

Gelbe Erläuterungsbücher

Seearbeitsgesetz: SeeArbG

Kommentar

von

Christian Bubenzer, Jörg Noltin, Robert Peetz, Esther Mallach

1. Auflage



Verlag C.H. Beck München 2015

Verlag C.H. Beck im Internet:

www.beck.de

ISBN 978 3 406 66876 0

Zu [Inhalts- und Sachverzeichnis](#)

schnell und portofrei erhältlich bei beck-shop.de DIE FACHBUCHHANDLUNG

personenbezogenen Daten zu erheben, zu speichern und zu nutzen. Sie sind nach dem Abschluss der Prüfung nach Satz 1 jeweils unverzüglich zu löschen, soweit sie nicht in dem Seeleute-Befähigungs-Verzeichnis nach § 9f des Seeaufgabengesetzes gespeichert werden oder nach anderen Rechtsvorschriften längere Aufbewahrungsfristen bestehen.

(2) Das Bundesamt trägt die Information über den Entzug eines Befähigungszeugnisses und über die Anordnung des Ruhens einer Befähigung einschließlich der Fristen und Bedingungen nach §§ 56 und 57 unverzüglich in das Seeleute-Befähigungs-Verzeichnis ein. Die Daten nach Satz 1 sind unverzüglich nach der Beendigung der Maßnahme zu löschen.

(3) Absatz 1 gilt auch für die Anbieter von zugelassenen Lehrgängen mit der Maßgabe, dass die personenbezogenen Daten jedes Lehrgangsteilnehmers im Teilnehmerverzeichnis nach § 18 jeweils fünf Jahre nach dessen erfolgreichem Abschluss des Lehrgangs unverzüglich, bei elektronischer Speicherung automatisiert, zu löschen sind, soweit nicht in anderen Rechtsvorschriften längere Aufbewahrungsfristen bestehen.

§ 64 Übergangsbestimmungen

(1) Ausbildungsabschnitte und Seefahrtzeiten, die vor dem 1. Juni 2014 für den Erwerb von Befähigungszeugnissen und Befähigungsnachweisen nach den bisher geltenden Vorschriften begonnen wurden, sind bis zum 31. Dezember 2016 als Nachweis zur Erfüllung der jeweiligen Anforderungen nach dieser Verordnung anzusehen.

(2) Die Gültigkeitsdauer von Befähigungszeugnissen und Befähigungsnachweisen ist bis zum 31. Dezember 2016 zu befristen, wenn der Bewerber die Anforderungen dieser Verordnung nicht erfüllt, jedoch nach den bisher geltenden Vorschriften Anspruch auf eine Verlängerung der Gültigkeitsdauer der jeweiligen Bescheinigung hatte. Die Frist nach Satz 1 verlängert sich bis zum Ablauf des 31. Mai 2019 in Fällen der Befähigungszeugnisse nach § 3 Absatz 2 der Schiffsoffizier-Ausbildungsverordnung.

(3) Berufe der Metall- oder Elektroindustrie, die vor dem 1. Juni 2014 zugelassen waren, erfüllen die Anforderungen an die Ausbildung in der Metallbearbeitung nach Anlage 6.

(4) Soweit durch diese Rechtsverordnung die Gültigkeitsdauer von Befähigungszeugnissen und Befähigungsnachweisen zeitlich befristet ist, gilt diese Befristung mit dem Inkrafttreten dieser Verordnung gleichfalls für entsprechende Zeugnisse und Nachweise, die nach den bisher geltenden Vorschriften erteilt worden sind.

(5) Seeleute, die innerhalb der letzten fünf Jahre vor dem 1. Juni 2014 eine Seefahrtzeit von mindestens zwölf Monaten in entsprechender Dienststellung nachweisen, können auf Antrag

1. ein Befähigungszeugnis zum Elektrotechnischen Schiffsoffizier ETO erhalten, sofern die Voraussetzungen nach § 44 Absatz 1 Nummer 2 und 3 einschließlich des Nachweises über den Abschluss eines zugelassenen Lehrgangs in Betrieb und Unterhaltung von elektrisch betriebenen Anlagen mit einer Spannung von mehr als 1000 Volt erfüllt sind,
2. einen Befähigungsnachweis zum Vollmatrosen im Decksbereich NVM erhalten, sofern die Voraussetzungen nach §§ 29 Absatz 4 Nummer 1 und 45 Absatz 1 in Verbindung mit § 54 Absatz 1 und 2 erfüllt sind und
3. einen Befähigungsnachweis zum Vollmatrosen im Maschinenbereich TVM erhalten, sofern die Voraussetzungen nach § 38 Absatz 3 Nummer 1 erfüllt sind.

