

Manteltarifvertrag für die deutsche Seeschifffahrt

(MTV-See)

zwischen dem

Verband Deutscher Reeder e.V.

Esplanade 6, 20354 Hamburg

handelnd für die seiner Tarifgemeinschaft angehörenden Mitglieder,

und der

Vereinten Dienstleistungsgewerkschaft e.V. (ver.di)

- Bundesvorstand -

Potsdamer Platz 10, 10785 Berlin

vom 11. März 2002, gültig ab 1. Juli 2002

Manteltarifvertrag für die deutsche Seeschifffahrt (MTV-See)

vom 11. März 2002

Inhaltsübersicht

§ 1 Geltungsbereich	§ 19 Dienstuniformen, Arbeitskleidung
§ 2 Reeder	§ 20 Effektenersatz
§ 3 Beschäftigte	§ 21 Landgang
§ 4 Arten des Heuervertrages	§ 22 Urlaubsanspruch
§ 5 Einstellung	§ 23 Urlaubsgewährung, Reisekosten
§ 6 Art, Umfang und Ort der Dienstleistung	§ 24 Urlaubsbezüge
§ 7 Beschäftigungszeiten, Fahrtzeiten	§ 25 Urlaubsabgeltung
§ 8 Arbeitszeit, Wachdienst	§ 26 Krankenfürsorge
§ 9 Höchstarbeitszeiten, Mindestruhezeiten	§ 27 Ordentliche Kündigung
§ 10 Beschäftigungseinschränkungen	§ 28 Außerordentliche Kündigung
§ 11 Vergütung, Ziehschein	§ 29 Aufhebungsvertrag
§ 12 Bedienungspersonal	§ 30 Heimschaffung
§ 13 Bauaufsicht	§ 31 Umschau
§ 14 Umtausch von Vergütung in Freizeit	§ 32 Arbeitszeugnis
§ 15 Zuschläge für Sonntags-, Feiertags- und Nachtarbeit	§ 33 Sterbegeld
§ 16 Verpflegung, Verpflegungsgeld, Kantinenwaren	§ 34 Ausschlussfrist
§ 17 Unterbringung	§ 35 Gerichtsstandsvereinbarung
§ 18 Dienstreisen	§ 36 Inkrafttreten, Außerkrafttreten, Laufzeit Anlagen I - III Sonderbestimmungen

§ 1 Geltungsbereich

(1) Dieser Tarifvertrag gilt für die Beschäftigten, die Mitglied der ver.di - Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft e.V. sind, auf Fracht- und Fahrgastschiffen mit einer Bruttoreaumzahl (BRZ) ab 300, soweit sie nach dem Flaggenrechtsgesetz die Bundesflagge führen.

(2) Für die Beschäftigten der Reedereien:

1. Hapag-Lloyd Container Linie GmbH
2. TT-Line GmbH & Co.
3. Rostock Ferry Services GmbH & Co

gilt dieser Tarifvertrag nach Maßgabe der Sonderbestimmungen in den Anlagen I bis III zu diesem Tarifvertrag.

§ 2 Reeder

(1) Reeder im Sinne dieses Tarifvertrages ist:

1. der Eigentümer eines ihm zum Erwerb durch

die Seefahrt dienenden Schiffs;

2. die Gemeinschaft von Personen, die ein ihnen gemeinschaftlich zustehendes Schiff zum Erwerb durch die Seefahrt für gemeinschaftliche Rechnung verwendet (Reederei, Partenreederei);
3. wer ein ihm nicht gehörendes Schiff zum Erwerb durch die Seeschifffahrt für seine Rechnung verwendet und es entweder selber führt oder die Führung einem Kapitän anvertraut (Ausrüster);
4. wer den Reedereibetrieb einer Reederei als Vertragsreeder oder den Reedereibetrieb einer Partenreederei als Korrespondentreeder führt und bei der Einstellung der Beschäftigten nicht ausdrücklich im Namen der Reederei oder der Partenreederei handelt.

(2) Mehrere Reedereien, deren Geschäfte von demselben Vertragsreeder geführt werden, oder

mehrere Partenreedereien, deren Geschäfte von demselben Korrespondentreeeder geführt werden, gelten als eine Reederei.

§ 3 Beschäftigte

(1) Beschäftigte im Sinne dieses Tarifvertrages sind Kapitäne und Besatzungsmitglieder.

(2) Kapitäne sind die in § 2 des Seemannsgesetzes genannten Personen.

(3) Besatzungsmitglieder sind:

1. die in § 3 des Seemannsgesetzes genannten Personen;
2. Personen, die sich zur Berufsausbildung an Bord befinden;
3. sonstige Personen, die zum Dienst an Bord des Schiffs für die Fahrt und für Rechnung des Reeders angenommen sind.

§ 4 Arten des Heuervertrages

(1) Der Heuervertrag wird auf unbestimmte Zeit (unbefristeter Heuervertrag) oder auf bestimmte Zeit (befristeter Heuervertrag) geschlossen.

(2) Bei einem befristeten Heuervertrag richtet sich die Zulässigkeit und der Umfang der Befristung nach dem Teilzeit- und Befristungsgesetz (TzBfG). Die Verlängerungsmöglichkeiten der Befristungen nach § 14 Abs. 2 TzBfG sind auf zweimal begrenzt.

(3) Die Befristung eines Heuervertrages bedarf zu ihrer Wirksamkeit der Schriftform.

(4) Für die Zulässigkeit und den Umfang der Teilzeitarbeit gilt das Teilzeit- und Befristungsgesetz.

§ 5 Einstellung

(1) Bei Begründung des Heuverhältnisses hat der Reeder die wesentlichen Heuvertragsbedingungen in einem Heuerschein nach § 24 des Seemannsgesetzes schriftlich niederzulegen und den Beschäftigten unverzüglich, spätestens einen Monat nach dem vereinbarten Beginn des Heuverhältnisses, auszuhändigen. Die elektronische Form des Heuerscheins ist ausgeschlossen.

(2) Beschäftigte sind nach den im Heuertarifvertrag für die deutsche Seeschifffahrt (HTV-See) vorgesehenen Dienstgraden einzugruppieren. Sollten weitere als im HTV-See aufgeführte Dienstgrade hinzukommen, hat die Eingruppierung nach vergleichbaren Dienstgraden zu erfolgen.

(3) Innerhalb des Dienstgrades sind die Beschäftigten nach den im HTV-See vorgesehenen

Jahresstaffeln einzustufen.

§ 6 Art, Umfang und Ort der Dienstleistung

(1) Die Beschäftigten haben die Schiffsdienste zu leisten, zu denen sie nach der Vereinbarung im Heuerschein verpflichtet sind.

(2) Inhalt und Umfang der Schiffsdienste richten sich nach der seemännischen Verkehrsanschauung.

