffen

Unterabschnitt 1

Mindestalter

§ 10

Mindestalter des Besatzungsmitglieds

(1) Der Reeder darf Personen unter 16 Jahren sowie Personen, die der Vollzeitschulpflicht unterliegen, als Besatzungsmitglied auf Schiffen nicht beschäftigen oder arbeiten lassen.

(2) Personen unter 18 Jahren dürfen nicht als Schiffskoch oder Schiffsköchin arbeiten.

(3) Abweichend von Absatz 1 dürfen auf Fischereifahrzeugen Personen ab 15 Jahren, die nicht mehr der Vollzeitschulpflicht unterliegen, im Rahmen eines Berufsausbildungsverhältnisses beschäftigt werden.

Unterabschnitt 2

Seediensttauglichkeit

§ 11

Erfordernis der Seediensttauglichkeit

Als Besatzungsmitglied darf nur tätig sein, wer für die von ihm zu verrichtende Tätigkeit auf See gesundheitlich tauglich (seediensttauglich) ist. Seediensttauglich ist, wer nach seinem Gesundheitszustand für die Tätigkeit an Bord von Schiffen geeignet und hinreichend widerstandsfähig ist und den zur Erhaltung der Schiffssicherheit gestellten besonderen Anforderungen seines Dienstzweiges genügt. Ein Reeder darf ein Besatzungsmitglied nur tätig werden lassen, wenn dieses seediensttauglich ist.

§ 12

Seediensttauglichkeitszeugnis

(1) Das Besatzungsmitglied hat vor Aufnahme seiner Tätigkeit seine Seediensttauglichkeit durch eine Bescheinigung eines zugelassenen Arztes nachzuweisen (Seediensttauglichkeitszeugnis). Der Reeder darf ein Besatzungsmitglied ohne ein gültiges Seediensttauglichkeitszeugnis auf Schiffen nicht beschäftigen.

(2) Der zugelassene Arzt hat vor jeder Seediensttauglichkeitsuntersuchung die Identität der zu untersuchenden Person festzustellen und Einblick in die für die Person erfassten Daten des Seediensttauglichkeitsverzeichnisses nach Maßgabe des § 19 Absatz 6 zu nehmen. Er darf eine Untersuchung auf Seediensttauglichkeit nur durchführen und ein Seediensttauglichkeitszeugnis nur erteilen, wenn im Seediensttauglichkeitsverzeichnis kein Sperrvermerk eingetragen ist.

(3) Der zugelassene Arzt darf die Seediensttauglichkeit nur bescheinigen, wenn er auf Grund einer medizinischen Untersuchung die Seediensttauglichkeit festgestellt hat. Das Seediensttauglichkeitszeugnis kann auch auf Grund einer Untersuchung eines Arztes des seeärztlichen Dienstes der Berufsgenossenschaft durch diese ausgestellt werden, soweit dies in diesem Gesetz oder auf Grund dieses Gesetzes bestimmt ist.

(4) Jede Untersuchung auf Seediensttauglichkeit sowie jede Ausstellung eines Seediensttauglichkeitszeugnisses ist der Berufsgenossenschaft durch den zugelassenen Arzt unverzüglich nach Abschluss der Untersuchung zum Zweck der Einstellung in das Seediensttauglichkeitsverzeichnis nach Maßgabe des Satzes 2 elektronisch zu melden. In der Meldung sind die in § 19 Absatz 3 Nummer 1 bis 7 und 9 bis 16 bezeichneten Daten anzugeben.

(5) Die Gültigkeitsdauer des Seediensttauglichkeitszeugnisses beträgt zwei Jahre, für jugendliche Besatzungsmitglieder ein Jahr. Der zugelassene Arzt oder der Arzt des seeärztlichen Dienstes kann abweichend von Satz 1 eine kürzere Geltungsdauer des Seediensttauglichkeitszeugnisses festsetzen, wenn

1. nach dem Ergebnis der Untersuchung die Seediensttauglichkeit nur bis zu diesem Zeitpunkt vorausehbar ist,
2. nur eine befristete Tätigkeit vorliegt oder
3. auf Grund der Funktion an Bord eine kürzere Gültigkeitsdauer angezeigt ist.

(6) Läuft die Gültigkeitsdauer eines Seediensttauglichkeitszeugnisses während einer Reise des Schiffes ab, so gilt es weiter, bis der nächste Hafen angelaufen wird, in dem das Besatzungsmitglied ein ärztliches Zeugnis von einem qualifizierten Arzt erhalten kann, längstens jedoch für drei weitere Monate.

(7) Ein Seediensttauglichkeitszeugnis, das von der zuständigen Einrichtung eines anderen Staates ausgestellt ist, steht einem Seediensttauglichkeitszeugnis nach Absatz 1 gleich, wenn das Zeugnis den Anforderungen des STCW-Übereinkommens genügt.

§ 13

Ablehnung der Seediensttauglichkeit, Feststellungen durch die Berufsgenossenschaft

(1) Wird einer untersuchten Person wegen fehlender Seediensttauglichkeit das Seediensttauglichkeitszeugnis durch einen zugelassenen Arzt nicht erteilt oder stellt der zugelassene Arzt eine Einschränkung ihrer Seediensttauglichkeit insbesondere hinsichtlich Dauer, Tätigkeitsbereich oder Fahrtgebiet fest, so kann die Person diese Feststellung auf Antrag bei der Berufsgenossenschaft überprüfen lassen. Die Berufsgenossenschaft überprüft die Feststellung des zugelassenen Arztes durch die Ärzte des seeärztlichen Dienstes der Berufsgenossenschaft

1. nach Aktenlage auf der Grundlage der Ergebnisse vorangegangener ärztlicher Untersuchungen oder anderer medizinischer Befunde,
2. auf der Grundlage einer Untersuchung eines Arztes des seeärztlichen Dienstes der Berufsgenossenschaft oder
3. auf der Grundlage eines Gutachtens einer Fachärztin oder eines Facharztes.

Die Berufsgenossenschaft ist befugt, Untersuchungsergebnisse über diese Person im Einzelfall von dem Arzt, der die vorhergegangene Untersuchung durchgeführt hat, anzufordern.

(2) Ergibt die Überprüfung, dass die Person seediensttauglich ist, stellt die Berufsgenossenschaft ein Seediensttauglichkeitszeugnis aus.

(3) Wird auf Grund der Untersuchung festgestellt, dass die untersuchte Person nicht oder nur eingeschränkt seediensttauglich ist, stellt die Berufsgenossenschaft dies durch Bescheid fest. Widerspruch und Anfechtungsklage gegen einen Bescheid nach Satz 1 haben keine aufschiebende Wirkung.

§ 14

Anordnungsbefugnisse der Berufsgenossenschaft

(1) Die Berufsgenossenschaft kann, soweit es erforderlich ist, um

1. Mehrfachuntersuchungen zu vermeiden,
2. der Notwendigkeit besonderer ärztlicher Beurteilung Rechnung zu tragen,
3. die Tätigkeit der zugelassenen Ärzte zu überwachen, gegenüber einer zu untersuchenden Person anordnen, dass eine Seediensttauglichkeitsuntersuchung ausschließlich durch Ärzte des seeärztlichen Dienstes der Berufsgenossenschaft durchgeführt und das Seediensttauglichkeitszeugnis durch diese erteilt wird. Die Anordnung ist zusätzlich als Sperrvermerk in das Seediensttauglichkeitsverzeichnis einzutragen.

(2) Wenn die Berufsgenossenschaft Grund zu der Annahme hat, dass ein Besatzungsmitglied die Anforderungen an die Seediensttauglichkeit nicht mehr erfüllt, kann sie anordnen, dass sich das Besatzungsmitglied binnen einer bestimmten Frist einer Untersuchung bei einem Arzt des seeärztlichen Dienstes der Berufsgenossenschaft zu unterziehen hat. Die Berufsgenossenschaft kann ergänzend zu der Untersuchung nach Satz 1 ein Gutachten einer Fachärztin oder eines Facharztes heranziehen. Sie ist befugt, Untersuchungsergebnisse über dieses Besatzungsmitglied im Einzelfall von dem Arzt, der die vorhergegangene Untersuchung durchgeführt hat, anzufordern. Ein Grund im Sinne des Satzes 1 ist im Falle des § 17 Absatz 2 stets gegeben.

(3) Ergibt die angeordnete Untersuchung nach Absatz 2 Satz 1, dass das Besatzungsmitglied nicht mehr seediensttauglich ist, oder wird die in Absatz 2 Satz 1 bezeichnete Frist nicht eingehalten, so erklärt die Berufsgenossenschaft das Seediensttauglichkeitszeugnis für ungültig. Bestehen im Falle des Absatzes 2 Satz 1 erhebliche Zweifel an der Seediensttauglichkeit, kann die Berufsgenossenschaft das Seediensttauglichkeitszeugnis schon mit der Anordnung nach Absatz 2 Satz 1 für vorläufig ungültig erklären. Über Erklärungen nach Satz 1 oder 2 sind der Reeder und der Kapitän unverzüglich durch die Berufsgenossenschaft zu unterrichten. Ein für ungültig oder vorläufig ungültig erklärtes Seediensttauglichkeitszeugnis ist von der Berufsgenossenschaft einzuziehen. Während der Dauer der Beschäftigung auf einem Schiff hat der Kapitän das eingezogene Seediensttauglichkeitszeugnis auf Verlangen der Berufsgenossenschaft zu übermitteln, ansonsten das Besatzungsmitglied. Mit Eintritt der Unanfechtbarkeit der Entscheidung über die Ungültigkeit des Seediensttauglichkeitszeugnisses ist dieses zu vernichten.

(4) Im Falle eines nach § 12 Absatz 7 gleichgestellten Seediensttauglichkeitszeugnisses gelten die Absätze 2 und 3 mit der Maßgabe entsprechend, dass an die Stelle der Erklärung der Ungültigkeit des Seediensttauglichkeitszeugnisses die Anordnung tritt, dass

das Besatzungsmitglied auf einem Schiff, das die Bundesflagge führt, nicht tätig sein darf; die Anordnung ist im Seediensttauglichkeitszeugnis zu vermerken.

(5) Widerspruch und Anfechtungsklage gegen Anordnungen nach den Absätzen 2 und 3, auch in Verbindung mit Absatz 4, haben keine aufschiebende Wirkung.

§ 15

Rechtsbehelfsverfahren

(1) Den Widerspruchsbescheid nach § 73 der Verwaltungsgerichtsordnung erlässt der Widerspruchsausschuss.

(2) Der Widerspruchsausschuss wird bei der Berufsgenossenschaft gebildet und besteht aus einem Beidiensteten der Berufsgenossenschaft, der die Befähigung zum Richteramt oder zum höheren Verwaltungsdienst haben muss, als Vorsitzenden und zwei Beisitzern, von denen einer ein Arzt des seeärztlichen Dienstes der Berufsgenossenschaft und der andere aus der Berufsgruppe des Widerspruchsführers sein muss. Der Widerspruchsausschuss entscheidet mit der Mehrheit seiner Mitglieder. Auf das Verfahren vor dem Widerspruchsausschuss sind im Übrigen die §§ 63 bis 69, 71, 89 und 90 des Verwaltungsverfahrensgesetzes anzuwenden.

(3) Im Widerspruchsverfahren hat sich der Widerspruchsführer auf Anordnung der Berufsgenossenschaft oder auf eigenes Verlangen durch einen besonders bestellten Gutachter, der hinsichtlich der zu beurteilenden gesundheitlichen Fragen besonders fachkundig ist, untersuchen zu lassen.

(4) Das Widerspruchsverfahren ist gebührenfrei. § 80 des Verwaltungsverfahrensgesetzes gilt mit der Maßgabe, dass dem Widerspruchsführer die Kosten des Verfahrens nur auferlegt werden können, soweit der Widerspruch auf Grund grob fahrlässigen Verhaltens des Widerspruchsführers erfolglos geblieben ist.

§ 16

Zulassung von Ärzten

(1) Eine Ärztin oder ein Arzt wird durch die Berufsgenossenschaft zur Feststellung der Seediensttauglichkeit zugelassen, wenn sie oder er

1. die für die Untersuchung und die Feststellung der Seediensttauglichkeit notwendigen fachlichen Kenntnisse besitzt sowie
2. unabhängig und zuverlässig ist und dadurch die Gewähr für eine ordnungsgemäße Erfüllung der Aufgaben bietet.

Im Antrag auf Zulassung sind die in § 19 Absatz 3 Nummer 8 bezeichneten Daten anzugeben. Nachträgliche Änderungen der Daten sind unverzüglich zu melden. Die Berufsgenossenschaft veröffentlicht die Zulassung unter Angabe des Namens, der Anschrift und der Telefonnummer im Verkehrsblatt und auf ihrer Internetseite.

(2) Die Zulassung ist auf drei Jahre, bei erstmaliger Zulassung auf ein Jahr befristet. Die Zulassung kann, auch nachträglich, mit Nebenbestimmungen verbunden werden.

(3) Die Zulassung ist zurückzunehmen, wenn die Ärztin oder der Arzt die Zulassung

1. durch arglistige Täuschung, Drohung oder Bestechung oder
2. vorsätzlich oder grob fahrlässig durch Angaben, die in wesentlicher Beziehung unrichtig oder unvollständig waren,

erwirkt hat. Die Zulassung ist zu widerrufen, wenn die Ärztin oder der Arzt nicht mehr über die notwendigen fachlichen Kenntnisse, die erforderliche Unabhängigkeit oder Zuverlässigkeit verfügt. Im Übrigen bleiben die §§ 48 und 49 des Verwaltungsverfahrensgesetzes unberührt. Die Berufsgenossenschaft kann, auch in den Fällen der Sätze 1 und 2, anstelle der Rücknahme oder des Widerrufs bis zur Beseitigung der Rücknahme- oder Widerrufsgründe das Ruhen der Zulassung für einen bestimmten Zeitraum anordnen, soweit mit einer Beseitigung der Rücknahme- oder Widerrufsgründe binnen des bestimmten Zeitraumes zu rechnen ist.

§ 17

Überwachung der Ärzte

(1) Ein zugelassener Arzt unterliegt der Überwachung durch die Berufsgenossenschaft. Über die Befugnisse des § 143 hinaus können die Ärzte des seeärztlichen Dienstes der Berufsgenossenschaft

1. verlangen, dass der Berufsgenossenschaft medizinische Befunde und die auf diesen beruhenden Seediensttauglichkeitszeugnisse in einer Weise zur Verfügung gestellt werden, dass eine Zuordnung zu der untersuchten Person nicht möglich ist,
2. Auskunft über die durchgeführten Untersuchungen und ausgestellten Seediensttauglichkeitszeugnisse verlangen,
3. anordnen, bei Untersuchungen gegenwärtig zu sein, soweit die zu untersuchende Person vor der Untersuchung eingewilligt hat.

Die Ärzte des seeärztlichen Dienstes der Berufsgenossenschaft sind bei Wahrnehmung ihrer Befugnisse nach Satz 2 im selben Maße wie der überwachte Arzt zur Verschwiegenheit über die zur Kenntnis gelangten Tatsachen und sonstigen Informationen verpflichtet. Soweit die in Satz 2 Nummer 2 bezeichneten Daten elektronisch gespeichert sind, sind diese auf Verlangen der Berufsgenossenschaft auszudrucken. Die Berufsgenossenschaft hat alle Unterlagen, die personenbezogene, insbesondere medizinische Daten enthalten und ihr entgegen Satz 2 Nummer 1 zur Kenntnis gelangt sind, an den zugelassenen Arzt zurückzugeben oder zu vernichten. Bereits bei ihr gespeicherte Daten sind zu löschen.

(2) Stellt die Berufsgenossenschaft im Rahmen einer Überprüfung nach Absatz 1 fest, dass einem offensichtlich untauglichen Bewerber ein Seediensttauglichkeitszeugnis erteilt worden ist und es zur Abwehr erheblicher Nachteile für das Gemeinwohl oder einer sonst unmittelbar drohenden Gefahr für die öffentliche Sicherheit erforderlich ist, hat der zugelassene Arzt der Berufsgenossenschaft auf Verlangen im Einzelfall die Zuordnung zu der Person des Bewerbers zu ermöglichen, um die erforderlichen Maßnahmen zur Gefahrenabwehr gegenüber dem Inhaber dieses Seediensttauglichkeitszeugnisses treffen zu können.

(3) Der zugelassene Arzt hat die Maßnahmen nach Absatz 1 Satz 2 und Absatz 2 zu dulden.

(4) Soweit es im Rahmen der Zulassung von Ärzten erforderlich ist, dürfen die Ärzte des seeärztlichen Dienstes der Berufsgenossenschaft Untersuchungen auf Seediensttauglichkeit durchführen und Seediensttauglichkeitszeugnisse ausstellen. Im Rahmen dieser Untersuchungen sind die zu schulenden Ärzte befugt, bei den Untersuchungen gegenwärtig zu sein, soweit die zu untersuchende Person vor der Untersuchung eingewilligt hat. Absatz 1 Satz 3 gilt für die zu schulenden Ärzte entsprechend.

§ 18

Übernahme der Untersuchungskosten

(1) Die Berufsgenossenschaft übernimmt die Kosten der in den §§ 12 und 13 bezeichneten Untersuchungen, wenn

1. die zu untersuchende Person in einem Heuerverhältnis zu einem Mitglied der Berufsgenossenschaft steht,
2. die zu untersuchende Person ein Heuerverhältnis im Sinne der Nummer 1 eingeht oder
3. ein Mitglied der Berufsgenossenschaft die Untersuchung veranlasst hat.

Die Berufsgenossenschaft kann die von ihr nach Satz 1 übernommenen Kosten nach näherer Regelung ihrer Satzung auf ihre Mitglieder umlegen.

(2) Soweit die Voraussetzungen des Absatzes 1 nicht zutreffen, ist zur Zahlung der Kosten verpflichtet, wer sich hierzu durch eine vor der Berufsgenossenschaft abgegebene oder ihr mitgeteilte Erklärung zur Übernahme verpflichtet hat oder wer die Untersuchung beantragt hat.

(3) Die Kosten der Untersuchungen für jugendliche Besatzungsmitglieder erstattet der Bund der Berufsgenossenschaft.

§ 19

Seediensttauglichkeitsverzeichnis

(1) Die Berufsgenossenschaft führt ein Verzeichnis über alle durchgeführten Seediensttauglichkeitsuntersuchungen (Seediensttauglichkeitsverzeichnis).

(2) Das Seediensttauglichkeitsverzeichnis wird zur Speicherung von Daten geführt, um

1. die Durchführung der Seediensttauglichkeitsuntersuchungen und die Ausstellung der Seediensttauglichkeitszeugnisse zu gewährleisten,
2. die Überwachung der Tätigkeit der zugelassenen Ärzte sicherzustellen,
3. die Abrechnung der Seediensttauglichkeitsuntersuchungen mit den zugelassenen Ärzten zu gewährleisten,
4. Mehrfach-Seediensttauglichkeitsuntersuchungen bei unterschiedlichen zugelassenen Ärzten zu vermeiden,
5. die Echtheit und die Gültigkeit von Seediensttauglichkeitszeugnissen festzustellen,
6. in anonymisierter Form statistische oder wissenschaftliche Auswertungen zu ermöglichen.

(3) Im Seediensttauglichkeitsverzeichnis werden, soweit dies zur Erfüllung der in Absatz 2 genannten Zwecke jeweils erforderlich ist, gespeichert

1. Familienname, Vorname, Geschlecht,
2. Geburtsdatum,
3. Geburtsort und Geburtsland,
4. Staatsangehörigkeit,
5. Anschrift und Telekommunikationsdaten,
6. Funktion an Bord oder Dienststellung,
7. Name eines die Zulassung beantragenden oder des zugelassenen Arztes,
8. Anschrift, Telekommunikationsdaten, Alter, Qualifikation, Bankverbindung, Zugangsdaten zum Verzeichnis, Zulassungstag eines die Zulassung beantragenden oder des zugelassenen Arztes sowie Name und Anschrift des Praxispersonals, der vertretenden Ärzte und der Konsiliarärzte des untersuchenden zugelassenen Arztes,
9. medizinische Fallbeispiele in anonymisierter Form,
10. Untersuchungstag oder Untersuchungstage,
11. Abschluss der Untersuchung und Abschlusstag,
12. Kostenträger der Seediensttauglichkeitsuntersuchung,
13. Seediensttauglichkeit für Dienstzweige,
14. Gültigkeit des Seediensttauglichkeitszeugnisses,
15. Nummer des Seediensttauglichkeitszeugnisses,
16. Diagnosegruppen in anonymisierter Form,
17. Sperrvermerke der Berufsgenossenschaft.

(4) Wer eine Seediensttauglichkeitsuntersuchung beantragt, hat dem zugelassenen Arzt einen Identitätsnachweis vorzulegen sowie die in Absatz 3 Nummer 1 bis 6 aufgeführten Daten mitzuteilen und auf Verlangen zu belegen.

(5) Zum Zweck des Absatzes 2 Nummer 1 bis 6 dürfen Daten nach Absatz 3 von der Berufsgenossenschaft verarbeitet und genutzt werden.

(6) Zum Zweck des Absatzes 2 Nummer 1 und 4 dürfen Daten nach Absatz 3 Nummer 1, 2, 5, 15 und 17 an die zugelassenen Ärzte übermittelt und von ihnen genutzt werden, soweit dies zur Erfüllung der ihnen obliegenden Aufgaben erforderlich ist. Bei der ersten Seediensttauglichkeitsuntersuchung eines Besatzungsmitglieds darf ein zugelassener Arzt Daten nach Absatz 3 Nummer 1 bis 6 und 10 bis 16 erheben. Bei einer Folgeuntersuchung darf ein zugelassener Arzt Daten nach Absatz 3 Nummer 6, 10 und 12 bis 16 speichern sowie Daten nach Absatz 3 Nummer 1, 4, 5 und 6 verändern.

(7) Zum Zweck des Absatzes 2 Nummer 5 dürfen Daten nach Absatz 3 Nummer 1, 2, 13 bis 15 an das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie übermittelt und von ihm genutzt werden, soweit dies zur Erfüllung der ihm obliegenden Aufgaben erforderlich ist.

(8) Zum Zweck des Absatzes 2 Nummer 5 dürfen auf Antrag Daten nach Absatz 3 Nummer 1, 2, 14 und 15 an Unternehmen, zuständige Stellen anderer Staaten oder internationale oder europäische Organisationen übermittelt und von ihnen genutzt werden, soweit dies zur Erfüllung der ihnen obliegenden Aufgaben erforderlich

ist. Werden Daten an eine ausländische öffentliche Stelle oder an eine internationale oder europäische Organisation übermittelt, ist der Empfänger darauf hinzuweisen, dass die übermittelten Daten nur zu dem Zweck verarbeitet und genutzt werden dürfen, zu dessen Erfüllung sie übermittelt werden. Eine Übermittlung unterbleibt, wenn dadurch schutzwürdige Interessen des Betroffenen beeinträchtigt werden, insbesondere wenn beim Empfänger ein angemessener Datenschutzstandard nicht gewährleistet ist.

(9) Zum Zweck des Absatzes 2 Nummer 6 dürfen Daten nach Absatz 3 Nummer 2 bis 4, 6, 9, 10, 13 und 16 in anonymisierter Form an Einrichtungen, die wissenschaftliche Forschung betreiben, sowie an öffentliche Stellen übermittelt werden.

(10) Die nach Absatz 3 gespeicherten und nach den Absätzen 4 bis 8 übermittelten personenbezogenen Daten sind zu löschen, soweit sie für die Aufgaben nach Absatz 2 nicht mehr erforderlich sind, spätestens jedoch zehn Jahre nach dem Tag, an dem das letzte Ereignis eingetreten ist, das zur Speicherung der Daten geführt hat. Im Falle der Ablehnung eines Arztes als zugelassener Arzt sind die Daten nach Absatz 3 Nummer 8 mit Eintritt der Unanfechtbarkeit der Entscheidung über den Antrag unverzüglich zu löschen.

(11) Dem Besatzungsmitglied oder dem zugelassenen Arzt wird auf Antrag schriftlich über den ihn betreffenden Inhalt des Seediensttauglichkeitsverzeichnisses unentgeltlich Auskunft erteilt. Der Antragsteller hat dem Antrag einen Identitätsnachweis beizufügen.

§ 20

Rechtsverordnungen

(1) Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wird ermächtigt, im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Arbeit und Soziales durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates

1. die näheren Anforderungen an die Seediensttauglichkeit, einschließlich der erforderlichen Nachuntersuchungen durch die Berufsgenossenschaft,
2. die Durchführung der vorgeschriebenen Untersuchungen,
3. die Ausgestaltung des Seediensttauglichkeitszeugnisses,
4. Voraussetzungen für die Zulassung der Ärzte, insbesondere die Anforderungen an die Befähigung und die persönliche Eignung, sowie die erforderlichen Nachweise,
5. das Erfordernis einer Fortbildung der zugelassenen Ärzte,
6. die näheren Einzelheiten über die Erhebung, die Verarbeitung und die Nutzung der Daten des Seediensttauglichkeitsverzeichnisses

sowie das jeweilige Verfahren zu regeln. In Rechtsverordnungen nach Satz 1 Nummer 4 oder 5 können Regelungen über eine Prüfung der Fachkunde einschließlich der Regelungen über Ablauf und Inhalt der Prüfung, die Leistungsbewertung und die Zusammensetzung des Prüfungsausschusses getroffen werden. In Rechtsverordnungen nach Satz 1 Nummer 6 kann vorgesehen werden, dass die an die jeweiligen Empfänger

jeweils zu übermittelnden Daten ihnen durch Abruf im automatisierten Verfahren übermittelt oder von ihnen direkt eingestellt werden können, soweit

1. dem jeweiligen Stand der Technik entsprechende Maßnahmen zur Sicherstellung des Datenschutzes und der Datensicherheit, insbesondere zum Schutz der Vertraulichkeit und der Unversehrtheit der Daten getroffen,
 2. bei der Nutzung allgemein zugänglicher Netze Verschlüsselungsverfahren angewendet und
 3. die Zulässigkeit der Direkteinstellung oder der Abrufe kontrolliert
- werden.

(2) Rechtsverordnungen nach Absatz 1 bedürfen des Einvernehmens des Bundesministeriums für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz; soweit die Seefischerei betroffen ist.

Unterabschnitt 3

Besatzungsstärke, Besatzungsliste, Befähigungen

§ 21

Besatzungsstärke der Schiffe

Der Reeder und der Kapitän haben unbeschadet der Vorschriften des Schiffssicherheitsgesetzes für eine nach Anzahl, Qualifikation und Eignung ausreichende Schiffsbesatzung zu sorgen, um unter allen Betriebszuständen einen sicheren, effizienten und gefahrlosen Schiffsbetrieb zu gewährleisten. Das Nähere kann in einer Rechtsverordnung nach § 9 Absatz 1 Nummer 3 des Seeaufgabengesetzes geregelt werden.

§ 22

Besatzungsliste

(1) Auf Schiffen in der internationalen Fahrt ist der Kapitän verpflichtet, eine Besatzungsliste zu erstellen und mitzuführen, die jederzeit den vollständigen Stand der Zusammensetzung der Besatzung unter Angabe der Vornamen und Familiennamen, der Geburtsdaten, der Geburtsorte, der Nationalitäten, der Nummern der Identitätsnachweise und der Funktionen an Bord oder der Dienststellungen der Besatzungsmitglieder wiedergibt. Die Besatzungsliste muss dem von der Berufsgenossenschaft im Verkehrsblatt oder Bundesanzeiger veröffentlichten Muster entsprechen.

(2) Auf Schiffen in der nationalen Fahrt ist der Kapitän verpflichtet, entweder eine Besatzungsliste entsprechend Absatz 1 zu erstellen und mitzuführen oder die Zusammensetzung der Besatzung entsprechend Absatz 1 Satz 1 in das Seetagebuch einzutragen.

(3) Der Reeder ist verpflichtet, die Besatzungslisten und die Seetagebücher für das jeweilige Schiff mindestens fünf Jahre aufzubewahren. Die Frist beginnt bei Besatzungslisten ab dem Tag der Ausstellung, bei Seetagebüchern ab dem Tag der letzten Eintragung. Aufbewahrungsfristen nach anderen Rechtsvorschriften bleiben davon unberührt.

(4) Die Berufsgenossenschaft kann vom Kapitän und vom Reeder jederzeit verlangen, dass

1. die Besatzungsliste,

2. eine Kopie der Besatzungsliste oder
3. ein die Besatzung des Schiffes wiedergebender Auszug aus dem Seetagebuch

vorgelegt oder übermittelt wird, um die Einhaltung der sicheren Besetzung nach den dafür geltenden Vorschriften zu überprüfen. Der Kapitän und der Reeder sind verpflichtet, dem Verlangen nach Satz 1 unverzüglich nachzukommen.

§ 23

Befähigungszeugnisse und -nachweise, Sicherheitsunterweisung

Als Besatzungsmitglied darf nur tätig sein, wer Inhaber der nach den seeverkehrsrechtlichen Vorschriften erforderlichen Befähigungszeugnisse, Befähigungsnachweise oder sonstiger Qualifikationsbescheinigungen ist. Der Kapitän hat dafür zu sorgen, dass die Besatzungsmitglieder eine Sicherheitsunterweisung mit den nach der Regel VI/1 der Anlage zu dem STCW-Übereinkommen vorgeschriebenen Inhalten an Bord erhalten.

Unterabschnitt 4 Arbeitsvermittlung

§ 24

Verpflichtungen des Reeders

(1) Ein Reeder darf einen privaten Arbeitsvermittlungsdienst für Seeleute (Vermittler) mit Sitz in Deutschland nur dann für die Vermittlung von Seeleuten in Anspruch nehmen, wenn ihm vom Vermittler eine schriftliche Bescheinigung der Berufsgenossenschaft vorgelegt worden ist, dass der Vermittler die Anforderungen des § 25 erfüllt.

(2) Der Reeder bestätigt einem Vermittler mit Sitz in Deutschland vor Abschluss einer Vermittlung schriftlich, dass

1. der zu schließende Heuervertrag die Anforderungen der §§ 28 und 29 erfüllt,
2. er seinen Verpflichtungen nach den §§ 73 bis 76 nachkommt und
3. 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 aus dem Beschäftigungsvertrag entstehen.

(3) Ein Reeder darf einen Vermittler mit Sitz in Staaten, die das Seearbeitsübereinkommen nicht ratifiziert haben, nur dann für die Vermittlung von Seeleuten in Anspruch nehmen, wenn der Vermittler dem Reeder gegenüber schriftlich versichert hat, dass er die Vorschriften zur Anwerbung und Vermittlung nach der Regel 1.4 des Seearbeitsübereinkommens erfüllt.

§ 25

Anforderungen an Vermittler

(1) Ein Vermittler darf Personen, die an Bord eines Schiffes tätig werden sollen, nur vermitteln, wenn er

1. keine Mittel, Verfahren oder Listen verwendet, um sie an der Aufnahme einer Beschäftigung zu hindern, die ihrer Qualifikation entspricht,
2. von ihnen weder unmittelbar noch mittelbar eine Vergütung für die Vermittlung verlangt,
3. von ihnen vor der Vermittlung verlangt, alle für die zu vermittelnde Tätigkeit erforderlichen Dokumente vorzulegen,
4. ein stets aktuelles Verzeichnis aller angeworbenen oder vermittelten Personen führt,
5. ein Beschwerdemanagementsystem eingerichtet hat und stets aktuell unterhält sowie die Berufsgenossenschaft unverzüglich über Beschwerden unterrichtet, denen nicht abgeholfen worden ist,
6. von jedem Reeder vor Abschluss einer Vermittlung eine Bestätigung nach § 24 Absatz 2 entgegennimmt,
7. von jedem Reeder, der Schiffe unter ausländischer Flagge betreibt, vor Abschluss einer Vermittlung eine schriftliche Bestätigung entgegennimmt, dass der zu schließende Beschäftigungsvertrag den im Seearbeitsübereinkommen genannten Anforderungen entspricht,
8. eine Versicherung abgeschlossen hat, um Personen, die an Bord eines Schiffes vermittelt worden sind, für finanzielle Verluste zu entschädigen, die ihnen infolge einer von dem Vermittler zu vertretenden Pflichtverletzung entstehen.

(2) Die §§ 296 bis 301 des Dritten Buches Sozialgesetzbuch bleiben unberührt.

§ 26

Verfahren

(1) Die Berufsgenossenschaft stellt einem Vermittler auf schriftlichen Antrag eine Bescheinigung über das Erfüllen der Anforderungen nach § 25 Absatz 1 aus, wenn keine Anhaltspunkte dafür vorliegen, dass der Vermittler den Anforderungen nicht genügen wird. Der Vermittler hat gegenüber der Berufsgenossenschaft in seinem Antrag alle zur Beurteilung der Voraussetzung nach Satz 1 erforderlichen Angaben zu machen. Hat die Berufsgenossenschaft auf Grund ihr bekannter Tatsachen Zweifel an der Richtigkeit der Angaben des Antragstellers, kann sie die Verbände der Reeder und der Seeleute vor Ausstellen der Bescheinigung nach Satz 1 anhören. Die Berufsgenossenschaft berücksichtigt dabei auch ihr bekannt gewordene Beschwerden.

(2) Die Bescheinigung nach Absatz 1 Satz 1 wird für die Dauer von drei Jahren ausgestellt.

(3) Wer Personen, die an Bord eines Schiffes tätig werden sollen, vermittelt, bedarf der Bescheinigung nach Absatz 1.

(4) Die Berufsgenossenschaft soll in geeigneter Weise, ohne Angabe personenbezogener Daten, Probleme öffentlich bekannt machen, die sich bei der Anheuerung auf einem Schiff ergeben können, das die Flagge eines Staates führt, der das Seearbeitsübereinkommen nicht ratifiziert hat.

§ 27

Rechtsverordnungen

Das Bundesministerium für Arbeit und Soziales wird ermächtigt, im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates Näheres zum Verfahren der Antragstellung und zur Erteilung der Bescheinigung nach § 26 Absatz 1 zu regeln.

Abschnitt 3

Beschäftigungsbedingungen

Unterabschnitt 1**Heuervertrag, Dienstleistungspflicht**

§ 28

Heuervertrag

(1) Der Reeder darf ein Besatzungsmitglied nur beschäftigen, wenn es bei Dienstantritt einen Heuervertrag hat. Durch den Heuervertrag wird ein Heuverhältnis zwischen dem Reeder und dem Besatzungsmitglied begründet. Der Reeder hat dem Besatzungsmitglied rechtzeitig vor dem beabsichtigten Vertragsabschluss einen Vertragsentwurf, einschließlich der nach Absatz 2 Nummer 11 anzugebenden Tarifverträge, Betriebsvereinbarungen oder Bordvereinbarungen, auszuhändigen oder zu übermitteln. Der Heuervertrag bedarf der Schriftform; die elektronische Form ist ausgeschlossen. Der Reeder und das Besatzungsmitglied erhalten je eine Ausfertigung des von ihnen unterzeichneten Heuervertrages.

(2) In den Heuervertrag ist der wesentliche Inhalt des Heuverhältnisses aufzunehmen, insbesondere:

1. der vollständige Name und die Anschrift des Reeders; im Falle eines anderen Arbeitgebers der vollständige Name und die Anschrift des Arbeitgebers und des Reeders,
2. der vollständige Name, das Geburtsdatum, der Geburtsort und die Anschrift des Besatzungsmitglieds,
3. die Bezeichnung oder Beschreibung der vom Besatzungsmitglied zu leistenden Dienste, soweit vorgesehen, die Beschränkung der Dienstpflicht auf bestimmte Schiffe oder Fahrtgebiete,
4. der Zeitpunkt des Beginns des Heuverhältnisses, der Ort und der Tag des Dienstantritts unter Angabe des Schiffes,
5. bei befristetem Heuervertrag die vorgesehene Dauer des Heuverhältnisses,
6. die Zusammensetzung und die Höhe der Heuer einschließlich der Zuschläge, Zulagen, Prämien und Sonderzahlungen oder die für die Berechnung der Heuer zugrunde zu legende Formel sowie die Fälligkeit der Heuer,
7. die vereinbarten Arbeitszeiten und Ruhezeiten,
8. die Dauer des jährlichen Erholungsurlaubs,
9. bei unbefristetem Heuervertrag oder wenn die Kündigung eines befristeten Heuverhältnisses vereinbart ist: die Voraussetzungen, Fristen und Termine für eine Kündigung,

10. der Heimschaffungsanspruch des Besatzungsmitglieds,
11. die Angabe der Tarifverträge, Betriebsvereinbarungen oder Bordvereinbarungen, die auf das Heuverhältnis anzuwenden sind,
12. die Leistungen der medizinischen Betreuung und der sozialen Sicherheit, die der Reeder oder der andere Arbeitgeber dem Besatzungsmitglied gewährt oder zu gewähren hat,
13. der Ort und das Datum, an dem der Heuervertrag abgeschlossen worden ist.