(6) Seefahrtbücher, die nach den bisher geltenden Vorschriften der Seemannsamt-verordnung erteilt worden sind, gelten bis zum Ablauf des 31. Mai 2019 als Nachweis im Sinne des § 62.

(7) Vor dem Inkrafttreten dieser Verordnung zugelassene Lehrgänge bleiben für eine Dauer von längstens drei Jahren seit der Zulassung zugelassen.

§ 23 Mindestanforderungen für die Arbeit von Besatzungsmitgliedern

(8) Befähigungszeugnisse für den nautischen oder technischen Schiffsdienst als Offizier oder Kapitän, die vor dem 1. Juni 2014 ohne Erlaubnisbefristung erteilt worden sind, können auf Antrag nach Maßgabe des § 24 Satz 1 in Befähigungszeugnisse nach dieser Verordnung umgetauscht werden.

§ 65 Änderung der Gebührenverordnung für Amtshandlungen des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie

Abschnitt II des Gebührenverzeichnisses der Gebührenverordnung für Amtshandlungen des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie (Anlage zu § 2 Absatz 1) vom 20. Juli 2012 (BGBl. I S. 1642), die zuletzt durch Artikel 2 Absatz 166 des Bundesgebühren gesetzes vom 7. August 2013 (BGBl. I S. 3154) geändert worden ist, wird wie folgt gefasst:

„II. Bescheinigungen, Lehrgänge, Prüfungen“		
2001	Erteilung, Ersatzausfertigung und Umtausch von Seefunkzeugnissen nach SchSV sowie Befähigungszeugnissen oder Befähigungs nachweisen einschließlich der Verlängerung der Gültigkeit dieser Bescheinigungen nach den Teilen 2 bis 7 See-BV sowie von Anerkennungsvermerken nach § 20 bis § 22 See-BV und sonstigen Bescheinigungen für Seeleute nach § 24, § 25 und § 53 Absatz 2 See-BV (je Bescheinigung)	25–145
2002	Abnahme von Prüfungen nach § 31 Satz 3, § 40 Satz 3 oder § 53 Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe b See-BV	25–75
2003	Zulassung von Lehrgängen nach § 20 Absatz 3, § 30 Absatz 7 Nummer 2 und Nummer 3, § 31 Nummer 1 Buchstabe b, § 33 Absatz 5, § 36 Satz 2, § 40 Nummer 1 Buchstabe b, § 44 Absatz 2, § 45 Absatz 2 Nummer 2 und Absatz 4 Nummer 2, § 46 Absatz 2, § 47 Nummer 3, § 48 Absatz 2, § 49 Absatz 2 Nummer 2, Absatz 4 Nummer 2 und Absatz 6 Nummer 2, § 50 Absatz 2 Nummer 2 und Absatz 4 Nummer 2, § 51 Absatz 5, § 53 Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe a und Absatz 5, § 54 Absatz 1 und Absatz 3, § 55 und § 64 Absatz 5 Nummer 1	1 500–4 320
2004	Verlängerung der Zulassung von Lehrgängen nach Gebührentatbestand 2003	300–1 300
2005	Erteilung des Seeleute-Ausweises nach § 62 See-BV	12,50–37,50.“

§ 66 Inkrafttreten, Außerkrafttreten

- (1) Diese Verordnung tritt am 2014 in Kraft.
- (2) Gleichzeitig treten außer Kraft
 1. die Schiffsoffizier-Ausbildungsverordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 15. Januar 1992 (BGBl. I S. 22, 227), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 2. Mai 2011 (BGBl. I S. 746) geändert worden ist,
 2. die Seemannsamtssverordnung vom 21. Oktober 1981 (BGBl. I S. 1146), die zuletzt durch Artikel 4 der Verordnung vom 27. Oktober 2006 (BGBl. I S. 2403) geändert worden ist.

Anlage 1: Abkürzungen

Anlage 2: Zulassung von Lehrgängen im deutschen Seeschifffahrtsrecht

Anlage 3: Anforderungen für den Nachweis der fachlichen Eignung zum Erwerb des Befähigungszeugnisses zum Schiffsführer auf Kleinfahrzeugen

Anlage 4: Prüfungsordnung des Bundesamtes

Anlage 5: Anforderungen für den Nachweis der fachlichen Eignung zum Erwerb der Befähigungszeugnisse für den nautischen Schiffsdienst auf Fischereifahrzeugen

Anlage 6: Anforderungen an die Ausbildung in der Metallbearbeitung

Anlage 7: Anforderungen für den Nachweis der fachlichen Eignung zum Erwerb des Befähigungszeugnisses zum Schiffsmaschinisten

(vom Abdruck der Anlagen wurde abgesehen)

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.