(3) Zu den Schiffsdiensten nach Absatz 2 gehören die durch Rechts- und Verwaltungsvorschriften und internationale Übereinkünfte vorgeschriebenen Aus- und/oder Weiterbildungsmaßnahmen.

(4) Die Beschäftigten sind auf jedem Schiff des Reeders nach § 1 zur Dienstleistung verpflichtet, soweit nicht etwas anderes vereinbart ist.

§ 7 Beschäftigungszeiten, Fahrtzeiten

(1) Als Beschäftigungszeiten in der Seeschifffahrt gelten:

1. Borddienstzeiten, Ausbildungszeiten, sonstige Dienstzeiten auf Schiffen unter deutscher und ausländischer Flagge sowie sonstige Dienstzeiten an Land bei deutschen Reedereien;
2. Urlaubszeiten für Dienstzeiten nach Nummer 1, auch soweit diese abgegolten wurden;
3. Zeiten des Besuches von seeschifffahrtsbezogenen Berufsbildungsstätten;
4. Zeiten, in denen die Wehrpflicht oder der Zivildienst erfüllt wurde, sofern ihnen ein Heuverhältnis auf Schiffen unter deutscher Flagge unmittelbar vorausgegangen ist;
5. Zeiten der Arbeitsunfähigkeit bis zu einer Höchstdauer von 78 Wochen je Fall von Arbeitsunfähigkeit, sofern der Arbeitsunfähigkeit Beschäftigungszeiten nach Nummern 1 bis 4 und 7 unmittelbar vorausgegangen sind;
6. Zeiten der Arbeitslosigkeit, in denen sich die Beschäftigten nachweislich bei einer seemännischen Heuerstelle oder einem Arbeitsamt als arbeitssuchend gemeldet und zur Vermittlung in die Seeschifffahrt zur Verfügung gehalten haben;
7. Zeiten des Wehrdienstes, der Kriegsgefangenschaft und Zivilinternierung, sofern ihnen ein Heuverhältnis auf Schiffen unter deutscher Flagge unmittelbar vorausgegangen ist.

(2) Als Fahrtzeiten gelten alle in Absatz 1 Nr. 1 bis 4 aufgeführten Zeiten.

§ 8 Arbeitszeit, Wachdienst

(1) Die regelmäßige Arbeitszeit beträgt von Montag bis Freitag werktätlich acht Stunden (40-Stunden-Woche). Darüber hinausgehende Zeiten sind Überstunden. Die in einem Dienstzweig anfallenden Überstunden sind unter den Beschäftigten gleichmäßig zu verteilen.

(2) Die tägliche Arbeitszeit, die vom Beschäftigten grundsätzlich zu leisten ist und die der Berechnung der monatlichen Gesamtvergütung zugrunde liegt, soll unter Berücksichtigung von § 9 durchschnittlich zehn Stunden täglich, bei Auszubildenden zum Schiffsmechaniker 8,5 Stunden täglich, nicht überschreiten.

(3) Die regelmäßige Arbeitszeit für nicht zum Wachdienst eingeteilte Besatzungsmitglieder liegt zwischen 6 und 18 Uhr.

(4) Auf See ist der Dienst regelmäßig in drei Wachen einzuteilen (Drei-Wachen-System).

(5) Auf Schiffen mit einer Bruttoreaumzahl bis 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 ausschließlich Gibraltars darf, sofern die Reise länger als zehn Stunden dauert, die Seearbeitszeit des Deck- und Maschinenpersonals auf bis zu zwölf Stunden täglich verlängert und nach dem Zwei-Wachen-System eingeteilt werden. Satz 1 gilt auch auf Schiffen mit einer Bruttoreumzahl über 2 500, die vor dem 1. Juli 2002 den bis dahin geltenden Grenzwert für den Raumgehalt eingehalten haben.

(6) Im Hafen kann außerhalb der Lage der regelmäßigen Arbeitszeit Wachdienst eingeteilt werden. Die Kapitäne haben Sorge zu tragen, dass angeordneter Wachdienst gleichmäßig auf die Besatzungsmitglieder verteilt wird.

(7) Auf Schiffen mit einer Bruttoreumzahl ab 1 600:

1. nehmen Kapitäne am Wachdienst nicht teil;
2. müssen die für die Nautischen Offiziere vorgesehenen Wachen von solchen besetzt sein.

Satz 1 gilt nicht auf Schiffen mit einer Bruttoreumzahl 1 600 bis 8 000, wenn für das Schiff im Schiffsbesatzungszeugnis eine geringere Anzahl Nautischer Offiziere festgelegt ist.

(8) Die Kapitäne haben das Recht, für Besatzungsmitglieder die Arbeitsstunden anzuordnen, die für die unmittelbare Sicherheit des Schiffs, der Personen an Bord, der Ladung oder zur Hilfeleistung für andere, in Seenot befindliche

Schiffe oder Personen erforderlich sind. Die Kapitäne können den Arbeitszeit- und Ruhezeitplan vorübergehend außer Kraft setzen und anordnen, dass die Besatzungsmitglieder jederzeit die erforderlichen Arbeitsstunden erbringen, bis die normale Situation wiederhergestellt ist. Sobald es nach Wiederherstellung der normalen Situation möglich ist, haben die Kapitäne sicherzustellen, dass alle Besatzungsmitglieder, die während einer planmäßigen Ruhezeit Arbeit geleistet haben, eine ausreichende Ruhezeit erhalten.

§ 9 Höchstarbeitszeiten, Mindestruhezeiten

(1) Die Höchstarbeitszeit der Besatzungsmitglieder darf:

1. 14 Stunden in jedem Zeitraum von 24 Stunden und
2. 72 Stunden in jedem Zeitraum von sieben Tagen

nicht überschreiten.

(2) Die Mindestruhezeit der Besatzungsmitglieder darf:

1. zehn Stunden in jedem Zeitraum von 24 Stunden und
2. 77 Stunden in jedem Zeitraum von sieben Tagen

nicht unterschreiten. Die tägliche Ruhezeit darf nur in höchstens zwei Zeiträume aufgeteilt werden, wenn einer eine Mindestdauer von sechs Stunden hat. In den Fällen des § 87 Abs. 3 Satz 2 des Seemannsgesetzes muss einer dieser Zeiträume mindestens acht Stunden betragen. Der Zeitraum zwischen zwei aufeinander folgenden Ruhezeiten darf 14 Stunden nicht überschreiten.

(3) Absätze 1 und 2 gelten sinngemäß auch für die Kapitäne, soweit diese Wachdienst ausüben.

(4) Sofern bei Bereitschaftsdienst die planmäßige Ruhezeit durch Aufrufe zur Arbeit gestört wird, ist den Besatzungsmitgliedern eine angemessene Ruhezeit als Ausgleich zu gewähren. Eine ununterbrochene Ruhezeit von sechs Stunden muss gewährleistet sein.