(3) Für Besatzungsmitglieder von Fischereifahrzeugen sind in den Heuervertrag aufzunehmen:

1. zusätzlich zu Absatz 2 Nummer 3 der Name und das Fischereikennzeichen des Fischereifahrzeuges oder die Namen und die Fischereikennzeichen der Fischereifahrzeuge, auf dem oder denen das Besatzungsmitglied Dienst leisten soll,
2. zusätzlich zu Absatz 2 Nummer 4 die Reise oder Reisen, die unternommen werden sollen, falls sie im Zeitpunkt des Vertragsschlusses angegeben werden können,
3. abweichend von Absatz 2 Nummer 6 der Betrag der Heuer oder die Höhe des Anteils und dessen Berechnungsart, wenn das Entgelt in einer Beteiligung besteht, oder der Betrag der Heuer und die Höhe des Anteils und dessen Berechnungsart, wenn beide Formen des Entgelts miteinander verbunden werden, und die gegebenenfalls vereinbarte Mindestheuer.

(4) Hat das Besatzungsmitglied voraussichtlich länger als einen Monat seine Arbeitsleistung im Ausland an Land oder an Bord eines Schiffes unter ausländischer Flagge zu erbringen, sind in den Heuervertrag zusätzlich aufzunehmen:

1. die voraussichtliche Dauer der im Ausland oder an Bord eines Schiffes unter ausländischer Flagge ausübenden Tätigkeit,
2. die Währung, in der die Heuer ausgezahlt wird,
3. die mit dem Auslandsaufenthalt oder dem Aufenthalt an Bord eines Schiffes unter ausländischer Flagge verbundenen zusätzlichen Leistungen,
4. die Bedingungen für die Rückkehr des Besatzungsmitglieds.

(5) Die Angaben nach Absatz 2 Nummer 6 bis 10, 12 und Absatz 4 Nummer 2 bis 4 können ersetzt werden durch die Angabe der Tarifverträge, Betriebsvereinbarungen oder Bordvereinbarungen, die für das Heuverhältnis gelten. Ist in diesen Fällen die jeweilige gesetzliche Regelung maßgebend, so kann hierauf verwiesen werden.

(6) Bei der Änderung wesentlicher Vertragsbedingungen gelten die Absätze 1 bis 5 entsprechend. Satz 1 gilt nicht bei einer Änderung der gesetzlichen Vorschriften, der Tarifverträge, Betriebsvereinbarungen oder Bordvereinbarungen, die für das Heuverhältnis gelten.

§ 29

Information über Beschäftigungsbedingungen

(1) Der Reeder hat durch geeignete Maßnahmen sicherzustellen, dass die Besatzungsmitglieder auf einfache Weise klare Informationen über ihre Vertragsbedingungen, insbesondere über den Inhalt dieses Gesetzes erhalten können. Hierzu sind eine Kopie dieses Gesetzes und des Seearbeitsübereinkommens an geeigneter Stelle an Bord mindestens in deutscher Sprache auszulegen. Jeweils eine Kopie der einzelnen Heuerverträge ist mitzuführen. Ist der Heuervertrag mit einem anderen Arbeitgeber abgeschlossen, so ist an Bord die Kopie einer Ausfertigung mitzuführen, auf der der Reeder mit seiner Unterschrift seine Verantwortung nach § 4 Absatz 2 bestätigt hat. Das Besatzungsmitglied hat das Recht, jederzeit in die Kopie seines Heuervertrages Einsicht zu nehmen.

(2) Soweit der Heuervertrag auf einen Tarifvertrag, eine Betriebsvereinbarung oder Bordvereinbarung verweist, sind diese Unterlagen an geeigneter Stelle an Bord auszulegen.

(3) Der Reeder hat ein Exemplar dieses Gesetzes, des Seearbeitsübereinkommens, eines Mustervertrages der Heuerverträge sowie der Tarifverträge, Betriebsvereinbarungen oder Bordvereinbarungen, auf die in den Heuerverträgen verwiesen wird, in englischer Übersetzung an Bord mitzuführen. Satz 1 gilt nicht für Schiffe, die nur deutsche Häfen anlaufen.

§ 30

Dienstantritt

(1) Der Reeder hat dem Besatzungsmitglied rechtzeitig den Zeitpunkt mitzuteilen, zu dem es sich an Bord einzufinden hat. Dabei ist ihm der Liegeplatz des Schiffes oder ein Meldeort anzugeben.

(2) Kann das Besatzungsmitglied den Dienst wegen eines unabwendbaren Ereignisses nicht antreten, so hat es dies unverzüglich dem Reeder oder dem Kapitän unter Angabe der Gründe mitzuteilen.

§ 31

Anreisekosten

Befindet sich das Schiff, auf dem das Besatzungsmitglied seinen Dienst anzutreten hat, an einem anderen Ort als dem, an welchem das Heuverhältnis begründet worden ist, so hat das Besatzungsmitglied Anspruch auf Ersatz der notwendigen Fahrt- und Gepäckbeförderungskosten sowie auf ein angemessenes Tage- und Übernachtungsgeld. Die gleichen Ansprüche stehen dem Besatzungsmitglied zu, wenn vor dem Dienstantritt Reisen von dem Ort der Begründung des Heuverhältnisses an einen anderen Meldeort oder Ort des Dienstantritts notwendig werden.

§ 32

Dienstleistungspflicht

Das Besatzungsmitglied hat die Dienste zu verrichten, zu denen es im Rahmen des Heuverhältnisses verpflichtet ist. Es hat dabei den Anordnungen der zuständigen Vorgesetzten Folge zu leisten.

§ 33

Dienstbescheinigung

(1) Das Besatzungsmitglied hat gegen den Reeder Anspruch auf eine Bescheinigung über den an Bord des Schiffes geleisteten Dienst. Die Bescheinigung ist dem Besatzungsmitglied spätestens am Tag des Dienstendes an Bord in deutscher und englischer Sprache auszuhändigen oder zu übermitteln. Bei Schiffen, auf denen in kurzen Abständen die Besatzungen wechseln oder regelmäßig dieselben Häfen angelaufen werden, insbesondere in der Fähr- und Schleppschiffahrt, muss die Dienstbescheinigung nur auf Antrag des Besatzungsmitglieds sowie bei Ende des Heuverhältnisses ausgehändigt oder übermittelt werden.

(2) In die Dienstbescheinigung sind aufzunehmen:

1. der Vorname und Familienname, das Geburtsdatum, der Geburtsort und die Anschrift des Besatzungsmitglieds,
2. der Name und die Anschrift des Reeders; im Falle eines anderen Arbeitgebers der Name und die Anschrift des Arbeitgebers und des Reeders,
3. der Name des Schiffes, der Schiffstyp, die Identifikationsnummer, die Vermessung, die Maschinenleistung und das Fahrtgebiet,
4. der Zeitpunkt des Beginns und des Endes des Dienstes an Bord,
5. die Art und Dauer der vom Besatzungsmitglied geleisteten Dienste.

(3) Die Erteilung der Dienstbescheinigung ist elektronisch zulässig, soweit das Besatzungsmitglied eingewilligt hat.

(4) Die Dienstbescheinigung darf keine Beurteilung der Leistung und des Verhaltens des Besatzungsmitglieds und keine Angaben über die Heuer enthalten. Der Anspruch auf ein Zeugnis nach § 109 der Gewerbeordnung bleibt unberührt.

(5) Der Reeder ist verpflichtet, die Dienstbescheinigungen der Besatzungsmitglieder mindestens fünf Jahre ab dem Tag der Ausstellung in Kopie oder elektronisch aufzubewahren. Die Berufsgenossenschaft kann vom Reeder jederzeit verlangen, dass Kopien von Dienstbescheinigungen vorgelegt oder übermittelt werden, um die Einhaltung der sicheren Besetzung nach den geltenden Vorschriften zu überprüfen. Der Reeder ist verpflichtet, dem Verlangen nach Satz 2 unverzüglich nachzukommen.

Unterabschnitt 2**Bordanwesenheit,
Landgang, Gefahren für das Schiff**

§ 34

Bordanwesenheitspflicht

Das Besatzungsmitglied ist auch während seiner dienstfreien Zeit zur Anwesenheit an Bord verpflichtet, soweit ihm nicht der Kapitän oder in dessen Vertretung der zuständige Vorgesetzte eine Erlaubnis zum Verlassen des Schiffes erteilt hat. Die Erlaubnis ist zu erteilen, soweit dem Besatzungsmitglied ein Anspruch auf Landgang nach § 35 zusteht.

§ 35

Landgang

(1) Das Besatzungsmitglied hat in seiner dienstfreien Zeit außerhalb der Hafendarbeitszeit im Hafen oder, wenn das Schiff auf Reede liegt, Anspruch auf Landgang.

(2) Das Besatzungsmitglied hat in seiner dienstfreien Zeit auch innerhalb der Hafendarbeitszeit im Hafen oder, wenn das Schiff auf Reede liegt, Anspruch auf Landgang, soweit es der Schiffsbetrieb zulässt.

(3) Der Anspruch auf Landgang nach den Absätzen 1 und 2 besteht nur, soweit es die Abfahrtszeit und die Sicherheit des Schiffes und der Besatzungsmitglieder zulassen.

(4) Der Kapitän hat, wenn für die Landgänger keine oder keine angemessene Beförderungsmöglichkeit durch Dritte besteht, soweit es zumutbar ist, für eine Verbindung zum Land zu sorgen.

(5) Der Kapitän hat dafür zu sorgen, dass der außerhalb der Arbeitszeit im Hafen oder auf Reede notwendige Wachdienst gleichmäßig auf die Besatzungsmitglieder verteilt wird.

§ 36

Abwendung von Gefahren für das Schiff

(1) Das Besatzungsmitglied hat jede Anordnung des Kapitäns zu befolgen, die dazu dienen soll, drohende Gefahr für Menschen, Schiff oder Ladung abzuwenden, einen großen Schaden zu vermeiden, schwere Störungen des Schiffsbetriebs zu verhindern oder öffentlich-rechtliche Vorschriften über die Schiffssicherheit zu erfüllen. In dringenden Fällen gilt das Gleiche gegenüber Anordnungen eines an Ort und Stelle befindlichen Vorgesetzten. Kanalsteuerer auf dem Nord-Ostsee-Kanal stehen insoweit den Besatzungsmitgliedern gleich.

(2) Die Vorschriften des Absatzes 1 gelten auch bei drohender Gefahr für andere Schiffe und Menschen.

(3) Bei Seegefahr, insbesondere bei drohendem Schiffbruch, darf das Besatzungsmitglied das Schiff ohne Einwilligung des Kapitäns nicht verlassen, solange dieser selbst an Bord bleibt.

(4) Bei Schiffbruch ist das Besatzungsmitglied verpflichtet, nach Anordnung des Kapitäns nach besten Kräften für die Rettung von Menschen und ihren Sachen sowie für die Sicherstellung der Schiffsteile, der Ausrüstung und der Ladung zu sorgen und bei der Bergung Hilfe zu leisten.

Unterabschnitt 3**Heuer**

§ 37

Anspruch auf Heuer

(1) Das Besatzungsmitglied hat für die Dauer des Heuerverhältnisses Anspruch auf Zahlung der vereinbarten Heuer.

(2) Vor Beginn des Heuerverhältnisses hat das Besatzungsmitglied Anspruch auf Zahlung der Heuer für die Dauer der notwendigen Anreise zum vereinbarten Ort des Dienstantritts. Der Anspruch besteht auch für Zeiten, um die sich die Ankunft des Schiffes verspätet.

§ 38

Bemessung und Fälligkeit der Heuer

(1) Die Heuer bemisst sich nach Kalendermonaten. Bei Berechnung der Heuer für einzelne Tage wird der Kalendermonat zu 30 Tagen gerechnet.

(2) Die Heuer ist mit Ablauf eines jeden Kalendermonats oder bei Beendigung des Heuerverhältnisses fällig. Stehen variable Bestandteile der Heuer bei Ablauf des Kalendermonats noch nicht fest, werden sie mit Ablauf des Kalendermonats fällig, in dessen Verlauf sie erstmals der Höhe nach feststehen oder billigerweise festgestellt werden können. Stehen Anteile an Fracht, Gewinn oder Erlös bei Ablauf des Kalendermonats noch nicht fest, kann das Besatzungsmitglied eine Abschlagszahlung in ungefährer Höhe des bis dahin verdienten Anteils der Heuer verlangen.

§ 39

Zahlung der Heuer

(1) Die Heuer ist in Euro zu berechnen und auszuführen, es sei denn, dass im Heuervertrag eine andere gesetzliche Währung vereinbart ist. Vereinbaren Reeder und Besatzungsmitglied, dass die Heuer in einer anderen gesetzlichen Währung als Euro gezahlt werden soll, muss der Wechselkurs dem von der Europäischen Zentralbank veröffentlichten Kurs entsprechen und darf für das Besatzungsmitglied nicht nachteilig sein.

(2) Das Besatzungsmitglied kann vom Reeder verlangen, dass die Heuer oder ein vom Besatzungsmitglied bestimmter Teil hiervon

1. im Hafen oder auf der Reede bar an das Besatzungsmitglied ausgezahlt wird oder
2. unbar an das Besatzungsmitglied oder an einen vom Besatzungsmitglied bestimmten Empfänger geleistet wird.

(3) Der Reeder kann von dem Besatzungsmitglied keine Erstattung der durch die unbare Leistung entstandenen Kosten verlangen.

(4) Von der Heuer des Besatzungsmitglieds dürfen keine Abzüge für die Erlangung oder Beibehaltung einer Beschäftigung vorgenommen werden.

§ 40

Abrechnung

(1) Der Reeder hat dem Besatzungsmitglied bei Fälligkeit (§ 38) eine Abrechnung in Textform (§ 126b des Bürgerlichen Gesetzbuchs) zu erteilen und ihm unverzüglich auszuhändigen.

(2) Die Abrechnung muss den jeweiligen Abrechnungszeitraum und vollständige Angaben über die Zusammensetzung der Heuer enthalten. Hinsichtlich der Zusammensetzung sind insbesondere Angaben über Art und Höhe der Zuschläge, Zulagen, Prämien und Sonderzahlungen sowie die vorgenommenen Abzüge und Abschlagszahlungen, einschließlich der an Dritte geleisteten Beträge, erforderlich. Werden Zahlungen nicht in Euro, sondern in einer anderen gesetzlichen Währung erbracht, hat der Reeder auch den zugrunde gelegten Wechselkurs in der Abrechnung anzugeben.

(3) Beanstandet das Besatzungsmitglied die Abrechnung, ist der Grund der Beanstandung vom Reeder auf der Abrechnung zu vermerken.

§ 41

Verkauf von Waren und Erbringung von Dienstleistungen

Verkauft der Reeder einem Besatzungsmitglied Waren oder erbringt er ihm gegenüber Dienstleistungen, sind die Preise so zu kalkulieren, dass nach Deckung der Kosten keine Überschüsse entstehen.

Unterabschnitt 4**Arbeitszeiten und Ruhezeiten**

§ 42

Grundsätze für die Gestaltung der Arbeitszeit

(1) Vorschriften über die Seearbeitszeit sind anzuwenden ab dem Zeitpunkt, an dem das Schiff zum Antritt oder zur Fortsetzung der Reise seinen Liegeplatz im Hafen oder auf der Reede zu verlassen beginnt. Vorschriften über die Hafendarbeitszeit sind anzuwenden ab dem Zeitpunkt, an dem das Schiff im Hafen ordnungsgemäß festgemacht oder auf der Reede geankert hat. Treffen an einem Tag Seearbeitszeit und Hafendarbeitszeit zusammen, so ist bei der Berechnung der täglichen Höchstarbeitszeit die an diesem Tag insgesamt geleistete Arbeit zu berücksichtigen.

(2) Besatzungsmitglieder mit gesundheitlichen Problemen, die laut ärztlicher Bescheinigung auf die Nachtarbeit zurückzuführen sind, müssen, sofern möglich, auf eine geeignete Stelle im Tagesdienst versetzt werden.

(3) Der Kapitän hat für die Einhaltung der Arbeitszeitvorschriften der Besatzungsmitglieder zu sorgen. Für Besatzungsmitglieder, die nicht beim Reeder beschäftigt sind, haben deren Arbeitgeber oder Ausbildender und der Kapitän gemeinsam für die Einhaltung der Arbeitszeitvorschriften zu sorgen. Für diese Besatzungsmitglieder kann anstelle des Kapitäns der Arbeitgeber oder der Ausbildende oder die ihn an Bord vertretende Person mit Zustimmung des Kapitäns Anordnungen zur Arbeitszeit treffen. Satz 3 ist in den Fällen des § 47 Absatz 1 nicht anzuwenden.

(4) Der Kapitän soll sich bei seiner Arbeitszeit so weit wie möglich an den Arbeitszeitvorschriften dieses Unterabschnitts orientieren. Die Mindestruhezeiten nach § 48 Absatz 1 Nummer 2 dürfen nicht unterschritten werden. Dies gilt nicht, soweit eine abweichende Regelung nach § 49 Absatz 1 Nummer 3 und 4 auch in Verbindung mit Absatz 2 oder 3 besteht oder eine Arbeitszeitverlängerung in den besonderen Fällen des § 47 Absatz 1 und 2 zulässig ist. § 50 sowie § 45 Absatz 3 und 4 sind anzuwenden, sofern keine abweichende Regelung nach § 49 Absatz 1 Nummer 2 besteht. Die §§ 51 und 52 sind nicht anzuwenden. Wenn der Kapitän Seewache geht, sind die §§ 43 bis 49 anzuwenden.

(5) Ergänzend zu den §§ 43 bis 48 darf die Arbeitszeit von Besatzungsmitgliedern eines Fischereifahrzeugs durchschnittlich 48 Stunden wöchentlich innerhalb von zwölf Monaten nicht überschreiten.

§ 43

Seearbeitszeit

(1) Die Seearbeitszeit der zum Wachdienst bestimmten Besatzungsmitglieder darf in der Regel acht Stunden täglich nicht überschreiten. Sie wird nach dem Drei-Wachen-System eingeteilt. Besatzungsmitglieder dürfen während der Brückenwache neben dem Wachdienst keine anderen Arbeiten ausführen. Im Übrigen dürfen die Besatzungsmitglieder während der Wache an Werktagen zwischen 18 und 6 Uhr sowie an Sonntagen und Feiertagen neben dem Wachdienst nur mit gelegentlichen Instandsetzungsarbeiten sowie mit Arbeiten beschäftigt werden, die zur Sicherung des Schiffes und dessen Fahrt, zur Sicherung der Ladung oder zum Bootsdienst unbedingt erforderlich sind.

(2) Die Seearbeitszeit der nicht zum Wachdienst bestimmten Besatzungsmitglieder mit Ausnahme des Servicepersonals darf in der Regel acht Stunden werktäglich nicht überschreiten und muss zwischen 6 und 18 Uhr liegen. An Sonntagen und an Feiertagen dürfen diese Besatzungsmitglieder nur in besonderen Fällen nach § 47 beschäftigt werden.

(3) Die Seearbeitszeit des Servicepersonals darf in der Regel acht Stunden täglich nicht überschreiten. Die Arbeitszeit kann um bis zu eine Stunde verlängert werden, wenn in die Arbeitszeit regelmäßig und in erheblichem Umfang Arbeitsbereitschaft fällt. Die Arbeitszeit muss zwischen 6 und 20 Uhr liegen. Der Zeitraum darf für das Servicepersonal auf Fahrgastschiffen auf Anordnung des Kapitäns und für das Krankenpflegepersonal außerdem auf Anordnung des Schiffsarztes oder der Schiffsärztin überschritten werden. Das Servicepersonal darf an Sonntagen und Feiertagen nur mit Arbeiten beschäftigt werden, die zur Verpflegung, Bedienung oder Krankenpflege der an Bord befindlichen Personen unbedingt erforderlich sind, sowie im Verkauf und zur Betreuung oder Unterhaltung von Fahrgästen.

§ 44

Hafendarbeitszeit

(1) Die Hafendarbeitszeit der Besatzungsmitglieder mit Ausnahme des Servicepersonals darf von Montag bis Freitag in der Regel acht Stunden täglich nicht überschreiten. Am Samstag darf die Hafendarbeitszeit in der Regel fünf Stunden, bei Wachdienst acht Stunden nicht überschreiten. Die Hafendarbeitszeit muss, abgesehen vom Wachdienst, von Montag bis Freitag zwischen 6 und 18 Uhr, am Samstag zwischen 6 und 13 Uhr liegen.

(2) An Werktagen außerhalb der in Absatz 1 Satz 3 bestimmten Zeiten sowie an Sonntagen und Feiertagen dürfen die in Absatz 1 genannten Besatzungsmitglieder nur mit notwendigem Wachdienst sowie mit unumgänglichen und unaufschiebbaren Arbeiten beschäftigt werden. An Sonntagen und Feiertagen darf die Beschäftigung mit unumgänglichen und unaufschiebbaren Arbeiten in der Regel fünf Stunden nicht überschreiten.

(3) Die Hafendarbeitszeit des Servicepersonals muss zwischen 6 und 18 Uhr liegen. Im Übrigen ist § 43 Absatz 3 entsprechend anzuwenden.

§ 45

Ruhepausen und Ruhezeiten

(1) Den Besatzungsmitgliedern sind Ruhepausen und Ruhezeiten zu gewähren, die von ausreichender Dauer sein müssen, um die Sicherheit und Gesundheit der Besatzungsmitglieder zu gewährleisten.

(2) Sofern nicht spätestens nach einer Arbeitszeit von sechseinhalb Stunden eine Ruhezeit gewährt wird, muss die Arbeitszeit spätestens nach sechs Stunden durch eine Ruhepause unterbrochen werden. Die Ruhepause muss mindestens betragen:

1. 30 Minuten bei einer Arbeitszeit von mehr als sechs bis zu neun Stunden,
2. 45 Minuten bei einer Arbeitszeit von mehr als neun Stunden.

Die Ruhepausen nach Satz 2 können in Zeitabschnitte von jeweils mindestens 15 Minuten aufgeteilt werden.

(3) Die Ruhezeit nach § 48 Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe a darf nur in höchstens zwei Zeiträume aufgeteilt werden, von denen einer eine Mindestdauer von sechs Stunden, der andere eine Mindestdauer von einer Stunde haben muss. Der Zeitraum zwischen zwei aufeinanderfolgenden Ruhezeiten darf 14 Stunden nicht überschreiten. Für das Servicepersonal muss in den Fällen des § 43 Absatz 3 Satz 4 auch in Verbindung mit § 44 Absatz 3 einer der Zeiträume für die Ruhezeit nach Satz 1 mindestens acht Stunden betragen.

(4) Hat das Besatzungsmitglied während seiner planmäßigen Ruhezeit in Bereitschaft zu sein und wird die Ruhezeit durch Aufrufe zur Arbeit gestört, ist dem Besatzungsmitglied eine angemessene Ruhezeit als Ausgleich zu gewähren. Die Ausgleichsruhezeit muss mindestens der Dauer der Ruhezeitunterbrechungen entsprechen. Eine ununterbrochene Ruhezeit von sechs Stunden muss gewährleistet sein.

§ 46

Abweichende Arbeitszeitregelungen für Zwei-Wachen-Schiffe, Bergungsfahrzeuge und Schlepper

(1) Auf Schiffen mit einer Bruttoreaumzahl von bis zu 2 500 in der Fahrt in der Ostsee, in der Nordsee und entlang der norwegischen Küste bis zu 64° nördlicher Breite, im Übrigen bis zu 61° nördlicher Breite und 7° westlicher Länge sowie nach den Häfen Großbritanniens, Irlands und der Atlantikküste Frankreichs, Spaniens und Portugals einschließlich Gibraltars sowie für Fischereifahrzeuge gleicher Größe auch über diese Fahrtgebiete hinaus darf, sofern die Reise länger als zehn Stunden dauert, die Arbeitszeit des zum Wachdienst bestimmten Deck- und Maschinenpersonals auf See abweichend von § 43 Absatz 1 auf bis zu zwölf Stunden täglich verlängert und nach dem Zwei-Wachen-System eingeteilt werden. Satz 1 ist auch auf Schiffen mit einer Bruttoreumzahl über 2 500 anzuwenden, die vor dem 1. Juli 2002 den bis dahin geltenden Grenzwert für den Raumgehalt eingehalten haben. Wird die Arbeitszeit entsprechend verlängert, haben die Besatzungsmitglieder Anspruch auf einen angemessenen Zuschlag zur Grundheuer.

(2) Auf Bergungsfahrzeugen, See- und Bergungsschleppern in der Nord- und Ostseefahrt bis zu 61° nördlicher Breite ist Absatz 1 Satz 1 für die Arbeits-

zeit der Wache gehenden Besatzungsmitglieder anzuwenden. Wenn das Fahrzeug an der Bergungsstätte eingesetzt ist, kann die Arbeitszeit abweichend von § 43 vom Kapitän, insbesondere unter Berücksichtigung des Tidenwechsels und der Wetterlage, festgesetzt werden.

§ 47

Arbeitszeitverlängerung in besonderen Ausnahmefällen

(1) Der Kapitän hat das Recht, für Besatzungsmitglieder die Arbeitsstunden anzuordnen, die für die unmittelbare Sicherheit des Schiffes und der Personen an Bord bei einer unmittelbaren Gefahr für die Ladung oder zur Hilfeleistung für in Seenot befindliche Schiffe oder Personen erforderlich sind. Der Kapitän kann den Arbeitszeit- und Ruhezeitplan vorübergehend außer Kraft setzen und anordnen, dass die Besatzungsmitglieder jederzeit die erforderlichen Arbeitsstunden erbringen, bis die normale Situation wiederhergestellt ist.

(2) Sicherheits-, Feuerlösch- und Rettungsbootübungen sowie durch innerstaatliche Rechtsvorschriften und durch internationale Vereinbarungen vorgeschriebene Übungen sind in einer Weise durchzuführen, die die Störung der Ruhezeiten auf ein Mindestmaß beschränkt und keine Übermüdung verursacht.

(3) In den Fällen der Absätze 1 und 2 sind die §§ 43 bis 46 und 48 nicht anzuwenden. Sobald es nach Wiederherstellung der normalen Situation möglich ist, hat der Kapitän sicherzustellen, dass jedes Besatzungsmitglied, das während einer planmäßigen Ruhezeit Arbeit geleistet oder an einer Übung teilgenommen hat, eine ausreichende Ruhezeit erhält. Die Ausgleichsruhezeit muss mindestens der Dauer der Ruhezeitunterbrechung entsprechen.

(4) Abgesehen von den Fällen der Absätze 1 und 2 kann der Kapitän in sonstigen dringenden Fällen eine Verlängerung der in den §§ 43, 44 und 46 bestimmten täglichen Arbeitszeit anordnen. Dasselbe gilt bei Wachdienst im Hafen. In diesen Fällen sind die Regelungen der §§ 43, 44 und 46 über die Lage der Arbeitszeit und die Beschäftigungsbeschränkungen nicht anzuwenden.

§ 48

Höchstleistungszeiten und Mindestruhezeiten

(1) Der Reeder und der Kapitän haben dafür zu sorgen, dass auf dem Schiff folgende Arbeitszeiten und Ruhezeiten der Besatzungsmitglieder eingehalten werden:

1. die Höchstleistungszeit darf nicht überschreiten:
 - a) 14 Stunden in jedem Zeitraum von 24 Stunden und
 - b) 72 Stunden in jedem Zeitraum von sieben Tagen und
2. die Mindestruhezeit darf nicht unterschreiten:
 - a) zehn Stunden in jedem Zeitraum von 24 Stunden und
 - b) 77 Stunden in jedem Zeitraum von sieben Tagen.

(2) Auf einem Schiff, das in kurzer Aufeinanderfolge mehrere Häfen anläuft, kann von der Höchstleistungszeit nach Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe b während der

Tage der häufigen Hafенfolge abgewichen werden. Eine kurze Aufeinanderfolge von Häfen liegt dann vor, wenn zwischen den seawärtigen Lotsenversetzpositionen des zu verlassenden Reviere und des anzufahrenden Reviere weniger als 36 Stunden liegen. Nachdem das Schiff das Fahrtgebiet mit häufiger Hafенfolge wieder verlassen hat, hat der Kapitän sicherzustellen, dass alle Besatzungsmitglieder, die während dieser Zeit über die nach Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe b zulässige Höchstarbeitszeit hinaus Arbeitsstunden geleistet haben, unverzüglich eine zusätzliche Ruhezeit in Höhe der Anzahl der zusätzlich geleisteten Arbeitsstunden erhalten. Der Ausgleich kann auch in Verbindung mit Urlaub gewährt werden.

§ 49

Abweichende Arbeitszeitregelungen durch Tarifvertrag

(1) In einem Tarifvertrag oder auf Grund eines Tarifvertrages in einer Betriebsvereinbarung oder Bordvereinbarung kann vereinbart werden,

1. die Befugnis des Kapitäns, abweichend von § 47 Absatz 4 auch in anderen Fällen eine Verlängerung der in den §§ 43 und 44 bestimmten täglichen Arbeitszeit bis zu zwei Stunden anordnen und dabei von den Regelungen über die Lage der Arbeitszeit und die Beschäftigungsbeschränkungen abweichen zu können,
2. abweichend von § 45 Absatz 3 Satz 1 die Mindestruhezeit nach § 48 Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe a in drei Abschnitte aufzuteilen, von denen einer eine Mindestdauer von sechs Stunden und die beiden übrigen eine Mindestdauer von jeweils einer Stunde haben müssen; diese Ausnahmeregelung kann für höchstens zwei 24-Stunden-Zeiträume in jedem Zeitraum von sieben Tagen in Anspruch genommen werden,
3. abweichende Regelungen von den §§ 43 und 44 zur See- und Hafенarbeitszeit sowie abweichende Regelungen von § 48 Absatz 1 zur Höchstarbeitszeit und zur Mindestruhezeit unter der Voraussetzung, dass die Ruhezeit nicht weniger als 70 Stunden in jedem Zeitraum von sieben Tagen beträgt; Abweichungen von der Mindestruhezeit dürfen höchstens für zwei aufeinanderfolgende Wochen zugelassen werden; zwischen zwei an Bord verbrachten Zeiträumen, für die die Ausnahmeregelung gilt, muss eine Zeitspanne liegen, die mindestens doppelt so lang ist, wie der unter die Ausnahmeregelung fallende Zeitraum, es sei denn, dass dem Zeitraum, für den die Ausnahmeregelung gilt, eine Freistellung von mindestens gleicher Dauer folgt,
4. für Besatzungsmitglieder von Fischereifahrzeugen abweichende Regelungen von § 42 Absatz 5 sowie über Nummer 2 und 3 hinaus auch abweichende Regelungen von § 45 Absatz 3 und von § 48 Absatz 1 Nummer 2 hinsichtlich der Arbeitszeit während des Fangs und seiner Verarbeitung an Bord,
5. für Besatzungsmitglieder von Fischereifahrzeugen sowie von Fahrgastschiffen und Fährschiffen auch abweichende Regelungen von § 51 hinsichtlich der Vergütung und von § 52 hinsichtlich des Ausgleichs für Sonntags- und Feiertagsarbeit.

(2) Im Geltungsbereich eines Tarifvertrages, der eine Regelung nach Absatz 1 Nummer 1 bis 5 enthält, kann diese tarifvertragliche Regelung im Betrieb eines nicht tarifgebundenen Reeders durch Betriebsvereinbarung oder Bordvereinbarung oder, wenn eine Arbeitnehmervertretung nicht besteht, durch schriftliche Vereinbarung zwischen dem Reeder und den Besatzungsmitgliedern übernommen werden, wenn die Anwendung des gesamten Tarifvertrages vereinbart ist.

(3) Für Besatzungsmitglieder von Fischereifahrzeugen sowie von Fahrgastschiffen und Fährschiffen, für die Tarifverträge üblicherweise nicht geschlossen werden, können Ausnahmen mit den in Absatz 1 Nummer 2 bis 5 vorgesehenen Regelungen allgemein oder im Einzelfall durch die Berufsgenossenschaft bewilligt werden.

(4) Die Abweichungen nach Absatz 1 Nummer 2 bis 4 sowie den Absätzen 2 und 3 müssen in Übereinstimmung mit den allgemeinen Grundsätzen für die Sicherheit und den Gesundheitsschutz der Besatzungsmitglieder stehen und aus technischen oder arbeitsorganisatorischen Gründen erforderlich sein. Sie haben so weit wie möglich den gesetzlichen Bestimmungen zu folgen, können aber häufigeren oder längeren Urlaubszeiten oder der Gewährung von Ausgleichsurlaub für die Besatzungsmitglieder Rechnung tragen.

(5) Absatz 1 ist nicht anzuwenden für Tarifverträge, die nach § 21 Absatz 4 Satz 2 des Flaggengesetzes abgeschlossen werden.

§ 50

Übersicht über die Arbeitsorganisation, Arbeitszeitnachweise

(1) Auf jedem Schiff ist eine Übersicht über die Arbeitsorganisation an Bord zu führen, die Folgendes enthalten muss:

1. den See- und Hafendienstplan für alle an Bord beschäftigten Besatzungsmitglieder,
2. die Höchstarbeitszeiten und die Mindestruhezeiten nach § 48 sowie davon vereinbarte Abweichungen nach § 49.

Der Kapitän hat dafür zu sorgen, dass die Übersicht über die Arbeitsorganisation an einem leicht zugänglichen Ort an Bord ausgehängt wird.

(2) Auf jedem Schiff sind Arbeitszeitnachweise zu führen, aus denen gesondert für jedes Besatzungsmitglied die täglichen Arbeitszeiten und Ruhezeiten zu ersehen sind.

(3) Zum Führen der Übersicht über die Arbeitsorganisation und der Arbeitszeitnachweise ist der Kapitän verpflichtet. Er kann damit einen Schiffsoffizier oder einen anderen Vorgesetzten beauftragen.

(4) Die Besatzungsmitglieder sind verpflichtet, dem Kapitän oder seinem Beauftragten die notwendigen Angaben für die Übersicht über die Arbeitsorganisation sowie für die Arbeitszeitnachweise zu geben.

§ 51

Vergütung für Mehr- und Nachtarbeit sowie Sonntags- und Feiertagsarbeit

(1) Werden Besatzungsmitglieder über die in den §§ 43, 44 und 53 Absatz 2 bestimmten Grenzen der

täglichen Arbeitszeit hinaus mit Mehrarbeit beschäftigt, so ist ihnen, abgesehen von den Fällen des § 47 Absatz 1 und 2, für jede Stunde eine Vergütung in Höhe von mindestens einem Zweihundertstel der Grundheuer sowie ein angemessener Zuschlag zu zahlen. Ist die Höhe des Zuschlages nicht durch Tarifvertrag festgelegt, so beträgt er für die ersten 60 Mehrarbeitsstunden des Monats sowie für Mehrarbeit bei Wachdienst im Hafen je ein Viertel, für die folgenden 30 je die Hälfte eines Zweihundertstels der Grundheuer und für jede weitere Mehrarbeitsstunde ein Zweihundertstel der Grundheuer. Abweichend von Satz 1 gilt in den Fällen des § 46 die dort bestimmte Grenze der täglichen Arbeitszeit.

(2) Soweit es sich bei Mehrarbeit, die in den Fällen des § 47 Absatz 1 Satz 1 geleistet wird, um gewerbsmäßige Bergung handelt, ist diese angemessen zu vergüten.

(3) Den Besatzungsmitgliedern ist, abgesehen vom Wachdienst,

1. bei Sonntags- und Feiertagsarbeit, auf See mit Ausnahme der Arbeiten nach § 43 Absatz 3 Satz 5,
2. bei Arbeiten, die an Werktagen im Falle des § 43 Absatz 1 Satz 4 zwischen 18 und 6 Uhr oder im Hafen außerhalb der in § 44 Absatz 1 Satz 3 und Absatz 3 Satz 1 bestimmten Zeiträume geleistet werden,

für jede Arbeitsstunde ein Zuschlag von mindestens einem Viertel eines Zweihundertstels der Grundheuer zu zahlen. Sind Arbeiten zugleich solche nach den Nummern 1 und 2, so ist der Zuschlag nur einmal zu zahlen. Sind diese Arbeiten zugleich Mehrarbeit im Sinne des Absatzes 1, so gelten für die Vergütung die im Tarifvertrag oder in Absatz 1 Satz 2 bestimmten Sätze mit der Maßgabe, dass sich der Mindestzuschlag bei Arbeiten nach Nummer 1 jeweils um ein Viertel eines Zweihundertstels der Grundheuer erhöht.

§ 52

Sonntags- und Feiertagsausgleich

(1) Jedem Besatzungsmitglied ist für jeden Sonntag und für jeden Feiertag, an dem es gearbeitet hat oder an dem sich das Schiff weniger als zwölf Stunden im Hafen befunden hat, ein Ausgleich durch einen arbeitsfreien Werktag zu geben. Einem Besatzungsmitglied des Servicepersonals sind im Monat mindestens zwei freie Tage zu gewähren.

(2) Der Ausgleich ist so bald wie möglich zu gewähren. Ist das innerhalb derselben Woche nicht möglich, so soll der freie Tag in einer der folgenden Wochen gegeben werden. Bis zum Urlaubsantritt nicht gewährte arbeitsfreie Tage sind mit dem Urlaub zu verbinden oder, wenn einer Verlängerung des Urlaubs zwingende betriebliche Gründe entgegenstehen, abzugelten.

(3) Freie Tage sind in einem Hafen zu gewähren, in dem Landgang zulässig und möglich ist. Auf Verlangen des Besatzungsmitglieds können freie Tage auch auf See gewährt werden.

(4) Auf arbeitsfreie Tage finden die Vorschriften des § 58 Absatz 1 Satz 1 und des § 61 Absatz 1 und 2 entsprechende Anwendung.