I. Allgemeines

Das Anwerben von Seeleuten für eine Tätigkeit an Bord von Seeschiffen ist 1 so alt wie die Seeschifffahrt selbst und ist in der Seemannssprache unter dem Begriff **Schanghaien** bekannt geworden. In Deutschland schuf der Gesetzgeber bereits 1902 mit dem Reichsgesetz betreffend die Stellenvermittlung für Seeleute (2.6.1902, RGBl. I 215) einen Rechtsrahmen für die private Arbeits-

vermittlung von Seeleuten. Danach bedurfte die gewerbsmäßige Stellenvermittlung für Schiffsleute einer behördlichen Genehmigung. Das danach auch für andere Gewerbezweige eingeführte staatliche Vermittlungsmonopol fiel erst 1994. Zunächst war noch eine behördliche Erlaubnis notwendig, die im April 2002 wegfiel (Art. 3 des Gesetzes zur Vereinfachung der Wahl der Arbeitnehmervertreter in den Aufsichtsrat v. 23.3.2002, BGBl. I 1130). Anders als bei der Vermittlung von Seeleuten benötigen private Arbeitsvermittler für alle anderen Gewerbezweige keine Erlaubnis für ihre Tätigkeit; ausreichend ist allein eine gewerberechtliche Anmeldung. Der Gesetzgeber sieht die Befugnis der Gewerbeämter, die Tätigkeit privater Arbeitsvermittler wegen Unzuverlässigkeit nach § 35 GewO zu untersagen, als ausreichend an. Für die Entwicklung und Durchsetzung von Qualitätsstandards sind nach dem Willen des Gesetzgebers die Verbände der privaten Dienstleister selbst zuständig (BT-Drs. 14/8546, 6).

- 2 In der heutigen Seeschifffahrt ist die Anwerbung und Vermittlung von Seeleuten durch private Personaldienstleister weit verbreitet. Viele philippinische Seeleute werden durch **Crewing Agenturen** (engl. *crewing agencies*) an Reedereien vermittelt. Allein die Philippine Overseas Employment Administration POEA listet auf ihrer Website über 400 Vermittlungsagenturen mit gültiger Lizenz auf. In der Vergangenheit fielen vor allem Crewing Agenturen aus dem asiatischen Raum durch unseriöse Praktiken auf (Senghaas-Knobloch/Liese/Dirks, Internationale Arbeitsregulierung in Zeiten der Globalisierung, S. 157).
- 3 Zweck der Regel 1.4 MLC und der §§ 24–27 SeeArbG ist es, die private Arbeitsvermittlung von Seeleuten **staatlich zu regulieren** und mögliche Missstände in diesem Bereich zu verhindern. Das schlank gehaltene Zulassungsverfahren in Deutschland ist ein Kompromiss aus der politisch gewollten Deregulierung der Personalvermittlung in Deutschland seit 1994 einerseits (→Rn. 1) und den völkerrechtlichen Vorgaben der MLC andererseits.

II. Arbeitsvermittlung

- 4 **Arbeitsvermittlung** ist eine Tätigkeit, die darauf gerichtet ist, arbeitsuchende Arbeitnehmer mit Arbeitgebern zur Begründung von Arbeitsverhältnissen zusammenzuführen. Der Begriff wurde in dem am 31.12.1997 außer Kraft getretenen § 13 Abs. 1 AFG definiert und kann weiterhin herangezogen werden. Gem. § 296 Abs. 1 SGB III gehören zur Vermittlung auch „alle Leistungen, die zur Vorbereitung und Durchführung der Vermittlung erforderlich sind, insbes. die Feststellung der Kenntnisse der oder des Arbeitsuchenden sowie die mit der Vermittlung verbundene Berufsberatung.“ Auf diese Teildefinition kann für die Seefahrt zurückgegriffen werden. Im Übrigen ist das SeeArbG lex specialis zu den §§ 296 bis 301 SGB III (→ § 25 Rn. 11). Maßgeblich für die Arbeitsvermittlung ist das Ziel, Anbieter und Nachfrager zu einem Vertragsschluss für ein Beschäftigungsverhältnis zu führen; ein erfolgreicher Vermittlungsabschluss ist nicht notwendig (BVerfG 4.4.1967 – 1 BvR 414/64, BVerfGE 21, 271, Rn. 36). Typischerweise schaltet sich der Arbeitsvermittler zwischen die beiden möglichen Partner eines Arbeitsvertrages ein