(5) Der Kapitän hat für die Einhaltung der Arbeits- und Ruhezeiten nach:

1. Absatz 1, Absatz 2 Satz 1 und 2 und Absatz 4 Satz 2
und
2. Absatz 2 Satz 3 und Absatz 4 Satz 1
zu sorgen.

(6) Musterungen, Feuerlösch- und Rettungsbootübungen sowie durch Rechts- und Verwal-

tungsvorschriften und internationale Übereinkünfte vorgeschriebene Übungen sind in einer Weise durchzuführen, die die Störung der Ruhezeiten auf ein Mindestmaß beschränkt und keine Übermüdung verursacht.

§ 10 Beschäftigungseinschränkungen

(1) Auf See dürfen Besatzungsmitglieder an Werktagen zwischen 0 und 6 Uhr und zwischen 18 und 24 Uhr sowie an Sonntagen und Feiertagen während der Wache neben dem Wachdienst nur mit gelegentlichen Instandsetzungsarbeiten sowie mit Arbeiten beschäftigt werden, die zur Sicherung des Schiffs und dessen Fahrt, zur Sicherung der Ladung oder zum Bootsdienst unbedingt erforderlich sind.

(2) Schiffsoffiziere, die beim Losmachen den Wachdienst übernehmen, dürfen am Tage des Auslaufens einschließlich der Seewache keine längere Arbeitszeit als zwölf Stunden haben.

(3) Im Hafen können Arbeiten während der Nachtwachdienstzeit, die sich nicht aus dem Wachdienst selbst ergeben, nicht verlangt werden. An Sonntagen und Feiertagen dürfen Arbeiten einschließlich des Wachdienstes nur gefordert werden, soweit sie unumgänglich und unaufschiebbar oder durch den Personenverkehr oder den Sicherheitsdienst bedingt sind.

(4) Ladungsarbeiten/Ladungssicherungsarbeiten im Hafen sind grundsätzlich den Hafentararbeitern oder sonstigem qualifizierten Landpersonal vorbehalten. Ladungsarbeiten/Ladungssicherungsarbeiten auf See sind nur dann zulässig, wenn die Schiffs- und/oder Ladungssicherheit nicht mehr gewährleistet ist. Abweichend von Satz 1 können die Beschäftigten zu Ladungsarbeiten/Ladungssicherungsarbeiten herangezogen werden, wenn sie angemessen entschädigt werden, die betreffende Hafentarbeitergewerkschaft nicht widerspricht und die notwendige Sicherheitsausrüstung eingesetzt wird. Die Ladungsarbeiten/Ladungssicherungsarbeiten sind auf die Arbeits- und Ruhezeiten nach § 9 Abs. 1 und 2 anzurechnen.

(5) Den zur Berufsausbildung an Bord Beschäftigten dürfen nur solche Verrichtungen übertragen werden, die dem Ausbildungszweck dienen.

(6) Befindet sich das Schiff am 24. Dezember in einem deutschen Hafen, darf es den Hafen nicht vor dem 25. Dezember, 18 Uhr, verlassen.

§ 11 Vergütung, Ziehschein

(1) Die Beschäftigten erhalten eine Gesamtvergütung. Die Gesamtvergütung besteht aus der Grundvergütung, den Pauschalieren Zuschlägen

für Sonntags-, Feiertags- und Nachtarbeit und der Pauschalieren Überstundenvergütung.

(2) Abweichend von Absatz 1 erhalten die zur Berufsausbildung an Bord Beschäftigten während des Dienstes an Land (Schulbesuch, überbetriebliche Ausbildung) 70 vom Hundert der Gesamtvergütung.

(3) Die Höhe der Gesamtvergütung ergibt sich aus dem HTV-See in der jeweils gültigen Fassung.

(4) Werden Besatzungsmitglieder dauernd mit einer Arbeit beschäftigt, für die nach dem HTV-See eine höhere Gesamtvergütung als für die vereinbarte Dienstleistung vorgesehen ist, so haben sie für die Dauer dieser Beschäftigung Anspruch auf die höhere Gesamtvergütung.

(5) Die Umsetzung von Kapitänen oder Schiffsoffizieren von einem Schiff mit einer Bruttoreaumzahl ab 3 500 auf ein Schiff mit einer Bruttoreumzahl unter 3 500 kann, wenn sie mit einer Minderung der bisherigen Gesamtvergütung verbunden ist, nur mit dem schriftlichen Einverständnis der Betroffenen erfolgen. Erfolgt die Umsetzung ohne schriftliche Zustimmung zu einer Heuerminderung, so behalten die Kapitäne oder Schiffsoffiziere die höhere Gesamtvergütung.

(6) Den Beschäftigten ist auf Verlangen zugunsten der von ihnen bezeichneten Person ein monatlich zu zahlender Ziehschein bis zur Höhe von 75 vom Hundert ihrer Nettogestaltvergütung zu erteilen.

(7) Werden aufgrund von Rechts- und Verwaltungsvorschriften an bisherige Befähigungsnachweise der Beschäftigten neue Anforderungen gestellt, die ein Umschreiben der bisherigen Zeugnisse erforderlich machen, oder werden für neue Anforderungen neue Zeugnisse ausgestellt, so hat der Reeder den Beschäftigten die Kosten zu erstatten.

§ 12 Bedienungspersonal

(1) Als Messemitglieder im Sinne der Absätze 2 bis 4 gelten die Beschäftigten des Schiffs, Fahrgäste und sonstige an Bord tätige Personen, die die gleichen Messeräume benutzen. Mitfahrende Angehörige gelten nicht als Messemitglieder.

(2) Beträgt die Zahl der Messemitglieder zehn bis 14, ist eine Bedienungskraft zu fahren. Ab 15 Messemitgliedern sind zwei Bedienungskräfte zu fahren.

(3) Die Bedienungskräfte nach Absatz 2 sind als Fachkräfte nach HTV-See einzugruppieren.

(4) Werden Bedienungskräfte darüber hinaus mit weiteren Tätigkeiten in der Verwaltung und/

oder Versorgung betraut, sind sie als Facharbeiter nach HTV-See einzugruppieren.

§ 13 Bauaufsicht

Beschäftigte, die als Baubeaufschlagter eingesetzt werden, sind nach HTV-See so einzugruppieren, als wenn sie an Bord des Schiffs fahren würden, für das sie die Bauaufsicht ausüben. Es besteht Anspruch auf angemessene Unterkunft und Verpflegung sowie auf Erstattung der notwendigen Fahrgelder nach § 18 und der sonstigen Auslagen.

§ 14 Umtausch von Vergütung in Freizeit

(1) Die Beschäftigten haben das Recht, dass Anteile ihrer Gesamtvergütung in zusätzliche Freizeit umgewandelt werden. Die Erklärung, welcher Anteil der Gesamtvergütung als Freizeit verwendet werden soll, hat jeweils zum Ende des Kalendermonats zu erfolgen.