§ 53

Arbeitszeitregelungen für jugendliche Besatzungsmitglieder

(1) Für jugendliche Besatzungsmitglieder sind die §§ 42, 48, 50 und 51 sowie die folgenden Absätze anzuwenden. Die §§ 43 und 44 sind mit der Maßgabe der Absätze 2 bis 4 anzuwenden.

(2) Im Hafen dürfen jugendliche Besatzungsmitglieder an höchstens fünf Tagen in der Woche bis zu acht Stunden täglich und bis zu 40 Stunden wöchentlich arbeiten. Die freien Tage sollen möglichst der Samstag und der Sonntag sein.

(3) Auf See dürfen jugendliche Besatzungsmitglieder an höchstens sechs Tagen in der Woche bis zu acht Stunden täglich und bis zu 48 Stunden wöchentlich arbeiten.

(4) Im Wachdienst auf See dürfen jugendliche Besatzungsmitglieder an jedem Tag bis zu acht Stunden täglich und in der Woche ab 5 Uhr beschäftigt werden. Dies gilt jedoch nur, wenn jugendliche Besatzungsmitglieder während der Wache neben dem Wachdienst nur mit gelegentlichen Instandsetzungsarbeiten sowie mit Arbeiten beschäftigt werden, die zur Sicherung des Schiffes und dessen Fahrt, zur Sicherung der Ladung oder zum Bootsdienst unbedingt erforderlich sind. Der Arbeitsbeginn kann auf 4 Uhr gelegt werden, wenn andernfalls die wirksame Ausbildung jugendlicher Besatzungsmitglieder nach festgelegten Programmen und Zeitplänen beeinträchtigt würde.

(5) Den jugendlichen Besatzungsmitgliedern müssen im Voraus feststehende Ruhepausen von angemessener Dauer gewährt werden. Als Ruhepause gilt nur eine Arbeitsunterbrechung von mindestens 15 Minuten. Die Ruhepausen müssen insgesamt mindestens betragen:

1. 30 Minuten bei einer Arbeitszeit von mehr als viereinhalb bis zu sechs Stunden,
2. 60 Minuten bei einer Arbeitszeit von mehr als sechs Stunden.

Die Ruhepausen müssen in angemessener zeitlicher Lage gewährt werden. Länger als viereinhalb Stunden hintereinander dürfen jugendliche Besatzungsmitglieder nicht ohne Ruhepause arbeiten. Für die Einnahme aller Mahlzeiten ist genügend Zeit einzuräumen.

(6) In der Zeit zwischen 20 und 6 Uhr ist die Arbeit von jugendlichen Besatzungsmitgliedern vorbehaltlich der Regelung in Absatz 4 verboten. Außerdem dürfen jugendliche Besatzungsmitglieder auf Fahrgastschiffen bei Aufführungen zur Unterhaltung der Fahrgäste bis 23 Uhr gestaltend mitwirken, wenn im Anschluss daran eine ununterbrochene Ruhezeit von mindestens neun Stunden gewährleistet ist. Die Berufsgenossenschaft kann Ausnahmen von dem Verbot des Satzes 1 zulassen, wenn

1. die wirksame Ausbildung der betreffenden jugendlichen Besatzungsmitglieder nach festgelegten Programmen und Zeitplänen beeinträchtigt würde oder
2. die Besonderheit der Aufgabe oder eines anerkannten Ausbildungsprogramms es erforderlich macht, dass die von der Ausnahme erfassten jugendlichen Besatzungsmitglieder Aufgaben in der Nacht verrichten und nach Beratung mit Verbänden der Reeder und der Seeleute feststeht, dass die Arbeit sich

nicht nachteilig auf die Gesundheit oder das Wohlbefinden der jugendlichen Besatzungsmitglieder auswirkt.

(7) Mehrarbeit ist für jugendliche Besatzungsmitglieder nur in den Fällen des § 47 Absatz 1 und 2 zulässig, jedoch nur, soweit für die jeweilige Arbeit kein erwachsenes Besatzungsmitglied herangezogen werden kann. Die Regelungen des Absatzes 5 zu Ruhepausen und des Absatzes 6 zur Nachruhe sind in diesem Fall nicht anzuwenden. Solche Ausnahmesituationen sind unter Angabe der Gründe schriftlich aufzuzeichnen und vom Kapitän zu unterzeichnen. Die Mehrarbeit ist durch entsprechende Verkürzung der Arbeitszeit innerhalb der folgenden drei Wochen auszugleichen. Kann der Arbeitszeitausgleich wegen Beendigung des Vertragsverhältnisses nicht mehr gewährt werden, ist die Mehrarbeit zu vergüten, wobei der Zuschlag für jugendliche Besatzungsmitglieder abweichend von § 51 Absatz 1 für jede Mehrarbeitsstunde mindestens ein Viertel eines Zweihundertstels der Grundheuer beträgt.

(8) Arbeiten jugendliche Besatzungsmitglieder an mehr als fünf Tagen, so ist ihnen für die Arbeit am sechsten und siebten Tag in der Woche je ein anderer freier Tag zu gewähren. Die Regelungen des § 52 zum Sonntags- und Feiertagsausgleich sind anzuwenden. Sofern ein freier Tag nach Satz 1 als Ausgleich für eine Beschäftigung an einem Werktag zu gewähren ist, ist § 52 Absatz 2 bis 4 entsprechend anzuwenden. Die finanzielle Abgeltung freier Tage ist nicht zulässig.

§ 54

Abweichende Arbeitszeitregelungen für jugendliche Besatzungsmitglieder durch Tarifvertrag

(1) In einem Tarifvertrag oder auf Grund eines Tarifvertrages in einer Betriebsvereinbarung oder Bordvereinbarung kann für jugendliche Besatzungsmitglieder vereinbart werden,

1. abweichend von § 53 Absatz 2 die Arbeitszeit bis zu neun Stunden täglich, 44 Stunden wöchentlich und bis zu fünfeneinhalb Tagen in der Woche anders zu verteilen, jedoch nur unter Einhaltung einer durchschnittlichen Wochenarbeitszeit von 40 Stunden in einem Ausgleichszeitraum von zwei Monaten;
2. abweichend von § 53 Absatz 4 Satz 1 jugendliche Besatzungsmitglieder auch im Wachdienst im Hafen zu beschäftigen; § 53 Absatz 8 ist anzuwenden;
3. abweichend von § 53 Absatz 5 Satz 3 Nummer 2 die Gesamtdauer der Ruhepausen auf bis zu 45 Minuten zu kürzen;
4. abweichend von § 53 Absatz 6 jugendliche Besatzungsmitglieder einmal in der Woche in der Zeit von 20 bis 24 Uhr zu beschäftigen, wenn im Anschluss daran eine ununterbrochene Ruhezeit von mindestens neun Stunden gewährleistet ist; die Ruhezeit kann auf acht Stunden verkürzt werden, wenn andernfalls die wirksame Ausbildung jugendlicher Besatzungsmitglieder nach festgelegten Programmen und Zeitplänen beeinträchtigt würde;
5. auf Fahrgastschiffen, Fährschiffen, Bergungsfahrzeugen und See- und Bergungsschleppern abweichende Regelungen von § 53 Absatz 2 bis 8 hinsichtlich der Arbeitszeit sowie für jugendliche Besat-

zungsmitglieder von Fahrgastschiffen und Fährschiffen abweichende Regelungen auch hinsichtlich der Vergütung und des Ausgleichs für Sonntags- und Feiertagsarbeit sowie sonstige Mehrarbeit; dies ist auch für jugendliche Besatzungsmitglieder von Fischereifahrzeugen sinngemäß anzuwenden; hinsichtlich der Arbeitszeit jedoch nur während des Fangs und seiner Verarbeitung an Bord.

Im Falle des Satzes 1 Nummer 5 sind zusätzlich nachstehende Anforderungen einzuhalten. Bei einer Abweichung von § 53 Absatz 6 muss mindestens ein Zeitraum von neun Stunden, der die Zeit zwischen 0 und 5 Uhr einschließt, arbeitsfrei sein. Abweichungen müssen in Übereinstimmung mit den allgemeinen Grundsätzen für die Sicherheit und den Gesundheitsschutz der jugendlichen Besatzungsmitglieder stehen und aus objektiven, technischen oder arbeitsorganisatorischen Gründen erforderlich sein. Sie haben so weit wie möglich den gesetzlichen Bestimmungen zu folgen, können aber häufigeren oder längeren Urlaubszeiten oder der Gewährung von Ausgleichsurlaub für die Besatzungsmitglieder Rechnung tragen.

(2) Im Geltungsbereich eines Tarifvertrages, der eine Regelung nach Absatz 1 Nummer 1 bis 5 enthält, kann diese tarifvertragliche Regelung im Betrieb eines nicht tarifgebundenen Reeders durch Betriebs- oder Bordvereinbarung oder, wenn eine Arbeitnehmervertretung nicht besteht, durch schriftliche Vereinbarung zwischen dem Reeder und den Besatzungsmitgliedern übernommen werden, wenn die Anwendung des gesamten Tarifvertrages vereinbart ist.

(3) Für Besatzungsmitglieder von Fahrgastschiffen, Fährschiffen oder von Fischereifahrzeugen, für die Tarifverträge üblicherweise nicht geschlossen werden, können Ausnahmen mit einer in Absatz 1 Nummer 5 vorgesehenen Regelung allgemein oder im Einzelfall durch die Berufsgenossenschaft bewilligt werden.

(4) Absatz 1 ist nicht für Tarifverträge anzuwenden, die nach § 21 Absatz 4 Satz 2 des Flaggenrechtsgesetzes abgeschlossen werden.

§ 55

Rechtsverordnungen

Das Bundesministerium für Arbeit und Soziales wird ermächtigt, im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates

1. die näheren Anforderungen zum Führen der Übersicht über die Arbeitsorganisation und die Arbeitszeitnachweise nach § 50 Absatz 1 und 2 zu bestimmen,
2. weitergehende Vorschriften zu der Übersicht über die Arbeitsorganisation und den Arbeitszeitnachweisen nach § 50 zu erlassen,
3. abweichend von den §§ 43, 44, 45 und 48 Regelungen zur Arbeitszeit sowie zu den Ruhepausen und zur Ruhezeit für Besatzungsmitglieder auf Schiffen, von denen aus besondere Tätigkeiten zur Errichtung, zur Änderung oder zum Betrieb von Bauwerken, künstlichen Inseln oder sonstigen Anlagen auf See durchgeführt werden (Offshore-Tätigkeiten), zuzulassen und die zum Schutz der Besatzungsmitglieder notwendigen Bedingungen zu bestimmen.

Rechtsverordnungen nach Satz 1 bedürfen des Einvernehmens des Bundesministeriums für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz, soweit die Seefischerei betroffen ist.

Unterabschnitt 5

Urlaub

§ 56

Urlaubsanspruch

(1) Ein Besatzungsmitglied hat für jedes Beschäftigungsjahr Anspruch auf bezahlten Erholungsurlaub. Der Anspruch auf Erholungsurlaub darf nur unter den Voraussetzungen des § 64 Absatz 3 abgegolten werden.

(2) Soweit nachfolgend nichts anderes bestimmt ist, ist das Bundesurlaubsgesetz anzuwenden.

§ 57

Urlaubsdauer

(1) Der Urlaub der Besatzungsmitglieder beträgt für jedes Beschäftigungsjahr mindestens 30 Kalendertage.

(2) Der Urlaub jugendlicher Besatzungsmitglieder beträgt für jedes Beschäftigungsjahr mindestens

1. 34 Kalendertage, wenn sie zu Beginn des Beschäftigungsjahres noch nicht 17 Jahre alt sind,
2. 32 Kalendertage, wenn sie zu Beginn des Beschäftigungsjahres noch nicht 18 Jahre alt sind.

(3) Nicht auf den Urlaub anzurechnen sind

1. gesetzliche Feiertage, die am Ort des Heimathafens gelten,
2. Zeiten einer Arbeitsunfähigkeit infolge Krankheit oder Unfall sowie Arbeitsausfälle infolge Mutterschaft,
3. Landgang nach § 35 und
4. Ausgleichsfreizeiten nach § 52.

§ 58

Festlegung des Urlaubs

(1) Bei der zeitlichen Festlegung des Urlaubs sind die Urlaubswünsche des Besatzungsmitglieds zu berücksichtigen, es sei denn, dass ihrer Berücksichtigung dringende betriebliche Belange oder Urlaubswünsche anderer vom Reeder beschäftigter Besatzungsmitglieder, die unter sozialen Gesichtspunkten den Vorrang verdienen, entgegenstehen. Der Urlaub ist möglichst nach sechsmonatigem ununterbrochenem Dienst an Bord, spätestens bis zum Schluss des Beschäftigungsjahres zu gewähren. Ist nicht der Reeder, sondern eine andere Person Arbeitgeber oder Ausbilder des Besatzungsmitglieds und kommt die andere Person ihrer vertraglichen Verpflichtung nach Satz 2 nicht nach, ist der Reeder verpflichtet, im Namen und mit Wirkung für die andere Person den Urlaub zu gewähren.

(2) Jugendlichen Besatzungsmitgliedern haben Reeder und Kapitän den Urlaub spätestens nach sechsmonatigem ununterbrochenem Dienst an Bord zu gewähren.

(3) Der Urlaub ist zusammenhängend zu gewähren, es sei denn, dass dringende betriebliche oder in der

Person des Besatzungsmitglieds liegende Gründe eine Teilung des Urlaubs erforderlich machen.

(4) Der Urlaub beginnt frühestens mit dem Tag, der dem Tag der Ankunft des Besatzungsmitglieds am Urlaubsort nachfolgt. Ist der Ort der Wiederaufnahme des Dienstes an Bord oder ein anderer vom Reeder zur Wiederaufnahme des Dienstes bestimmter Ort nicht der Urlaubsort, hat das Besatzungsmitglied an dem Tag, der auf das Ende des Urlaubs folgt, die Reise zu diesem Ort anzutreten.

§ 59

Urlaubsort

Urlaubsort ist nach Wahl des Besatzungsmitglieds

1. der Wohnort des Besatzungsmitglieds,
2. der Ort, an dem der Heuervertrag abgeschlossen worden ist,
3. der durch Tarifvertrag festgelegte Ort oder
4. jeder andere im Heuervertrag vereinbarte Ort.

§ 60

Reisekosten

Der Reeder trägt die Reisekosten zum Urlaubsort und vom Urlaubsort zum Ort der Wiederaufnahme des Dienstes an Bord oder zu einem anderen vom Reeder bestimmten Ort. Hinsichtlich des Umfangs der Reisekosten gilt § 31 entsprechend.

§ 61

Urlaubsentgelt

(1) Als Urlaubsentgelt ist dem Besatzungsmitglied die Heuer im Sinne des § 37 fortzuzahlen. Für Sachbezüge ist ein angemessener Abgeltungsbetrag zu gewähren.

(2) Für jeden Urlaubstag sowie für jeden in den Urlaub fallenden Feiertag im Sinne des § 57 Absatz 3 Nummer 1 ist ein Dreißigstel der Heuer zu zahlen. Heuerteile, deren Höhe sich nach dem Ausmaß der Arbeit, dem Erfolg oder ähnlichen nicht gleichbleibenden Bemessungsgrundlagen richtet, sind bei der Berechnung des Urlaubsentgelts angemessen zu berücksichtigen.

§ 62

Erkrankung während des Urlaubs

(1) Wird ein Besatzungsmitglied während des Urlaubs arbeitsunfähig krank, so werden diese Krankheitstage auf den Urlaub nicht angerechnet, soweit die Erkrankung durch ärztliches Zeugnis nachgewiesen wird. Ist anzunehmen, dass die Erkrankung über den Ablauf des Urlaubs hinaus fortauern wird, so ist das Besatzungsmitglied verpflichtet, dies dem Reeder unverzüglich mitzuteilen.

(2) Das Besatzungsmitglied hat seine Arbeitsleistung nach Ablauf des ihm bewilligten Urlaubs oder, soweit die Erkrankung länger dauert, nach Wiederherstellung der Arbeitsfähigkeit dem Reeder zur Verfügung zu stellen. Der Reeder bestimmt den Zeitpunkt, von dem ab der restliche Urlaub gewährt wird; dabei sind die Wünsche des Besatzungsmitglieds zu berücksichtigen.

§ 63

**Urlaub bei
Beendigung des Heuerverhältnisses**

(1) Endet das Heuerverhältnis des Besatzungsmitglieds vor Ablauf des Beschäftigungsjahres, so hat das Besatzungsmitglied für jeden angefangenen Beschäftigungsmonat Anspruch auf ein Zwölftel des Jahresurlaubs.

(2) Hat das Besatzungsmitglied bei Beendigung des Heuerverhältnisses mehr als den ihm zustehenden Urlaub erhalten, so kann das dafür gezahlte Urlaubsgeld nicht zurückgefordert werden.

§ 64

**Verlängerung des
Heuerverhältnisses, Urlaubsabgeltung**

(1) Hat das Besatzungsmitglied bei Beendigung des Heuerverhältnisses noch nicht den ihm zustehenden Urlaub erhalten, verlängert sich das Heuerverhältnis um die Dauer des nicht gewährten Urlaubs, es sei denn, dass

1. eine Verlängerung des Heuerverhältnisses infolge des Eingehens eines neuen Rechtsverhältnisses nicht möglich ist oder
2. das Besatzungsmitglied aus von seinem Willen unabhängigen Gründen nicht in der Lage ist, den Urlaub während des Zeitraums der Verlängerung zu nehmen.

Der Urlaub ist im Zeitraum der Verlängerung des Heuerverhältnisses zu gewähren.

(2) Besteht nach Beendigung des Heuerverhältnisses ein Arbeitsverhältnis zum Reeder, hat der Reeder dem Besatzungsmitglied noch aus dem Heuerverhältnis zustehenden Urlaub in diesem Arbeitsverhältnis zu gewähren.

(3) Der Reeder hat den Urlaub abzugelten, soweit dieser wegen Beendigung des Heuerverhältnisses nicht gewährt werden kann. Satz 1 gilt nicht, soweit die Voraussetzungen des Absatzes 1 oder 2 vorliegen.

Unterabschnitt 6**Kündigung und
Beendigung des Heuerverhältnisses**

§ 65

Kündigungsrecht

(1) Das Heuerverhältnis kann durch den Reeder und durch das Besatzungsmitglied gekündigt werden.

(2) Die Beendigung des Heuerverhältnisses durch Kündigung bedarf zu ihrer Wirksamkeit der Schriftform. Die elektronische Form ist ausgeschlossen.

(3) Die ordentliche Kündigung gegenüber einem Kapitän oder einem Schiffsoffizier kann nur vom Reeder ausgesprochen werden.

(4) Für die Kündigung des Heuerverhältnisses gelten die allgemeinen Vorschriften über die Kündigung von Arbeitsverhältnissen, soweit in diesem Unterabschnitt nichts anderes bestimmt ist.

§ 66

Kündigungsfristen

(1) Das Heuerverhältnis kann während der ersten drei Monate mit einer Frist von einer Woche gekündigt werden. Dauert die erste Reise länger als drei Monate, so kann die Kündigung während der ersten sechs Monate noch in den auf die Beendigung der Reise folgenden drei Tagen mit Wochenfrist ausgesprochen werden. Nach Ablauf der in den Sätzen 1 und 2 bezeichneten Zeiten beträgt die Kündigungsfrist vier Wochen zum 15. Tag oder zum Ende eines Kalendermonats. Die Kündigungsfrist erhöht sich auf zwei Monate zum Ende eines Kalendermonats, wenn das Heuerverhältnis in dem Betrieb oder Unternehmen zwei Jahre bestanden hat. Die Sätze 1 und 2 gelten nicht für den Kapitän; für ihn gelten von Beginn des Heuerverhältnisses an die Fristen nach Satz 3.

(2) Abweichend von Absatz 1 kann das Heuerverhältnis des Besatzungsmitglieds auf einem Fischereifahrzeug mit einer Bruttoreumzahl von bis zu 1 300 mit einer Frist von 48 Stunden gekündigt werden. Dies gilt nicht für den Kapitän.

(3) Für eine Kündigung durch den Reeder beträgt die Kündigungsfrist, wenn das Heuerverhältnis in dem Betrieb oder Unternehmen

1. acht Jahre bestanden hat, drei Monate zum Ende eines Kalendermonats,
2. zehn Jahre bestanden hat, vier Monate zum Ende eines Kalendermonats,
3. zwölf Jahre bestanden hat, fünf Monate zum Ende eines Kalendermonats,
4. 15 Jahre bestanden hat, sechs Monate zum Ende eines Kalendermonats,
5. 20 Jahre bestanden hat, sieben Monate zum Ende eines Kalendermonats.

(4) § 622 Absatz 3 bis 6 des Bürgerlichen Gesetzbuchs ist entsprechend anzuwenden.

(5) Soweit nichts anderes vereinbart wird, setzt sich das Heuerverhältnis über den Ablauf der Kündigungsfrist bis zur Ankunft des Schiffes in einem Hafen fort, in dem die Heimschaffung des Besatzungsmitglieds und seine Ablösung durch eine Ersatzperson sicher und mit allgemein zugänglichen Verkehrsmitteln möglich ist.

§ 67

**Außerordentliche
Kündigung durch den Reeder**

(1) Der Reeder kann das Heuerverhältnis aus wichtigem Grund ohne Einhaltung einer Kündigungsfrist nach § 626 des Bürgerlichen Gesetzbuchs kündigen. Ein wichtiger Grund liegt insbesondere vor, wenn das Besatzungsmitglied

1. für den übernommenen Dienst aus Gründen, die schon vor der Begründung des Heuerverhältnisses bestanden, ungeeignet ist, es sei denn, dass dem Reeder diese Gründe zu diesem Zeitpunkt bekannt waren oder den Umständen nach bekannt sein mussten,
2. eine ansteckende Krankheit verschweigt, durch die es andere gefährdet, oder nicht angibt, dass es Dau-

erausscheider von Erregern des Typhus oder des Paratyphus ist,

3. seine Pflichten aus dem Heuerverhältnis beharrlich oder in besonders grober Weise verletzt,
4. eine Straftat begeht, die sein weiteres Verbleiben an Bord unzumutbar macht,
5. durch eine von ihm begangene Straftat arbeitsunfähig wird.

(2) Der Kapitän ist verpflichtet, die außerordentliche Kündigung und deren Grund unverzüglich in das Seetagebuch einzutragen und dem Besatzungsmitglied eine von ihm unterzeichnete Abschrift der Eintragung auszuhändigen.

(3) Wird die außerordentliche Kündigung auf See ausgesprochen oder bleibt das Besatzungsmitglied nach einer außerordentlichen Kündigung an Bord, so hat es den Verpflegungssatz zu entrichten, der dem Abgeltungsbetrag für nicht gewährte Verpflegung während des Urlaubs (§ 61 Absatz 1 Satz 2) entspricht.

§ 68

Außerordentliche Kündigung durch das Besatzungsmitglied

(1) Das Besatzungsmitglied kann das Heuerverhältnis aus wichtigem Grund ohne Einhaltung einer Kündigungsfrist nach § 626 des Bürgerlichen Gesetzbuchs kündigen. Ein wichtiger Grund liegt insbesondere vor, wenn

1. sich der Reeder oder der Kapitän ihm gegenüber einer schweren Pflichtverletzung schuldig macht,
2. der Kapitän es in erheblicher Weise in der Ehre verletzt, es misshandelt oder seine Misshandlung durch andere Personen duldet,
3. das Schiff die Flagge wechselt,
4. der Vorschrift des § 58 Absatz 1 Satz 2 und 3 zuwider Urlaub nicht gewährt wird,
5. das Schiff einen verseuchten Hafen anlaufen soll oder einen Hafen bei Ausbruch einer Seuche nicht unverzüglich verlässt und sich daraus schwere gesundheitliche Gefahren für das Besatzungsmitglied ergeben können,
6. das Schiff ein Gebiet befahren soll, in dem es besonderen Gefahren durch bewaffnete Auseinandersetzungen ausgesetzt ist, oder wenn das Schiff ein solches Gebiet nicht unverzüglich verlässt,
7. das Schiff nicht seetüchtig ist,
8. die Aufenthaltsräume für die Besatzung gesundheitsschädlich sind,
9. die für die Schiffsbesatzung mitgenommenen Verpflegungsvorräte oder das Trinkwasser ungenügend oder verdorben sind oder
10. das Schiff unzureichend besetzt ist.

Im Falle des Satzes 2 Nummer 7 bis 10 ist das Besatzungsmitglied zur außerordentlichen Kündigung jedoch nur berechtigt, wenn der Verstoß in angemessener Frist auf Beschwerde hin nicht beseitigt wird. Das Kündigungsrecht nach Satz 2 Nummer 5 oder 6 entfällt, wenn dem Besatzungsmitglied die Gründe, die zur Kündigung berechtigen, vor Antritt der Reise bekannt waren oder den Umständen nach bekannt sein mussten.

(2) In den Fällen des Absatzes 1 hat das Besatzungsmitglied ab dem Zeitpunkt der Kündigung Anspruch auf Zahlung der Heuer für einen Monat. Schadensersatzansprüche auf Grund anderer Vorschriften bleiben unberührt.

§ 69

Außerordentliche Kündigung durch das Besatzungsmitglied wegen dringender Familienangelegenheit

Das Besatzungsmitglied kann das Heuerverhältnis ohne Einhaltung einer Frist kündigen, wenn dies wegen einer dringenden Familienangelegenheit oder wegen eines anderen dringenden persönlichen Grundes erforderlich ist. Dringende Familienangelegenheiten sind insbesondere

1. Niederkunft der Ehefrau oder der Lebenspartnerin,
2. Tod der Ehefrau oder des Ehemanns, eines Kindes, eines Elternteiles oder des Lebenspartners,
3. Schwere Erkrankung der Ehefrau oder des Ehemanns, eines Kindes, eines Elternteiles oder des Lebenspartners.

§ 70

Entschädigung bei Arbeitslosigkeit wegen Schiffsverlustes oder Schiffbruchs

Kündigt der Reeder das Heuerverhältnis wegen Schiffsverlustes oder Schiffbruchs, hat das Besatzungsmitglied über das Ende des Heuerverhältnisses hinaus, längstens bis zum Ablauf von zwei Monaten nach dem Zugang der Kündigung, Anspruch auf Zahlung der Heuer für jeden Tag der Arbeitslosigkeit. Auf den Heueranspruch muss sich das Besatzungsmitglied anrechnen lassen, was es

1. an Leistungen der Arbeitslosenversicherung zu beanspruchen hat oder
2. durch anderweitige Arbeit verdient oder zu verdienen böswillig unterlassen hat.

§ 71

Beendigung des Heuerverhältnisses bei vermutetem Verlust von Schiff und Besatzung

(1) Ist der Verbleib eines Schiffes und seiner Besatzung nicht feststellbar und ist den Umständen nach anzunehmen, dass das Schiff verlorengegangen ist, so gilt das Heuerverhältnis des Besatzungsmitglieds als beendet, wenn seit der letzten amtlich festgestellten Nachricht über das Schiff ein Monat verstrichen ist.

(2) Wird später der Aufenthalt überlebender Besatzungsmitglieder festgestellt, so sind auf diese Besatzungsmitglieder die §§ 73, 75 und 76 über Heimschaffung und Fortzahlung der Heuer anzuwenden.

§ 72

Zurücklassung

(1) Unbeschadet der Vorschrift des § 101 darf das Besatzungsmitglied ohne Einwilligung der Berufsgenossenschaft nicht an einem Ort im Ausland zurückgelassen werden. Eine Zurücklassung liegt vor, wenn das Besatzungsmitglied auf Veranlassung des Kapitäns das Schiff verlassen muss.

(2) Ist im Falle der Zurücklassung eine Hilfsbedürftigkeit des Besatzungsmitglieds zu befürchten, so kann die Berufsgenossenschaft ihre Einwilligung von der Leistung eines Betrages abhängig machen, der den Unterhalt des Besatzungsmitglieds in den auf die Zurücklassung folgenden drei Monaten gewährleistet.

(3) Die Zurücklassung eines jugendlichen Besatzungsmitglieds bedarf auch der Einwilligung seines gesetzlichen Vertreters.

Unterabschnitt 7 Heimschaffung

§ 73

Anspruch auf Heimschaffung

Das Besatzungsmitglied hat Anspruch auf Heimschaffung an den nach § 75 maßgebenden Bestimmungsort

1. im Falle von Krankheit oder Verletzung nach Maßgabe des § 105,
2. wenn das Heuverhältnis endet; im Falle einer ordentlichen Kündigung nach Ablauf der sich aus § 66 ergebenden Kündigungsfrist,
3. wenn der Reeder seine gesetzlichen oder arbeitsvertraglichen Verpflichtungen wegen Insolvenz, Veräußerung des Schiffes, Änderung der Eintragung im Schiffsregister oder aus einem ähnlichen Grund nicht mehr erfüllt,
4. wenn ein Schiff ein Gebiet befahren soll, in dem besondere Gefahren durch bewaffnete Auseinandersetzungen drohen und in das sich das Besatzungsmitglied nicht begeben will, oder wenn das Schiff ein solches Gebiet nicht unverzüglich verlässt.

§ 74

Heimschaffung eines jugendlichen Besatzungsmitglieds

Hat ein jugendliches Besatzungsmitglied während seiner ersten Auslandsreise auf einem Schiff mindestens vier Monate lang Dienst getan und stellt sich während dieser Zeit heraus, dass es für das Leben auf See ungeeignet ist, so hat es einen Anspruch auf Heimschaffung von einem Hafen, in dem die Heimschaffung sicher und mit allgemein zugänglichen Verkehrsmitteln möglich ist.

§ 75

Bestimmungsort der Heimschaffung

Bestimmungsort der Heimschaffung nach Wahl des Besatzungsmitglieds ist

1. der Wohnort des Besatzungsmitglieds,
2. der Ort, an dem der Heuervertrag abgeschlossen worden ist,
3. der durch Tarifvertrag festgelegte Ort oder
4. jeder andere im Heuervertrag vereinbarte Ort.

§ 76

Durchführung und Kosten der Heimschaffung

(1) Der Reeder hat die Vorkehrungen für die Durchführung der Heimschaffung zu treffen. Er stellt sicher,

dass das Besatzungsmitglied den Pass und sonstige für die Heimschaffung erforderliche Ausweispapiere erhält. Die Beförderung des Besatzungsmitglieds erfolgt grundsätzlich auf dem Luftweg. Für die Zeit vom Verlassen des Schiffes bis zum Eintreffen am Bestimmungsort hat das Besatzungsmitglied Anspruch auf Fortzahlung der Heuer.

(2) Der Anspruch auf Heimschaffung umfasst

1. die Beförderung an den Bestimmungsort,
2. die Unterkunft und Verpflegung,
3. die Beförderung von bis zu 30 Kilogramm persönlichem Gepäck an den Bestimmungsort der Heimschaffung und
4. ärztliche Behandlung, soweit das Besatzungsmitglied dieser bedarf, um zum Bestimmungsort reisen zu können.

Der Reeder trägt die notwendigen Kosten der Heimschaffung. Die Aufrechnung der Kosten der Heimschaffung mit der Heuer oder anderen Ansprüchen des Besatzungsmitglieds ist unwirksam. Eine Vorauszahlung zur Deckung der Kosten der Heimschaffung darf der Reeder nicht verlangen; eine entsprechende Vereinbarung ist unwirksam.

(3) Die Wartezeit bis zur Heimschaffung und die Dauer der Heimschaffung dürfen nicht auf den Urlaub angerechnet werden.

(4) Ein Besatzungsmitglied ist heimgeschafft, wenn es am Bestimmungsort eingetroffen ist. Der Anspruch auf Heimschaffung erlischt, wenn er nicht innerhalb von drei Monaten, gerechnet ab dem Tag, an dem das Besatzungsmitglied den Anspruch erstmals geltend machen konnte, geltend gemacht worden ist.

(5) Ist das Heuverhältnis durch eine Kündigung nach § 67 beendet worden, kann der Reeder vom Besatzungsmitglied die Erstattung der Kosten der Heimschaffung verlangen. Absatz 1 Satz 4 und Absatz 2 Satz 3 gelten nicht.

(6) Ist der Reeder außerstande, die Vorkehrungen für die Heimschaffung zu treffen, hat das Besatzungsmitglied Anspruch auf Zahlung des für seine Heimschaffung erforderlichen Geldbetrages.

(7) Das Recht des Reeders, sich die Kosten für die Heimschaffung auf Grund vertraglicher Vereinbarungen mit Dritten erstatten zu lassen, bleibt unberührt.

(8) Der Reeder ist verpflichtet, zum Schutz der an Bord des Schiffes beschäftigten Besatzungsmitglieder für Fälle der Heimschaffung eine Zahlungsübernahmeerklärung nachzuweisen, die durch eine Bürgschaft oder Garantie durch eine Vereinigung von Reedern oder eine sonstige finanzielle Sicherheit abgedeckt ist.

§ 77

Behördliche Durchführungs- maßnahmen bei der Heimschaffung

Erfüllt der Reeder seine Verpflichtung nach § 76 nicht, hat die Berufsgenossenschaft die Heimschaffung zu veranlassen und die Kosten zu verauslagen. Sie sind vom Reeder zu erstatten.

§ 78

**Verfügbarkeit von
Rechtsvorschriften über Heimschaffung**

Der Reeder hat sicherzustellen, dass dem Besatzungsmitglied an Bord eine Kopie der anwendbaren Rechtsvorschriften über die Heimschaffung in einer für das Besatzungsmitglied geeigneten Sprache zur Verfügung steht.

Unterabschnitt 8**Verfahren bei Tod
von Besatzungsmitgliedern**

§ 79

Tod des Besatzungsmitglieds

(1) Der Kapitän hat für die Bestattung zu sorgen, wenn ein Besatzungsmitglied an Bord oder während der Schiffsreise im Ausland verstorben ist. Wenn der Leichnam nicht bis zu einem Hafen in dem Staat, in dem der Bestimmungsort nach § 75 liegt, mitgenommen werden kann, das Schiff aber zumutbarerweise innerhalb von 24 Stunden nach dem Todesfall einen Hafen erreichen kann, und gegen die Mitnahme des Leichnams keine gesundheitlichen Bedenken bestehen, so ist die Bestattung an Land vorzunehmen. Ist eine Bestattung auf See erforderlich, so ist sie in einer würdigen Form vorzunehmen.

(2) Der Reeder trägt die Kosten der Bestattung, wenn ein Besatzungsmitglied im Zusammenhang mit seiner Tätigkeit oder deren Folgen verstorben ist.

§ 80

**Sorge für Sachen und
Heuerguthaben eines verstorbenen
oder vermissten Besatzungsmitglieds**

(1) Der Kapitän hat die Sachen eines verstorbenen oder vermissten Besatzungsmitglieds dem Vertreter des Reeders vor Ort zu übergeben. Der Reeder hat sicherzustellen, dass die Sachen unverzüglich an die Erben des verstorbenen oder die Angehörigen des vermissten Besatzungsmitglieds übermittelt werden.

(2) Der Reeder hat das Heuerguthaben eines verstorbenen oder für tot erklärten Besatzungsmitglieds an dessen Erben zu überweisen, bei einem vermissten Besatzungsmitglied an dessen Angehörige.

Abschnitt 4**Berufsausbildung an Bord**

§ 81

**Vertrag über die
Berufsausbildung für einen Beruf an Bord**

Der Reeder darf die Berufsausbildung eines Besatzungsmitglieds für einen Beruf an Bord nur durchführen, wenn es einen Berufsausbildungsvertrag hat, dessen Form und Inhalt die Anforderungen des § 82 erfüllt. Durch den Berufsausbildungsvertrag wird ein Berufsausbildungsverhältnis begründet. Die Vorschriften des § 10 Absatz 2 bis 5 des Berufsbildungsgesetzes über Abschluss und Wirksamkeit des Berufsausbildungsver-

trages und die Verbundausbildung sind entsprechend anzuwenden.

§ 82

**Form und Inhalt des
Vertrages über die Berufsausbildung an Bord**

(1) Der Vertrag über die Berufsausbildung für einen Beruf an Bord bedarf der Schriftform; die elektronische Form ist ausgeschlossen. Der Reeder hat den Auszubildenden und dessen gesetzlichen Vertreter rechtzeitig vor dem beabsichtigten Vertragsschluss einen Vertragsentwurf, einschließlich der nach Absatz 3 Satz 1 Nummer 12 anzugebenden Tarifverträge, Betriebsvereinbarungen oder Bordvereinbarungen, auszuhändigen. Der Vertrag über die Berufsausbildung ist vor Beginn der Berufsausbildung abzuschließen und von dem Reeder, den Auszubildenden und deren gesetzlichen Vertretern zu unterzeichnen. Alle Unterzeichnenden müssen unverzüglich eine Ausfertigung des Vertrages über die Berufsausbildung an Bord erhalten.

(2) Beginnt eine Berufsausbildung nach dem Berufsbildungsgesetz zunächst an Land und soll der praktische Teil an Bord durchgeführt werden, ist der Vertrag nach Absatz 1 spätestens vor Beginn der praktischen Ausbildung an Bord abzuschließen. § 11 des Berufsbildungsgesetzes bleibt unberührt.