Auch die Vermittlung von Seeleuten durch ein rechtlich eigenständiges **Tochterunternehmen** einer Reederei ist eine Arbeitsvermittlung nach dem SeeArbG. In Zweifelsfällen ist von einer Arbeitsvermittlung auszugehen. Für den Bereich der Arbeitnehmerüberlassung hat das LSG Hamburg festgestellt, dass die Tätigkeit einer aus der Reederei ausgegliederten Crewing-Abteilung, die nicht selbst für den Schiffsbetrieb verantwortlich ist, erlaubnispflichtig ist (→ § 3 Rn. 32). Dasselbe gilt für die Arbeitsvermittlung.

Begrifflich ist die Arbeitsvermittlung von der **Anwerbung** zu unterscheiden. Allerdings führen alle Versuche, die beiden Bezeichnungen Arbeitsvermittlung und Anwerbung klar zu definieren und deutlich voneinander zu trennen, zu keinem befriedigenden Ergebnis. In der Rspr. wird der Begriff Anwerbung idR nur bei einem Auslandsbezug verwendet. Anwerbung geht von einer Arbeitsstelle im Ausland aus, für die gezielt eine bestimmte Person geworben werden soll (BVerfG 4.4.1967 – 1 BvR 414/64, BVerfGE 21, 271, Rn. 67). In der MLC hat der Begriff eine eigenständige Bedeutung (→ Rn. 15).

III. Reederverpflichtungen

Während die Regel 1.4 MLC ihren inhaltlichen Schwerpunkt auf die Tätigkeit der Arbeitsvermittler legt, spiegelt sich in der Systematik der §§ 24, 25 **das enge Zusammenwirken von Arbeitsvermittler und Reeder** in diesem Bereich wider. Nicht nur Arbeitsvermittler unterliegen den Vorgaben, sondern auch der Reeder ist für den Schutz der Seeleute bei der Vermittlung zuständig (BT-Drs. 17/10959, 72). Dieser Verantwortung des Reeders folgend beginnt der Unterabschn. „Arbeitsvermittlung“ im SeeArbG zunächst mit den Verpflichtungen des Reeders; erst danach – in § 25 SeeArbG – werden die Anforderungen an Arbeitsvermittler geregelt.

1. Vorlage der Zulassungsbescheinigung des Vermittlers

§ 24 Abs. 1 S. 1 SeeArbG verpflichtet den Reeder, nur solche private Seeleute-Arbeitsvermittlungsdienste mit Sitz in Deutschland in Anspruch zu nehmen, die eine schriftliche **Bescheinigung** der BG Verkehr nach § 26 Abs. 1 SeeArbG vorlegen. Nutzt ein Reeder wiederholt nicht-zugelassene Vermittlungsdienste, kann dies im Einzelfall zur Festhaltung seines Schiffes führen (§ 143 Abs. 3 SeeArbG). Legt der Vermittler dem Reeder eine Bescheinigung der BG Verkehr vor, ist das ein **Anscheinsbeweis** dafür, dass der Vermittler den Anforderungen des § 25 SeeArbG genügt. Die BG Verkehr listet auf ihrer Website alle von ihr zugelassenen Arbeitsvermittlungsdienste auf.

2. Bestätigung gegenüber dem Vermittler

Vor dem Abschluss einer Vermittlung eines Seemanns muss der Reeder dem Vermittler **schriftlich bestätigen**, dass der Heuervertrag den Anforderungen der §§ 28, 29 SeeArbG entspricht, der Reeder seinen Verpflichtungen zur Heimschaffung nachkommt und er eine Versicherung gegen finanzielle Ver-