(2) Die zusätzliche Freizeit ist mit dem Urlaub zu verbinden und wie dieser zu behandeln. §§ 22 bis 25 finden entsprechende Anwendung.

(3) Der durch die Beschäftigten erklärte Anteil der Gesamtvergütung ist in der Heuerabrechnung auszuweisen.

(4) Die Umrechnung des Anteils der Gesamtvergütung in Freizeit erfolgt nach Beendigung des Bordeinsatzes nach folgender Formel:

$$\text{Urlaubsverl.} = \frac{\text{Urlaubskonto} \times \text{Urlaubsfaktor}}{\text{tägl. Url.-entgelt} + \text{Verpfl.g.} + \text{Arbeitgeberant. Sozialvers.}} \text{tägl.}$$

Im Sinne der Formel ist:

1. "Urlaubsverlängerung": die Verlängerung des Urlaubsanspruchs in Kalendertagen;
2. "Urlaubskonto": die sich aus Absatz 3 ergebende Summe in Euro;
3. "Urlaubsfaktor": die Summe aus Urlaubsanspruch nach § 22 Abs. 5 umgerechnet in Kalendertage plus 30 Tage geteilt durch 30 Tage;
4. "tägliches Urlaubsentgelt + Verpflegungsgeld": die Vergütung nach § 24;
5. "Arbeitgeberanteil zur Sozialversicherung, täglich": die Summe der Beiträge des Reeders zur Unfallversicherung, Seemannskasse, Rentenversicherung, Krankenversicherung, Arbeitslosenversicherung und Pflegeversicherung, berechnet auf Grundlage der durchschnittlichen Durchschnittsheuer gemäß Beitragsübersicht der Seebeschäftigten.

(5) Auf Antrag des Seebetriebsrats/Betriebsrats oder des Reeders kann abweichend von Absatz 1 zur Vermeidung von betriebsbedingten Entlassungen über den Umtausch von Anteilen der Gesamt-

vergütung in Freizeit für Besatzungsmitglieder eine Betriebsvereinbarung getroffen werden. Kommt eine Einigung nicht zustande, so entscheidet die Einigungsstelle. Der Spruch der Einigungsstelle ersetzt die Einigung zwischen Reeder und Seebetriebsrat/Betriebsrat. § 76 Abs. 2, 3 und 5 des Betriebsverfassungsgesetzes finden entsprechende Anwendung.

§ 15 Zuschläge für Sonntags-, Feiertags- und Nachtarbeit

(1) Die Beschäftigten erhalten für Sonntags-, Feiertags- und Nachtarbeit Zuschläge, die pauschal in der Gesamtvergütung enthalten sind.

(2) Mit der Pauschalieren Vergütung nach Absatz 1 sind abgegolten Zuschläge nach § 3b Abs. 1 des Einkommensteuergesetzes je Arbeitsstunde für:

1. Nachtarbeit mit 25 vom Hundert (Nachtarbeit ist die Arbeit zwischen 0 und 6 Uhr und zwischen 20 und 24 Uhr);
2. Nachtarbeit in der Zeit zwischen 0 und 4 Uhr, wenn die Nachtarbeit vor 0 Uhr aufgenommen wurde, mit 40 vom Hundert;
3. Sonntagsarbeit ganztägig mit 50 vom Hundert (Sonntagsarbeit ist die Arbeit an Sonntagen zwischen 0 und 24 Uhr);
4. Feiertagsarbeit ganztägig und Arbeit am 31. Dezember ab 14 Uhr mit 125 vom Hundert (Feiertagsarbeit ist die Arbeit an gesetzlichen Feiertagen zwischen 0 und 24 Uhr. In Deutschland sind die gesetzlichen Feiertage des Liegeortes, im Ausland und auf See die gesetzlichen Feiertage des Registerhafens maßgeblich);
5. Arbeit am 25. und 26. Dezember und am 1. Mai ganztägig sowie am 24. Dezember ab 14 Uhr mit 150 vom Hundert

des Grundlohnstundenlohns. Als Sonntags- und Feiertagsarbeit gilt auch die Arbeit in der Zeit von 0 bis 4 Uhr des auf den Sonntag oder Feiertag folgenden Tages.

(3) Grundlohn im Sinne des § 3b Abs. 2 Satz 1 des Einkommensteuergesetzes ist die Summe aus der Grundvergütung, den Sachbezügen und weiteren regelmäßig gezahlten Bezügen. Grundlohnstundenlohn im Sinne der genannten Vorschrift ist 1/174 des Grundlohns.

§ 16 Verpflegung, Verpflegungsgeld, Kantinenwaren

(1) Als Verpflegung ist den Beschäftigten gutes, ausgewogenes und schmackhaftes Essen in ausreichender Menge zu geben. Dabei sind die

unterschiedlichen religiösen und kulturellen Gepflogenheiten der Beschäftigten zu berücksichtigen. Für Abwechslung in der Speisefolge ist zu sorgen und den jeweiligen klimatischen Bedingungen ist Rechnung zu tragen. Angezeigte Diätmaßnahmen sind tunlichst zu berücksichtigen.

(2) Werden zur Nachtzeit Arbeiten ausgeführt, so ist sicherzustellen, dass den betroffenen Beschäftigten zusätzliche Verpflegung zur Verfügung steht.

(3) Die Beschäftigten haben Anspruch auf Verpflegungsgeld in Höhe des im HTV-See festgelegten Betrags, wenn sie:

1. an dienstfreien Tagen nach rechtzeitiger Abmeldung die Mahlzeiten an Bord nicht eingenommen haben. Als rechtzeitig ist eine Abmeldung anzusehen, die am Vortage mindestens eine Stunde vor Küchenschluss erfolgt;
2. sich auf Dienstreisen selbst verpflegen;
3. wegen Einstellung des Küchenbetriebs keine Verpflegung erhalten;
4. sich im Urlaub befinden;
5. aufgrund einer ärztlichen Bescheinigung arbeitsunfähig krank sind;
6. angeordneten Dienst an Land leisten;
7. an einer angeordneten Ausbildungs- und/oder Weiterbildungsmaßnahme teilnehmen, bei der eine Gemeinschaftsverpflegung auf Kosten des Reeders nicht möglich ist;
8. während der Kündigungsfrist nach § 27 Abs. 9 nicht beschäftigt werden;
9. Umschlaggeld nach § 31 Abs. 3 beziehen.

(4) Werden an Bord Kantinenwaren abgegeben, sind die Verkaufspreise so zu kalkulieren, dass nach Deckung der Kosten keine Überschüsse entstehen.