(3) In den Vertrag über die Berufsausbildung an Bord sind mindestens aufzunehmen:

1. der Name und die Anschrift des Reeders; im Falle eines anderen Auszubildenden dessen vollständiger Name und Anschrift sowie Name und Anschrift des Reeders,
2. der Vorname und Familienname, das Geburtsdatum, der Geburtsort und die Anschrift des Auszubildenden,
3. der Zeitpunkt des Beginns der Berufsausbildung,
4. die Art, sachliche und zeitliche Gliederung sowie das Ziel der Berufsausbildung, insbesondere die Berufstätigkeit, für die ausgebildet werden soll,
5. die Dauer der Berufsausbildung,
6. die Ausbildungsmaßnahmen außerhalb der Ausbildungsstätte,
7. die Dauer der täglichen regelmäßigen Ausbildungszeit und der Ruhezeiten,
8. die Dauer der Probezeit,
9. die Fälligkeit und Höhe der Vergütung,
10. die Dauer des jährlichen Erholungsurlaubs,
11. die Voraussetzungen, unter denen der Berufsausbildungsvertrag gekündigt werden kann,
12. die Angabe der Tarifverträge, Betriebsvereinbarungen oder Bordvereinbarungen, die auf das Berufsausbildungsverhältnis an Bord anzuwenden sind,
13. die Leistungen der medizinischen Betreuung und der sozialen Sicherheit, die der Reeder als Auszubildender oder der andere Auszubildende dem Auszubildenden zu gewähren hat,
14. der Heimschaffungsanspruch des Auszubildenden,
15. der Ort und das Datum, an dem der Vertrag über die Berufsausbildung an Bord abgeschlossen worden ist.

Den Auszubildenden ist der Ort des Dienstantritts an Bord rechtzeitig schriftlich mitzuteilen.

(4) Für Besatzungsmitglieder von Fischereifahrzeugen sind

1. zusätzlich zu Absatz 3 der Name und das Fischereikennzeichen des Fischereifahrzeuges oder die Namen und die Fischereikennzeichen der Fischereifahrzeuge, auf dem oder denen das Besatzungsmitglied Dienst leisten soll,
 2. zusätzlich zu Absatz 3 die Reise oder Reisen, die unternommen werden sollen, falls sie im Zeitpunkt des Vertragsschlusses angegeben werden können,
 3. abweichend von Absatz 3 Satz 1 Nummer 9 die Höhe des Anteils und dessen Berechnungsart, wenn eine Beteiligung am Fangerlös gewährt wird,
- in den Berufsausbildungsvertrag aufzunehmen.

(5) Wird die Ausbildung voraussichtlich länger als einen Monat an Bord eines Schiffes unter ausländischer Flagge durchgeführt, sind in den Vertrag zusätzlich aufzunehmen:

1. die Dauer der Ausbildung an Bord des Schiffes unter ausländischer Flagge,
2. die Währung, in der die Vergütung ausgezahlt wird,
3. die zusätzlichen Leistungen, die mit der Ausbildung auf einem Schiff unter ausländischer Flagge verbunden sind,
4. die Bedingungen für die Rückkehr des Auszubildenden.

Die Vorschriften über die Eignung und die Zulassung eines Schiffes unter ausländischer Flagge als Ausbildungsstätte bleiben unberührt.

(6) Die Angaben nach Absatz 3 Satz 1 Nummer 7, 9 bis 11, 13 und 14 und Absatz 4 können ersetzt werden durch die Angabe der Tarifverträge, Betriebsvereinbarungen oder Bordvereinbarungen sowie ähnlicher Regelungen, die für das Berufsausbildungsverhältnis an Bord gelten. Ist in diesen Fällen die jeweilige gesetzliche Regelung maßgebend, so kann hierauf verwiesen werden.

(7) Bei der Änderung wesentlicher Vertragsbedingungen gelten die Absätze 1 bis 5 entsprechend. Satz 1 gilt nicht bei einer Änderung der gesetzlichen Vorschriften, der Tarifverträge, Betriebsvereinbarungen oder Bordvereinbarungen, die für das Berufsausbildungsverhältnis gelten.

(8) Die Vorschriften der §§ 12 bis 16 des Berufsbildungsgesetzes über nichtige Vereinbarungen, die Pflichten der Auszubildenden und der Auszubildenden während der Berufsausbildung, die Freistellung für die Teilnahme am Berufsschulunterricht und das Zeugnis sind entsprechend anwendbar.

§ 83

Vertrag über die

Berufsausbildung auf Fahrzeugen der kleinen Hochseefischerei oder der Küstenfischerei

Erfolgt die Berufsausbildung auf einem Fahrzeug der kleinen Hochseefischerei oder Küstenfischerei, gelten anstelle der §§ 10 und 11 des Berufsbildungsgesetzes die §§ 81 und 82; die übrigen Vorschriften dieses Abschnittes sind nicht anzuwenden. Auf den Berufsausbildungsvertrag sind die Vorschriften der anderen Abschnitte dieses Gesetzes anzuwenden, soweit sich aus dem Wesen und Zweck des Vertrages und aus dem Berufsbildungsgesetz nichts anderes ergibt.

§ 84

Vergütungsanspruch

Reeder haben Auszubildenden eine angemessene Vergütung zu zahlen, die so zu bemessen ist, dass sie mit fortschreitender Berufsausbildung, mindestens jährlich bezogen auf das Ausbildungsjahr, ansteigt.

§ 85

Bemessung und Fälligkeit der Vergütung

(1) Die Vergütung bemisst sich nach Kalendermonaten. Bei Berechnung der Vergütung für einzelne Tage wird der Kalendermonat zu 30 Tagen gerechnet.

(2) Die Vergütung ist mit Ablauf eines jeden Kalendermonats oder bei Beendigung des Berufsausbildungsverhältnisses fällig. Die Vorschrift des § 19 des Berufsbildungsgesetzes über die Fortzahlung der Vergütung ist entsprechend anzuwenden.

§ 86

Probezeit

Das Berufsausbildungsverhältnis beginnt mit der Probezeit. Sie muss mindestens einen Monat und darf höchstens fünf Monate betragen. Mit den in § 3 Absatz 2 Satz 3 genannten Personen kann abweichend von Satz 2 eine kürzere Probezeit vereinbart werden.

§ 87

Beendigung

(1) Das Berufsausbildungsverhältnis endet mit dem Ablauf der Ausbildungszeit. Bestehen Auszubildende vor Ablauf der Ausbildungszeit die Abschlussprüfung, so endet das Berufsausbildungsverhältnis mit Bekanntgabe des Ergebnisses durch den Prüfungsausschuss.

(2) Bestehen Auszubildende die Abschlussprüfung nicht, so verlängert sich das Berufsausbildungsverhältnis auf ihr Verlangen bis zu der durch den Prüfungsausschuss festgelegten Wiederholungsprüfung, längstens um ein Jahr.

§ 88

Kündigung

(1) Während der Probezeit kann das Berufsausbildungsverhältnis mit einer Kündigungsfrist von einer Woche gekündigt werden. Wird die Kündigung während der Fahrt des Schiffes ausgesprochen, setzt sich das Berufsausbildungsverhältnis nach Ablauf der Kündigungsfrist als Heuverhältnis im Sinne des § 28 bis zur Ankunft des Schiffes in einem Hafen fort, in dem eine Heimtschaffung des Auszubildenden mit allgemein zugänglichen Verkehrsmitteln möglich ist. Ist der Auszubildende mit der Fortsetzung als Heuverhältnis nicht einverstanden, so hat er während der Bordanwesenheit den sich aus § 67 Absatz 3 ergebenden Verpflichtungssatz zu entrichten.

(2) Nach der Probezeit kann das Berufsausbildungsverhältnis nur gekündigt werden

1. aus einem wichtigen Grund im Sinne des § 67 Absatz 1 oder des § 68 Absatz 1 ohne Einhaltung einer Kündigungsfrist,
2. von Auszubildenden mit einer Kündigungsfrist von vier Wochen, wenn sie die Berufsausbildung aufgeben oder sich für eine andere Berufstätigkeit ausbilden lassen wollen.

Im Falle der Kündigung aus wichtigem Grund im Sinne des Satzes 1 Nummer 1 sind bei einer Kündigung des Reeders § 67 Absatz 3, bei einer Kündigung des Auszubildenden § 68 Absatz 2 entsprechend anzuwenden. Im Falle einer Kündigung durch den Auszubildenden nach Satz 1 Nummer 2 setzt sich das Berufsausbildungsverhältnis über den Ablauf der Kündigungsfrist bis zur Ankunft des Schiffes in einem Hafen fort, in dem eine Heimschaffung des Auszubildenden mit allgemein zugänglichen Verkehrsmitteln gewährleistet ist.

(3) Die Kündigung muss schriftlich und in den Fällen des Absatzes 2 unter Angabe der Kündigungsgründe erfolgen.

(4) Eine Kündigung aus wichtigem Grund ist unwirksam, wenn die ihr zugrunde liegenden Tatsachen dem zur Kündigung Berechtigten länger als zwei Wochen bekannt sind.

§ 89

Schadensersatz bei vorzeitiger Beendigung

(1) Wird das Berufsausbildungsverhältnis nach der Probezeit vorzeitig gelöst, so können Reeder oder Auszubildende Ersatz des Schadens verlangen, wenn die andere Person den Grund für die Auflösung zu vertreten hat. Dies gilt nicht im Falle des § 88 Absatz 2 Nummer 2.

(2) Der Anspruch erlischt, wenn er nicht innerhalb von drei Monaten, gerechnet ab dem Tag, an dem das Besatzungsmitglied den Anspruch erstmals geltend machen konnte, nach Beendigung des Berufsausbildungsverhältnisses geltend gemacht wird.

(3) Auf die in § 3 Absatz 2 Satz 3 genannten Personen sind die Absätze 1 und 2 nicht anzuwenden.

§ 90

Berufsausbildung auf Schiffen des Bundes und der Länder

Die §§ 81 bis 89 sowie die auf Grund des § 92 erlassenen Rechtsverordnungen sind entsprechend anzuwenden, wenn die Berufsausbildung auf Schiffen durchgeführt wird, die eine Landesdienst- oder die Bundesdienstflagge führen und in der Seefahrt eingesetzt sind.

§ 91

Zuständige Stelle

Für die Berufsbildung in Berufen nach § 92 ist die Berufsbildungsstelle Seeschifffahrt e. V., Bremen, die zuständige Stelle.

§ 92

Rechtsverordnungen

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung

im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Bildung und Forschung ohne Zustimmung des Bundesrates nach Anhörung der für Berufsbildungsfragen zuständigen obersten Landesbehörden der Küstenländer Ausbildungsberufe in der Seeschifffahrt staatlich anzuerkennen und Bestimmungen zu erlassen über

1. die Bezeichnung des anzuerkennenden Ausbildungsberufes,
2. die Zusammensetzung und die Aufgaben der zuständigen Stelle,
3. die Ausbildungsdauer, die nicht weniger als zwei Jahre betragen soll,
4. die beruflichen Fertigkeiten, Kenntnisse und Fähigkeiten, die mindestens Gegenstand der Berufsausbildung sind (Ausbildungsberufsbild),
5. eine Anleitung zur sachlichen und zeitlichen Gliederung der Vermittlung der beruflichen Fertigkeiten, Kenntnisse und Fähigkeiten (Ausbildungsrahmenplan),
6. die Anrechnung beruflicher Vorbildung auf die Ausbildungszeit,
7. die Eignung der Auszubildenden, der Ausbildungsstätte, die persönliche und fachliche Eignung der Ausbilderinnen oder Ausbilder,
8. das Prüfungswesen, insbesondere im Hinblick auf den Prüfungsausschuss, Prüfungsgegenstand und die Prüfungsordnung.

Abschnitt 5

Unterkünfte und Freizeiteinrichtungen, Verpflegung einschließlich Bedienung

Unterabschnitt 1

Unterkünfte und Freizeiteinrichtungen

§ 93

Anspruch auf Unterkunft

(1) Jedes Besatzungsmitglied hat für die Dauer des Heuerverhältnisses Anspruch auf sichere, gesunde und menschenwürdige Unterkunft und Einrichtungen einschließlich sicherer Aufbewahrung seiner Kleidungsstücke und seiner anderen Gebrauchsgegenstände auf dem Schiff, soweit Fahrdauer und Einsatzbedingungen des Schiffes dies erfordern. Dabei sind die sozialen, kulturellen und religiösen Bedürfnisse der Besatzungsmitglieder angemessen zu berücksichtigen.

(2) Jedes Besatzungsmitglied ist verpflichtet, die ihm zur Verfügung gestellten Räume und Einrichtungsgegenstände pfleglich zu behandeln.

(3) Der Kapitän oder ein von ihm damit beauftragter Schiffsoffizier hat die Unterkunftsräume und Freizeiteinrichtungen mindestens einmal monatlich zu besichtigen, damit sichergestellt ist, dass diese Räume und Einrichtungen sauber, angemessen wohnlich sind und sich in einem guten Allgemeinzustand befinden. Bei Räumen, die als Wohnung genutzt werden, darf die Besichtigung nur mit Zustimmung des jeweils betroffenen Besatzungsmitglieds erfolgen. Die Ergebnisse jeder Besichtigung sind im Seetagebuch einzutragen und für Kontrollen bereitzuhalten.

(4) Kann dem Besatzungsmitglied aus besonderen, von ihm nicht zu vertretenden Gründen eine Unterkunft auf dem Schiff nicht gewährt werden, so hat es Anspruch auf eine anderweitige angemessene Unterkunft oder Zahlung des dafür erforderlichen Geldbetrages.

§ 94

Zugang zu Kommunikationseinrichtungen

Der Kapitän hat den Besatzungsmitgliedern auf ihr Verlangen angemessenen und preisgünstigen Zugang zu Schiff-Land-Fernsprechverbindungen, E-Mail-Diensten und Internet-Diensten zu gewähren, soweit solche Einrichtungen an Bord vorhanden sind. Der Reeder hat sicherzustellen, dass

1. die an ein Besatzungsmitglied gerichtete Post unverzüglich zugestellt wird und
2. das Besatzungsmitglied kein Nachporto zu zahlen hat, wenn seine Post aus Gründen, die sich seinem Einfluss entziehen, umadressiert werden muss.

§ 95

Besuche, mitreisende Partner

Sofern betriebliche Belange sowie innerstaatliche oder internationale Rechtsvorschriften zur Gefahrenabwehr nicht entgegenstehen, hat der Kapitän den Besatzungsmitgliedern auf ihr Verlangen zu erlauben,

1. bei Hafenaufenthalten unverzüglich Besuch von ihren Partnern, Verwandten und Freunden an Bord zu empfangen,
2. sich gelegentlich von ihren Partnern auf Fahrten begleiten zu lassen.

Mitreisende Partner sind verpflichtet, sich ausreichend gegen Unfall und Krankheit zu versichern. Der Reeder hat die Besatzungsmitglieder beim Abschluss einer solchen Versicherung zu unterstützen.

§ 96

Rechtsverordnungen

Das Bundesministerium für Arbeit und Soziales wird ermächtigt, im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates

1. die näheren Anforderungen an die Wohn- und Aufenthaltsräume, sanitären Anlagen, Wascheinrichtungen und Küchenräume sowie Freizeiteinrichtungen an Bord der Schiffe, einschließlich der zugehörigen Einrichtungen und Versorgungsanlagen, und deren Einsatzbereitschaft zu bestimmen,
2. die näheren Anforderungen an die medizinischen Räumlichkeiten an Bord der Schiffe und deren Einsatzbereitschaft zu bestimmen.

Rechtsverordnungen nach Satz 1 bedürfen des Einvernehmens

1. des Bundesministeriums für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz, soweit die Seefischerei betroffen ist,

2. des Bundesministeriums für Gesundheit im Falle des Satzes 1 Nummer 1.

Unterabschnitt 2

Verpflegung einschließlich Bedienung

§ 97

Anspruch auf Verpflegung, Unterweisung

(1) Das Besatzungsmitglied hat für die Dauer des Heuerverhältnisses Anspruch auf kostenfreie, angemessene und ausreichende Speisen und Getränke (Verpflegung) sowie Trinkwasser. Angemessen ist die Verpflegung, wenn sie hinsichtlich Nährwert, Güte und Abwechslung eine geeignete und ausgewogene Ernährung gewährleistet. Hierbei sind die Anzahl der Besatzungsmitglieder an Bord, ihre kulturellen Eigenheiten und religiösen Gebräuche sowie die Dauer und Art der Reise angemessen zu berücksichtigen.

(2) Der Reeder hat dafür Sorge zu tragen, dass

1. das Trinkwasser, die Wasserversorgungsanlage und ihr Betrieb den geltenden trinkwasserrechtlichen Vorschriften,
2. die Verpflegung den geltenden lebensmittelrechtlichen Vorschriften

entsprechen. Er hat sicherzustellen, dass das Küchen- und Bedienungspersonal entsprechend unterwiesen wird. Insbesondere hat er dafür zu sorgen, dass das Personal, das mit den in § 42 Absatz 1 des Infektionsschutzgesetzes bezeichneten Tätigkeiten mit Lebensmitteln beschäftigt werden soll, bei Dienstantritt an Bord und im Weiteren alle zwei Jahre im Sinne des § 43 Absatz 4 des Infektionsschutzgesetzes über Tätigkeitsverbote und Mitteilungspflichten belehrt wird. Die Belehrungen sind im Seetagebuch zu dokumentieren. Bei Tätigkeiten auf wechselnden Schiffen ist eine Abschrift oder Kopie zum Seetagebuch des jeweiligen Schiffes zu nehmen. § 43 Absatz 1 des Infektionsschutzgesetzes ist nicht anzuwenden.

§ 98

Überprüfungen

Der Kapitän oder eine von ihm bestimmte Person hat dafür zu sorgen, dass Überprüfungen

1. der Verpflegungs- und Trinkwasservorräte,
2. aller Räume und Ausrüstungsgegenstände, die der Lagerung von Verpflegung und Trinkwasser dienen, und
3. der Küchen und der anderen Ausrüstungen für die Zubereitung und das Servieren von Speisen

mindestens monatlich durchgeführt und unverzüglich unter Angabe des Tages und des Ergebnisses der Überprüfung im Seetagebuch eingetragen werden.

Abschnitt 6

Sicherheit und Gesundheitsschutz
bei der Arbeit, medizinische und soziale Betreuung

Unterabschnitt 1

Anspruch auf medizinische
Betreuung an Bord und an Land

§ 99

Anspruch auf medizinische Betreuung

(1) Das Besatzungsmitglied hat für die Dauer des Heuverhältnisses im Falle einer Erkrankung oder Verletzung auf Kosten des Reeders Anspruch auf unverzügliche und angemessene medizinische Betreuung, wie sie im Allgemeinen den Arbeitnehmern an Land zur Verfügung steht, bis es wieder gesund ist oder bis die Krankheit oder Erwerbsunfähigkeit als dauernd eingestuft ist, soweit die §§ 100, 102 und 103 nichts anderes bestimmen. Sofern das Schiff in einem inländischen Hafen liegt, hat das Besatzungsmitglied entsprechend Satz 1 Anspruch auf vorbeugende Maßnahmen, die zur Verhütung und Früherkennung von Krankheiten und deren Verschlechterung notwendig sind und die Programme zur Gesundheitsförderung und Gesundheitserziehung umfassen.

(2) Dem erkrankten oder verletzten Besatzungsmitglied steht ein Besatzungsmitglied gleich, das infolge einer nicht rechtswidrigen Sterilisation oder eines nicht rechtswidrigen Abbruchs der Schwangerschaft an seiner Dienstleistung verhindert ist. Dasselbe gilt für einen Abbruch der Schwangerschaft, wenn die Schwangerschaft innerhalb von zwölf Wochen nach der Empfängnis durch einen Arzt abgebrochen wird, die schwangere Frau den Abbruch verlangt und dem Arzt durch eine Bescheinigung nachgewiesen hat, dass sie sich mindestens drei Tage vor dem Eingriff von einer anerkannten Beratungsstelle hat beraten lassen.

(3) Der Anspruch auf medizinische Betreuung nach Absatz 1 Satz 1 umfasst alle erforderlichen Maßnahmen zum Schutz der Gesundheit und der Heilbehandlung, einschließlich einer notwendigen Zahnbehandlung, sowie die Verpflegung und Unterkunft des kranken oder verletzten Besatzungsmitglieds. Zur medizinischen Betreuung gehören auch die Versorgung mit den notwendigen Arznei- und Heilmitteln, der Zugang zu medizinischen Geräten und Einrichtungen für Diagnose und Behandlung und zu medizinischen Informationen und Fachauskünften.

(4) Das Besatzungsmitglied hat das Recht, in den Anlaufhäfen umgehend einen qualifizierten Arzt oder Zahnarzt aufzusuchen.

(5) Der Anspruch nach Absatz 1 besteht nicht, wenn

1. das Heuverhältnis im Ausland begründet worden ist und das Besatzungsmitglied die Reise wegen einer bei Beginn des Heuverhältnisses bereits vorhandenen Erkrankung oder Verletzung nicht antritt,
2. das Besatzungsmitglied eine Krankheit oder ein Gebrechen bei Abschluss des Heuervertrages vorsätzlich verschwiegen hat oder
3. das Besatzungsmitglied sich die Krankheit oder Verletzung durch eine von ihm vorsätzlich begangene Straftat zugezogen hat.

§ 100

Besonderheiten bei der
medizinischen Betreuung im Inland

(1) Liegt das Schiff in einem inländischen Hafen, so hat ein in der gesetzlichen Krankenversicherung oder der privaten substitutiven Krankenversicherung versichertes Besatzungsmitglied, solange es an Bord bleibt, die Wahl zwischen der medizinischen Betreuung auf Kosten des Reeders oder der Krankenversicherung.

(2) Der Reeder kann das in der gesetzlichen Krankenversicherung oder der privaten substitutiven Krankenversicherung versicherte Besatzungsmitglied an die Krankenversicherung verweisen, wenn

1. eine Schiffsärztin oder ein Schiffsarzt oder ein vom Reeder beauftragter Arzt nicht zur Verfügung steht,
2. die Krankheit oder das Verhalten des Besatzungsmitglieds das Verbleiben an Bord nicht gestattet oder unzumutbar macht oder
3. der Erfolg der Behandlung gefährdet ist.

§ 101

Besonderheiten bei der
medizinischen Betreuung im Ausland

(1) Hat ein Besatzungsmitglied das Schiff im Ausland wegen Krankheit oder Verletzung verlassen müssen, so kann das Besatzungsmitglied vom Reeder Heilbehandlung und Verpflegung in einem zumutbaren Krankenhaus verlangen.

(2) In den Fällen des Absatzes 1 hat der Reeder dem Besatzungsmitglied zur Befriedigung notwendiger persönlicher Bedürfnisse ein angemessenes Tagegeld zu zahlen, sofern nicht die Heuer nach § 104 fortzuzahlen ist.

§ 102

Ruhens des Anspruchs auf
medizinische Betreuung auf Kosten des Reeders

Weigert sich ein Besatzungsmitglied ohne berechtigten Grund, die angebotene Heilbehandlung oder Krankenhausbehandlung anzunehmen, so ruht der Anspruch auf medizinische Betreuung auf Kosten des Reeders für die Dauer der unberechtigten Weigerung.

§ 103

Ende der medizinischen
Betreuung auf Kosten des Reeders

(1) Die medizinische Betreuung auf Kosten des Reeders endet, sobald ein Besatzungsmitglied, das in der gesetzlichen Krankenversicherung oder der privaten substitutiven Krankenversicherung versichert ist, an einem inländischen Ort das Schiff verlässt. Die medizinische Betreuung ist jedoch, wenn mit der Unterbrechung Gefahr verbunden ist, fortzusetzen, bis die zuständige Krankenversicherung oder die zuständige Unfallversicherung mit Leistungen beginnt.

(2) Ist ein Besatzungsmitglied im Ausland zurückgelassen worden, so endet die medizinische Betreuung auf Kosten des Reeders, wenn das Besatzungsmitglied, das in der gesetzlichen Krankenversicherung oder der privaten substitutiven Krankenversicherung versichert ist, nach Deutschland heimgeschafft oder zurückgekehrt ist. Die medizinische Betreuung auf Kos-

ten des Reeders endet für jedes Besatzungsmitglied spätestens mit dem Ablauf der 26. Woche, nachdem es das Schiff verlassen hat. Bei Verletzung infolge eines Arbeitsunfalls endet die medizinische Betreuung, sobald die zuständige Unfallversicherung mit ihren Leistungen beginnt.

Unterabschnitt 2

Heuerfortzahlung und sonstige Ansprüche im Krankheitsfall

§ 104

Fortzahlung der Heuer im Krankheitsfall

(1) Ein infolge Krankheit oder Verletzung arbeitsfähiges Besatzungsmitglied hat Anspruch auf Fortzahlung der Heuer vom Beginn der Arbeitsunfähigkeit mindestens bis zu dem Tage, an dem es das Schiff verlässt. Im Übrigen gelten die Vorschriften des Entgeltfortzahlungsgesetzes. Solange das Besatzungsmitglied sich an Bord eines Schiffes auf See oder im Ausland aufhält, ist jedoch § 5 des Entgeltfortzahlungsgesetzes nur insoweit anzuwenden, als das Besatzungsmitglied zur Mitteilung seiner Arbeitsunfähigkeit und deren voraussichtlicher Dauer verpflichtet ist.

(2) Der Reeder hat einem arbeitsunfähig erkrankten oder verletzten Besatzungsmitglied, das keinen Anspruch auf Fortzahlung der Heuer nach Absatz 1 mehr hat, bis zur Dauer von 16 Wochen seit Beginn der Arbeitsunfähigkeit oder der Behandlung in einem Krankenhaus einen Betrag in Höhe des Krankengeldes zu zahlen, das dem Besatzungsmitglied nach dem Fünften Buch Sozialgesetzbuch zustehen würde, wenn es in der gesetzlichen Krankenversicherung versichert und im Inland erkrankt wäre. Der Anspruch nach Satz 1 besteht nicht für ein Besatzungsmitglied, das das Schiff verlassen hat und im Inland einen Anspruch auf Krankengeld gegen die gesetzliche Krankenversicherung hat.

§ 105

Heimschaffung im Krankheitsfall

(1) Ein Besatzungsmitglied, das wegen Krankheit oder Verletzung im Ausland zurückgelassen ist, kann mit seiner Einwilligung und der des behandelnden Arztes nach Maßgabe des § 73 heimgeschafft werden. Ist das Besatzungsmitglied außerstande, die Einwilligung zu erteilen, oder verweigert es die Einwilligung ohne ausreichenden Grund, so kann sie durch die Berufsgenossenschaft nach Anhörung eines Arztes, der nicht dem seeärztlichen Dienst der Berufsgenossenschaft angehört, ersetzt werden.

(2) Ein Besatzungsmitglied, das nach Abschluss der Kranken- oder Heilbehandlung im Ausland nicht an Bord des Schiffes zurückkehren kann, hat Anspruch auf Heimschaffung nach Maßgabe der §§ 73 und 76. Soweit dem Besatzungsmitglied nicht ein Heueranspruch auf Grund anderer Vorschriften zusteht, hat es während der Dauer der Heimschaffung Anspruch auf ein angemessenes Tagegeld zur Befriedigung notwendiger persönlicher Bedürfnisse.

§ 106

Sorge für Sachen und Heuerguthaben eines erkrankten oder verletzten Besatzungsmitglieds

(1) Muss ein Besatzungsmitglied wegen Krankheit oder Verletzung an Land zurückgelassen werden, so hat der Kapitän, soweit das Besatzungsmitglied nichts anderes bestimmt hat, unverzüglich dessen Sachen und dessen Heuerguthaben dem Vertreter des Reeders vor Ort zur Aufbewahrung zu übergeben. Das Besatzungsmitglied muss der Übergabe an den Vertreter des Reeders zustimmen, wenn es dazu in der Lage ist. Das Besatzungsmitglied ist in jedem Fall über die Übergabe zu informieren.

(2) Der Kapitän hat unverzüglich dafür zu sorgen, dass eine Aufstellung über die Sachen und das Heuerguthaben des Besatzungsmitglieds in zwei Ausfertigungen erstellt und dabei die Aufbewahrungsstelle angegeben wird. Diese Aufstellung ist vom Kapitän und einem anderen Besatzungsmitglied zu unterzeichnen. Je eine Ausfertigung der Aufstellung erhalten die Aufbewahrungsstelle und das zurückgelassene Besatzungsmitglied.

Unterabschnitt 3

Gewährleistung der medizinischen Betreuung durch den Reeder

§ 107

Medizinische

Räumlichkeiten und medizinische Ausstattung

(1) Der Reeder hat dafür zu sorgen, dass das Schiff mit den für eine ausreichende medizinische Betreuung der Personen an Bord erforderlichen Räumlichkeiten (medizinische Räumlichkeiten) versehen ist. Zu den medizinischen Räumlichkeiten gehören

1. die Kranken-, Behandlungs- und Operationsräume,
2. die Einrichtung dieser Räume, insbesondere der Apothekenschrank, sanitäre Einrichtungen und Kommunikationseinrichtungen sowie Beleuchtung und Belüftung.

Der Reeder hat dafür zu sorgen, dass die medizinischen Räumlichkeiten in ständig einsatzbereitem Zustand gehalten werden.

(2) Der Reeder hat dafür zu sorgen, dass nach Maßgabe der Sätze 2 und 3 das Schiff sowie die zum Schiff gehörenden Überlebensfahrzeuge und Bereitschaftsboote mit einer angemessenen medizinischen Ausstattung versehen sind, die die Anforderungen des jeweiligen Schiffstyps, des Einsatzzweckes und des Fahrtgebietes sowie die Art, die Dauer, das Ziel der Reisen und die Anzahl der Personen an Bord berücksichtigt. Zu der medizinischen Ausstattung gehören insbesondere

1. die in der Schiffsapotheke, in Arzneikisten oder in Sanitätskästen aufbewahrten Arzneimittel, Medizinprodukte, Hilfsmittel und sonstige medizinische Ausrüstung,
2. die notwendigen Unterlagen für die täglichen oder anlassbezogenen Aufzeichnungen über die Behandlungen und die Verwendung der Schiffsapotheke und der sonstigen medizinischen Ausrüstung, insbe-

sondere Tagebücher und ärztliche Berichtsformulare, und

3. die benötigten medizinischen Anleitungen.

Die medizinische Ausstattung muss hinsichtlich ihres Inhaltes, ihrer Aufbewahrung, ihrer Kennzeichnung und ihrer Anwendung, einschließlich der Aufzeichnungsmöglichkeiten, geeignet sein, den Schutz der Gesundheit der Personen an Bord und deren unverzügliche angemessene medizinische Behandlung und Versorgung an Bord zu gewährleisten. Entspricht die medizinische Ausstattung dem im Verkehrsblatt oder im Bundesanzeiger jeweils zuletzt bekannt gemachten Stand der medizinischen Anforderungen in der Seeschifffahrt (Stand der medizinischen Erkenntnisse), genügt die medizinische Ausstattung den Anforderungen des Satzes 3.

§ 108

Ausschuss für medizinische Ausstattung in der Seeschifffahrt

(1) Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung errichtet einen Ausschuss für medizinische Ausstattung in der Seeschifffahrt (Ausschuss). Dem Ausschuss obliegt es,

1. Entwicklungen im Bereich der medizinischen Ausstattung fortlaufend zu verfolgen,
2. den Stand der medizinischen Erkenntnisse zu ermitteln und festzustellen,
3. Empfehlungen zur Einrichtung der medizinischen Räumlichkeiten zu geben.

Bei der Feststellung des Standes der medizinischen Erkenntnisse sind insbesondere der jeweilige Schiffstyp, die Anzahl der Personen an Bord, der Einsatzzweck, das Fahrtgebiet, die Art, die Dauer und das Ziel der Reisen sowie einschlägige national und international empfohlene ärztliche Normen zu berücksichtigen.

(2) Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat den vom Ausschuss festgestellten Stand der medizinischen Erkenntnisse im Verkehrsblatt oder im Bundesanzeiger bekannt zu geben. Die Berufsgenossenschaft kann eine Bekanntmachung nach Satz 1 nachrichtlich auf ihrer Internetseite veröffentlichen.

(3) Der Ausschuss besteht aus einer Vertreterin oder einem Vertreter

1. des seeärztlichen Dienstes der Berufsgenossenschaft,
2. des funk- oder satellitenfunkärztlichen Dienstes mit fachärztlicher Beratung,
3. der für die Gesundheitsangelegenheiten zuständigen Behörde der Freien und Hansestadt Hamburg, wobei die Person in der Schifffahrtsmedizin erfahren sein muss,
4. des auf Grund des Abkommens der Länder über die Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Schifffahrtsmedizin eingerichteten Arbeitskreises der Küstenländer für Schiffshygiene, wobei die Person in der Schifffahrtsmedizin erfahren sein muss,
5. des Bundesinstituts für Arzneimittel und Medizinprodukte,

6. der Arzneimittelkommission der Deutschen Apotheker,
7. der Arzneimittelkommission der deutschen Ärzteschaft,
8. des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie,
9. der Reeder und
10. der Seeleute.

Ferner gehören dem Ausschuss mit beratender Stimme an:

1. eine weitere Vertreterin oder ein weiterer Vertreter der Berufsgenossenschaft mit Befähigung zum Richteramt,
2. zwei von der Bundesapothekerkammer benannte, in der Schiffsausrüstung erfahrene Apothekerinnen oder Apotheker,
3. eine Vertreterin oder ein Vertreter der Deutschen Gesellschaft für Maritime Medizin, die oder der nicht zugleich den in Satz 1 genannten Einrichtungen angehört.

Den Vorsitz führt eine Vertreterin oder ein Vertreter des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, die oder der kein Stimmrecht hat. Die in Satz 1 Nummer 1 bis 7 bezeichneten Personen müssen hinsichtlich der medizinischen Behandlung und Versorgung von Personen an Bord oder hinsichtlich der Zulassung und Registrierung von Arzneimitteln, Betäubungsmitteln und Medizinprodukten fachkundig sein; die in Satz 1 Nummer 8 bis 10 bezeichneten Personen müssen Inhaber eines Befähigungszeugnisses für den nautischen Dienst auf Kauffahrteischiffen sein oder über gleichwertige Seefahrerfahrung einschließlich praktischer Kenntnisse in der medizinischen Betreuung an Bord verfügen.

(4) Der Ausschuss ist bei der Wahrnehmung seiner Aufgaben unabhängig. Der Ausschuss tagt nicht öffentlich. Über die Beratungen ist, mit Ausnahme der gefassten Beschlüsse, gegenüber Dritten Stillschweigen zu wahren. Der Ausschuss ist beschlussfähig, wenn mehr als die Hälfte der stimmberechtigten Mitglieder anwesend sind; er fasst seine Beschlüsse mit der Mehrheit von zwei Dritteln der anwesenden stimmberechtigten Mitglieder. Außerhalb von Sitzungen können Beschlüsse im schriftlichen Verfahren gefasst werden, wenn kein stimmberechtigtes Mitglied widerspricht; in diesem Falle bedarf ein Beschluss der Mehrheit von zwei Dritteln aller stimmberechtigten Mitglieder.

(5) Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung beruft die Mitglieder des Ausschusses auf Vorschlag der entsendungsberechtigten Behörden und sonstigen Einrichtungen für die Dauer von drei Jahren. Für jedes Mitglied ist ein Vertreter zu berufen. Wiederberufung ist zulässig. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung kann einen Vorschlag nur zurückweisen, wenn die vorgeschlagene Person die notwendige Fachkunde nicht besitzt. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat ferner, soweit im Einzelfall ein besonderer fachlicher Bedarf besteht, je eine Vertreterin oder einen Vertreter

1. des Bernhard-Nocht-Instituts für Tropenmedizin im Hinblick auf tropenmedizinische Belange,

2. des Paul-Ehrlich-Instituts im Hinblick auf Belange des Impfschutzes und der Anwendung von Sera und Impfstoffen,
3. des Robert Koch-Instituts im Hinblick auf die Bekämpfung und Verhütung von Infektionskrankheiten oder
4. der Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung im Hinblick auf besondere Belange der Seefischerei

zu beratenden Mitgliedern des Ausschusses auf Vorschlag der genannten Einrichtungen zu berufen; die Sätze 2 und 3 gelten entsprechend. Darüber hinaus kann das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung bei sonstigem Bedarf weitere Personen benennen, die beratend an Sitzungen des Ausschusses teilnehmen können.

(6) Die Geschäftsführung des Ausschusses obliegt der Berufsgenossenschaft; sie nimmt an den Sitzungen teil.

§ 109

Durchführung der medizinischen Betreuung und Kontrollen an Bord

(1) Für die Durchführung der medizinischen Behandlung und Versorgung an Bord und die Führung, Verwaltung und vertrauliche Behandlung der Aufzeichnungen, insbesondere der ärztlichen Berichtsformulare, ist

1. der Schiffsarzt oder die Schiffsärztin oder
2. auf einem Schiff ohne Schiffsarzt oder Schiffsärztin der Kapitän

zuständig. Der Kapitän kann im Falle des Satzes 1 Nummer 2 einen Schiffsoffizier mit der Wahrnehmung der Aufgaben nach Satz 1 beauftragen. Der Kapitän und für den Fall des Satzes 2 zusätzlich auch der Schiffsoffizier müssen über eine Ausbildung verfügen, die eine angemessene medizinische Behandlung und Versorgung an Bord gewährleistet. Die in Satz 3 genannten Personen müssen sich alle fünf Jahre in diesem Bereich durch die Teilnahme an einem zugelassenen medizinischen Wiederholungslehrgang fortbilden. Die Anbieter medizinischer Wiederholungslehrgänge haben sicherzustellen, dass den Teilnehmern die für die angemessene medizinische Behandlung und Versorgung an Bord aktuellen Kenntnisse und Fähigkeiten vermittelt werden. Ein medizinischer Wiederholungslehrgang wird von der Berufsgenossenschaft zugelassen, wenn gewährleistet ist, dass die Anforderungen des Satzes 5 in Verbindung mit einer Rechtsverordnung nach § 113 Absatz 1 Nummer 4 erfüllt werden.