luste bei der vermittelten Person infolge etwaiger Pflichtverletzungen durch den Reeder abgeschlossen hat. Wird die zu vermittelnde Person auf einem **Schiff unter ausländischer Flagge** eingesetzt und kein deutsches Recht angewendet, hat der Reeder ggü. dem Vermittler zumindest schriftlich zu bestätigen, dass der Heuervertrag den Anforderungen der MLC entspricht. Diese Vorgabe folgt aus § 25 Abs. 1 SeeArbG, der den Vermittler verpflichtet, eine entsprechende Bestätigung des Reeders entgegenzunehmen (→ § 25 Rn. 9). Mit der Bestätigung des Reeders nach § 24 Abs. 2 SeeArbG darf der Vermittler auf die Einhaltung der Anforderungen an das Heuerverhältnis, das vermittelt wurde, durch den Reeder vertrauen (BT-Drs. 17/10959, 72). Ein Arbeitsvermittler muss daher keine volle Inhaltskontrolle des von einem Reeder vorgelegten Muster-Heuervertrags vornehmen. Abgesehen vom Schriftformerfordernis gibt es keine weiteren Formvorschriften für die Bestätigung. Die Bestätigung muss **nicht für jede einzelne Vermittlung** von neuem erteilt werden, sondern kann Bestandteil eines Vertrages des Reeders mit dem Vermittler für alle folgenden Vermittlungen sein.

10 § 24 Abs. 3 SeeArbG verpflichtet den Reeder, sich von **ausländischen Arbeitsvermittlern**, die ihren Sitz in einem Nichtvertragsstaat der MLC haben, schriftlich die Einhaltung der Vorgaben der Regel 1.4 MLC zur Arbeitsvermittlung versichern zu lassen, wenn der Reeder die Dienste dieses Vermittlers nutzt. Damit soll gewährleistet werden, dass die Vorgaben der MLC auch dann eingehalten werden, wenn Arbeitsvermittlungsdienste aus Nichtvertragsstaaten tätig werden (BT-Drs. 17/10959, 72). Die Regelung setzt die allgemein gehaltene Vorgabe der Norm A1.4 Abs. 9 MLC um, nach der jeder Vertragsstaat „soweit wie möglich“ die Einhaltung der Anforderungen auch für Vermittlungsdienste mit Sitz in einem Nichtvertragsstaat der MLC sicherstellen soll. Die Vorschrift ist Ausdruck der **Nichtbegünstigungsklausel** (engl. *no more favourable treatment*) des Art. V Abs. 7 MLC, nach der Schiffe aus Nichtvertragsstaaten nicht günstiger als Schiffe aus MLC-Vertragsstaaten behandelt werden dürfen (→ § 9 Rn. 5). In der Praxis könnten Vermittlungsdienste aus Nichtvertragsstaaten der MLC sogar Nachteile haben, da ihre Eigenbescheinigungen nicht denselben Status wie staatliche MLC-Zulassungsbescheinigungen haben.

IV. Arbeitsvermittlung und Arbeitnehmerüberlassung

- 11 Von der Arbeitsvermittlung ist die **Arbeitnehmerüberlassung** zu unterscheiden (→ § 3 Rn. 31ff.). Sowohl für Arbeitnehmerüberlassung als auch für Arbeitsvermittlung ist ein Dreiecksverhältnis zwischen dem Verleiher/Vermittler, dem Entleiher/dem Vermittlungsempfänger und dem vermittelten/entliehenen Arbeitnehmer charakteristisch. Entscheidender Unterschied ist, dass der Arbeitgeber bei der Arbeitsvermittlung kein Arbeitsverhältnis zu der vermittelten Person begründet.
- 12 Die Unterscheidung zwischen Arbeitsvermittlung und Arbeitnehmerüberlassung hat für die Seeschifffahrt weitreichende **praktische Auswirkungen**. im Gegensatz zur Arbeitnehmerüberlassung, die nur von Verleihern mit Sitz im EWR erfolgen darf, gibt es für die Arbeitsvermittlung von Seeleuten keine

solche Beschränkung. § 24 Abs. 3 SeeArbG setzt die Inanspruchnahme ausländische Vermittlungsdienste aus Nichtvertragsstaaten der MLC voraus. Für die Erteilung der Erlaubnis zur Arbeitnehmerüberlassung ist nach § 17 Abs. 1 AÜG die BA zuständig, für die Zulassung zur Arbeitsvermittlung für Seeleute die BG Verkehr. Die Erlaubnis zur Arbeitnehmerüberlassung wird bei erstmaliger Beantragung für ein Jahr ausgestellt, gilt aber nach drei aufeinander folgenden Jahren erlaubter Tätigkeit unbefristet, § 2 Abs. 4 und 5 AÜG. Die Befreiung der BG Verkehr über die Zulassung als Arbeitsvermittler ist jeweils auf drei Jahre befristet und kann verlängert werden (→ § 26 Rn. 4).