§ 17 Unterbringung

(1) Für die Unterbringung der Beschäftigten und die Ausstattung der Unterkünfte gilt die Verordnung über die Unterbringung der Besatzungsmitglieder an Bord von Kauffahrteischiffen.

(2) Die Gemeinschaftsräume und Einrichtungsgegenstände sind von allen Besatzungsmitgliedern pfleglich zu behandeln und vom Reeder in ordentlichem Zustand zu halten.

(3) Kammerreinigungsarbeiten sind bezahlte Dienstleistungen nach § 6 Abs. 2.

(4) Für die Reinigung der Kammern der Kapitäne und Schiffsoffiziere ist Personal zur Verfügung zu stellen.

§ 18 Dienstreisen

Die Beschäftigten haben auf Dienstreisen Anspruch auf Beförderung in der Zweiten Bahnklasse, bei Flugreisen in der Economy-Klasse.

§ 19 Dienstuniformen, Arbeitskleidung

Wird das Tragen von Uniformen, Uniformteilen oder von einheitlicher Arbeits-/Dienstkleidung verlangt, sind diese Bekleidungsstücke vom Reeder zu stellen oder die Auslagen hierfür den Beschäftigten zu erstatten.

§ 20 Effektenersatz

(1) Die Effekten der Beschäftigten einschließlich der technischen Geräte, die auch zur Berufsausübung genutzt werden, sind vom Reeder bei Totalverlust, Teilverlust oder bei Beschädigung aus unvorhersehbaren Ereignissen zu 100 vom Hundert der im HTV-See festgelegten Summe zu ersetzen. Wertgegenstände und nicht zur Berufsausübung erforderliche technische Geräte sind bis zu 25 vom Hundert der im HTV-See festgelegten Summe mit zu ersetzen. Die Auszahlung der Summe hat unverzüglich zu erfolgen.

(2) Der abgedeckte Zeitrahmen für die Ersatzleistung umfasst die Anreise zum Schiff, die Bordzeit einschließlich der Landgänge und die Heimreise bis zum Urlaubsbeginn.

§ 21 Landgang

(1) Die Besatzungsmitglieder haben im Hafen und auf Reede als Hafen in der Zeit von Montag bis Freitag zwischen 0 und 6 Uhr und zwischen 18 und 24 Uhr sowie an Sonnabenden, Sonntagen und Feiertagen Anspruch auf Landgang, soweit die Sicherheit des Schiffs und seine Abfahrtzeit es zulassen und/oder wenn behördliche Bestimmungen nicht entgegenstehen.

(2) Reede als Hafen nach Absatz 1 ist die nach ihrer geografischen Lage, ihrer technischen Einrichtung und ihrer Benennung an der See oder im Landinnern liegende Wasserfläche, die zur Abfertigung und/oder zum Laden und/oder Löschen einkommender und auslaufender Schiffe bestimmt ist.

(3) Die Kapitäne sind verpflichtet, den Besatzungsmitgliedern in ihrer dienstfreien Zeit im Hafen auch von Montag bis Freitag zwischen 6 und 18 Uhr Landgang zu gewähren, soweit der Schiffsbetrieb es zulässt.

(4) Die Kapitäne haben, soweit zumutbar, für eine Verbindung zum Land zu sorgen, wenn für die Landgänger keine oder keine angemessene Beförderungsmöglichkeit besteht.

§ 22 Urlaubsanspruch

(1) Die Beschäftigten haben Anspruch auf bezahlten Urlaub.

(2) Der Anspruch wird je Kalendermonat erworben. Für Teile von Monaten ist der Anspruch anteilig zu ermitteln, wobei der Monat mit 30 Tagen gerechnet wird; Bruchteile sind vorzutragen. Bei Antritt des Urlaubs und bei Beendigung des Heuerverhältnisses sind Bruchteile, die mindestens einen halben Tag ergeben, aufzurunden, andere Bruchteile bleiben unberücksichtigt.

(3) Als Urlaubstage gelten alle Werktage von Montag bis Freitag.

(4) Urlaubsansprüche entstehen während des Urlaubs nicht.

(5) Leisten die Beschäftigten Dienst an Bord, befinden sie sich auf der An- oder Abreise oder halten sie sich auf Weisung des Reeders abrufbereit, so erwerben sie einen Gesamturlaubsanspruch. Dieser setzt sich zusammen aus dem Jahresurlaub und dem Ausgleich für die Sonnabende, Sonntage und Feiertage während der Zeiten nach Satz 1. Mit dem Gesamturlaubsanspruch sind alle Ansprüche auf Urlaub und für auf See verbrachte Sonnabende, Sonntage und Feiertage - auch für Jugendliche - abgegolten. Der Anspruch beträgt je Monat:

1. im 1. bis 5. Beschäftigungsjahr 11,5 Urlaubstage;
2. im 6. bis 10. Beschäftigungsjahr 12,5 Urlaubstage;
3. ab 11. Beschäftigungsjahr 13,5 Urlaubstage.

Für Personen, die sich zur Berufsausbildung an Bord befinden, beträgt der Anspruch zehn Urlaubstage je Monat.

(6) Leisten die Beschäftigten Dienst an Land, nehmen sie an einer Wehrübung, an einer durch Rechts- oder Verwaltungsvorschriften und internationale Übereinkünfte vorgeschriebenen Aus- und/oder Weiterbildungsmaßnahmen teil, sind sie krank oder seedienstuntauglich an Land oder nehmen sie an einer Rehabilitationsmaßnahme nach § 26 Abs. 1 teil, so beträgt der Anspruch je Monat:

1. im 1. bis 5. Beschäftigungsjahr 2,3 Urlaubstage;
2. im 6. bis 10. Beschäftigungsjahr 3,1 Urlaubstage;
3. ab 11. Beschäftigungsjahr 4,0 Urlaubstage.

(7) Baubeaufschlichtiger erwerben bei Ausübung der Bauaufsicht in Deutschland einen Urlaubsanspruch nach Absatz 6, bei Ausübung der Bauaufsicht im Ausland einen Urlaubsanspruch nach Absatz 5.

(8) Beschäftigungsjahre im Sinne der Absätze 5 bis 7 sind Beschäftigungszeiten nach § 7 Abs. 1.

§ 23 Urlaubsgewährung, Reisekosten

(1) Der Urlaub wird den Beschäftigten vom Reeder spätestens nach 180 Kalendertagen ununterbrochenem Dienst an Bord gewährt. Hiervon kann nur durch schriftliche Vereinbarung abgewichen werden. Kann die Urlaubsgewährung voraussichtlich nach Ablauf von 180 Kalendertagen nicht gewährleistet werden, so hat sie anlässlich der letzten Gelegenheit vor Ablauf der 180 Kalendertage zu erfolgen, es sei denn, das Schiff erreicht bis zum 185. Kalendertag einen deutschen Hafen oder einen Hafen in einem an Deutschland angrenzenden Staat.