(2) Der Reeder hat dafür zu sorgen, dass die in Absatz 1 Satz 1 angeführten Aufgaben von den dort genannten Personen wahrgenommen werden. Der Reeder hat ferner dafür zu sorgen, dass sein Schiff

1. bei Indienststellung,
2. bei einem Flaggenwechsel oder
3. im Rahmen der Flaggenstaatkontrolle nach Maßgabe des § 129 Absatz 2

hinsichtlich der medizinischen Räumlichkeiten und der medizinischen Ausstattung durch die Berufsgenossenschaft überprüft wird. Die Berufsgenossenschaft kann sich der Mitwirkung von anerkannten Organisationen bedienen.

(3) Der Reeder hat zusätzlich zu der Überprüfung durch die Berufsgenossenschaft durch betriebseigene Kontrollen mindestens alle zwölf Monate sicherzustellen, dass die medizinischen Räumlichkeiten und die medizinische Ausstattung stets in einem ordnungsgemäßen Zustand sind. Bei der Kontrolle und der notwendigen Ergänzung der medizinischen Ausstattung mit Arzneimitteln und Medizinprodukten hat sich der Reeder der Mitwirkung einer öffentlichen Apotheke zu bedienen. Die in Absatz 1 Satz 1 und 2 genannten Personen haben über die Durchführung der betriebseigenen Kontrollen und die Mitwirkung der Apotheke stets aktuelle Nachweise zu führen und mindestens fünf Jahre ab dem Tag der Ausstellung an Bord aufzubewahren.

(4) Die nach Absatz 1 Satz 1 oder 2 zuständige Person hat die medizinische Betreuung eines erkrankten oder verletzten Besatzungsmitglieds in den ärztlichen Berichtsformularen unverzüglich schriftlich aufzuzeichnen und an Bord aufzubewahren, bis sie an eine zuständige Stelle abzugeben ist. Die Berichtsformulare und die darin enthaltenen Angaben sind vertraulich zu behandeln und dürfen nur genutzt werden, um die Behandlung des Besatzungsmitglieds zu erleichtern. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung gibt die Muster der ärztlichen Berichtsformulare im Verkehrsblatt oder im Bundesanzeiger bekannt.

§ 110

Überwachung

Über die Befugnisse des § 143 hinaus können die Berufsgenossenschaft und bei ihr beschäftigte Personen insbesondere anordnen, dass

1. die medizinischen Räumlichkeiten so ausgestattet und unterhalten werden, dass sie den Anforderungen des § 107 Absatz 1 Satz 1 genügen,
2. die medizinische Ausstattung, die nicht dem Stand der medizinischen Erkenntnisse im Sinne des § 107 Absatz 2 Satz 4 entspricht, so geändert oder ergänzt wird, dass sie den Anforderungen des § 107 Absatz 2 Satz 3 oder einer Anordnung nach § 111 Absatz 2 genügt.

§ 111

Ausnahmen

(1) Die Berufsgenossenschaft kann auf Antrag im Einzelfall Ausnahmen von den Anforderungen nach diesem Unterabschnitt und den auf Grund der Vorschriften dieses Unterabschnitts erlassenen Rechtsverordnungen bewilligen, soweit dies mit dem Stand der medizinischen Erkenntnisse vereinbar ist und die medizinische Behandlung und Versorgung der Personen an Bord nicht gefährdet wird.

(2) Die Berufsgenossenschaft kann mit Zustimmung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung gegenüber den Reedern anordnen, dass abweichend von dem im Verkehrsblatt oder im Bundesanzeiger veröffentlichten Stand der medizinischen Erkenntnisse die medizinische Ausstattung bestimmten Anforderungen zu genügen hat, soweit dies erforderlich ist, um neueren Erkenntnissen, die im Stand der medizinischen Erkenntnisse noch nicht berücksichtigt sind, Rechnung zu tragen. Eine Anordnung nach Satz 1 gilt bis zur Veröffentlichung eines neueren Standes der me-

dizinischen Erkenntnisse, längstens für zwei Jahre. Die Anordnung ist im Verkehrsblatt oder im Bundesanzeiger bekannt zu geben; sie kann zusätzlich auf der Internetseite der Berufsgenossenschaft veröffentlicht werden.

§ 112

Funk- und satellitenfunkärztliche Betreuung

Der vom Bund nach § 1 Nummer 7a des Seeaufgabengesetzes eingerichtete funk- oder satellitenfunkärztliche Dienst mit fachärztlicher Beratung steht allen Schiffen auf See, ungeachtet ihrer Flagge, kostenfrei und jederzeit für funk- oder satellitenfunkärztliche Beratung, einschließlich fachärztlicher Beratung, zur Verfügung.

§ 113

Rechtsverordnungen

(1) Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wird ermächtigt, zur Sicherstellung einer ausreichenden medizinischen Behandlung und Versorgung an Bord eines Schiffes durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates

1. die Geschäftsordnung für den Ausschuss für medizinische Ausstattung in der Seeschifffahrt zu regeln; dabei kann die Bildung von vorbereitenden Unterausschüssen, deren Aufgaben und deren Zusammensetzung bestimmt werden,
2. nähere Vorschriften über die Besetzung von Schiffen mit Schiffsärzten zu erlassen,
3. die näheren Anforderungen an die Ausbildung und Fortbildung der Personen im Sinne des § 109 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 und Satz 2, einschließlich von Prüfungen und Ausstellung von Bescheinigungen und Zeugnissen, zu bestimmen,
4. die näheren Anforderungen an die Zulassung und Qualitätssicherung medizinischer Wiederholungskurse zu bestimmen,
5. nähere Vorschriften zur Überwachung der Vorschriften dieses Unterabschnitts und der auf Grund der Vorschriften dieses Unterabschnitts erlassenen Rechtsverordnungen, insbesondere über Meldepflichten, Aufzeichnungspflichten, Pflichten zur Aufbewahrung von geschäftlichen Unterlagen, Pflichten zu Auskünften, zur Duldung von Besichtigungen der Geschäftsräume und Betriebsstätten und Unterstützungspflichten, zu erlassen,
6. das Nähere über Art, Umfang und Häufigkeit der betriebseigenen Kontrollen nach § 109 Absatz 3 sowie die erforderlichen Nachweise, Aufzeichnungen und Aufbewahrungsfristen zu regeln.

In Rechtsverordnungen nach Satz 1 Nummer 3, 4 und 6 kann das Verwaltungsverfahren näher geregelt werden. Rechtsverordnungen nach Satz 1 bedürfen des Einvernehmens

1. des Bundesministeriums für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz, soweit die Seefischerei betroffen ist,
2. des Bundesministeriums für Gesundheit, soweit infektologische oder hygienische Regelungsinhalte betroffen sind.

(2) Das Bundesministerium für Arbeit und Soziales wird ermächtigt, zur Sicherstellung einer ausreichenden

medizinischen Behandlung und Versorgung an Bord eines Schiffes durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates nähere Vorschriften zu den medizinischen Räumlichkeiten zu erlassen.

Unterabschnitt 4

Sicherheit und Gesundheitsschutz bei der Arbeit

§ 114

Allgemeiner Schutz gegen Betriebsgefahren

(1) Der Reeder ist verpflichtet, den gesamten Schiffsbetrieb und alle Arbeitsmittel, Geräte und Anlagen an Bord so einzurichten und zu unterhalten sowie die Beschäftigung und den Ablauf der Arbeit so zu regeln, dass die Besatzungsmitglieder gegen See- und Feuergefahren, arbeitsbedingte Gesundheitsgefahren sowie gegen sonstige Gefahren für Leben, Gesundheit und Sittlichkeit soweit geschützt sind, wie die Art des Schiffsbetriebs es gestattet. Insbesondere hat der Reeder sicherzustellen, dass dem Kapitän die erforderlichen Mittel zur Verfügung gestellt werden, um eine ausreichende Besatzungsstärke des Schiffes und die Einhaltung der gesetzlichen Arbeitsschutz- und Arbeitszeitbestimmungen zu gewährleisten. Die Pflichten zur Unterhaltung und zum sicheren Betrieb des Schiffes und der Arbeitsbereiche, Anlagen und Geräte an Bord sowie zur Regelung der Beschäftigung und des Ablaufs der Arbeit treffen auch den Kapitän.

(2) Die Besatzungsmitglieder haben die Arbeitsschutzmaßnahmen zu befolgen.

§ 115

Schiffssicherheitsausschuss

(1) Der Reeder hat auf Schiffen mit fünf oder mehr Besatzungsmitgliedern einen Schiffssicherheitsausschuss zu bilden. Dieser Ausschuss setzt sich zusammen aus:

1. dem Kapitän,
2. einem von der Bordvertretung bestimmten Mitglied der Bordvertretung und
3. dem Sicherheitsbeauftragten nach § 116.

Soweit eine Bordvertretung nicht besteht, ist das Mitglied nach Satz 2 Nummer 2 vom Kapitän nach Anhörung der Besatzung zu benennen.

(2) Der Schiffssicherheitsausschuss hat die Aufgabe, Anliegen des Arbeitsschutzes und der Unfallverhütung zu beraten. Der Schiffssicherheitsausschuss tritt mindestens einmal vierteljährlich zusammen.

§ 116

Sicherheitsbeauftragter

(1) Der Reeder hat auf Schiffen mit fünf oder mehr Besatzungsmitgliedern einen Sicherheitsbeauftragten zu bestellen. Die Bestellung und Abberufung erfolgt mit Zustimmung der Bordvertretung, soweit eine solche besteht.

(2) Der Sicherheitsbeauftragte hat den Reeder bei der Durchführung der Maßnahmen zur Verhütung von Arbeitsunfällen und Berufskrankheiten zu unterstützen, insbesondere sich von dem Vorhandensein und der ordnungsgemäßen Benutzung der vorgeschriebenen

Schutzeinrichtungen und persönlichen Schutzausrüstungen zu überzeugen sowie auf Unfall- und Gesundheitsgefahren für die Besatzungsmitglieder aufmerksam zu machen.

(3) Der Sicherheitsbeauftragte darf wegen der Erfüllung der ihm übertragenen Aufgaben nicht benachteiligt werden.

§ 117

Besonderer Schutz von jugendlichen Besatzungsmitgliedern

(1) Die Beschäftigung oder Arbeit von jugendlichen Besatzungsmitgliedern mit Arbeiten, die ihre Gesundheit oder Sicherheit gefährden können, ist verboten.

(2) Jugendliche Besatzungsmitglieder dürfen nicht beschäftigt werden oder Arbeiten übertragen erhalten,

1. die ihre physische oder psychische Leistungsfähigkeit übersteigen,
2. bei denen sie sittlichen Gefahren ausgesetzt sind,
3. die mit Unfallgefahren verbunden sind, von denen anzunehmen ist, dass jugendliche Besatzungsmitglieder sie wegen mangelnden Sicherheitsbewusstseins oder mangelnder Erfahrung nicht erkennen oder nicht abwenden können,
4. bei denen ihre Gesundheit durch außergewöhnliche Hitze oder Kälte oder starke Nässe gefährdet wird,
5. bei denen sie schädlichen Einwirkungen von Lärm, Erschütterungen oder Strahlen ausgesetzt sind,
6. bei denen sie schädlichen Einwirkungen von Gefahrstoffen im Sinne der Gefahrstoffverordnung ausgesetzt sind,
7. bei denen sie schädlichen Einwirkungen von biologischen Arbeitsstoffen im Sinne der Biostoffverordnung ausgesetzt sind,
8. im Maschinendienst, wenn sie die Abschlussprüfung in einem für den Maschinendienst anerkannten Ausbildungsberuf noch nicht bestanden haben.

Satz 1 Nummer 3 bis 8 gilt nicht für jugendliche Besatzungsmitglieder, soweit

1. dies zur Erreichung ihres Ausbildungszieles erforderlich ist,
2. ihr Schutz durch die Aufsicht einer fachkundigen Person gewährleistet ist,
3. der Luftgrenzwert bei gefährlichen Stoffen nach Nummer 6 unterschritten wird.

Satz 2 ist nicht anzuwenden auf gezielte Tätigkeiten mit biologischen Arbeitsstoffen der Risikogruppen 3 und 4 im Sinne der Biostoffverordnung sowie für die Beschäftigung von mindestens 15-jährigen Besatzungsmitgliedern auf Fischereifahrzeugen nach § 10 Absatz 3.

(3) Der Kapitän hat die erforderlichen Vorkehrungen und Anordnungen zum Schutze der jugendlichen Besatzungsmitglieder gegen Gefahren für Leben und Gesundheit sowie zur Vermeidung einer Beeinträchtigung der körperlichen oder seelisch-geistigen Entwicklung zu treffen. Hierbei sind das mangelnde Sicherheitsbewusstsein, die mangelnde Erfahrung und der Entwicklungsstand der jugendlichen Besatzungsmitglieder zu berücksichtigen und die allgemein anerkannten sicherheitstechnischen und arbeitsmedizinischen Regeln so-

wie die sonstigen gesicherten arbeitswissenschaftlichen Erkenntnisse zu beachten. Der Kapitän hat insbesondere bei folgenden Tätigkeiten zu prüfen, ob eine Arbeit jugendlicher Besatzungsmitglieder nach den Absätzen 1 und 2 ausgeschlossen ist:

1. Heben, Bewegen oder Tragen schwerer Lasten oder Gegenstände,
2. Betreten von Kesseln, Tanks und Kofferdämmen,
3. Bedienen von Hebezeugen und anderen kraftgetriebenen Geräten und Werkzeugen oder die Tätigkeit als Signalgeber zur Verständigung mit den Personen, die derartige Geräte bedienen,
4. Handhabung von Festmachertrossen, Schlepptrossen oder Ankergeschirr,
5. Arbeiten in der Takelage,
6. Arbeiten in der Höhe oder auf Deck bei schwerem Wetter,
7. Wachdienst während der Nacht,
8. Wartung elektrischer Anlagen und Geräte,
9. Reinigung von Küchenmaschinen,
10. Bedienen von Schiffsbooten oder die Übernahme der Verantwortung für diese.

(4) Vor Beginn der Arbeit jugendlicher Besatzungsmitglieder und bei wesentlicher Änderung der Arbeitsbedingungen hat der Kapitän die mit der Arbeit verbundenen Gefährdungen jugendlicher Besatzungsmitglieder zu beurteilen. Im Übrigen gelten die Vorschriften des Arbeitsschutzgesetzes.

(5) Der Kapitän hat die jugendlichen Besatzungsmitglieder vor Beginn der Arbeit und bei wesentlicher Änderung der Arbeitsbedingungen über die Unfall- und Gesundheitsgefahren, denen sie bei der Arbeit ausgesetzt sind, sowie über die Einrichtungen und Maßnahmen zur Abwendung dieser Gefahren zu unterweisen. Er hat die jugendlichen Besatzungsmitglieder vor der erstmaligen Arbeitsaufnahme an Maschinen und gefährlichen Arbeitsstellen oder mit Arbeiten, bei denen sie mit gesundheitsgefährdenden Stoffen in Berührung kommen, über die besonderen Gefahren dieser Arbeiten sowie über das bei ihrer Verrichtung erforderliche Verhalten zu unterweisen. Die Unterweisungen sind in angemessenen Zeitabständen, mindestens aber halbjährlich zu wiederholen.

(6) Der Reeder beteiligt die Betriebsärztinnen und Betriebsärzte sowie die Fachkräfte für Arbeitssicherheit an der Planung, Durchführung und Überwachung der für die Sicherheit und den Gesundheitsschutz bei der Arbeit jugendlicher Besatzungsmitglieder geltenden Vorschriften.

(7) Für Besatzungsmitglieder, die nicht beim Reeder beschäftigt sind, haben deren Arbeitgeber oder Ausbildende und der Kapitän gemeinsam für die Einhaltung der Vorschriften nach den Absätzen 1 bis 5 zu sorgen. Für diese Besatzungsmitglieder kann anstelle des Kapitäns der Arbeitgeber, der Ausbildende oder die diese an Bord vertretende Person mit Zustimmung des Kapitäns Anordnungen zum Arbeitsschutz treffen.

(8) Die Berufsgenossenschaft kann im Einzelfall feststellen, ob eine Arbeit unter die Arbeitsverbote oder Arbeitsbeschränkungen nach den Absätzen 1 und 2 oder einer nach § 118 erlassenen Rechtsverordnung fällt. Sie

kann in Einzelfällen die Arbeit jugendlicher Besatzungsmitglieder mit bestimmten Tätigkeiten über die Arbeitsverbote oder Arbeitsbeschränkungen des Absatzes 1 und einer Rechtsverordnung nach § 118 hinaus verbieten oder beschränken, wenn diese Arbeiten mit Gefahren für Leben, Gesundheit oder für die körperliche oder seelisch-geistige Entwicklung der jugendlichen Besatzungsmitglieder verbunden sind.

§ 118

Rechtsverordnungen

Das Bundesministerium für Arbeit und Soziales wird ermächtigt, im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates die Arbeitsverbote und Arbeitsbeschränkungen des § 117 Absatz 1 bis 3 für Jugendliche bei Arbeiten, die mit besonderen Gefahren für Leben, Gesundheit oder für die körperliche oder seelisch-geistige Entwicklung verbunden sind, zu bestimmen. Rechtsverordnungen nach Satz 1 bedürfen des Einvernehmens des Bundesministeriums für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz, soweit die Seefischerei betroffen ist.

Unterabschnitt 5

Zugang zu Sozialeinrichtungen an Land

§ 119

Sozialeinrichtungen für Seeleute an Land

(1) Sozialeinrichtungen für Seeleute in den Häfen haben sicherzustellen, dass sie für alle Seeleute ungeachtet der Flagge des Schiffes diskriminierungsfrei und leicht zugänglich sind.

(2) Zu den Sozialeinrichtungen gehören

1. Versammlungs- und Freizeiträume,
2. Sporteinrichtungen und andere Einrichtungen im Freien, auch für Wettbewerbe,
3. Bildungseinrichtungen und
4. Einrichtungen für die Religionsausübung und für persönlichen Rat.

(3) Die Sozialeinrichtungen sollen Sozialbeiräte einrichten. Den Sozialbeiräten sollen Vertreter der Verbände der Reeder und der Seeleute, der zuständigen Stellen und von freiwilligen Organisationen und Organen der sozialen Betreuung angehören. Soweit angebracht, sollen Konsuln der Seeschiffahrtsstaaten und die örtlichen Vertreter ausländischer Sozialorganisationen eingeladen werden, mit den in den Häfen tätigen Sozialbeiräten zusammenarbeiten.

(4) Sozialeinrichtungen in inländischen Häfen werden im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel vom Bund gefördert.

Abschnitt 7

Ordnung an Bord und Beschwerderecht

Unterabschnitt 1

Einhaltung der Ordnung an Bord

§ 120

Verhalten an Bord

Die Schiffsbesatzung hat vertrauensvoll und unter gegenseitiger Achtung und Rücksichtnahme zusammenzuarbeiten, um den Schiffsbetrieb zu sichern und die öffentliche Sicherheit und Ordnung an Bord und im Zusammenhang mit dem Betrieb des Schiffes zu gewährleisten.

§ 121

Verantwortung des Kapitäns für die Erhaltung von Sicherheit und Ordnung

(1) Der Kapitän ist der Vorgesetzte aller Besatzungsmitglieder. Ihm steht die oberste Anordnungsbefugnis gegenüber den Besatzungsmitgliedern und den sonstigen an Bord befindlichen Personen zu.

(2) Der Kapitän hat für die Erhaltung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung an Bord und im Zusammenhang mit dem Betrieb des Schiffes zu sorgen und ist im Rahmen der nachfolgenden Vorschriften und der anderen Rechtsvorschriften berechtigt, die dazu notwendigen Maßnahmen zu treffen. Er darf vom Reeder nicht daran gehindert werden, alle Entscheidungen zu treffen, die nach dem fachlichen Ermessen des Kapitäns für die Sicherheit des Schiffes und seine sichere Fahrt, seinen sicheren Betrieb oder die Sicherheit der Besatzungsmitglieder und der sonstigen an Bord befindlichen Personen erforderlich sind.

(3) Droht Menschen oder dem Schiff eine unmittelbare Gefahr, so kann der Kapitän die zur Abwendung der Gefahr gegebenen Anordnungen notfalls mit den erforderlichen Zwangsmitteln durchsetzen; die vorübergehende Festnahme ist zulässig. Die Grundrechte des Artikels 2 Absatz 2 Satz 1 und 2 und des Artikels 13 Absatz 1 und 2 des Grundgesetzes werden insoweit eingeschränkt. Kommt die Anwendung mehrerer Mittel in Frage, so ist das Mittel zu wählen, das den Betroffenen am wenigsten beeinträchtigt.

(4) Die Anwendung körperlicher Gewalt oder die vorübergehende Festnahme ist nur zulässig, wenn andere Mittel von vornherein unzulänglich erscheinen oder sich als unzulänglich erwiesen haben. Sie dürfen nur insoweit und so lange angewendet werden, als die Erfüllung der Aufgaben des Kapitäns im Rahmen der Absätze 2 und 3 dies erfordert.

(5) Der Kapitän kann die Ausübung der sich aus den Absätzen 1 bis 4 ergebenden Befugnisse auf den Ersten Offizier des Decksdienstes und den Leiter der Maschinenanlage innerhalb ihrer Dienstzweige übertragen, wenn er nicht in der Lage ist, sie selbst auszuüben. Jede Ausübung der Befugnisse ist spätestens innerhalb von 24 Stunden dem Kapitän mitzuteilen. Die Übertragung ist den Besatzungsmitgliedern in geeigneter Weise bekannt zu geben.

(6) Der Kapitän hat Maßnahmen nach den Absätzen 3 und 4 und die Übertragung der Befugnisse nach

Absatz 5 unter Darstellung des Sachverhalts unverzüglich in das Seetagebuch einzutragen.

§ 122

Anordnungsbefugnis der Schiffsoffiziere und der anderen Vorgesetzten

(1) Die Schiffsoffiziere und die anderen Vorgesetzten haben die Anordnungsbefugnis zur Erhaltung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung an Bord und im Zusammenhang mit dem Betrieb des Schiffes in ihrem Verantwortungsbereich.

(2) Die Schiffsoffiziere sind die Vorgesetzten der in ihrem Dienstzweig tätigen Besatzungsmitglieder, soweit diese nicht Leiter von Dienstzweigen sind, sowie der innerhalb ihres Dienstzweiges tätigen Personen nach § 3 Absatz 3. Leiter von Dienstzweigen sind Vorgesetzte aller in ihrem Dienstzweig tätigen Besatzungsmitglieder und Personen nach § 3 Absatz 3.

(3) Der Kapitän kann innerhalb der einzelnen Dienstzweige auch andere Besatzungsmitglieder als Vorgesetzte bestimmen. Die Bestimmung ist durch Aushang bekannt zu machen.

(4) Der wachhabende Schiffsoffizier des Maschinendienstes und die anderen Besatzungsmitglieder, die Leiter von Dienstzweigen sind, haben die Anordnungen des wachhabenden nautischen Schiffsoffiziers, die im Rahmen des Wachdienstes ergehen, in ihrem Dienstbereich durchzuführen.

§ 123

Pflichten der Vorgesetzten

(1) Der Kapitän und die anderen Vorgesetzten haben die ihnen unterstellten Personen gerecht und verständnisvoll zu behandeln und Verstößen gegen die Gesetze und die guten Sitten entgegenzutreten. Der Kapitän und die Vorgesetzten dürfen Besatzungsmitglieder nicht körperlich bestrafen, entwürdigend behandeln, nötigen oder misshandeln und haben sie vor körperlicher Bestrafung, entwürdigender Behandlung, Nötigung, Misshandlung und sittlicher Gefährdung durch andere Besatzungsmitglieder zu schützen. Sie haben darauf zu achten, dass jugendliche Besatzungsmitglieder auch während der Freizeit vor gesundheitlichen und sittlichen Gefahren nach Möglichkeit geschützt sind.

(2) Der Kapitän hat dafür zu sorgen, dass die berufliche Fortbildung der Jugendlichen im Rahmen des Schiffsbetriebs gefördert wird.

§ 124

Pflichten der Besatzungsmitglieder und der sonstigen an Bord befindlichen Personen

(1) Jedes Besatzungsmitglied ist verpflichtet, vollziehbare Anordnungen der Vorgesetzten unverzüglich zu befolgen. Insbesondere ist das Besatzungsmitglied verpflichtet, eine vollziehbare Anordnung eines zuständigen Vorgesetzten unverzüglich zu befolgen, die dazu dient, eine drohende Gefahr für Menschen, für das Schiff oder dessen Ladung abzuwehren, schwere Störungen des Schiffsbetriebs zu verhindern oder Vorschriften über die Schiffssicherheit zu erfüllen. In den Fällen des § 121 Absatz 2 und 3, auch in Verbindung mit Absatz 5, sind die Besatzungsmitglieder zur Beistandsleistung verpflichtet.

(2) Das Besatzungsmitglied ist nicht verpflichtet, eine Anordnung auszuführen, die die Menschenwürde verletzt oder wenn durch das Ausführen der Anordnung eine Straftat oder eine Ordnungswidrigkeit begangen würde.

(3) Die sonstigen an Bord befindlichen Personen haben die vollziehbaren Anordnungen zu befolgen, die ihnen vom Kapitän oder in seiner Vertretung oder seinem Auftrag von einem Mitglied der Besatzung im Interesse der Erhaltung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung an Bord und im Zusammenhang mit dem Betrieb des Schiffes erteilt werden. Absatz 2 gilt entsprechend.

§ 125

Anbordbringen von Personen und Gegenständen

(1) Die Besatzungsmitglieder dürfen Personen, die nicht zur Schiffsbesatzung gehören, nicht ohne Erlaubnis des Kapitäns an Bord bringen.

(2) Die Besatzungsmitglieder sind berechtigt, persönliche Bedarfsgegenstände und Verbrauchsgüter in angemessenem Umfang an Bord zu bringen, sofern dadurch nicht gesetzliche Vorschriften verletzt, die Ordnung an Bord beeinträchtigt oder Menschen, Schiff oder Ladung gefährdet werden. Die Mitnahme von anderen Gegenständen, insbesondere von Waffen und Munition, ist nur mit Einwilligung des Kapitäns zulässig.

(3) Werden Gegenstände entgegen den Vorschriften des Absatzes 2 an Bord gebracht, so kann der Kapitän sie in Verwahrung nehmen oder in anderer Weise sicherstellen. Gefährdet ihr Verbleib die Gesundheit der an Bord befindlichen Personen, das Schiff oder die Ladung oder könnte er das Eingreifen einer Behörde veranlassen, so kann der Kapitän die Beseitigung der Gegenstände verlangen. Kommt das Besatzungsmitglied dem Verlangen nicht nach, so kann der Kapitän die Vernichtung der Gegenstände veranlassen. In diesem Falle sind die Tatsache und der Grund der Vernichtung in das Seetagebuch einzutragen.

§ 126

Besatzungsmitgliedern gleichgestellte Personen

Kanalsteurer auf dem Nord-Ostsee-Kanal und Sicherheitskräfte privater nach der Gewerbeordnung zugelassener Bewachungsunternehmen stehen hinsichtlich dieses Unterabschnitts den Besatzungsmitgliedern gleich.

Unterabschnitt 2

Beschwerderecht, Beschwerdeverfahren

§ 127

Beschwerderecht

(1) Das Besatzungsmitglied hat das Recht, sich über einen Verstoß gegen dieses Gesetz und die auf Grund dieses Gesetzes erlassenen Rechtsverordnungen oder über eine Benachteiligung oder ungerechte Behandlung bei den in § 128 Absatz 1, 2 und 4 genannten Stellen zu beschweren (Beschwerde).

(2) Der Reeder oder in seinem Auftrag der Kapitän bestimmt mindestens eine Person an Bord des Schiffes, die dem Besatzungsmitglied auf vertraulicher Grundlage unparteiischen Rat zu einer Beschwerde er-

teilen und bei der Wahrnehmung des Beschwerderechts behilflich sein kann.

(3) Das Besatzungsmitglied kann sich während des Beschwerdeverfahrens von einer Person seines Vertrauens an Bord des Schiffes begleiten und vertreten lassen. Die Befugnis, sich durch einen Rechtsanwalt vertreten zu lassen, bleibt unberührt.

(4) Wegen der Erhebung einer Beschwerde dürfen dem Besatzungsmitglied und den Vertrauenspersonen nach den Absätzen 2 und 3 keine Nachteile entstehen.

(5) Beschwerderechte sowie Entschädigungs- und Schadensersatzansprüche nach anderen gesetzlichen Vorschriften bleiben unberührt.

(6) Der Reeder hat das Besatzungsmitglied zusätzlich zur Aushändigung des Heuervertrages schriftlich über die an Bord gültigen Beschwerderegeln zu unterrichten. Die Unterrichtung hat auch den Namen der Vertrauensperson nach Absatz 2 und die Anschriften und Rufnummern des Reeders, der Berufsgenossenschaft und der im Wohnsitzstaat für Beschwerden zuständigen Stelle zu enthalten. Der Reeder hat die Unterlagen über die Beschwerderegeln stets auf dem aktuellen Stand zu halten. Er kann die Verpflichtung nach Satz 3 erfüllen, indem er das Besatzungsmitglied auf einen allgemein zugänglichen Aushang an Bord verweist.

§ 128

Beschwerdeverfahren

(1) Das Besatzungsmitglied soll seine Beschwerde zunächst an den unmittelbaren Vorgesetzten an Bord richten.

(2) Beschwerdet sich das Besatzungsmitglied bei dem unmittelbaren Vorgesetzten an Bord und hilft dieser der Beschwerde innerhalb einer angemessenen Frist, die im Regelfall zwei Wochen nicht überschreiten soll; nicht ab, hat er die Beschwerde auf Verlangen des Beschwerdeführers dem Kapitän vorzulegen. Der Kapitän hat über die Beschwerde zu entscheiden. Handelt es sich um eine Beschwerde über das Verhalten von Besatzungsmitgliedern, hat der Kapitän zunächst einen gütlichen Ausgleich zu versuchen. Hilft der Kapitän der Beschwerde nicht ab, hat er diese auf Verlangen des Beschwerdeführers an den Reeder weiterzuleiten.

(3) Der Kapitän hat die Beschwerde und seine Entscheidung unter Darstellung des Sachverhalts in das Seetagebuch einzutragen. Dem Beschwerdeführer soll eine Abschrift der Eintragung ausgehändigt werden.

(4) Gleichwohl hat das Besatzungsmitglied das Recht, sich jederzeit unmittelbar

1. bei dem Kapitän,
2. bei dem Reeder,
3. bei der Berufsgenossenschaft,
4. bei den deutschen Auslandsvertretungen,
5. bei anderen geeigneten externen Stellen zu beschweren.

(5) Die in Absatz 4 Nummer 3 bis 5 genannten Stellen sowie die von ihr beauftragten Personen haben die Quelle einer Beschwerde nach § 127 Absatz 1 vertraulich zu behandeln.

(6) Erhält eine deutsche Auslandsvertretung eine Beschwerde, hat sie diese unverzüglich an die Berufsgenossenschaft weiterzuleiten. Die Berufsgenossenschaft hat sicherzustellen, dass der Reeder und der Kapitän unverzüglich über den Gegenstand der Beschwerde unterrichtet werden.

(7) Die Berufsgenossenschaft hat sicherzustellen, dass Beschwerden von Besatzungsmitgliedern jederzeit entgegengenommen und untersucht werden sowie nach Möglichkeit abgeholfen wird.

(8) Die Berufsgenossenschaft kann sich bei der Untersuchung und Abhilfe von Beschwerden der Mitwirkung anerkannter Organisationen und anderer sachverständiger Personen bedienen. Die Kosten der Überprüfung hat der Reeder zu tragen.

Abschnitt 8

Zeugnisse und Verantwortlichkeit des Flaggenstaates

Unterabschnitt 1

Überprüfung der Arbeits- und Lebensbedingungen auf Schiffen und an Land

§ 129

Umfang der Flaggenstaatkontrolle

(1) Die Berufsgenossenschaft ist im Rahmen dieses Gesetzes für die Überprüfung der Einhaltung der Arbeits- und Lebensbedingungen an Bord von Schiffen nach den Rechtsvorschriften zuständig, die zum Schutz vor Gefahren für die Sicherheit und die Gesundheit oder zum sonstigen Schutz der Besatzungsmitglieder erlassen worden sind. Insbesondere umfasst die Überprüfung die Einhaltung der Vorschriften zu folgenden Anforderungen:

1. Mindestalter,
2. Seediensttauglichkeit,
3. Besatzungsstärke, Besatzungsliste, Befähigungen,
4. Arbeitsvermittlung,
5. Beschäftigungsbedingungen einschließlich Arbeits- und Ruhezeiten,
6. Unterkünfte und Freizeiteinrichtungen,
7. Verpflegung einschließlich Bedienung,
8. Sicherheit und Gesundheitsschutz bei der Arbeit, medizinische und soziale Betreuung,
9. Ordnung an Bord und Beschwerdeverfahren.

Die Zuständigkeit der Berufsgenossenschaft erstreckt sich auch auf Sachverhalte an Land, soweit diese einen unmittelbaren Bezug zu den Arbeits- und Lebensbedingungen an Bord aufweisen.

(2) Die Berufsgenossenschaft überprüft

1. zeugnispflichtige Schiffe nach § 130 regelmäßig alle fünf Jahre mit einer Zwischenüberprüfung zwischen dem zweiten und dritten Jahr der Laufzeit des Zeugnisses,
2. nichtzeugnispflichtige Schiffe nach § 134 regelmäßig alle drei Jahre,

3. Fischereifahrzeuge im Sinne des § 133 Absatz 1 Satz 1 regelmäßig alle vier Jahre mit einer Zwischenüberprüfung nach zwei Jahren und
4. Fischereifahrzeuge, die nicht unter Nummer 3 fallen, anlassbezogen, insbesondere bei Eingang von Beschwerden.

(3) Die Berufsgenossenschaft erteilt nach Maßgabe der nachstehenden Vorschriften das Seearbeitszeugnis, die Seearbeits-Konformitätserklärung und das Fischereiarbeitszeugnis.

Unterabschnitt 2

Seearbeitszeugnis und Seearbeits-Konformitätserklärung

§ 130

Pflicht zum Mitführen eines Seearbeitszeugnisses, Erteilungsvoraussetzungen

(1) Der Reeder darf ein Schiff mit einer Bruttoreaumzahl von 500 oder größer, das

1. für internationale Fahrten verwendet wird oder
2. Fahrten von einem Hafen oder zwischen Häfen in einem anderen Staat durchführt,

und das kein Fischereifahrzeug ist, nur in Dienst stellen oder in Fahrt halten, wenn er für das Schiff ein gültiges Seearbeitszeugnis hat und sicherstellt, dass das Schiff jederzeit den Anforderungen des Zeugnisses entspricht. Ohne ein Seearbeitszeugnis darf der Kapitän mit dem Schiff aus einem Hafen nicht auslaufen oder dieses in Fahrt halten. Das Seearbeitszeugnis ist an Bord mitzuführen.

(2) Das Seearbeitszeugnis wird von der Berufsgenossenschaft erteilt, wenn sie durch eine Überprüfung des Schiffes festgestellt hat, dass

1. die Arbeits- und Lebensbedingungen der Besatzungsmitglieder auf dem Schiff den Anforderungen der Rechtsvorschriften entsprechen, die zum Schutz vor Gefahren für die Sicherheit und die Gesundheit oder zum sonstigen Schutz der Besatzungsmitglieder erlassen worden sind, und
2. die zur Aufrechterhaltung der Anforderungen der Nummer 1 ergriffenen Maßnahmen ausreichend sind.

Abweichend von Satz 1 kann die Berufsgenossenschaft auf Antrag des Reeders ein Seearbeitszeugnis auch dann erteilen, wenn ihr durch ein vom Reeder in Auftrag gegebenes Gutachten (Überprüfungsbericht) einer anerkannten Organisation nachgewiesen ist, dass die Anforderungen des Satzes 1 erfüllt sind. Unbeschadet des Satzes 2 kann sich die Berufsgenossenschaft jederzeit vorbehalten, das Seearbeitszeugnis erst nach einer durch sie selbst durchgeführten Überprüfung im Sinne des Satzes 1 zu erteilen.

(3) Der Reeder darf eine anerkannte Organisation nur mit der Überprüfung und der Erstellung des Überprüfungsberichtes beauftragen, wenn er mit der anerkannten Organisation eine schriftliche Vereinbarung geschlossen hat, in der mindestens die Befugnis der anerkannten Organisation geregelt ist, dass das Abstellen eines Verstoßes verlangt und die Berufsgenossenschaft über einen festgestellten Verstoß unterrichtet werden darf.

(4) Soweit der Reeder eine anerkannte Organisation mit der Überprüfung und der Erstellung des Überprüfungsberichtes beauftragt, hat er dies der Berufsgenossenschaft anzuzeigen. Die anerkannte Organisation hat die Berufsgenossenschaft über einen festgestellten Verstoß zu unterrichten.