Die Frage der Unterscheidung zwischen Arbeitsvermittlung und Arbeitnehmerüberlassung stellt sich **im internationalen Recht** nicht. Die MLC und die internationale Praxis der Seeschifffahrt kennen keine solche Differenzierung. Gerade Crewing Agenturen auf den Philippinen sind häufig auch Arbeitgeber der Seeleute, die auf Schiffen deutscher Reeder eingesetzt werden. Nach deutschem Recht wäre das als (unerlaubte) Arbeitnehmerüberlassung einzustufen, soweit die Schiffe unter deutscher Flagge fahren. Nach der Systematik der MLC wäre eine solche Praxis eine zulässige Arbeitsvermittlung.

V. MLC

Die Regel 1.4 MLC enthält umfangreiche Vorgaben zur seemännischen Arbeitsvermittlung. Seeleute sollen Zugang zu einem geregeltem und transparenten öffentlichen oder privaten Anwerbungs- und Arbeitsvermittlungssystem haben. Die Vertragsstaaten müssen dafür sorgen, dass auf ihrem Hoheitsgebiet private Seeleute-Vermittler nur im Rahmen eines **Bewilligungs- oder Zulassungssystems** tätig werden. Eine Regulierung ist nur für solche privaten Arbeitsvermittler vorgeschrieben, deren Hauptzweck die Seeleute-Vermittlung ist oder die eine erhebliche Anzahl von Seeleuten anwerben und vermitteln (Norm A1.4 Abs. 2 S. 1 MLC). Die Vertragsstaaten sind weder verpflichtet, private Arbeitsvermittlungsdienste in ihrem Hoheitsgebiet einzurichten (Norm A1.4 Abs. 4 Buchst. b MLC), noch dürfen sie die übermäßige Ausbreitung solcher Dienste fördern (Norm A1.4 Abs. 2 MLC). Die Benennung konkreter Verfahrensvorschläge gegen Missstände bei der Arbeitsvermittlung (Leitl. B1.4.1 Abs. 2 Buchst. d bis f MLC) macht deutlich, dass die Begründer der MLC **deutlichen Verbesserungsbedarf** im Bereich der privaten Arbeitsvermittlung sehen. Die besondere Bedeutung einer ordnungsgemäßen Arbeitsvermittlung für den Schutz der Seeleute wird auch dadurch deutlich, dass die Regel 5.3 MLC zusätzliche Bestimmungen zur Durchsetzung der Vorgaben für den Bereich Arbeitsvermittlung vorsieht.

Im Gegensatz zum deutschen Recht wird in der MLC fast ausschließlich das Begriffspaar **Anwerbung und Vermittlung** (engl. *recruitment and placement*) verwendet. Die einzige Ausnahme bildet die Norm A1.4 Abs. 5 Buchst. b MLC, wonach von Seeleuten keine Gebühren oder Kosten für die Anwerbung oder Beschäftigung verlangt werden dürfen; der Begriff Vermittlung findet sich dort nicht. Eine Definition dieses Begriffspaares enthält die MLC nicht. In der Praxis stellt der Anwerbende (die Crewing Agentur) in einem ersten Schritt – der Anwerbung – einen Kontakt zu einem Seemann her und

nimmt den Seemann in das Verzeichnis der Agentur auf. In einem zweiten Schritt – der Vermittlung – stellt die Crewing Agentur den Kontakt zu einer Reederei her, so dass ein Arbeitsverhältnis zwischen dem Seemann und der Reederei hergestellt wird.

§ 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 vertretenen Pflichtverletzung entstehen.

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

I. Allgemeines

1. § 25 SeeArbG regelt die Anforderungen an private Seeleute-Arbeitsvermittler mit Sitz in Deutschland. Die Bestimmungen entsprechen den Vorgaben der Norm A1.4 MLC. Vermittler müssen bereits dann die in § 25 SeeArbG aufgeführten Vorgaben erfüllen, wenn sie angehende Seeleute angeworben haben, aber noch nicht erfolgreich an einen Reeder vermittelt haben. Das folgt aus dem persönlichen Anwendungsbereich des § 25 Abs. 1 SeeArbG, der alle Personen umfasst, die an Bord eines Schiffes tätig werden sollen. Diese Formulierung ist weitreichender als der Begriff „Seeleute“, der in § 24 SeeArbG verwendet wird. Damit wird deutlich gemacht, dass die Anforderungen des § 25 SeeArbG auch dann gelten, wenn die zu vermittelnden