(2) Der erworbene Urlaub muss genommen werden. Während des Urlaubs dürfen die Beschäftigten keiner dem Urlaubszweck widersprechenden Erwerbstätigkeit nachgehen.

(3) Beschäftigte, die ihren Urlaub angetreten haben, dürfen nur in äußersten Notfällen und nach angemessener Vorankündigung zurückgerufen werden.

(4) Werden die Beschäftigten während des Urlaubs arbeitsunfähig krank, so werden die Krankheitstage auf den Urlaub nicht angerechnet, soweit die Erkrankung durch ärztliches Zeugnis nachgewiesen wird und die Beschäftigten die Erkrankung dem Reeder unverzüglich mitteilen. Die Beschäftigten haben sich nach Ablauf des ihnen bewilligten Urlaubs oder, falls die Erkrankung länger dauert, nach Wiederherstellung der Arbeitsfähigkeit zunächst dem Reeder zur Dienstleistung zur Verfügung zu stellen. Der Reeder bestimmt den Zeitpunkt, von dem ab der restliche Urlaub gewährt wird. Dabei sind die Wünsche der Beschäftigten tunlichst zu berücksichtigen.

(5) Haben die Beschäftigten bereits einen längeren als den ihnen zustehenden Urlaub erhalten, so kann das Urlaubsentgelt nicht zurückgefordert werden.

(6) Der Urlaub ist in Deutschland zu gewähren, soweit nicht auf Verlangen der Beschäftigten etwas anderes vereinbart wird.

(7) Der Urlaub beginnt mit dem Tag, der auf das Ende:

1. der Dienstleistung in einem deutschen Hafen oder
2. der Heimreise von einem ausländischen Hafen folgt.

(8) Der Urlaub endet mit dem Tag, der:

1. dem Dienstantritt in einem deutschen Hafen

oder

2. dem Beginn der Anreise zu einem ausländischen Hafen

vorausgeht.

(9) Der Reeder trägt die Reisekosten nach Absatz 7 Nr. 2 und Absatz 8 Nr. 2. Im Falle einer anderweitigen Vereinbarung des Urlaubsortes nach Absatz 1 ist über die Reisekosten eine entsprechende schriftliche Regelung zu treffen.

§ 24 Urlaubsbezüge

(1) Für die Urlaubszeit einschließlich der in die Urlaubszeit fallenden Sonnabende, Sonntage und Feiertage bestimmen sich die täglichen Urlaubsbezüge nach den Bruttobezügen der letzten sechs Kalendermonate geteilt durch 180. Bei der Errechnung der Bruttobezüge bleiben die Sachbezüge und die nicht regelmäßigen Sonderzuwendungen außer Ansatz.

(2) Bei Beschäftigungszeiten unter sechs Monaten ist der Berechnungszeitraum für die täglichen Urlaubsbezüge die tatsächliche Beschäftigungszeit. Absatz 1 Satz 2 gilt entsprechend.

(3) Neben den täglichen Urlaubsbezügen ist das Verpflegungsgeld nach § 16 Abs. 3 Nr. 4 zu zahlen.

(4) Die Auszahlung des Urlaubsentgelts und des Verpflegungsgeldes hat kalendermonatlich zu erfolgen.

(5) Nach Inkrafttreten eines neuen HTV-See darf das tägliche Urlaubsentgelt nicht unter den täglichen Bezügen liegen, die die Beschäftigten bei Fortsetzung ihres Dienstes erhalten hätten.

§ 25 Urlaubsabgeltung

(1) Die Abgeltung des Urlaubsanspruchs ist grundsätzlich unzulässig. Im schriftlichen Einvernehmen mit den Beschäftigten kann jedoch bis zu einem Viertel des erworbenen Urlaubsanspruchs abgegolten werden. Eine solche Vereinbarung darf frühestens 30 Tage vor Urlaubsantritt getroffen werden.

(2) Die Abgeltung ist zulässig, wenn eine Verlängerung des Heuerverhältnisses wegen Antritts eines Studiums oder Schulbesuchs oder wegen des Eingehens eines neuen Heuer- oder sonstigen Arbeitsverhältnisses nicht möglich ist.

(3) Das Heuerverhältnis verlängert sich grundsätzlich um die noch nicht gewährten Urlaubstage. Werden die Beschäftigten, deren Heuerverhältnis sich nach Ablauf der Kündigungsfrist oder nach Beendigung durch Aufhebungsvertrag um restliche Urlaubsansprüche verlängert hat, innerhalb des

Verlängerungszeitraumes arbeitsunfähig krank, so kommt es nicht zu einer weiteren Verlängerung des Heuerverhältnisses. Der verbliebene Resturlaub und der während der Krankheit erworbene Urlaub nach § 22 Abs. 6 ist abzugelten.

(4) Scheiden die Beschäftigten aufgrund eines Rentenbescheids wegen verminderter Erwerbsfähigkeit oder aufgrund einer Kündigung wegen Seediensuntauglichkeit oder einer Kündigung wegen Unmöglichkeit der Erbringung der Dienstleistung aus dem Heuerverhältnis aus, so haben sie Anspruch auf Abgeltung des Gesamturlaubsanspruchs nach § 22 Abs. 5, den sie während des Dienstes an Bord erworben haben und der ihnen bisher nicht gewährt werden konnte. Für den Urlaubsanspruch nach § 22 Abs. 6, den sie nach der letzten Dienstleistung an Bord während der Krankheit oder Rehabilitationsmaßnahme nach § 26 Abs. 1 erworben haben, besteht kein Abgeltungsanspruch.

(5) Bei der Errechnung der Abgeltung finden § 24 Abs. 1 bis 3 sinngemäß Anwendung.

§ 26 Krankenfürsorge

(1) Die Ansprüche der Beschäftigten auf Krankenfürsorge des Reeders richten sich nach den jeweiligen gesetzlichen Bestimmungen. Die zeitliche Begrenzung nach § 47 Abs. 2 Satz 1 des Seemannsgesetzes findet keine Anwendung. Hat ein Träger der Sozialversicherung, eine Verwaltungsbehörde der Kriegsopferversorgung oder ein sonstiger Sozialleistungsträger eine stationäre medizinische Vorsorgeleistung oder eine stationäre Rehabilitation bewilligt, so gelten diese Maßnahmen als Zeiten von Arbeitsunfähigkeit. Die Dauer des Anspruchs auf Heuerfortzahlung während dieser Zeiten richtet sich nach § 48 Abs. 1 Satz 2 erster Halbsatz des Seemannsgesetzes.

(2) Die Höhe des Tagegeldes nach §§ 45 Abs. 2, 49 Abs. 2 Satz 2 des Seemannsgesetzes richtet sich nach HTV-See. Das Tagegeld ist am jeweiligen Aufenthaltsort der erkrankten oder verletzten Beschäftigten auszuzahlen.