(5) Das Seearbeitszeugnis gilt vorbehaltlich des Absatzes 6 für fünf Jahre. Ein erneutes Erteilen des Seearbeitszeugnisses ist nur unter den Voraussetzungen des Absatzes 2 Satz 1 möglich.

(6) Ein Seearbeitszeugnis verliert seine Gültigkeit

1. wenn vorgeschriebene Zwischenüberprüfungen nicht fristgerecht durchgeführt oder bescheinigt worden sind,
2. bei Flaggenwechsel,
3. wenn die Verantwortung des Reeders für den Betrieb des Schiffes endet,
4. im Falle wesentlicher baulicher Veränderungen der Unterkünfte und Freizeiteinrichtungen,
5. im Falle seiner Rücknahme oder seines Widerrufs.

In den Fällen des Satzes 1 hat der Reeder das Seearbeitszeugnis unaufgefordert der Berufsgenossenschaft zum Zweck des Einziehens auszuhändigen.

(7) Der Reeder hat dafür zu sorgen, dass das Seearbeitszeugnis jeweils in Kopie an einer den Besatzungsmitgliedern zugänglichen Stelle an Bord ausgehängt ist.

(8) Das Seearbeitszeugnis wird auf Antrag des Reeders auch für solche Schiffe ausgestellt, die nicht unter Absatz 1 Satz 1 fallen und keine Fischereifahrzeuge sind.

(9) Soweit ein berechtigtes Interesse vorliegt, erteilt die Berufsgenossenschaft auf Antrag Auskunft über ausgestellte oder erneuerte Seearbeitszeugnisse.

§ 131

Vorläufiges Seearbeitszeugnis, Kurzzeitzeugnis, amtlich anerkanntes Seearbeitszeugnis

(1) Die Berufsgenossenschaft kann auf Antrag des Reeders einmalig ein Seearbeitszeugnis vorläufig erteilen (vorläufiges Seearbeitszeugnis), wenn

1. ein Neubau in Dienst gestellt wird,
2. ein Schiff die Flagge wechselt oder
3. der Reeder die Verantwortung für den Betrieb eines für ihn neuen Schiffes übernimmt.

(2) Die Berufsgenossenschaft kann auf Antrag des Reeders ein Seearbeitszeugnis als Kurzzeitzeugnis erteilen, soweit

1. eine Überprüfung des Schiffes nach § 130 Absatz 2 durchgeführt worden ist und
2. ein Seearbeitszeugnis unmittelbar vor dem Ablauf seiner Gültigkeit nicht mehr rechtzeitig nach § 130 Absatz 5 Satz 2 erneut erteilt und an Bord des Schiffes übermittelt werden kann.

(3) Die Berufsgenossenschaft kann einem Reeder genehmigen, dass eine nach Maßgabe des § 130 Absatz 3 beauftragte anerkannte Organisation ein amtlich anerkanntes Seearbeitszeugnis ausstellt. Das amtlich anerkannte Seearbeitszeugnis wird als

1. amtlich anerkanntes vorläufiges Seearbeitszeugnis oder

2. amtlich anerkanntes Kurzzeitzeugnis

ausgestellt und tritt jeweils an die Stelle eines vorläufigen Seearbeitszeugnisses oder eines Kurzzeitzeugnisses. Die anerkannte Organisation darf ein amtlich anerkanntes Seearbeitszeugnis nur ausstellen, wenn sie die Voraussetzungen für das Erteilen eines vorläufigen Seearbeitszeugnisses oder Kurzzeitzeugnisses als erfüllt ansieht. Die anerkannte Organisation hat die Berufsgenossenschaft unverzüglich über das Ausstellen eines amtlich anerkannten Seearbeitszeugnisses nach Satz 1 zu unterrichten und ihr eine Kopie zu übermitteln.

(4) Das vorläufige Seearbeitszeugnis, das Kurzzeitzeugnis und das amtlich anerkannte Seearbeitszeugnis nach Absatz 3 gelten vorbehaltlich des Absatzes 5 längstens für sechs Monate.

(5) Für den Verlust der Gültigkeit und die Einziehung eines amtlich anerkannten Seearbeitszeugnisses nach Absatz 3 gilt § 130 Absatz 6 entsprechend.

§ 132

Seearbeits-Konformitätserklärung

(1) Der Reeder hat dafür zu sorgen, dass an Bord seines Schiffes im Sinne des § 130 Absatz 1 eine Seearbeits-Konformitätserklärung mitgeführt wird und der Reeder sicherstellt, dass das Schiff jederzeit den Anforderungen der Erklärung entspricht.

(2) Teil I der Seearbeits-Konformitätserklärung führt die innerstaatlichen Rechtsvorschriften auf, die zum Schutz vor Gefahren für die Sicherheit und die Gesundheit oder zum sonstigen Schutz der Besatzungsmitglieder erlassen worden sind. In Teil II der Seearbeits-Konformitätserklärung hat der Reeder die Maßnahmen aufzuführen, die er getroffen hat, um die Erfüllung der in Teil I der Seearbeits-Konformitätserklärung beschriebenen Anforderungen auf dem Schiff sicherzustellen und um fortlaufende Verbesserungen zu ermöglichen.

(3) Die Berufsgenossenschaft erteilt dem Reeder die Seearbeits-Konformitätserklärung, wenn

1. der Reeder ihr den Teil II der Seearbeits-Konformitätserklärung übermittelt hat und
2. die Berufsgenossenschaft überprüft hat, dass die vom Reeder in Teil II der Seearbeits-Konformitätserklärung aufgeführten Maßnahmen im Sinne des Absatzes 2 Satz 2 geeignet sind, die Anforderungen nach Absatz 2 Satz 1 zu erfüllen und
3. eine Überprüfung an Bord des Schiffes nach § 130 Absatz 2 ergeben hat, dass die Anforderungen eingehalten werden.

(4) Eine Seearbeits-Konformitätserklärung verliert ihre Gültigkeit

1. in den Fällen, in denen ein Seearbeitszeugnis nach § 130 Absatz 6 Satz 1 Nummer 2 bis 5 seine Gültigkeit verliert,
2. wenn sich die vom Reeder in Teil II der Seearbeits-Konformitätserklärung aufgeführten Maßnahmen derart geändert haben, dass die Maßnahmen nicht mehr geeignet sind, die Anforderungen nach Absatz 2 Satz 1 zu erfüllen oder

3. wenn die tatsächlichen Verhältnisse an Bord nicht mehr den vom Reeder in Teil II der Seearbeits-Konformitätserklärung aufgeführten Maßnahmen entsprechen.

§ 130 Absatz 6 Satz 2 gilt entsprechend.

(5) § 130 Absatz 7 und 8 gilt entsprechend.

Unterabschnitt 3 Fischereiarbeitszeugnis

§ 133

Pflicht zum Mitführen eines Fischereiarbeits- zeugnisses, Erteilungsvoraussetzungen

(1) Der Reeder darf ein Fischereifahrzeug, das länger als drei Tage auf See bleibt und

1. dessen Länge 24 Meter oder mehr beträgt oder
2. das regelmäßig in mehr als 200 Seemeilen Entfernung von der Küstenlinie oder jenseits des äußeren Randes des Festlandssockels eingesetzt wird, wenn diese Entfernung von der Küstenlinie größer ist,

nur in Dienst stellen oder in Fahrt halten, wenn er für das Fahrzeug ein gültiges Fischereiarbeitszeugnis hat. § 130 Absatz 1 Satz 2 und 3, Absatz 2 Satz 1 Nummer 1, Absatz 5 und 7 gilt entsprechend. Die Berufsgenossenschaft erteilt das Fischereiarbeitszeugnis für eine Dauer von bis zu vier Jahren. Ein erneutes Erteilen des Fischereiarbeitszeugnisses ist nur unter den Voraussetzungen des § 130 Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 möglich.

(2) Ein Fischereiarbeitszeugnis verliert bei entsprechender Anwendung der Voraussetzungen des § 130 Absatz 6 Satz 1 seine Gültigkeit; § 130 Absatz 6 Satz 2 gilt entsprechend.

Unterabschnitt 4 Nicht zeugnispflichtige Schiffe

§ 134

Nicht zeugnispflichtige Schiffe

Der Reeder darf ein Schiff, das nicht unter § 130 Absatz 1 Satz 1 fällt und kein Fischereifahrzeug ist, nur in Dienst stellen oder in Fahrt halten, wenn er dieses in Abständen von drei Jahren in Hinblick auf die in § 130 Absatz 2 Satz 1 bezeichneten Anforderungen durch die Berufsgenossenschaft überprüfen lässt. Über die Überprüfung wird ein Prüfungsbericht ausgestellt. Der Reeder hat sicherzustellen, dass dieser an Bord mitgeführt wird.

Unterabschnitt 5 Anerkannte Organisationen

§ 135

Ermächtigung anerkannter Organisationen

(1) Die Berufsgenossenschaft kann nach der Verordnung (EG) Nr. 391/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über gemeinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen (ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 11, L 74 vom 22.3.2010, S. 1) in der je-

weils geltenden Fassung anerkannte Organisationen zum Zweck der Mitwirkung an Überprüfungen und Besichtigungen von Schiffen im Zusammenhang mit den in diesem Gesetz vorgesehenen Zeugnissen ermächtigen (anerkannte Organisationen).

(2) Die Ermächtigung erfolgt durch eine schriftliche Vereinbarung zwischen der Berufsgenossenschaft und der anerkannten Organisation, in der die von der Organisation wahrzunehmenden Aufgaben und Funktionen im Einzelnen aufgeführt sind. Die Vereinbarung muss enthalten:

1. die Bestimmungen des Anhangs 2 der Richtlinien für die Beauftragung anerkannter Organisationen, die für die Verwaltung handeln, vom 4. November 1993 (VkB1. 2008 S. 508), die nach Maßgabe der Bekanntmachung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 20. Mai 2009 (VkB1. 2009 S. 354) geändert worden sind,
2. Bestimmungen über die finanzielle Haftung der anerkannten Organisation,
3. ergänzende Bestimmungen zu den Befugnissen der Berufsgenossenschaft nach diesem Gesetz über die regelmäßige Kontrolle der von den anerkannten Organisationen für die Verwaltung wahrgenommenen Aufgaben,
4. Bestimmungen für die Übermittlung wesentlicher Angaben über die von einer anerkannten Organisation klassifizierte Flotte sowie über Klassenwechsel, Aussetzung oder Entzug der Klasse, nur soweit personenbezogene Daten nicht betroffen sind.

(3) Die anerkannte Organisation muss im Gebiet der Bundesrepublik Deutschland eine örtliche Niederlassung unterhalten. Eine anerkannte Organisation, die ihren Sitz nicht in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union hat, darf nur ermächtigt werden, wenn der Sitzstaat anerkannte Organisationen, die ihren Sitz in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union haben, auf der Grundlage der Gegenseitigkeit behandelt. Eine Vereinbarung über die Ermächtigung darf zudem nur geschlossen werden, wenn die anerkannte Organisation nachweist, dass sie folgende Voraussetzungen erfüllt:

1. eine ausreichende Anzahl von qualifizierten Inspektoren beschäftigt,
2. Sachverstand und Kenntnisse der Anforderungen und einzelnen Aspekte des Seearbeitsübereinkommens und der entsprechenden Vorschriften besitzt,
3. ein System für die Aus-, Fort- und Weiterbildung des Personals unterhält,
4. über die Größe, Struktur, Erfahrung und Fähigkeit verfügt, um die Aufgaben nach Absatz 1 effektiv wahrzunehmen.

(4) Die Berufsgenossenschaft hat eine Vereinbarung nach Absatz 2 zu kündigen, wenn die Europäische Kommission nach Artikel 7 der Verordnung (EG) Nr. 391/2009 einer anerkannten Organisation die Anerkennung entzogen hat. Die Kündigung wird wirksam an dem Tag, an dem die Entziehung durch die Europäische Kommission wirksam wird. Die Möglichkeit der Kündigung nach den allgemeinen Vorschriften bleibt unberührt.

(5) Die Berufsgenossenschaft gibt die anerkannten Organisationen, die sie nach Absatz 1 ermächtigt hat,

oder deren Ermächtigung durch Kündigung der Vereinbarung beendet ist, im Bundesanzeiger und nachrichtlich auf ihrer Internetseite bekannt.

Unterabschnitt 6

Rechtsverordnungen

§ 136

Rechtsverordnungen

(1) Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wird ermächtigt, im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Arbeit und Soziales durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates Bestimmungen über

1. die nähere Ausgestaltung der Überprüfungen und Überwachung nach diesem Abschnitt, die Voraussetzungen, den Gegenstand und die Durchführung der Überprüfungen sowie die Anforderungen an die mit der Vornahme der Überprüfungen betrauten Personen, auch soweit Personen anerkannter Organisationen betroffen sind,
2. die näheren Einzelheiten über die Ausstellung und deren Voraussetzungen, die Gültigkeit und Gültigkeitsdauer, die Form und die Aufhebung und Entziehung des Seearbeitszeugnisses, des Kurzzeitzeugnisses, der Seearbeits-Konformitätserklärung und der von der anerkannten Organisation auszustellenden Prüfungsberichte und amtlich anerkannten Seearbeitszeugnisse und des Fischereiarbeitszeugnisses sowie deren Überprüfung,
3. Rechte und Pflichten der anerkannten Organisationen einschließlich der näheren Einzelheiten der Vereinbarung mit dem Reeder,
4. Aufzeichnungen und Unterlagen, auch soweit sie an Bord mitzuführen oder auszuhändigen sind,
5. Voraussetzungen, unter denen ein Seearbeitszeugnis oder eine Seearbeits-Konformitätserklärung oder ein Fischereiarbeitszeugnis ganz oder teilweise nicht erforderlich ist,

sowie das jeweilige Verfahren zu erlassen.

(2) Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wird ferner ermächtigt, durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates Bestimmungen über

1. die näheren Einzelheiten der Voraussetzungen für die Ermächtigung einer anerkannten Organisation nach § 135,
2. Rechte und Pflichten der anerkannten Organisationen einschließlich der näheren Einzelheiten der Vereinbarung sowie die Anforderungen an die mit der Vornahme von Überprüfungen betrauten Personen,
3. die nähere Ausgestaltung der Überwachung und Überprüfungen, die Voraussetzungen, den Gegenstand und die Durchführung der Überprüfungen,
4. Aufzeichnungen und Unterlagen, auch soweit sie an Bord mitzuführen sind, und die Aufbewahrung von Aufzeichnungen

sowie das jeweilige Verfahren zu erlassen.

Abschnitt 9**Anforderungen an Schiffe unter ausländischer Flagge und Verantwortlichkeit des Hafenstaates****Unterabschnitt 1****Anforderungen an Schiffe unter ausländischer Flagge****§ 137****Anforderungen an Reeder eines Schiffes unter ausländischer Flagge**

(1) Reeder und Kapitän eines Schiffes unter ausländischer Flagge haben jeweils sicherzustellen, dass die Arbeits- und Lebensbedingungen der Besatzungsmitglieder an Bord den Anforderungen der Artikel und der Regeln in Verbindung mit Teil A des Codes des Seearbeitsübereinkommens genügen.

(2) Kann für ein Schiff unter ausländischer Flagge ein gültiges Seearbeitszeugnis vorgelegt werden, gelten die in Absatz 1 bezeichneten Anforderungen als erfüllt, soweit im Einzelfall kein Grund zu der Annahme besteht, dass das Schiff den Anforderungen nicht genügt.

Unterabschnitt 2**Hafenstaatkontrolle****§ 138****Überprüfung von Schiffen unter ausländischer Flagge**

(1) Die Überprüfung der Einhaltung der in § 137 Absatz 1 bezeichneten Anforderungen auf Schiffen unter ausländischer Flagge (Hafenstaatkontrolle im Sinne der Richtlinie 2009/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die Hafenstaatkontrolle (Neufassung) (ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 57)) ist Aufgabe der Berufsgenossenschaft.

(2) Die Häufigkeit und die Auswahl eines zu überprüfenden Schiffes richten sich nach dessen Risikoprofil, das nach den Artikeln 10 bis 14 in Verbindung mit den Anhängen I und II der Richtlinie 2009/16/EG zu ermitteln ist.

(3) Die Berufsgenossenschaft und die bei ihr beschäftigten Personen überprüfen die Einhaltung der in § 137 Absatz 1 bezeichneten Anforderungen zunächst durch Prüfung des vom Kapitän vorzulegenden Seearbeitszeugnisses und der Seearbeits-Konformitätserklärung. Stellt die Berufsgenossenschaft oder die von ihr beauftragte Person fest, dass

1. ein Schiff unter ausländischer Flagge kein Seearbeitszeugnis und keine Seearbeits-Konformitätserklärung hat oder eine oder beide Urkunden ungültig oder gefälscht sind,
2. es Grund für die Annahme gibt, dass die Arbeits- und Lebensbedingungen auf dem Schiff nicht den Anforderungen des § 137 Absatz 1 genügen,
3. es Grund für die Annahme gibt, dass das Schiff die Flagge gewechselt hat, um die Einhaltung der Anforderungen des § 137 Absatz 1 zu umgehen, oder

4. eine Beschwerde nach § 139 vorliegt, wonach spezifische Arbeits- und Lebensbedingungen auf dem Schiff den Anforderungen des Seearbeitsübereinkommens nicht genügen,

kann sie eine über die Prüfung des Seearbeitszeugnisses hinausgehende gründlichere Überprüfung durchführen, um Aufschluss über die Arbeits- und Lebensbedingungen an Bord des Schiffes zu erhalten. Eine solche Überprüfung ist insbesondere dann durchzuführen, wenn die begründete Annahme oder Behauptung mangelhafter Arbeits- und Lebensbedingungen eine Gefahr für die Sicherheit des Schiffes oder der Besatzung oder für die Gesundheit oder den Schutz der Besatzungsmitglieder darstellen könnte oder wenn Grund zu der Annahme besteht, dass der Verstoß eine schwerwiegende Verletzung der in § 137 Absatz 1 bezeichneten Anforderungen darstellt.

(4) Stellt die Berufsgenossenschaft bei einer Überprüfung einen Verstoß hinsichtlich des Einhaltens der in § 137 Absatz 1 bezeichneten Anforderungen fest, hat sie hierüber unverzüglich den Kapitän zu unterrichten. Sie kann die Beseitigung des Verstoßes verlangen und dafür eine angemessene Frist setzen.

(5) Hält die Berufsgenossenschaft einen Verstoß für schwerwiegend oder beruht dieser auf einer Beschwerde, hat sie über Absatz 4 hinaus die Verbände der Reeder und der Seeleute des Hafenstaates zu unterrichten. Sie kann einen Vertreter des Flaggenstaates benachrichtigen und die zuständigen Stellen des nächsten Anlaufhafens entsprechend unterrichten.

(6) Soweit eine Anordnung nach § 143 Absatz 3 ergeht, hat die Berufsgenossenschaft einen Vertreter des Flaggenstaates und die für den Hafen zuständigen Verbände der Reeder und der Seeleute unverzüglich zu unterrichten.

(7) Für die Durchführung der Überprüfung gilt im Übrigen § 143.

Unterabschnitt 3**Besatzungsmitglieder auf Schiffen unter ausländischer Flagge****§ 139****Beschwerden auf Schiffen unter ausländischer Flagge**

(1) Das Besatzungsmitglied auf einem Schiff unter ausländischer Flagge, das einen inländischen Hafen anläuft oder den Nord-Ostsee-Kanal befährt, hat das Recht, sich über einen Verstoß gegen das Seearbeitsübereinkommen bei der Berufsgenossenschaft zu beschweren.

(2) Die Beschwerde ist vertraulich zu behandeln. Kapitän, Reeder und jeder in der Beschwerde benannten Person ist unverzüglich Gelegenheit zu geben, binnen einer angemessenen Frist Stellung zu nehmen.

(3) Besteht an Bord des Schiffes unter ausländischer Flagge ein Beschwerdeverfahren, soll die Berufsgenossenschaft den Beschwerdeführer vorrangig auf dieses verweisen, soweit Beschwerdegegenstand oder be-

rechtigte Belange des Beschwerdeführers, insbesondere die Furcht vor Vergeltungsmaßnahmen, dem nicht entgegenstehen.

(4) Die Berufsgenossenschaft kann bei Beschwerden nach Absatz 1, insbesondere wenn diese alle Besatzungsmitglieder auf dem Schiff betreffen, eine Überprüfung im Sinne des § 138 Absatz 3 Satz 2 durchführen.

(5) Führen die Maßnahmen nach den Absätzen 3 und 4 nicht zu einer Beilegung der Beschwerde, benachrichtigt die Berufsgenossenschaft umgehend den Flaggenstaat und fordert diesen auf, unverzüglich einen Plan mit Abhilfemaßnahmen vorzulegen. Sie kann von einer weiteren Behandlung der Beschwerde absehen, wenn der Flaggenstaat über ein Beschwerdeverfahren verfügt, das den Anforderungen der Regel 5.1.5 des Seearbeitsübereinkommens genügt, einen geeigneten Aktionsplan vorlegt und die Behandlung der Beschwerde übernimmt.

(6) Führen die Maßnahmen nach Absatz 5 nicht zu einer Beilegung der Beschwerde, unterrichtet die Berufsgenossenschaft die für den Hafen zuständigen Verbände der Reeder und der Seeleute und übermittelt dem Generaldirektor des Internationalen Arbeitsamtes eine Kopie ihres Berichts. Eine vom Flaggenstaat innerhalb der vorgeschriebenen Frist abgegebene Antwort ist dem Bericht beizufügen.

§ 140

Heimschaffung von Besatzungsmitgliedern auf Schiffen unter ausländischer Flagge

Verzögert sich die Heimschaffung eines Besatzungsmitglieds auf einem Schiff unter ausländischer Flagge, das im Inland zurückgelassen worden ist, unterrichtet die Berufsgenossenschaft unverzüglich den konsularischen Vertreter des Flaggenstaates und des Staatsangehörigkeitsstaates oder des Aufenthaltsstaates des Besatzungsmitglieds. Sorgt die Berufsgenossenschaft für die Heimschaffung, hat sie die verauslagten Kosten beim Flaggenstaat einzufordern. Statt den Anspruch nach Satz 2 geltend zu machen, kann sie nach Maßgabe des Internationalen Übereinkommens vom 10. Mai 1952 zur Vereinheitlichung von Regeln über den Arrest in Seeschiffe (BGBl. 1972 II S. 655) Schiffe des Reeders festhalten, bis die verauslagten Kosten durch den Reeder erstattet worden sind.

§ 141

Medizinische Betreuung von Besatzungsmitgliedern auf Schiffen unter ausländischer Flagge

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

Abschnitt 10

Durchsetzung der Arbeits- und Lebensbedingungen

§ 142

Zuständigkeiten

(1) Neben den Zuständigkeiten nach den §§ 129 und 138 obliegt der Berufsgenossenschaft die Überwachung der Sozialeinrichtungen.

(2) Die Zuständigkeiten anderer Stellen hinsichtlich der Berufsausbildung an Bord sowie der Ausstellung von Befähigungszeugnissen und -nachweisen bleiben unberührt.

§ 143

Eingriffsbefugnisse der Berufsgenossenschaft

(1) Zum Zweck der Überwachung der Einhaltung der Arbeits- und Lebensbedingungen im Rahmen der Flaggenstaatkontrolle und der Hafenstaatkontrolle sind die Berufsgenossenschaft und die bei ihr beschäftigten Personen befugt,

1. Schiffe im Sinne des § 1 Absatz 1 Satz 1 und Schiffe unter ausländischer Flagge,
2. Sachverhalte an Land, soweit diese einen unmittelbaren Bezug zu den Arbeits- und Lebensbedingungen an Bord aufweisen, und

3. anerkannte Organisationen

zu überprüfen und die erforderlichen Anordnungen und Maßnahmen gegenüber den nach diesem Gesetz verpflichteten Personen, insbesondere gegenüber Reedern, Besatzungsmitgliedern, Seeleuten, Vermittlern, zugelassenen Ärzten und anerkannten Organisationen, zu treffen, die zur Feststellung eines hinreichenden Verdachts eines Verstoßes oder zur Beseitigung eines festgestellten Verstoßes oder zur Verhütung eines künftigen Verstoßes, insbesondere in den Fällen des § 129 Absatz 1 oder des § 137 Absatz 1, erforderlich sind. Zu diesen Zwecken können die Berufsgenossenschaft und die bei ihr beschäftigten Personen insbesondere

1. unangekündigt während der üblichen Geschäfts- und Betriebszeiten an Bord eines Schiffes oder eines Schiffes unter ausländischer Flagge gehen sowie Geschäfts-, Dienst- und Behandlungsräume von Reedern, Vermittlern, zugelassenen Ärzten und anerkannten Organisationen betreten,

2. zur Verhütung dringender Gefahren für die öffentliche Sicherheit und Ordnung

- a) die Räumlichkeiten an Bord eines Schiffes oder eines Schiffes unter ausländischer Flagge auch außerhalb der dort genannten Zeiten,

- b) Wohnräume an Bord eines Schiffes oder eines Schiffes unter ausländischer Flagge

betreten; das Grundrecht der Unverletzlichkeit der Wohnung (Artikel 13 des Grundgesetzes) wird insoweit eingeschränkt,

3. jederzeit die Hafenanlagen mit Ausnahme der dort gelegenen Räumlichkeiten betreten,

4. alle ihnen notwendig erscheinenden Prüfungen vornehmen und Feststellungen in Zusammenarbeit mit dem Reeder oder dessen Beauftragten an Bord so-

wie mit Vermittlern, zugelassenen Ärzten und anerkannten Organisationen treffen,

5. Einsicht in alle Bücher, insbesondere Seetagebücher, Register, Zeugnisse, Arbeitszeitanzeige, Befähigungszeugnisse, und sonstigen Unterlagen, ausgenommen Krankenunterlagen, nehmen,
6. alle Auskünfte verlangen, die zur Erfüllung der Zwecke nach Satz 1 erforderlich sind.

Die nach diesem Gesetz verpflichteten Personen, insbesondere Reeder, Besatzungsmitglieder, Seeleute, Vermittler, zugelassene Ärzte und anerkannte Organisationen, sind verpflichtet, den mit der Überwachung beauftragten Personen die Maßnahmen nach Satz 2 zu ermöglichen und die Maßnahmen zu dulden, die bei der Kontrolle benötigten Arbeitskräfte und Hilfsmittel bereitzustellen sowie auf Verlangen die erforderlichen Auskünfte zu erteilen, Unterlagen vorzulegen oder Auszüge aus elektronischen Dateien auszudrucken und vorzulegen.

(2) Wer nach Absatz 1 Satz 2 Nummer 6 in Verbindung mit Absatz 1 Satz 3 zur Auskunft verpflichtet ist, kann die Auskunft auf solche Fragen verweigern, deren Beantwortung ihn selbst oder einen der in § 383 Absatz 1 Nummer 1 bis 3 der Zivilprozessordnung bezeichneten Angehörigen der Gefahr strafgerichtlicher Verfolgung oder eines Verfahrens nach dem Gesetz über Ordnungswidrigkeiten aussetzen würde.

(3) Wird bei einer Überprüfung festgestellt, dass ein Schiff nach § 1 Absatz 1 Satz 1 oder ein Schiff unter ausländischer Flagge nicht den Anforderungen des § 129 Absatz 1 oder des § 137 Absatz 1 entspricht und

1. die Arbeits- und Lebensbedingungen an Bord eine Gefahr für die Sicherheit, die Gesundheit oder den Schutz der Besatzungsmitglieder darstellen oder
2. die Nichterfüllung eine schwere oder wiederholte Verletzung der Anforderungen nach § 129 Absatz 1 oder § 137 Absatz 1 darstellt,

kann die Berufsgenossenschaft das Auslaufen oder die Weiterfahrt des betroffenen Schiffes untersagen, bis die erforderlichen Maßnahmen getroffen oder der Verstoß beseitigt worden ist.

(4) Die Berufsgenossenschaft hat eine Bescheinigung eines Vermittlers nach § 26 Absatz 1 Satz 1 oder ein Seearbeitszeugnis nach § 130 Absatz 1 oder § 131 Absatz 1 und 2

1. zurückzunehmen, wenn bekannt wird, dass die Bescheinigung oder das Zeugnis hätte versagt werden müssen,
2. zu widerrufen, wenn die Voraussetzungen für die Erteilung nachträglich entfallen sind;

im Übrigen bleiben die Vorschriften über Rücknahme und Widerruf von Verwaltungsakten unberührt. Die Berufsgenossenschaft kann in entsprechender Anwendung des Satzes 1 ein amtlich anerkanntes Seearbeitszeugnis nach § 131 Absatz 3 und eine bereits ausgestellte Seearbeits-Konformitätserklärung für ungültig erklären.

(5) Die Berufsgenossenschaft hat eine nach Absatz 4 aufgehobene oder für ungültig erklärte Urkunde einzuziehen. Der Reeder oder der Vermittler hat der Berufsgenossenschaft eine eingezogene Urkunde der Berufsgenossenschaft auszuhändigen. Mit Eintritt der Unan-

fechtbarkeit der Entscheidung über die Aufhebung oder die Ungültigkeit ist die Urkunde zu vernichten.

(6) Widerspruch und Anfechtungsklage gegen Anordnungen der Berufsgenossenschaft nach den Absätzen 1, 3 bis 5 haben keine aufschiebende Wirkung.

(7) Erhält die Berufsgenossenschaft bei der Wahrnehmung ihrer Aufgaben nach diesem Gesetz Kenntnis von Tatsachen, die Grund zu der Annahme geben, dass Tatbestände anderer gesetzlicher Regelungen erfüllt sind, die in die Zuständigkeit einer anderen Behörde fallen, so unterrichtet die Berufsgenossenschaft nach Maßgabe des Satzes 2 unverzüglich die für Ermittlungen nach den anderen gesetzlichen Vorschriften zuständige Behörde. Anzugeben sind die Tatsachen sowie Name, Anschrift und Telekommunikationsverbindung des Betroffenen, soweit die Angaben der Berufsgenossenschaft vorliegen und nach ihrer Einschätzung für die Ermittlungen der anderen Behörde erforderlich sind.

§ 144

Fachaufsicht über die Berufsgenossenschaft

(1) Bei der Durchführung der Aufgaben nach den Abschnitten 1, 2 Unterabschnitt 1 und 4, den Abschnitten 3, 5 Unterabschnitt 1, Abschnitt 6 Unterabschnitt 1, 2, 4 und 5 und den Abschnitten 7, 11 und 12 unterliegt die Berufsgenossenschaft der Fachaufsicht des Bundesministeriums für Arbeit und Soziales.

(2) Bei der Durchführung der Aufgaben nach Abschnitt 2 Unterabschnitt 2 und 3, den Abschnitten 4, 5 Unterabschnitt 2, Abschnitt 6 Unterabschnitt 3 und den Abschnitten 8, 9 und 10 unterliegt die Berufsgenossenschaft der Fachaufsicht des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung.

Abschnitt 11

Straf- und Bußgeldvorschriften

§ 145

Bußgeldvorschriften

(1) Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig

1. entgegen § 10 Absatz 1 eine dort genannte Person beschäftigt oder arbeiten lässt,
2. entgegen § 12 Absatz 1 Satz 2 ein Besatzungsmitglied ohne gültiges Seediensttauglichkeitszeugnis beschäftigt,
3. entgegen § 22 Absatz 3 Satz 1 oder § 33 Absatz 5 Satz 1 eine Besatzungsliste, ein Seetagebuch oder eine Kopie der Dienstbescheinigung nicht oder nicht mindestens fünf Jahre aufbewahrt,
4. ohne Bescheinigung nach § 26 Absatz 3 eine Person vermittelt,
5. entgegen § 34 Satz 2 dem Besatzungsmitglied eine Erlaubnis nicht erteilt,
6. entgegen § 48 Absatz 1, auch in Verbindung mit einer Rechtsverordnung nach § 55 Satz 1 Nummer 3 nicht dafür sorgt, dass die dort genannten Arbeitszeiten und Ruhezeiten eingehalten werden,
7. entgegen § 50 Absatz 1 Satz 1 oder Absatz 2, jeweils auch in Verbindung mit einer Rechtsverord-

nung nach § 55 Satz 1 Nummer 1, die dort genannte Übersicht oder einen Arbeitszeitcheck nicht, nicht richtig oder nicht vollständig führt,

8. entgegen § 58 Absatz 2 einem jugendlichen Besatzungsmitglied Urlaub nicht gewährt,
9. entgegen § 72 Absatz 1 Satz 1 ein Besatzungsmitglied im Ausland zurücklässt,
10. entgegen § 94 Satz 1 dem Besatzungsmitglied den Zugang zu einer dort genannten Kommunikationseinrichtung nicht gewährt,
11. entgegen § 95 Satz 1 Nummer 1 einen Bordbesuch nicht erlaubt,
12. entgegen § 106 Absatz 1 Satz 1 eine dort genannte Sache oder ein Heuerguthaben nicht oder nicht rechtzeitig übergibt,
13. entgegen § 106 Absatz 2 Satz 1 nicht dafür sorgt, dass eine dort genannte Aufstellung erstellt wird,
14. entgegen § 109 Absatz 3 Satz 3 einen dort genannten Nachweis nicht, nicht richtig oder nicht vollständig führt oder nicht oder nicht mindestens fünf Jahre aufbewahrt,
15. entgegen § 117 Absatz 5 eine dort genannte Unterweisung nicht oder nicht rechtzeitig vornimmt oder nicht oder nicht rechtzeitig wiederholt,
16. einer vollziehbaren Anordnung nach
 - a) § 117 Absatz 8 Satz 2 oder § 143 Absatz 1 Satz 1 in Verbindung mit § 117 Absatz 2 Satz 1 oder
 - b) § 124 Absatz 1 Satz 2
 zuwiderhandelt,
17. entgegen § 121 Absatz 6 eine dort genannte Eintragung in das Seetagebuch nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig vornimmt oder
18. einer Rechtsverordnung nach § 20 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1, 2, 4, 5 oder Nummer 6, § 55 Satz 1 Nummer 2, § 96 Satz 1 oder § 113 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2, 3, 4, 5 oder Nummer 6 oder Absatz 2 oder einer vollziehbaren Anordnung auf Grund einer solchen Rechtsverordnung zuwiderhandelt, soweit die Rechtsverordnung für einen bestimmten Tatbestand auf diese Bußgeldvorschrift verweist.
 - (2) Die Bestimmungen des Absatzes 1 Nummer 1 bis 3, 6, 8, 15, 16 Buchstabe a und Nummer 18 gelten auch für einen anderen Arbeitgeber, die Vorschriften des Absatzes 1 Nummer 5 bis 15, 16 Buchstabe a und Nummer 18 auch für den Stellvertreter des Kapitäns im Sinne des § 5 Absatz 3.
 - (3) Die Ordnungswidrigkeit kann in den Fällen des Absatzes 1 Nummer 1, 2, 6, 9 und 16 mit einer Geldbuße bis zu fünfzigtausend, in den Fällen des Absatzes 1 Nummer 4, 7, 8, 12, 15 und 17 mit einer Geldbuße bis zu zehntausend und in den übrigen Fällen mit einer Geldbuße bis zu fünftausend Euro geahndet werden.
 - (4) Verwaltungsbehörde im Sinne des § 36 Absatz 1 Nummer 1 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten ist die Berufsgenossenschaft.

§ 146

Strafvorschriften

- (1) Mit Freiheitsstrafe bis zu fünf Jahren oder mit Geldstrafe wird bestraft, wer eine in § 145 Absatz 1 Nummer 16 Buchstabe b bezeichnete vorsätzliche Handlung
 1. gemeinschaftlich mit anderen Besatzungsmitgliedern begeht oder
 2. begeht und dadurch Leben oder Gesundheit eines anderen oder fremde Sachen von bedeutendem Wert gefährdet.
- (2) Mit Freiheitsstrafe bis zu drei Jahren oder mit Geldstrafe wird bestraft, wer in den Fällen des Absatzes 1 Nummer 2 die Gefahr fahrlässig verursacht.
- (3) Mit Freiheitsstrafe bis zu einem Jahr oder mit Geldstrafe wird bestraft, wer
 1. eine in § 145 Absatz 1 Nummer 1, 2, 6, 9 oder Nummer 16, jeweils auch in Verbindung mit § 145 Absatz 2, bezeichnete vorsätzliche Handlung beharrlich wiederholt,
 2. eine in § 145 Absatz 1 Nummer 1, 2, 6, 9 oder Nummer 16 Buchstabe a, jeweils auch in Verbindung mit § 145 Absatz 2, bezeichnete vorsätzliche Handlung begeht und dadurch die betroffene Person in ihrer Gesundheit oder Arbeitskraft gefährdet oder
 3. eine in § 145 Absatz 1 Nummer 16 Buchstabe b bezeichnete vorsätzliche Handlung begeht und dadurch die betroffene Person in ihrer Arbeitskraft gefährdet.

§ 147

Rechtsmittel

- (1) Die Frist für den Einspruch gegen den Bußgeldbescheid gilt als gewahrt, wenn das betroffene Besatzungsmitglied den Einspruch innerhalb der Frist bei dem Kapitän schriftlich oder zur Niederschrift einlegt. Der Kapitän hat den Zeitpunkt der Einlegung unverzüglich in das Seetagebuch einzutragen und dem betroffenen Besatzungsmitglied darüber eine Bescheinigung auszustellen. Legt der Kapitän selbst den Einspruch ein, so obliegen seinem Stellvertreter (§ 5 Absatz 3) die Aufgaben nach den Sätzen 1 und 2. Die Niederschrift oder der schriftliche Einspruch ist unverzüglich der Behörde, die den Bußgeldbescheid erlassen hat, zu übersenden.
- (2) Für die Einlegung der Rechtsbeschwerde gilt Absatz 1 entsprechend.