(3) Mit der Begründung des Heuerverhältnisses treten die Beschäftigten zukünftige gesetzliche Schadensersatzansprüche gegen Dritte wegen eines Unfalls oder einer Erkrankung an den Reeder in demjenigen Umfang ab, in dem der Reeder den Beschäftigten gegenüber aus den genannten Gründen zu Leistungen verpflichtet ist. Der Übergang der Ansprüche kann nicht zum Nachteil der Beschäftigten geltend gemacht werden.

§ 27 Ordentliche Kündigung

(1) Die ordentliche Kündigung des Heuerverhältnisses bedarf zu ihrer Wirksamkeit der Schriftform. Die elektronische Form der Kündigung ist

ausgeschlossen.

(2) Die ordentliche Kündigung gegenüber Kapitänen muss vom Reeder vorgenommen werden.

(3) Die ordentliche Kündigung gegenüber Schiffsoffizieren und sonstigen Angestellten nach § 5 des Seemannsgesetzes muss vom Reeder angeordnet werden und ist den Betroffenen vom Reeder oder durch einen Beauftragten schriftlich mitzuteilen.

(4) Die auf unbestimmte Zeit eingegangenen Heuerverhältnisse der Kapitäne können mit einer Frist von vier Wochen zum 15. oder zum Ende eines Kalendermonats gekündigt werden. Die Kündigungsfrist erhöht sich auf zwei Monate zum Ende eines Kalendermonats, wenn die Heuerverhältnisse der Kapitäne in dem Betrieb oder Unternehmen zwei Jahre bestanden haben.

(5) Die Heuerverhältnisse der Besatzungsmitglieder können 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. oder zum Ende eines Kalendermonats. Sie erhöht sich auf zwei Monate zum Ende eines Kalendermonats, wenn die Heuerverhältnisse der Besatzungsmitglieder in dem Betrieb oder Unternehmen zwei Jahre bestanden haben.

(6) Für eine Kündigung der Beschäftigten 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.

Bei der Berechnung der Beschäftigungsdauer werden Zeiten, die vor der Vollendung des 25. Lebensjahres der Beschäftigten liegen, nicht berücksichtigt.

(7) Soweit nicht etwas anderes vereinbart wird, setzt sich das Heuerverhältnis über den Ablauf der Kündigungsfrist bis zur Ankunft des Schiffs in einem Hafen fort, den das Schiff in Deutschland oder zum Laden oder Löschen in einem an Deutschland

angrenzenden Staat anläuft, höchstens jedoch auf die Dauer von drei Monaten. Der Anspruch auf Heimschaffung richtet sich nach §§ 72, 74 des Seemannsgesetzes.

(8) Vor Ablauf der dreimonatigen Frist nach Absatz 7 endet das Heuerverhältnis mit dem Tage, an dem die Beschäftigten in einem deutschen Hafen eintreffen oder die deutsche Grenze auf dem Land- oder Luftwege überschreiten, wenn:

1. der Reeder für eine unverzügliche freie Heimschaffung der Beschäftigten nach Maßgabe des § 72 des Seemannsgesetzes sorgt oder
2. die Beschäftigten für ihre Heimschaffung auf eigene Kosten sorgen und eine Ersatzperson, über deren Eignung im Zweifel das Seemannsamt entscheidet, ohne besondere Kosten für den Reeder und ohne Aufenthalt für das Schiff an ihre Stelle treten kann.

Kehren im Fall der Nummer 2 die Beschäftigten nicht unverzüglich nach Deutschland zurück, endet das Heuerverhältnis auch in einem ausländischen Hafen an dem Tage, der dem Tag des Dienstantritts der Ersatzperson voraus geht.

(9) Werden die Beschäftigten während der Kündigungsfrist nicht beschäftigt, ist ihnen die Gesamtvergütung nach § 11 Abs. 1 und das Vepflegungs-geld nach § 16 Abs. 3 Nr. 8 weiterzuzahlen.

§ 28 Außerordentliche Kündigung

Die außerordentliche Kündigung des Heuerverhältnisses richtet sich nach §§ 64 bis 68, 78 Abs. 3 des Seemannsgesetzes. Sie bedarf zu ihrer Wirksamkeit der Schriftform. Die elektronische Form der Kündigung ist ausgeschlossen.

§ 29 Aufhebungsvertrag

(1) Der Reeder und die Beschäftigten können die Beendigung des Heuerverhältnisses durch Aufhebungsvertrag grundsätzlich nur in Deutschland vereinbaren. Wird der Aufhebungsvertrag an einem ausländischen Ort oder auf auf See abgeschlossen, haben die Beschäftigten das Recht, innerhalb einer Frist von einer Woche nach ihrer Rückkehr nach Deutschland den Vertrag zu widerrufen.

(2) Der Aufhebungsvertrag und der Widerruf des Aufhebungsvertrages bedürfen zu ihrer Wirksamkeit der Schriftform. Die elektronische Form des Aufhebungsvertrages und des Widerrufs ist ausgeschlossen.

§ 30 Heimschaffung

(1) Die Beschäftigten haben in den folgenden Fällen Anspruch auf Heimschaffung:

1. wenn ein auf unbestimmte Zeit (unbefristet) oder auf bestimmte Zeit (befristet) abgeschlossener Heuervertrag im Ausland endet;
2. nach Ablauf der Kündigungsfrist nach § 27 Abs. 4 bis 8;
3. falls eine Krankheit oder ein Unfall oder ein anderer medizinischer Grund die Heimschaffung der Beschäftigten erforderlich macht und sie aus ärztlicher Sicht reisetauglich sind;
4. im Falle eines Schiffbruchs;
5. falls der Reeder wegen Insolvenz, Veräußerung des Schiffs, Änderung der Schiffsregistrierung oder aus irgendeinem ähnlichen Grund nicht mehr in der Lage ist, seine gesetzlichen oder vertraglichen Verpflichtungen als Arbeitgeber der Beschäftigten zu erfüllen;
6. falls ein Schiff nach einem Gebiet unterwegs ist, für das die Parteien dieses Tarifvertrages eine Gefahrenvereinbarung abgeschlossen haben oder das vom Auswärtigem Amt oder dessen Dienststellen als ein Gebiet erklärt worden ist, in dem besondere Gefahren durch bewaffnete Auseinandersetzungen drohen, und in das sich die Beschäftigten nicht begeben wollen.

(2) Der Reeder ist dafür verantwortlich, Vorkehrungen für die Heimschaffung mit geeigneten und schnellen Mitteln zu treffen. Die Beförderung hat normalerweise auf dem Luftwege zu erfolgen. Der Reeder hat dafür Sorge zu tragen, dass die für die alsbaldige weitere Berufsausübung notwendigen Effekten nach Möglichkeit gleichzeitig mit den Beschäftigten am Bestimmungsort eintreffen.