Abschnitt 12

Schlussvorschriften

Unterabschnitt 1

Anwendung auf Selbständige

§ 148

Selbständige

- (1) Für Selbständige gilt in Abschnitt 3 über die Beschäftigungsbedingungen § 28 Absatz 1 Satz 1 mit der Maßgabe, dass anstelle des Heuervertrages der Vertrag mit dem Reeder tritt. § 28 Absatz 1 Satz 2 bis 5, Absatz 2 Nummer 1 bis 5, 7, 9, 10, 12 und 13, Ab-

satz 3 Nummer 1 und 2 sowie § 29 Absatz 1 Satz 3 und 4 gelten mit der gleichen Maßgabe entsprechend.

(2) Für Selbständige sind

1. in Abschnitt 3 über die Beschäftigungsbedingungen

a) in Unterabschnitt 1 die Vorschriften des § 28 Absatz 2 Nummer 6, 8, 11, Absatz 3 Nummer 3, Absatz 4, 5 und 6 Satz 2, des § 29 Absatz 2 und 3 sowie die §§ 31 bis 33 über den Heuervertrag, die Reisekosten, die Dienstleistungspflicht und die Dienstbescheinigung,

b) die Vorschriften des Unterabschnitts 3 über die Heuer,

c) in Unterabschnitt 4 die Vorschriften des § 42 Absatz 1, 2, 4 und 5, der §§ 43, 44 und 45 Absatz 1 und 2, der §§ 46, 47 Absatz 3 Satz 3, Absatz 4, des § 48 Absatz 1 Nummer 1 und Absatz 2, der §§ 49, 51, 52, 54 über die Arbeitszeiten und Ruhezeiten sowie die Vergütungsregelungen in § 53 Absatz 1 und 7 in Verbindung mit § 52,

d) die Vorschriften des Unterabschnitts 5 über den Urlaub, es sei denn, die Personen sind wegen ihrer wirtschaftlichen Unselbständigkeit als arbeitnehmerähnliche Personen anzusehen,

e) die Vorschriften des Unterabschnitts 6 über die Kündigung des Heuerverhältnisses,

f) in Unterabschnitt 7 die Vorschrift des § 76 Absatz 1 Satz 4 und Absatz 5 über die Fortzahlung der Heuer bei Heimschaffung und die Erstattung der Kosten der Heimschaffung,

2. in Abschnitt 6 über die medizinische und soziale Betreuung die Vorschriften der §§ 104 und 105 Absatz 2 Satz 2 über die Fortzahlung der Heuer oder eines angemessenen Tagegeldes im Krankheitsfall sowie des § 117 Absatz 4 Satz 2 zur Anwendung des Arbeitsschutzgesetzes

nicht anzuwenden. Soweit nach den §§ 49 und 54 abweichende Regelungen über die Arbeitszeiten und Ruhezeiten tarifvertraglich vereinbart sind, können diese auf Selbständige sinngemäß angewendet werden.

(3) Soweit für Selbständige geltende Ansprüche nach diesem Gesetz auf die Dauer (§ 93 Absatz 1 Satz 1, § 97 Absatz 1 Satz 1, § 99 Absatz 1 Satz 1) oder das Ende (§ 73 Nummer 2) des Heuerverhältnisses abstellen, sind die Vorschriften mit der Maßgabe anzuwenden, dass an deren Stelle die Dauer des mit dem Reeder bestehenden Vertragsverhältnisses oder dessen Ende tritt.

(4) Der Reeder hat das Recht, sich die Kosten für die Heimschaffung, die Unterkunft und die Verpflegung für die Dauer des Aufenthaltes an Bord, die er ausgelegt hat, auf Grund einer vertraglichen Vereinbarung mit dem Selbständigen erstatten zu lassen.

Unterabschnitt 2

Gebühren, Zurverfügungstellen und Verkünden von Rechtsvorschriften

§ 149

Gebühren

(1) Für Amtshandlungen, einschließlich Abnahmen, Prüfungen, Überprüfungen, Untersuchungen, Begutachtungen und Auditierungen (Amtshandlungen) nach diesem Gesetz oder nach Rechtsverordnungen auf Grund dieses Gesetzes erhebt die Berufsgenossenschaft Gebühren und Auslagen.

(2) Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wird ermächtigt, im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Arbeit und Soziales durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates die Gebühren für die einzelnen Amtshandlungen im Sinne des Absatzes 1 zu bestimmen und dabei feste Sätze oder Rahmensätze vorzusehen. Die Gebührensätze sind so zu bemessen, dass der mit den Amtshandlungen verbundene Personal- und Sachaufwand gedeckt wird; bei begünstigenden Amtshandlungen kann daneben die Bedeutung, der wirtschaftliche Wert oder der sonstige Nutzen für den Gebührenschuldner angemessen berücksichtigt werden. In Rechtsverordnungen nach Satz 1 können Gebühren nach festen Sätzen im Sinne des § 4 des Verwaltungskostengesetzes auch als nach feststehenden Stundensätzen vorgesehene Gebühren (Zeitgebühren) festgelegt werden.

(3) Für Amtshandlungen im Sinne des Absatzes 1 gegenüber der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger werden Gebühren und Auslagen nicht erhoben.

§ 150

Zurverfügungstellen von Gesetzen und Rechtsverordnungen

Die nach den Vorschriften der §§ 20, 55, 92, 96, 113 und 136 dieses Gesetzes erlassenen Rechtsverordnungen und das Gesetz über Ordnungswidrigkeiten muss der Reeder an Bord den Besatzungsmitgliedern zur Verfügung stellen. Das Zurverfügungstellen erfolgt durch Aushang oder Auslegung an geeigneter Stelle oder durch Einstellung in ein elektronisches Informationssystem, das für die Besatzungsmitglieder zugänglich ist.

§ 151

Verkündung von Rechtsverordnungen

Rechtsverordnungen nach diesem Gesetz können abweichend von § 2 Absatz 1 des Verkündungs- und Bekanntmachungsgesetzes im Bundesanzeiger verkündet werden.

Unterabschnitt 3 Übergangsregelungen

§ 152

Übergangsregelung für Schiffe mit Vermessung in Bruttoregistertonnen

Für Schiffe, die vor dem 18. Juli 1994 nach dem Übereinkommen vom 10. Juni 1947 über ein einheitliches System der Schiffsvermessung (BGBl. 1957 II S. 1469, 1471; 1958 II S. 67) vermessen wurden, gilt der im Internationalen Schiffsmessbrief (1969) in der Spalte „Bemerkungen“ eingetragene Bruttoreaumgehalt in Bruttoregistertonnen als Bruttoreaumzahl.

§ 153

Übergangsregelung für zugelassene Ärzte

Ärztinnen oder Ärzte, die am 1. August 2013 von der Berufsgenossenschaft mit der Durchführung der Untersuchung der Seediensstauglichkeit betraut sind, gelten vorläufig als nach § 16 Absatz 1 zugelassen. Die vorläufige Zulassung erlischt,

1. wenn nicht bis zum 1. Oktober 2013 die Erteilung der Zulassung beantragt wird oder
2. im Falle rechtzeitiger Antragstellung mit Eintritt der Unanfechtbarkeit der Entscheidung über den Antrag.

In der Rechtsverordnung nach § 20 Absatz 1 Satz 1 Nummer 4 können für Ärztinnen oder Ärzte im Sinne des Satzes 1 Erleichterungen hinsichtlich des Nachweises der Voraussetzungen für die Zulassung vorgesehen werden.

§ 154

Anwendung der Vorschriften über die Hafensaatkontrolle

(1) § 1 Absatz 3, die §§ 137 bis 141 und § 143, soweit er sich auf die §§ 137 bis 138 bezieht, sind erst ab dem Tag anzuwenden, an dem das Seearbeitsübereinkommen für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft tritt.

(2) Das Bundesministerium für Arbeit und Soziales gibt den in Absatz 1 bezeichneten Tag im Bundesgesetzblatt bekannt.

Artikel 2

Änderungen seeverkehrsrechtlicher Vorschriften

(1) Das Seeaufgabengesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. Juli 2002 (BGBl. I S. 2876), das zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 5. Februar 2013 (BGBl. 2013 II S. 42) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 1 Nummer 6 wird durch die folgenden Nummern 6, 6a und 6b ersetzt:
 - „6. die Festlegung und Überwachung der für einen sicheren, effizienten und gefahrlosen Schiffsbetrieb erforderlichen Besatzung;
 - 6a. die Festlegung und Überprüfung der Eignung und Befähigung der Besatzungsmitglieder;

6b. die Bereitstellung eines seeärztlichen Dienstes für die Beratung, Bearbeitung und Steuerung schiffahrtsmedizinischer Angelegenheiten;“.

2. § 2 wird wie folgt gefasst:

„§ 2

(1) Die seefahrtbezogenen berufsbildenden Schulen, Fach- und Fachhochschulen sind Einrichtungen der Länder. Die Anerkennung der Schiffe, die für die Ausbildung von Besatzungsmitgliedern durch andere Einrichtungen als die dem Recht der Länder unterliegenden geeignet sind, sowie die Überwachung dieser Ausbildung an Bord obliegen dem Bund.

(2) Die Überprüfung der Eignung und Befähigung der Bewerber um Bordstellungen als Kapitän oder weiteres Besatzungsmitglied ist Aufgabe des Bundes. Sie erfolgt im Rahmen der Erteilung oder der Verlängerung der Gültigkeitsdauer deutscher Befähigungszeugnisse, der Anerkennung gültiger ausländischer Befähigungszeugnisse, der Erteilung von Befähigungsnachweisen und sonstigen Qualifikationsbescheinigungen sowie der Feststellung hinsichtlich erforderlicher Lehrgänge oder Tests, die auf Tätigkeiten des Schiffsdienstes bezogen sind (Nachweise über Befähigungen im Schiffsdienst).

(3) Der Bund kann bei Bedarf für Aufgaben im Sinne des Absatzes 2 von den Ländern benannte Behörden der Landesverwaltung als Organ durch Verwaltungsvereinbarung entleihen. Einzelheiten sind in den Verwaltungsvereinbarungen mit dem jeweiligen Land zu regeln. Diese Vereinbarungen sind im Bundesanzeiger bekannt zu machen.

(4) Die Überprüfung der Eignung und Befähigung der Führer von Traditionsschiffen und Sportfahrzeugen ist Aufgabe des Bundes.“

3. In § 5 Absatz 1 Satz 2 Nummer 3 wird die Angabe „§ 1 Nr. 6 und 7a“ durch die Angabe „§ 1 Nummer 6a“ ersetzt.
4. In § 6 Absatz 1 Satz 1 wird nach der Angabe „§ 1 Nr. 4“ ein Komma und die Angabe „6, 6b und 7a“ eingefügt.
5. In § 8 Absatz 1 Satz 1 werden nach der Angabe „§ 1 Nr. 1 bis 6“ ein Komma und die Angabe „6b und 7a“ eingefügt.
6. § 9 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

aa) Satz 1 wird wie folgt geändert:

aaa) Im einleitenden Satzteil werden nach den Wörtern „von Gefahren für die Meeresumwelt“ das Wort „und“ durch ein Komma ersetzt und nach den Wörtern „im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes“ die Wörter „und zur Gewährleistung eines sicheren, effizienten und gefahrlosen Schiffsbetriebs“ eingefügt.

bbb) Die Nummern 3 und 3a werden durch die folgenden Nummern 3 und 3a bis 3d ersetzt:

- „3. die Anforderungen an die Besetzung von Seeschiffen einschließlich Traditionsschiffen und Sportfahrzeugen, die die Bundesflagge führen, die Verpflichtungen des Reeders und des Kapitäns für die Durchsetzung einer sicheren Schiffsbesetzung, die Erteilung und die Gültigkeit von Schiffsbesatzungszeugnissen für Kauffahrteischiffe sowie die Überwachung der Einhaltung der Schiffsbesetzungsvorschriften durch die zuständige Stelle;
- 3a. die Anforderungen an die Befähigung sowie die fachliche und persönliche Eignung der Besatzungsmitglieder der in Nummer 3 genannten Fahrzeuge einschließlich des Mindestalters der Bewerber, die Voraussetzungen für die Erteilung der Nachweise über Befähigungen im Schiffsdienst und der Fahrerlaubnisse für das Führen von Traditionsschiffen und Sportfahrzeugen, für die Anerkennung ausländischer Nachweise und die Maßnahmen zur Bekämpfung von Betrug und anderer rechtswidriger Praktiken im Zusammenhang mit diesen Nachweisen und die nach den völkerrechtlich verbindlichen Vorschriften über die Ausbildung und Befähigung von Seeleuten von den seefahrtbezogenen berufsbildenden Schulen, Fach- und Fachhochschulen zu erfüllenden Qualitätsnormen;
- 3b. Art und Weise der Überprüfung der Befähigung und Eignung, insbesondere durch die Abnahme von Prüfungen, sowie das Verfahren;
- 3c. die Voraussetzungen und das Verfahren, nach denen, vorbehaltlich des Anwendungsbereichs des Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetzes, Nachweise über Befähigungen im Schiffsdienst und Fahrerlaubnisse für das Führen von Traditionsschiffen und Sportfahrzeugen erteilt, entzogen oder deren Ruhen angeordnet, Fahrverbote erteilt und entsprechende Urkunden vorläufig sichergestellt oder eingezogen werden können;
- 3d. die Anforderungen an die Erteilung eines Nachweises über die Zugehörigkeit zu der Berufsgruppe der Seeleute;“.
- bb) In Satz 3 werden nach dem Wort „Organisation“ die Wörter „, sonstige Sachverständige oder sachkundige Personen oder Einrichtungen des privaten Rechts“ eingefügt.
- b) Dem Absatz 2 werden die folgenden Sätze angefügt:
- „Rechtsverordnungen nach Absatz 1 Satz 1 Nummer 3, 3a, 3b und 3c werden im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Arbeit und Soziales und, soweit Belange der Seefischerei betroffen sind, im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz erlassen. Satz 3 gilt nicht, soweit die Rechtsverordnungen ausschließlich Regelungen im Hinblick auf Traditionsschiffe und Sportfahrzeuge treffen.“
7. § 9b wird aufgehoben.
8. § 9f wird wie folgt geändert:
- a) In Absatz 1 werden die Wörter „berufliche Befähigungsnachweise“ durch die Wörter „Nachweise über Befähigungen im Schiffsdienst“ ersetzt.
- b) Absatz 2 wird wie folgt geändert:
- aa) In Satz 1 wird jeweils das Wort „Befähigungsnachweise“ durch die Wörter „Nachweise über Befähigungen im Schiffsdienst“ ersetzt.
- bb) Folgender Satz wird angefügt:
- „Darüber hinaus wird das Seeleute-Befähigungs-Verzeichnis geführt, um statistische Auswertungen hinsichtlich der Personalentwicklung in der Seeschifffahrt zu ermöglichen.“
- c) In Absatz 3 Nummer 2 wird nach dem Wort „Staatsangehörigkeit,“ das Wort „Geschlecht,“ eingefügt.
- d) Dem Absatz 4 wird folgender Satz angefügt:
- „Die nach Absatz 3 gespeicherten personenbezogenen Daten dürfen in anonymisierter Form für den in Absatz 2 Satz 3 genannten Zweck an die Europäische Kommission und die Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs übermittelt werden.“
9. § 12 wird wie folgt geändert:
- a) Absatz 1 Satz 1 wird wie folgt gefasst:
- „Für Amtshandlungen, einschließlich Prüfungen, Überprüfungen, Untersuchungen, Begutachtungen und Auditierungen (Amtshandlungen), nach § 2 Absatz 2 sowie nach den auf Grund der §§ 7, 7a, 9 Absatz 1 bis 4 und der §§ 9a bis 9c, 9e Absatz 2 und des § 11 erlassenen Rechtsverordnungen werden Kosten (Gebühren und Auslagen) erhoben.“
- b) Folgender Absatz 4 wird angefügt:
- „(4) Für Amtshandlungen im Sinne des Absatzes 1 gegenüber der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger werden Gebühren und Auslagen nicht erhoben.“
10. In § 15 Absatz 1 Nummer 2 werden die Wörter „oder nach § 9b“ gestrichen.
11. § 20 Absatz 1 Nummer 3 wird aufgehoben.
- (2) § 1 Absatz 3 Nummer 2 des Schiffssicherheitsgesetzes vom 9. September 1998 (BGBl. I S. 2860), das zuletzt durch Artikel 5 der Verordnung vom 19. Dezember 2012 (BGBl. I S. 2715) geändert worden ist, wird aufgehoben.

(3) Das Gesetz zu dem Internationalen Übereinkommen vom 7. Juli 1978 über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten vom 25. März 1982 (BGBl. 1982 II S. 297), das zuletzt durch Artikel 546 der Verordnung vom 31. Oktober 2006 (BGBl. I S. 2407) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Der Bezeichnung des Gesetzes wird die Kurzbezeichnung „(STCW-Gesetz)“ angefügt.
2. In Artikel 2 werden die Wörter „Die Bundesminister für Verkehr und für Arbeit und Sozialordnung werden“ durch die Wörter „Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wird“ ersetzt.

Artikel 3

Änderungen

sonstiger arbeitsrechtlicher Vorschriften

(1) In § 101 Absatz 2 Satz 1 des Arbeitsgerichtsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 2. Juli 1979 (BGBl. I S. 853, 1036), das zuletzt durch Artikel 4 des Gesetzes vom 21. Juli 2012 (BGBl. I S. 1577) geändert worden ist, wird vor dem Wort „Artisten“ das Komma durch das Wort „oder“ ersetzt und werden die Wörter „oder Kapitäne und Besatzungsmitglieder im Sinne der §§ 2 und 3 des Seemannsgesetzes“ gestrichen.

(2) § 24 des Kündigungsschutzgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 25. August 1969 (BGBl. I S. 1317), das zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 26. März 2008 (BGBl. I S. 444) geändert worden ist, wird wie folgt gefasst:

„§ 24

Anwendung des Gesetzes auf Betriebe der Schifffahrt und des Luftverkehrs

(1) Die Vorschriften des Ersten und Zweiten Abschnitts finden nach Maßgabe der Absätze 2 bis 4 auf Arbeitsverhältnisse der Besatzung von Seeschiffen, Binnenschiffen und Luftfahrzeugen Anwendung.

(2) Als Betrieb im Sinne dieses Gesetzes gilt jeweils die Gesamtheit der Seeschiffe oder der Binnenschiffe eines Schifffahrtsbetriebs oder der Luftfahrzeuge eines Luftverkehrsbetriebs.

(3) Dauert die erste Reise eines Besatzungsmitglieds eines Seeschiffes oder eines Binnenschiffes länger als sechs Monate, so verlängert sich die Sechsmonatsfrist des § 1 Absatz 1 bis drei Tage nach Beendigung dieser Reise.

(4) Die Klage nach § 4 ist binnen drei Wochen zu erheben, nachdem die Kündigung dem Besatzungsmitglied an Land zugegangen ist. Geht dem Besatzungsmitglied eines Seeschiffes oder eines Binnenschiffes die Kündigung während der Fahrt des Schiffes zu, ist die Klage innerhalb von sechs Wochen nach dem Diensteende an Bord zu erheben. An die Stelle der Dreiwochenfrist in § 5 Absatz 1 und § 6 treten die hier in den Sätzen 1 und 2 genannten Fristen.“

(3) In § 15 Absatz 1 des Bundesurlaubsgesetzes in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 800–4, veröffentlichten bereinigten Fassung, das zu-

letzt durch Artikel 7 des Gesetzes vom 7. Mai 2002 (BGBl. I S. 1529) geändert worden ist, werden die Wörter „Seemannsgesetzes vom 26. Juli 1957 (Bundesgesetzbl. II S. 713), geändert durch Gesetz vom 25. August 1961 (Bundesgesetzbl. II S. 1391)“ durch die Wörter „Seearbeitsgesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 868)“ ersetzt.

(4) § 114 Absatz 6 Satz 1 des Betriebsverfassungsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 25. September 2001 (BGBl. I S. 2518), das zuletzt durch Artikel 9 des Gesetzes vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2424) geändert worden ist, wird wie folgt gefasst:

„Besatzungsmitglieder im Sinne dieses Gesetzes sind die in einem Heuer- oder Berufsausbildungsverhältnis zu einem Seeschiffahrtsunternehmen stehenden im Seebetrieb beschäftigten Personen mit Ausnahme des Kapitäns.“

(5) § 17 Absatz 2 Satz 1 des Gesetzes über Betriebsärzte, Sicherheitsingenieure und andere Fachkräfte für Arbeitssicherheit vom 12. Dezember 1973 (BGBl. I S. 1885), das zuletzt durch Artikel 226 der Verordnung vom 31. Oktober 2006 (BGBl. I S. 2407) geändert worden ist, wird wie folgt gefasst:

„Soweit im Seearbeitsgesetz und in anderen Vorschriften im Bereich der Seeschiffahrt gleichwertige Regelungen enthalten sind, gelten diese Regelungen für die Besatzungsmitglieder auf Kauffahrteischiffen unter deutscher Flagge.“

(6) Das Arbeitszeitgesetz vom 6. Juni 1994 (BGBl. I S. 1170, 1171), das zuletzt durch Artikel 15 des Gesetzes vom 21. Juli 2012 (BGBl. I S. 1583) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In § 1 Nummer 1 werden nach dem Wort „Arbeitnehmer“ die Wörter „in der Bundesrepublik Deutschland und in der ausschließlichen Wirtschaftszone“ eingefügt.

2. In § 15 wird nach Absatz 2 folgender Absatz 2a eingefügt:

„(2a) Die Bundesregierung kann durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates

1. Ausnahmen von den §§ 3, 4, 5 und 6 Absatz 2 sowie von den §§ 9 und 11 für Arbeitnehmer, die besondere Tätigkeiten zur Errichtung, zur Änderung oder zum Betrieb von Bauwerken, künstlichen Inseln oder sonstigen Anlagen auf See (Offshore-Tätigkeiten) durchführen, zulassen und

2. die zum Schutz der in Nummer 1 genannten Arbeitnehmer sowie der Sonn- und Feiertagsruhe notwendigen Bedingungen bestimmen.“

3. § 18 Absatz 3 wird wie folgt gefasst:

„(3) Für die Beschäftigung von Arbeitnehmern als Besatzungsmitglieder auf Kauffahrteischiffen im Sinne des § 3 des Seearbeitsgesetzes gilt anstelle dieses Gesetzes das Seearbeitsgesetz.“

4. In § 22 Absatz 1 Nummer 4 werden nach den Wörtern „§ 13 Absatz 1 oder 2“ ein Komma und die Wörter „§ 15 Absatz 2a Nummer 2“ eingefügt.

(7) Das Jugendarbeitsschutzgesetz vom 12. April 1976 (BGBl. I S. 965), das zuletzt durch Artikel 15 des Gesetzes vom 7. Dezember 2011 (BGBl. I S. 2592) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In § 1 Absatz 1 werden nach dem Wort „gilt“ die Wörter „in der Bundesrepublik Deutschland und in der ausschließlichen Wirtschaftszone“ eingefügt.
2. § 31 Absatz 2 Satz 2 wird wie folgt gefasst:
„Er darf Jugendlichen keine Tabakwaren, Jugendlichen unter 16 Jahren keine alkoholischen Getränke und Jugendlichen über 16 Jahre keinen Branntwein geben.“
3. § 61 wird wie folgt gefasst:
„§ 61
Beschäftigung von
Jugendlichen auf Kauffahrteischiffen
Für die Beschäftigung von Jugendlichen als Besatzungsmitglieder auf Kauffahrteischiffen im Sinne des § 3 des Seearbeitsgesetzes gilt anstelle dieses Gesetzes das Seearbeitsgesetz.“
2. In § 17 Absatz 3 werden die Wörter „§ 48 Abs. 2 des Seemannsgesetzes“ durch die Wörter „§ 104 Absatz 2 des Seearbeitsgesetzes“ ersetzt.

(4) Das Siebte Buch Sozialgesetzbuch – Gesetzliche Unfallversicherung – (Artikel 1 des Gesetzes vom 7. August 1996, BGBl. I S. 1254), das zuletzt durch Artikel 9 Absatz 4 des Gesetzes vom 3. April 2013 (BGBl. I S. 610) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In der Inhaltsübersicht werden in der Angabe zu § 53 die Wörter „Krankenfürsorge der“ durch die Wörter „medizinischen Betreuung durch die“ ersetzt.
2. In § 10 Absatz 2 wird das Wort „Seemannsgesetz“ durch das Wort „Seearbeitsgesetz“ ersetzt und werden die Wörter „oder die Mitnahme auf deutschen Seeschiffen nach dem Gesetz betreffend die Verpflichtung der Kauffahrteischiffe zur Mitnahme heimzuschaffender Seeleute in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 9510-3, veröffentlichten bereinigten Fassung, zuletzt geändert durch Artikel 278 des Einführungsgesetzes zum Strafgesetzbuch vom 2. März 1974 (BGBl. I S. 469)“ gestrichen.

Artikel 4 Folgeänderungen in arbeitsförderungs- und sozialversicherungsrechtlichen Gesetzen

(1) Das Dritte Buch Sozialgesetzbuch – Arbeitsförderung – (Artikel 1 des Gesetzes vom 24. März 1997, BGBl. I S. 594, 595), das zuletzt durch Artikel 2 Absatz 12 des Gesetzes vom 8. April 2013 (BGBl. I S. 730) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In § 54a Absatz 2 Nummer 2 wird das Wort „Seemannsgesetzes“ durch das Wort „Seearbeitsgesetzes“ ersetzt.
2. In § 57 Absatz 1 wird das Wort „Seemannsgesetz“ durch das Wort „Seearbeitsgesetz“ ersetzt.

(2) § 13 Absatz 1 Satz 2 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 2b des Gesetzes vom 3. April 2013 (BGBl. I S. 617) geändert worden ist, wird wie folgt gefasst:

„Seeleute sind alle abhängig beschäftigten Besatzungsmitglieder an Bord von Seeschiffen; Kanalsteuerer auf dem Nord-Ostsee-Kanal stehen den Seeleuten gleich.“

(3) Das Fünfte Buch Sozialgesetzbuch – Gesetzliche Krankenversicherung – (Artikel 1 des Gesetzes vom 20. Dezember 1988, BGBl. I S. 2477, 2482), das zuletzt durch Artikel 2 Absatz 13 des Gesetzes vom 8. April 2013 (BGBl. I S. 730) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 16 Absatz 3 wird wie folgt geändert:
 - a) In Satz 1 wird das Wort „Seemannsgesetz“ durch das Wort „Seearbeitsgesetz“ ersetzt.
 - b) Satz 2 wird wie folgt gefasst:
„Er ruht insbesondere, solange sich das Besatzungsmitglied an Bord des Schiffes oder auf der Reise befindet, es sei denn, das Besatzungsmitglied hat nach § 100 Absatz 1 des Seearbeitsgesetzes die Leistungen der Krankenkasse gewählt oder der Reeder hat das Besatzungsmitglied nach § 100 Absatz 2 des Seearbeitsgesetzes an die Krankenkasse verwiesen.“

3. § 53 wird wie folgt geändert:

- a) In der Überschrift werden die Wörter „Krankenfürsorge der“ durch die Wörter „medizinischen Betreuung durch die“ ersetzt.
- b) In Absatz 1 Satz 1 wird das Wort „Krankenfürsorge“ durch die Wörter „medizinischen Betreuung“ und das Wort „Seemannsgesetz“ durch das Wort „Seearbeitsgesetz“ ersetzt.
- c) In Absatz 2 werden
 - aa) nach den Wörtern „Reeder zur“ das Wort „Krankenfürsorge“ durch die Wörter „medizinischen Betreuung“ und
 - bb) nach den Wörtern „Versicherungsfalls die“ das Wort „Krankenfürsorge“ durch die Wörter „medizinische Betreuung“
 ersetzt.

4. In § 154 Absatz 2 Satz 2 werden die Wörter „Kapitän, Besatzungsmitglied oder sonst im Rahmen des Schiffsbetriebes“ durch das Wort „Besatzungsmitglied“ ersetzt.

Artikel 5 Änderungen sonstiger Gesetze

(1) § 48 Absatz 1 Satz 2 des Arzneimittelgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 12. Dezember 2005 (BGBl. I S. 3394), das zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 25. März 2013 (BGBl. I S. 627) geändert worden ist, wird wie folgt gefasst:

„Satz 1 Nummer 1 gilt nicht für die Abgabe durch Apotheken zur Ausstattung der Kauffahrteischiffe im Hinblick auf die Arzneimittel, die auf Grund seearbeitsrechtlicher Vorschriften für den Schutz der Gesundheit der Personen an Bord und deren unverzügliche angemessene medizinische Betreuung an Bord erforderlich sind.“

(2) Das Infektionsschutzgesetz vom 20. Juli 2000 (BGBl. I S. 1045), das zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 21. März 2013 (BGBl. I S. 566) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In der Inhaltsübersicht wird die Angabe zu § 71 gestrichen.
2. § 71 wird aufgehoben.

Artikel 6

Neufassung des Seeaufgabengesetzes

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung kann den Wortlaut des Seeaufgabengesetzes in der vom 1. August 2013 an geltenden Fassung im Bundesgesetzblatt bekannt machen.

Artikel 7

Inkrafttreten, Außerkrafttreten

(1) Dieses Gesetz tritt vorbehaltlich der Absätze 2 und 3 am 1. August 2013 in Kraft.

(2) Artikel 2 Absatz 2 tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

(3) Soweit dieses Gesetz zum Erlass von Rechtsverordnungen ermächtigt oder Ermächtigungen ändert oder zur Verkündung im Bundesanzeiger befugt, tritt dieses Gesetz am Tag nach der Verkündung in Kraft.

(4) Das Seemannsgesetz in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 9513-1, bereinigten Fassung, das zuletzt durch Artikel 14 des Gesetzes vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 831) geändert worden ist, tritt an dem in Absatz 1 genannten Tag außer Kraft.

Die verfassungsmäßigen Rechte des Bundesrates sind gewahrt.

Das vorstehende Gesetz wird hiermit ausgefertigt. Es ist im Bundesgesetzblatt zu verkünden.

Berlin, den 20. April 2013

Der Bundespräsident
Joachim Gauck

Die Bundeskanzlerin
Dr. Angela Merkel

Die Bundesministerin
für Arbeit und Soziales
Ursula von der Leyen

Der Bundesminister
für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
Peter Ramsauer

Gesetz zur Änderung agrarmarktrechtlicher Bestimmungen

Vom 20. April 2013

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1 Gesetz zur Weiterentwicklung der Marktstruktur im Agrarbereich (Agrarmarktstrukturgesetz – AgrarMSG)

Inhaltsübersicht

- § 1 Anwendungsbereich
- § 2 Begriffsbestimmungen
- § 3 Zuständigkeit
- § 4 Voraussetzungen und Verfahren der Anerkennung
- § 5 Kartellbestimmungen
- § 6 Agrarorganisationenregister
- § 7 Überwachung; Mitteilungen; Veröffentlichung
- § 8 Bußgeldvorschriften
- § 9 Rechtsverordnungen in besonderen Fällen
- § 10 Verkündung von Rechtsverordnungen
- § 11 Übergangsbestimmung

§ 1

Anwendungsbereich

- (1) Dieses Gesetz regelt
1. die staatliche Anerkennung von
 - a) Erzeugerorganisationen und Vereinigungen von Erzeugerorganisationen (Vereinigungen) und
 - b) Branchenverbänden,
 soweit sich deren Tätigkeit auf Agrarerzeugnisse bezieht (Agrarorganisationen), und
 2. deren Freistellung vom Kartellverbot.

(2) Ferner dient dieses Gesetz der Durchführung der Rechtsakte der Europäischen Gemeinschaft oder der Europäischen Union (Unionsrecht) hinsichtlich

 1. der im Unionsrecht vorgesehenen staatlichen Anerkennung von Agrarorganisationen einschließlich von im Unionsrecht geregelten Organisationen und Verbänden, die mit Agrarorganisationen vergleichbar sind, und
 2. der im Unionsrecht enthaltenen Freistellung der in Nummer 1 genannten Organisationen und Verbände vom Kartellverbot.

(3) Soweit es das Unionsrecht den Mitgliedstaaten überlässt, Agrarorganisationen anzuerkennen oder Unionsrecht über die Anerkennung von Agrarorganisationen anzuwenden, kann in Rechtsverordnungen nach diesem Gesetz die Anerkennung oder Anwendung ganz oder teilweise nach Maßgabe des Satzes 2 angeordnet werden. Eine Anordnung darf nur erfolgen, soweit dies

 1. aus Gründen des Verwaltungsverfahrens erforderlich ist oder

2. im Interesse der betroffenen Agrarorganisationen liegt.

§ 2

Begriffsbestimmungen

- (1) Ein Agrarerzeugnis im Sinne dieses Gesetzes ist
1. ein im Wege der Urerzeugung gewonnenes Erzeugnis der Landwirtschaft (Agrarurerzeugnis) oder
 2. ein Erzeugnis, das aus einem Agrarurerzeugnis durch Bearbeitung oder Verarbeitung gewonnen wird (Agrarverarbeitungserzeugnis),
- soweit das jeweilige Erzeugnis in Anhang I des Vertrages über die Arbeitsweise der Europäischen Union angeführt ist (Anhang-I-Erzeugnis).
- (2) Ein nicht in Anhang I angeführtes Erzeugnis (Nicht-Anhang-I-Erzeugnis) ist abweichend von Absatz 1 ein Agrarerzeugnis im Sinne dieses Gesetzes, soweit

1. das Unionsrecht Bestimmungen über die Anerkennung einer Agrarorganisation für dieses Erzeugnis enthält oder
2. eine Rechtsverordnung nach Absatz 3 für das betroffene Erzeugnis dieses Gesetz für anwendbar erklärt.

(3) Das Bundesministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz (Bundesministerium) wird ermächtigt, im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie durch Rechtsverordnung, die der Zustimmung des Bundesrates bedarf, dieses Gesetz auf Erzeugnisse im Sinne des Absatzes 2 Nummer 2 für anwendbar zu erklären, soweit im Hinblick auf die Förderung der landwirtschaftlichen Erzeugung ein Bedürfnis für die Anerkennung von Agrarorganisationen für derartige Erzeugnisse besteht.

§ 3

Zuständigkeit

- (1) Zuständig für die Durchführung dieses Gesetzes, der auf Grund dieses Gesetzes erlassenen Rechtsverordnungen und des in § 1 Absatz 2, auch in Verbindung mit Absatz 3, genannten Unionsrechts (Agrarorganisationenrecht) ist die nach Landesrecht zuständige Stelle (zuständige Stelle), soweit nicht in diesem Gesetz oder in auf Grund dieses Gesetzes erlassenen Rechtsverordnungen etwas anderes bestimmt ist.
- (2) Die örtliche Zuständigkeit bestimmt sich nach dem Hauptsitz der Agrarorganisation.

§ 4

**Voraussetzungen
und Verfahren der Anerkennung**

(1) Das Bundesministerium wird ermächtigt, im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie durch Rechtsverordnung, die der Zustimmung des Bundesrates bedarf,

1. die Agrarerzeugnisse, für die jeweils Agrarorganisationen anerkannt werden, zu bestimmen,
2. die Voraussetzungen, bei deren Vorliegen eine Agrarorganisation anerkannt wird, festzulegen, insbesondere
 - a) die von den Agrarorganisationen zu verfolgenden Ziele,
 - b) Erforderlichkeit und Inhalt einer Satzung oder eines vergleichbaren Rechtsaktes, in dem insbesondere die Ziele der Agrarorganisation sowie die Rechte und Pflichten der Mitglieder beschrieben sind (Satzung),
 - c) im Falle einer Erzeugerorganisation oder Vereinigung bezüglich der von der jeweiligen Agrarorganisation erfassten Agrarerzeugnisse
 - aa) Mindestmengen,
 - bb) Mindestmarktwerte,
 - cc) Mindestanbauflächen,
 - d) Anforderungen an die Mitgliedschaft, insbesondere
 - aa) eine Mindestmitgliederzahl,
 - bb) die Mitgliedschaft in mehr als einer Agrarorganisation,
 - cc) im Falle einer Erzeugerorganisation oder Vereinigung die Pflicht zur Andienung der Erzeugnisse der Mitglieder,
3. Einzelheiten über die Bestimmung des Hauptsitzes zu treffen,
4. das Verfahren der Anerkennung, insbesondere hinsichtlich
 - a) des Ruhens der Anerkennung,
 - b) der Anerkennung von Agrarorganisationen, die Länder oder Mitgliedstaaten übergreifend tätig sind, und
 - c) der Beteiligung der zuständigen Kartellbehörden, zu regeln und
5. die Anerkennung vor einer missbräuchlichen Nutzung zu schützen.

(2) Eine Agrarorganisation darf zu keinem Zeitpunkt in dem von der Anerkennung umfassten Bereich den Wettbewerb ausschließen.

(3) Eine Agrarorganisation, die nicht anerkannt ist, darf sich nicht als anerkannte Agrarorganisation bezeichnen. Auf nicht anerkannte Agrarorganisationen ist das allgemeine Recht anzuwenden.

§ 5

Kartellbestimmungen

(1) Für Tätigkeiten, die eine Agrarorganisation in dem von ihrer Anerkennung umfassten Bereich vornimmt und die dem Agrarorganisationenrecht entsprechen,

gilt § 1 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen nicht. Im Übrigen bleiben die Vorschriften des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen unberührt.

(2) Das Bundesministerium wird ermächtigt, im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie durch Rechtsverordnung, die der Zustimmung des Bundesrates bedarf,

1. den Austausch von Erkenntnissen über Tatsachen hinsichtlich der anerkannten Agrarorganisationen zwischen den für die Anerkennung zuständigen Stellen und den Kartellbehörden zu regeln, soweit der Austausch für das Tätigwerden der jeweils anderen Behörde erforderlich ist,
2. soweit eine Agrarorganisation gegen eine anwendbare Bestimmung des Kartellrechts verstößt, das Ruhen oder den Widerruf der Anerkennung einschließlich des Verfahrens zu regeln, und,
3. soweit das Unionsrecht für bestimmte Agrarorganisationen besondere Kartellbestimmungen vorsieht, die zur Durchführung dieser Bestimmungen erforderlichen Anforderungen sowie das Verfahren zu regeln.

§ 6

Agrarorganisationenregister

(1) Jede zuständige Stelle führt für die Agrarorganisationen, für deren Anerkennung sie zuständig ist, ein Register zum Zweck der Information der Öffentlichkeit (Agrarorganisationenregister), das für die jeweilige Agrarorganisation

1. Namen und Anschrift,
 2. Datum der Anerkennung,
 3. Angabe des Erzeugnisbereichs, auf den sich die Anerkennung bezieht,
 4. die Angaben nach Absatz 3 und
 5. die Angaben nach einer Rechtsverordnung auf Grund des Absatzes 4
- enthält.

(2) Auskünfte aus dem Register können im Wege des automatisierten Abrufs über das Internet erteilt werden. Beim automatisierten Abruf über das Internet sind dem jeweiligen Stand der Technik entsprechende Maßnahmen zur Sicherstellung von Datenschutz und Datensicherheit zu treffen.

(3) Ist die Anerkennung einer Agrarorganisation aufgehoben, fällt die Anerkennung aus sonstigen Gründen weg oder ruht die Anerkennung, ist das Datum der Aufhebung, des Wegfalls oder des Ruhens in das Agrarorganisationenregister einzutragen. Zum Ablauf des fünften auf das Jahr der Aufhebung oder des Wegfalls der Anerkennung folgenden Kalenderjahres sind alle Daten der betreffenden Agrarorganisation aus dem Agrarorganisationenregister zu löschen.

(4) Das Bundesministerium wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung, die der Zustimmung des Bundesrates bedarf, die Aufnahme weiterer Daten in das Agrarorganisationenregister zu regeln, soweit

1. die Daten den in Absatz 1 genannten Stellen vorliegen,
2. die Daten nicht personenbezogen sind und

3. an der Veröffentlichung der Daten ein öffentliches Interesse besteht.

§ 7

Überwachung; Mitteilungen; Veröffentlichung

(1) Das Bundesministerium wird ermächtigt, im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie durch Rechtsverordnung, die der Zustimmung des Bundesrates bedarf, die Vorschriften zu erlassen, die zur Überwachung der Einhaltung des Agrarorganisationenrechts oder zur Erfüllung von Mitteilungspflichten gegenüber Organen der Europäischen Union erforderlich sind. Insbesondere können Mitteilungs-, Aufzeichnungs-, Aufbewahrungs-, Auskunft- und sonstige Unterstützungspflichten sowie Pflichten zur Duldung des Betretens und der Besichtigung von Geschäftsräumen und Betriebsstätten, zur Vornahme von Proben sowie zur Einsichtnahme und zum Kopieren von Geschäftsunterlagen vorgeschrieben werden.

(2) Die zuständigen Stellen können, soweit dies zur Einhaltung der Anforderungen des Agrarorganisationenrechts erforderlich ist, Daten, die sie im Rahmen der Anerkennung oder Überwachung gewonnen haben, anderen zuständigen Stellen desselben Landes, den zuständigen Stellen anderer Länder, des Bundes oder anderer Mitgliedstaaten oder Organen der Europäischen Union mitteilen.

(3) Soweit es sich bei der zuständigen Stelle um eine Stelle des Bundes handelt, kann diese Stelle nicht personenbezogene Daten zu statistischen oder wissenschaftlichen Zwecken unter Einhaltung der Anforderungen des Schutzes von Geschäftsgeheimnissen und eines funktionierenden Wettbewerbs veröffentlichen.

§ 8

Bußgeldvorschriften

(1) Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig

1. entgegen § 4 Absatz 3 Satz 1 sich als anerkannte Agrarorganisation bezeichnet,
2. einer Rechtsverordnung nach
 - a) § 4 Absatz 1 Nummer 4 Buchstabe a oder b, § 5 Absatz 2 Nummer 3 oder § 7 Absatz 1 Satz 1 oder
 - b) § 4 Absatz 1 Nummer 5
 oder einer vollziehbaren Anordnung auf Grund einer solchen Rechtsverordnung zuwiderhandelt, soweit die Rechtsverordnung für einen bestimmten Tatbestand auf diese Bußgeldvorschrift verweist, oder
3. einer unmittelbar geltenden Vorschrift des Unionsrechts im Sinne des § 1 Absatz 2 zuwiderhandelt, soweit eine Rechtsverordnung nach Absatz 3 für einen bestimmten Tatbestand auf diese Bußgeldvorschrift verweist.

(2) Die Ordnungswidrigkeit kann in den Fällen des Absatzes 1 Nummer 1 und 2 Buchstabe b mit einer Geldbuße bis zu fünfzigtausend Euro und in den übrigen Fällen mit einer Geldbuße bis zu zehntausend Euro geahndet werden.

(3) Das Bundesministerium wird ermächtigt, soweit dies zur Durchsetzung des Unionsrechts im Sinne des

§ 1 Absatz 2 erforderlich ist, durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates die Tatbestände zu bezeichnen, die als Ordnungswidrigkeit nach Absatz 1 Nummer 3 geahndet werden können.

§ 9

Rechtsverordnungen in besonderen Fällen

(1) Das Bundesministerium wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung, die der Zustimmung des Bundesrates bedarf,

1. Vorschriften dieses Gesetzes zu streichen oder in ihrem Wortlaut einem verbleibenden Anwendungsbereich anzupassen, soweit sie durch den Erlass entsprechenden unmittelbar anwendbaren Unionsrechts unanwendbar geworden sind, und
2. die Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung (Bundesanstalt) als zuständige Stelle zu bestimmen.

(2) Soweit nach Absatz 1 Nummer 2 die Bundesanstalt als zuständige Stelle zur Führung des Agrarorganisationenregisters bestimmt wird, sind die erforderlichen Registerdaten von der in § 6 Absatz 1 genannten Stelle der Bundesanstalt zu übermitteln. In Rechtsverordnungen nach Absatz 1 Nummer 2 kann das Verfahren zur Übermittlung der Registerdaten näher geregelt werden.

(3) In Rechtsverordnungen nach § 4 Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe c und d Doppelbuchstabe aa kann die jeweilige Ermächtigung ganz oder teilweise auf die Landesregierungen übertragen werden, um besonderen regionalen Gegebenheiten Rechnung zu tragen. Die Landesregierungen können die Ermächtigung durch Rechtsverordnung auf oberste Landesbehörden übertragen.

§ 10

Verkündung von Rechtsverordnungen

Rechtsverordnungen nach diesem Gesetz können abweichend von § 2 Absatz 1 des Verkündungs- und Bekanntmachungsgesetzes im Bundesanzeiger verkündet werden.

§ 11

Übergangsbestimmung

Anerkennungen von Agrarorganisationen, die auf Grund der bis zum 24. April 2013 geltenden Vorschriften erteilt worden sind, bleiben bestehen, soweit nicht auf Grund einer Rechtsverordnung nach diesem Gesetz etwas anderes bestimmt ist.

Artikel 2

Änderung des Weinggesetzes

§ 16 Absatz 4 des Weinggesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 18. Januar 2011 (BGBl. I S. 66), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 14. Dezember 2012 (BGBl. I S. 2592) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Satz 1 wird wie folgt gefasst:

„Das Bundesministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bun-

desrates zur Durchführung von für den Weinbau und die Weinwirtschaft anwendbaren Rechtsakten der Europäischen Gemeinschaft oder der Europäischen Union Vermarktungsregeln zur Steuerung des Angebots im Sinne des Artikels 113c der Verordnung (EG) Nr. 1234/2007 festzusetzen.“

2. In Satz 2 werden die Wörter „Satz 1 Nummer 2“ durch die Angabe „Satz 1“ ersetzt.

Artikel 3

Änderung des Milch- und Margarinegesetzes

Das Milch- und Margarinegesetz vom 25. Juli 1990 (BGBl. I S. 1471), das zuletzt durch Artikel 22 des Gesetzes vom 9. Dezember 2010 (BGBl. I S. 1934) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In § 2 Absatz 1 Nummer 9 wird das Wort „gewerbliches“ durch das Wort „ein“ ersetzt.
2. In § 4 Absatz 2 Satz 1 werden die Wörter „mit den Bundesministerien der Justiz und für Wirtschaft und Technologie“ durch die Wörter „mit dem Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie“ ersetzt.

Artikel 4

Bekanntmachungserlaubnis

Das Bundesministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz kann den Wortlaut des Marktorganisationsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 24. Juni 2005 (BGBl. I S. 1847), das zuletzt durch Artikel 2 Absatz 95 des Gesetzes vom 22. Dezember 2011 (BGBl. I S. 3044) geändert worden ist, in der vom Inkrafttreten dieses Gesetzes an geltenden Fassung im Bundesgesetzblatt bekannt machen.

Artikel 5

Inkrafttreten; Außerkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft. Gleichzeitig tritt das Marktstrukturgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. September 1990 (BGBl. I S. 2134), das zuletzt durch Artikel 21 des Gesetzes vom 9. Dezember 2010 (BGBl. I S. 1934) geändert worden ist, außer Kraft.

Die verfassungsmäßigen Rechte des Bundesrates sind gewahrt.

Das vorstehende Gesetz wird hiermit ausgefertigt. Es ist im Bundesgesetzblatt zu verkünden.

Berlin, den 20. April 2013

Der Bundespräsident
Joachim Gauck

Die Bundeskanzlerin
Dr. Angela Merkel

Die Bundesministerin
für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz
Ilse Aigner

Gesetz zur Beschleunigung der Rückholung radioaktiver Abfälle und der Stilllegung der Schachtanlage Asse II

Vom 20. April 2013

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Änderung des Atomgesetzes

§ 57b des Atomgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 15. Juli 1985 (BGBl. I S. 1565), das zuletzt durch Artikel 5 Absatz 6 des Gesetzes vom 24. Februar 2012 (BGBl. I S. 212) geändert worden ist, wird wie folgt gefasst:

„§ 57b

Betrieb und Stilllegung der Schachtanlage Asse II

(1) Für den Betrieb und die Stilllegung der Schachtanlage Asse II gelten die für die Anlagen des Bundes nach § 9a Absatz 3 geltenden Vorschriften nach Maßgabe der Absätze 2 bis 8.

(2) Die Schachtanlage ist unverzüglich stillzulegen. Für den Weiterbetrieb, einschließlich einer Rückholung radioaktiver Abfälle und hiermit im Zusammenhang stehender Maßnahmen, bis zur Stilllegung bedarf es keiner Planfeststellung nach § 9b. Die Stilllegung soll nach Rückholung der radioaktiven Abfälle erfolgen. Die Rückholung ist abzubrechen, wenn deren Durchführung für die Bevölkerung und die Beschäftigten aus radiologischen oder sonstigen sicherheitsrelevanten Gründen nicht vertretbar ist. Dies ist insbesondere der Fall, wenn die Dosisbegrenzung nach § 5 der Strahlenschutzverordnung vom 20. Juli 2001 (BGBl. I S. 1714; 2002 I S. 1459), die zuletzt durch Artikel 5 Absatz 7 des Gesetzes vom 24. Februar 2012 (BGBl. I S. 212) geändert worden ist, nicht eingehalten oder die bergtechnische Sicherheit nicht mehr gewährleistet werden kann. Sind die Rückholung sowie alle Optionen zur Stilllegung nur unter Abweichung von gesetzlichen Anforderungen möglich, ist die Schachtanlage Asse II mit der nach einer Abwägung der Vor- und Nachteile bestmöglichen Option stillzulegen. Vor einer Entscheidung nach Satz 4 oder Satz 6 ist der Deutsche Bundestag von dem für die kerntechnische Sicherheit und den Strahlenschutz zuständigen Bundesministerium zu unterrichten sowie von dem Bundesamt für Strahlenschutz der Öffentlichkeit Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben, sofern kein sofortiges Handeln erforderlich ist. Die Dosisgrenzwerte der Strahlenschutzverordnung vom 20. Juli 2001 (BGBl. I S. 1714; 2002 I

S. 1459), die zuletzt durch Artikel 5 Absatz 7 des Gesetzes vom 24. Februar 2012 (BGBl. I S. 212) geändert worden ist, für die Bevölkerung und für die beruflich strahlenexponierten Personen dürfen unbeschadet der Regelung in Satz 6 nicht überschritten werden.

(3) Bis zur Bestandskraft eines Planfeststellungsbeschlusses zur Stilllegung bedarf der Umgang mit radioaktiven Stoffen einer Genehmigung nach den Vorschriften dieses Gesetzes oder der Strahlenschutzverordnung; § 19 in Verbindung mit § 24 findet insoweit keine Anwendung. Die Genehmigungsbehörde kann in einem Genehmigungsverfahren für die Rückholung radioaktiver Abfälle und für damit zusammenhängende Maßnahmen auf Antrag zulassen, dass mit zulassungsbedürftigen Vorbereitungsmaßnahmen bereits vor Erteilung der Genehmigung begonnen wird; wenn mit einer Entscheidung zugunsten des Antragstellers gerechnet werden kann und ein berechtigtes Interesse des Antragstellers an dem vorzeitigen Beginn besteht; die vorläufige Zulassung kann jederzeit widerrufen, beschränkt oder mit Auflagen versehen werden. Bedürfen die Errichtung und der Betrieb einer Anlage oder Einrichtung der Genehmigung nach diesem Gesetz, können auf Antrag Teilgenehmigungen erteilt werden, wenn eine vorläufige Prüfung ergibt, dass die Genehmigungsvoraussetzungen im Hinblick auf die Gesamte jeweils beantragte Maßnahme vorliegen werden und ein berechtigtes Interesse an der Erteilung einer Teilgenehmigung besteht. § 7b dieses Gesetzes und § 18 der Rechtsverordnung nach § 7 Absatz 4 Satz 3 finden auf die Teilgenehmigungen entsprechende Anwendung. Ist neben der Genehmigung nach diesem Gesetz oder der Strahlenschutzverordnung eine Zulassung nach anderen Rechtsvorschriften erforderlich, schließt die Genehmigung nach diesem Gesetz oder der Strahlenschutzverordnung die Zulassung ein, soweit dies beantragt wird; die Entscheidung über die Genehmigung ist im Benehmen mit der nach den anderen Rechtsvorschriften zuständigen Behörde zu treffen. Über einen Antrag auf Genehmigung nach Satz 1 oder Satz 3 soll nach Eingang des Antrags und der vollständigen Antragsunterlagen unverzüglich, spätestens innerhalb einer Frist von sechs Monaten, entschieden werden.

(4) Soweit für mehrere Genehmigungen nach Absatz 3 Satz 1 für die Rückholung und hiermit im Zusammenhang stehende Maßnahmen der Entsorgung eine

Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich ist, können Verfahrensschritte der Umweltverträglichkeitsprüfungen zusammengefasst werden, sofern dies sachdienlich ist.

(5) § 114 der Strahlenschutzverordnung vom 20. Juli 2001 (BGBl. I S. 1714; 2002 I S. 1459), die zuletzt durch Artikel 5 Absatz 7 des Gesetzes vom 24. Februar 2012 (BGBl. I S. 212) geändert worden ist, findet Anwendung. Wer radioaktive Stoffe, die nicht als radioaktive Abfälle in die Schachtanlage Asse II eingebracht wurden, untertage in der Schachtanlage Asse II bearbeitet, verarbeitet, lagert oder sonst verwendet, bedarf hierfür keiner Genehmigung nach § 9 dieses Gesetzes oder nach § 7 der Strahlenschutzverordnung, wenn

1. die Aktivität der Stoffe das Zehnfache der Freigrenzen der Anlage III Tabelle 1 Spalte 3 der Strahlenschutzverordnung nicht überschreitet und
2. er den Beginn der Bearbeitung, Verarbeitung, Lagerung oder sonstigen Verwendung der zuständigen Genehmigungsbehörde vorher anzeigt.

Der Störfallplanungswert für die Planung von Rückholungs- und Stilllegungsmaßnahmen bei der Schachtanlage Asse II ist abweichend von § 117 Absatz 16 der Strahlenschutzverordnung bis zum Inkrafttreten allgemeiner Verwaltungsvorschriften zur Störfallvorsorge

nach § 50 Absatz 4 der Strahlenschutzverordnung von der Genehmigungsbehörde im Einzelfall festzulegen.

(6) Die Kosten für den Weiterbetrieb und die Stilllegung trägt der Bund.

(7) Die Erteilung von Genehmigungen zur Annahme von radioaktiven Abfällen und deren Einlagerung ist unzulässig.

(8) Das Bundesamt für Strahlenschutz ist im Rahmen seiner Zuständigkeit nach § 23 Absatz 1 Nummer 2 für die Schachtanlage Asse II zu Maßnahmen der Gefahrenabwehr im Sinne des § 19 Absatz 3 befugt; Genehmigungen nach diesem Gesetz oder der auf Grund dieses Gesetzes erlassenen Rechtsverordnungen sind insoweit nicht erforderlich.

(9) Zur umfassenden Unterrichtung der Öffentlichkeit werden auf einer Internetplattform die die Schachtanlage Asse II betreffenden wesentlichen Unterlagen nach § 10 des Umweltinformationsgesetzes vom 22. Dezember 2004 (BGBl. I S. 3704) verbreitet. Die wesentlichen Unterlagen umfassen insbesondere auch Weisungen, Empfehlungen und Verwaltungsvorschriften.“

Artikel 2 **Inkrafttreten**

Dieses Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

Die verfassungsmäßigen Rechte des Bundesrates sind gewahrt.

Das vorstehende Gesetz wird hiermit ausgefertigt. Es ist im Bundesgesetzblatt zu verkünden.

Berlin, den 20. April 2013

Der Bundespräsident
Joachim Gauck

Die Bundeskanzlerin
Dr. Angela Merkel

Der Bundesminister
für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit
Peter Altmaier

**Gebührenverordnung
für Amtshandlungen des Bundesamtes für Verbraucherschutz
und Lebensmittelsicherheit nach dem EG-Verbraucherschutzdurchsetzungsgesetz
(BVL-Verbraucherschutzdurchsetzungsgesetzgebührenverordnung – VSchDG-BVLGebV)**

Vom 17. April 2013

Auf Grund des § 11 Absatz 4 in Verbindung mit § 2 Nummer 1 des EG-Verbraucherschutzdurchsetzungsgesetzes vom 21. Dezember 2006 (BGBl. I S. 3367), von denen § 2 Nummer 1 zuletzt durch Artikel 1 Nummer 1 des Gesetzes vom 6. Februar 2012 (BGBl. I S. 146) geändert worden ist, in Verbindung mit § 1 der EG-Verbraucherschutzdurchsetzungsgesetz-Ermächtigungsübertragungsverordnung vom 29. Dezember 2006 (BGBl. I S. 3469) sowie in Verbindung mit dem 2. Abschnitt des Verwaltungskostengesetzes vom 23. Juni 1970 (BGBl. I S. 821) verordnet das Bundesamt für Verbraucherschutz und Lebensmittelsicherheit:

§ 1

Gebühren

Das Bundesamt für Verbraucherschutz und Lebensmittelsicherheit erhebt für Amtshandlungen nach dem EG-Verbraucherschutzdurchsetzungsgesetz oder der Verordnung (EG) Nr. 2006/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Oktober 2004 über die Zusammenarbeit zwischen den für die Durchsetzung der Verbraucherschutzgesetze zuständigen nationalen Behörden (ABl. L 364 vom 9.12.2004, S. 1), die zuletzt durch die Verordnung (EU) Nr. 954/2011 vom 14. September 2011 (ABl. L 259 vom 4.10.2011, S. 1) geändert worden ist, Gebühren nach dem Gebührenverzeichnis der Anlage zu dieser Verordnung. Im Übrigen ist das Verwaltungskostengesetz in der jeweils geltenden Fassung anzuwenden.

§ 2

Gebührenpflicht, Gebührensätze

(1) Die gebührenpflichtigen Tatbestände und die Gebührensätze der nach dem Verwaltungsaufwand zu be-

messenden Gebühren ergeben sich aus dem anliegenden Gebührenverzeichnis. Gebühren nach den Gebührentatbeständen der Nummern 3 bis 5 des Gebührenverzeichnisses werden nur erhoben, wenn ein Verstoß gegen ein Gesetz zum Schutz der Verbraucherinteressen festgestellt wird oder der Verdacht eines innergemeinschaftlichen Verstoßes gegen ein solches Gesetz von dem Betroffenen verantwortlich veranlasst wurde.

(2) Erfordert eine Amtshandlung im Einzelfall einen außergewöhnlich hohen Aufwand, so kann die Gebühr bis auf das Doppelte der im Gebührenverzeichnis vorgesehenen Gebühr erhöht werden. Der Gebührenschuldner soll vor der Vornahme der Amtshandlung gehört werden, wenn mit einer solchen Erhöhung zu rechnen ist und der Gebührenschuldner durch seine Mitwirkung den Verwaltungsaufwand reduzieren könnte. Dies gilt nicht, wenn durch die Anhörung der Erfolg der Maßnahme gefährdet würde oder besondere Eilbedürftigkeit besteht.

(3) Erfordert eine Amtshandlung im Einzelfall einen außergewöhnlich niedrigen Aufwand, so kann die Gebühr bis auf die Hälfte der im Gebührenverzeichnis vorgesehenen Gebühr reduziert werden.

(4) Auf Antrag des Gebührenschuldners kann von der Erhebung von Gebühren teilweise oder ganz abgesehen werden, wenn ihre Erhebung unter Berücksichtigung der besonderen Umstände des Einzelfalls und der wirtschaftlichen Verhältnisse des Gebührenschuldners unbillig wäre.

§ 3

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

Braunschweig, den 17. April 2013

Der Präsident
des Bundesamtes für Verbraucherschutz und Lebensmittelsicherheit
Tschiersky

Anlage
(zu § 2)**Gebührenverzeichnis**

Gebührennummer	Gebührentatbestand	Gebühr in Euro
1	Schriftliche Aufforderung, einen festgestellten innergemeinschaftlichen Verstoß einzustellen nach Artikel 4 Absatz 6 Buchstabe d der Verordnung (EG) Nr. 2006/2004	100 bis 1 000
2	Schriftliche Anordnung, einen festgestellten innergemeinschaftlichen Verstoß zu beseitigen oder künftige Verstöße zu unterlassen nach § 5 Absatz 1 Satz 2 Nummer 1 des EG-Verbraucherschutzdurchsetzungsgesetzes (VSchDG)	100 bis 1 000
3	Schriftliche Aufforderung, einem Auskunftsverlangen nach § 5 Absatz 1 Satz 2 Nummer 2 VSchDG zu entsprechen	100 bis 1 000
4	Schriftliche Aufforderung, Ausdrücke elektronisch gespeicherter Daten nach § 5 Absatz 1 Satz 2 Nummer 4 VSchDG zur Verfügung zu stellen	100 bis 1 000
5	Schriftliche Anordnung nach § 5 Absatz 1 Satz 2 Nummer 5 VSchDG zur Durchsetzung der Befugnisse nach § 5 Absatz 2 VSchDG	100 bis 1 000

Hinweis auf das Bundesgesetzblatt Teil II**Nr. 9, ausgegeben am 16. April 2013**

Tag	Inhalt	Seite
8. 4.2013	Gesetz zu dem Vertrag vom 12. Januar 2012 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich der Niederlande über die Zusammenarbeit bei der Bekämpfung des grenzüberschreitenden Missbrauchs bei Sozialversicherungsleistungen und -beiträgen durch Erwerbstätigkeit und bei Leistungen der Grundsicherung für Arbeitsuchende sowie von nicht angemeldeter Erwerbstätigkeit und illegaler grenzüberschreitender Leiharbeit (Deutsch-Niederländischer Vertrag zur Bekämpfung grenzüberschreitender Schwarzarbeit) GESTA: XD053	378
15. 2.2013	Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Haager Übereinkommens über das auf Unterhaltspflichtigen anzuwendende Recht	386
15. 2.2013	Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Übereinkommens über die Anerkennung und Vollstreckung von Entscheidungen auf dem Gebiet der Unterhaltspflicht gegenüber Kindern	387
18. 2.2013	Bekanntmachung zum Europäischen Übereinkommen über die Rechtshilfe in Strafsachen sowie zum Zusatzprotokoll hierzu	388
19. 2.2013	Bekanntmachung der deutsch-tscharischen Vereinbarung über Technische Zusammenarbeit	389
21. 2.2013	Bekanntmachung über das Inkrafttreten des Übereinkommens des Europarats zur Bekämpfung des Menschenhandels	391
26. 2.2013	Bekanntmachung über die vorläufige Anwendung des Übereinkommens zwischen den Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaften über die Vollstreckung ausländischer strafrechtlicher Verurteilungen	393
27. 2.2013	Bekanntmachung über das Inkrafttreten des Protokolls von 1997 zur Änderung des Internationalen Übereinkommens von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe und der dazugehörigen Verordnung FNA: 2129-12-1	394
27. 2.2013	Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Übereinkommens über die Erhaltung der europäischen wild lebenden Pflanzen und Tiere und ihrer natürlichen Lebensräume	396
28. 2.2013	Bekanntmachung des deutsch-mauretanischen Abkommens über Finanzielle Zusammenarbeit	397
1. 3.2013	Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) in der Fassung des Änderungsprotokolls vom 3. Juni 1999	399
1. 3.2013	Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Fakultativprotokolls zum Übereinkommen zur Beseitigung jeder Form von Diskriminierung der Frau	400
1. 3.2013	Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Internationalen Übereinkommens von 1978 über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten	400
7. 3.2013	Bekanntmachung der deutsch-brasilianischen Vereinbarung über Finanzielle Zusammenarbeit	401
12. 3.2013	Bekanntmachung des deutsch-marokkanischen Abkommens über Finanzielle Zusammenarbeit	404
19. 3.2013	Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Haager Übereinkommens über die Zustellung gerichtlicher und außergerichtlicher Schriftstücke im Ausland in Zivil- oder Handelssachen	407
27. 3.2013	Bekanntmachung zu dem Datum des Inkrafttretens des deutsch-san-marinesischen Abkommens über die Unterstützung in Steuer- und Steuerstrafsachen durch Informationsaustausch	407

Hinweis auf Verkündungen im Bundesanzeiger

Gemäß § 2 Absatz 3 des Verkündungs- und Bekanntmachungsgesetzes in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 114-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, der zuletzt durch Artikel 1 Nummer 4 des Gesetzes vom 22. Dezember 2011 (BGBl. I S. 3044) geändert worden ist, wird auf folgende im Bundesanzeiger (www.bundesanzeiger.de) verkündete Rechtsverordnungen nachrichtlich hingewiesen:

	Datum und Bezeichnung der Verordnung	Fundstelle	Tag des Inkrafttretens
12. 3. 2013	Zwölfte Verordnung zur Änderung der Hundertdreiundvierzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Heringsdorf) FNA: 96-1-2-143	BAnz AT 21.03.2013 V1	22. 3. 2013
12. 3. 2013	Vierundzwanzigste Verordnung zur Änderung der Zweihundertdreiundzwanzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Köln/Bonn) FNA: 96-1-2-223	BAnz AT 21.03.2013 V2	22. 3. 2013
12. 3. 2013	Siebte Verordnung zur Änderung der Zweihundertvierundzwanzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Verkehrsflughafen Dortmund) FNA: 96-1-2-224	BAnz AT 21.03.2013 V3	22. 3. 2013
12. 3. 2013	Zehnte Verordnung zur Änderung der Zweihundertdreißigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Stuttgart) FNA: 96-1-2-230	BAnz AT 21.03.2013 V4	22. 3. 2013
19. 3. 2013	Zweiundvierzigste Verordnung zur Änderung der Zweihundertzwölften Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Frankfurt am Main) FNA: 96-1-2-212	BAnz AT 27.03.2013 V1	27. 6. 2013
20. 3. 2013	Neunzehnte Verordnung zur Änderung der Hundertvierundneunzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Verkehrslandeplatz Mannheim-City) FNA: 96-1-2-194	BAnz AT 27.03.2013 V2	28. 3. 2013
8. 4. 2013	Erste Verordnung zur Änderung der Sperr- und Wamgebietverordnung FNA: 9512-21	BAnz AT 15.04.2013 V1	16. 4. 2013
15. 4. 2013	Sechsendneunzigste Verordnung zur Änderung der Außenwirtschaftsverordnung FNA: 7400-1-6	BAnz AT 16.04.2013 V1	17. 4. 2013

Hinweis auf Rechtsvorschriften der Europäischen Union,

die mit ihrer Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union unmittelbare Rechtswirksamkeit in der Bundesrepublik Deutschland erlangt haben.

Aufgeführt werden nur die Verordnungen, die im Inhaltsverzeichnis des Amtsblattes durch Fettdruck hervorgehoben sind.

Datum und Bezeichnung der Rechtsvorschrift		ABI. EU – Ausgabe in deutscher Sprache – Nr./Seite vom	
12. 2. 2013	Verordnung (EU) Nr. 122/2013 der Kommission zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1950/2006 zur Erstellung eines Verzeichnisses von für die Behandlung von Equiden wesentlichen Stoffen gemäß der Richtlinie 2001/82/EG des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung eines Gemeinschaftskodexes für Tierarzneimittel ⁽¹⁾	L 42/1	13. 2. 2013
	⁽¹⁾ Text von Bedeutung für den EWR.		
12. 2. 2013	Durchführungsverordnung (EU) Nr. 123/2013 der Kommission zur 186. Änderung der Verordnung (EG) Nr. 881/2002 des Rates über die Anwendung bestimmter spezifischer restriktiver Maßnahmen gegen bestimmte Personen und Organisationen, die mit dem Al-Qaida-Netzwerk in Verbindung stehen	L 42/18	13. 2. 2013
–	Berichtigung der Verordnung (EU) Nr. 1263/2012 des Rates vom 21. Dezember 2012 zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 267/2012 über restriktive Maßnahmen gegen Iran (ABl. L 356 vom 22.12.2012)	L 42/22	13. 2. 2013
13. 2. 2013	Durchführungsverordnung (EU) Nr. 125/2013 der Kommission zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1235/2008 mit Durchführungsvorschriften zur Verordnung (EG) Nr. 834/2007 des Rates hinsichtlich der Regelung der Einfuhren von ökologischen/biologischen Erzeugnissen aus Drittländern ⁽¹⁾	L 43/1	14. 2. 2013
	⁽¹⁾ Text von Bedeutung für den EWR.		
13. 2. 2013	Verordnung (EU) Nr. 126/2013 der Kommission zur Änderung von Anhang XVII der Verordnung (EG) Nr. 1907/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Registrierung, Bewertung, Zulassung und Beschränkung chemischer Stoffe (REACH) ⁽¹⁾	L 43/24	14. 2. 2013
	⁽¹⁾ Text von Bedeutung für den EWR.		
13. 2. 2013	Verordnung (EU) Nr. 127/2013 der Kommission zur Änderung der Anhänge I und II der Verordnung (EG) Nr. 1905/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung eines Finanzierungsinstruments für die Entwicklungszusammenarbeit	L 43/28	14. 2. 2013
–	Berichtigung der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 758/2011 der Kommission vom 1. August 2011 zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 1291/2009 über die Auswahl der Buchführungsbetriebe zum Zweck der Feststellung der Einkommen in den landwirtschaftlichen Betrieben (ABl. L 199 vom 2.8.2011)	L 43/59	14. 2. 2013
14. 2. 2013	Durchführungsverordnung (EU) Nr. 129/2013 der Kommission zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1121/2009 hinsichtlich der nationalen Übergangsbeihilfe für Inhaber landwirtschaftlicher Betriebe im Jahr 2013 und der Verordnung (EG) Nr. 1122/2009 hinsichtlich der Kürzungen in Verbindung mit der fakultativen Anpassung der Direktzahlungen im Jahr 2013	L 44/2	15. 2. 2013
15. 2. 2013	Durchführungsverordnung (EU) Nr. 131/2013 der Kommission mit Sondermaßnahmen für das Inverkehrbringen von Nichtquotenzucker und Nichtquotenisoglucose auf dem Markt der Europäischen Union mit veringertem Überschussabgabe im Wirtschaftsjahr 2012/13	L 45/1	16. 2. 2013
15. 2. 2013	Durchführungsverordnung (EU) Nr. 132/2013 der Kommission zur 187. Änderung der Verordnung (EG) Nr. 881/2002 des Rates über die Anwendung bestimmter spezifischer restriktiver Maßnahmen gegen bestimmte Personen und Organisationen, die mit dem Al-Qaida-Netzwerk in Verbindung stehen	L 45/6	16. 2. 2013

Herausgeber: Bundesministerium der Justiz
 Postanschrift: 11015 Berlin
 Hausanschrift: Mohrenstraße 37, 10117 Berlin
 Telefon: (0 30) 18 580-0

Redaktion: Bundesamt für Justiz
 Schriftleitungen des Bundesgesetzblatts Teil I und Teil II
 Postanschrift: 53094 Bonn
 Hausanschrift: Adenauerallee 99 – 103, 53113 Bonn
 Telefon: (02 28) 99 410-40

Verlag: Bundesanzeiger Verlag GmbH
 Postanschrift: Postfach 10 05 34, 50445 Köln
 Hausanschrift: Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln
 Telefon: (02 21) 9 76 68-0

Satz, Druck und buchbinderische Verarbeitung: M. DuMont Schauberg, Köln
 Bundesgesetzblatt Teil I enthält Gesetze sowie Verordnungen und sonstige Bekanntmachungen von wesentlicher Bedeutung, soweit sie nicht im Bundesgesetzblatt Teil II zu veröffentlichen sind.

Bundesgesetzblatt Teil II enthält

- a) völkerrechtliche Übereinkünfte und die zu ihrer Inkraftsetzung oder Durchsetzung erlassenen Rechtsvorschriften sowie damit zusammenhängende Bekanntmachungen,
- b) Zolltarifvorschriften.

Laufender Bezug nur im Verlagsabonnement. Postanschrift für Abonnementbestellungen sowie Bestellungen bereits erschienener Ausgaben:

Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln
 Telefon: (02 21) 9 76 68-2 82, Telefax: (02 21) 9 76 68-2 78
 E-Mail: bgbl@bundesanzeiger.de

Internet: www.bundesgesetzblatt.de bzw. www.bgbl.de

Bezugspreis für Teil I und Teil II halbjährlich im Abonnement je 52,00 €.

Bezugspreis dieser Ausgabe: 12,25 € (11,20 € zuzüglich 1,05 € Versandkosten). Im Bezugspreis ist die Mehrwertsteuer enthalten; der angewandte Steuersatz beträgt 7 %.

ISSN 0341-1095

1100240 1 56 BUC

Landtag NRW
 Bibliothek
 Platz des Landtags 1
 40221 Düsseldorf

Bundesanzeiger Verlag GmbH · Postfach 10 05 34 · 50445 Köln

Postvertriebsstück · Deutsche Post AG · G 5702 · Entgelt bezahlt

Fundstellennachweis A

Bundesrecht ohne völkerrechtliche Vereinbarungen

Der Fundstellennachweis A weist die Fundstellen der im Bundesgesetzblatt oder im Bundesanzeiger veröffentlichten, noch geltenden Gesetze und Rechtsverordnungen der Bundesrepublik Deutschland mit Ausnahme der Vorschriften, die lediglich der Inkraftsetzung völkerrechtlicher Vereinbarungen dienen, sowie das nach Anlage II des Einigungsvertrages noch fortgeltende Recht der Deutschen Demokratischen Republik nach.

Abgeschlossen am 31. Dezember 2012

Fundstellennachweis B

Völkerrechtliche Vereinbarungen und Verträge zur Vorbereitung und Herstellung der Einheit Deutschlands

Der Fundstellennachweis B weist die Fundstellen der von der Bundesrepublik Deutschland und ihren Rechtsvorgängern abgeschlossenen völkerrechtlichen Vereinbarungen sowie der Verträge zur Vorbereitung und Herstellung der Einheit Deutschlands nach, die im Bundesgesetzblatt, im Bundesanzeiger oder in deren Vorgängern veröffentlicht wurden und die – soweit ersichtlich – noch in Kraft sind oder sonst noch praktische Bedeutung haben können.

Abgeschlossen am 31. Dezember 2012

Die Fundstellennachweise A und B (Stand 31. Dezember 2012) sind nicht mehr in gedruckter Fassung erhältlich und stehen auf der Internetseite der Bundesanzeiger Verlag GmbH (<http://www.bundesgesetzblatt.de>) über den kostenlosen Bürgerzugang im PDF-Format zur Verfügung.