(3) Die Kosten der Heimschaffung sind vom Reeder zu tragen.

(4) Ist die Heimschaffung der Beschäftigten deshalb erfolgt, weil ihnen nach §§ 64 oder 78 Abs. 3 des Seemannsgesetzes eine außerordentliche Kündigung ausgesprochen worden ist, so kann der Reeder von den betreffenden Beschäftigten die Erstattung der Heimschaffungskosten nach Absatz 3 oder eines Teils davon fordern.

§ 31 Umschau

(1) Kündigt der Reeder den Beschäftigten unter Einhaltung einer Kündigungsfrist mit einer Frist von vier Wochen zum 15. oder zum Ende eines Kalendermonats oder mit einer längeren Frist, so hat der Reeder den Beschäftigten außerhalb des Urlaubs Gelegenheit zu geben, sich innerhalb der Kündigungsfrist während einer Frist von drei Wochen in Deutschland nach einer anderen Stellung umzusehen (Umschaufrist).

(2) Von Bord aus kann die Gelegenheit zur Umschau in jedem deutschen Hafen gewährt werden, den das Schiff zu einem Aufenthalt von mindestens 24 Stunden anläuft. Umschautag ist dabei jeder Werktag, an dem die Beschäftigten Gelegenheit haben, an Land zu gehen.

(3) Ist die Umschaufrist nach Absatz 1 bis zur Beendigung der Heuerverhältnisse nicht abgelaufen, so hat der Reeder den Beschäftigten die bei der Beendigung der Heuerverhältnisse an der Umschaufrist fehlenden Umschautage zu vergüten (Umschaugeld). Das Umschaugeld besteht aus der Gesamtvergütung nach § 11 Abs. 1 und dem Verpflegungsgeld nach § 16 Abs. 3 Nr. 9. Den Beschäftigten wird das Arbeitslosengeld, das sie bezogen haben oder bei rechtzeitiger Meldung vom Arbeitsamt hätten beziehen können, auf das Umschaugeld angerechnet.

§ 32 Arbeitszeugnis

(1) Die Beschäftigten können vom Reeder ein schriftliches Zeugnis über die Dauer des Heuerverhältnisses und über die Art der Tätigkeit fordern. Das Zeugnis ist unter dem Ausstellungsdatum der Beendigung der Heuerverhältnisse zu erteilen. Die Erteilung des Zeugnisses in elektronischer Form ist ausgeschlossen.

(2) Auf Verlangen der Beschäftigten ist das Zeugnis auf Führung und Leistung zu erstrecken.

§ 33 Sterbegeld

(1) Kommen Beschäftigte während der Dauer der Heuerverhältnisse zu Tode, so erhalten ihre unterhaltsberechtigten Ehegatten oder, falls solche nicht vorhanden sind, die unterhaltsberechtigten minderjährigen Kinder sowie die in der Ausbildung befindlichen Kinder, die das 25. Lebensjahr noch nicht vollendet haben, für den Sterbemonat und den darauffolgenden Monat die Gesamtvergütung nach § 11 Abs. 1 der Verstorbenen weiter.

(2) Die nach Absatz 1 für das Sterbegeld empfangsberechtigten Personen, soweit nicht vorhanden die Eltern, haben in der genannten Reihenfolge, jedoch unabhängig von den übrigen Voraussetzungen, beim Tod von Beschäftigten während der Heuerverhältnisse Anspruch auf diejenigen Beträge, die im Zeitpunkt des Todes an die Verstorbenen zur Abgeltung ihrer Urlaubsansprüche zu zahlen gewesen wären. Das Verpflegungsgeld nach § 25 Abs. 5 in Verbindung mit § 24 Abs. 3 bleibt bei der Errechnung dieser Beträge außer Ansatz.

(3) In Fällen der Verschollenheit von Beschäftigten finden die Absätze 1 und 2 entsprechende Anwendung. Die Ansprüche der empfangsberechtigten Personen gegen den Reeder werden mit dem Tage fällig, an dem die Heuerverhältnisse nach

§ 77 Abs. 1 des Seemannsgesetzes als beendet gelten.

§ 34 Ausschlussfrist

(1) Ansprüche aus dem Heuverhältnis verfallen, wenn sie nicht innerhalb von drei Monaten nach dem Eintritt der Fälligkeit schriftlich geltend gemacht werden (Ausschlussfrist). Bei Heueransprüchen beginnt die Ausschlussfrist erst ab Zugang der Abrechnung zu laufen. Für die Beschäftigten, die sich im Zeitpunkt der Fälligkeit an Bord oder im Ausland befinden, beginnt der Lauf der Ausschlussfrist nach Ablösung und Rückkehr nach Deutschland.

(2) Die Vorschriften über die Verjährung von Ansprüchen nach §§ 194 bis 218 des Bürgerlichen Gesetzbuchs bleiben durch Absatz 1 unberührt.

§ 35 Gerichtsstandsvereinbarung

Für die Entscheidung aller bürgerlichen Rechtsstreitigkeiten zwischen Reeder und Beschäftigten aus einem sich nach diesem Tarifvertrag bestimmenden Heuverhältnis ist das Arbeitsgericht Hamburg ausschließlich zuständig. Die Anschrift des Gerichts lautet: Arbeitsgericht Hamburg, Osterbekstraße 96, 22083 Hamburg.

§ 36 Inkrafttreten, Außerkrafttreten, Laufzeit

(1) Dieser Tarifvertrag tritt am 1. Juli 2002 in Kraft. Zum gleichen Zeitpunkt treten der Manteltarifvertrag für die deutsche Seeschifffahrt vom 17. April 1986, gültig ab 1. Mai 1986, und die Vereinbarung über Anstellungsbedingungen für Kapitäne in der deutschen Seeschifffahrt vom 17. April 1986, gültig ab 1. Mai 1986, außer Kraft.

(2) Dieser Tarifvertrag kann mit einer Frist von drei Monaten, erstmals zum 31. Dezember 2005, in den folgenden Jahren zum Ende eines jeden Kalenderjahres, gekündigt werden.

Gemeinsame Begründung der Tarifvertragsparteien zum MTV-See 2002

A. Allgemeiner Teil

1. Die gemeinsame Begründung gibt die einvernehmliche Auffassung der Tarifvertragsparteien wider. Die Begründung ist bei der Auslegung der Bestimmungen des MTV-See 2002 und HTV-See 2002 mit zu berücksichtigen. Entsprechendes gilt für die Nachfolgetarifverträge, soweit sie keine hiervon abweichenden Inhalts- oder Strukturveränderungen enthalten.

2. Die Tarifvertragsparteien hatten anlässlich der Tarifrunde im Oktober 2000 beschlossen, diejenigen Bestimmungen in den Seetarifverträgen, die durch neue Gesetze überholt sind, an die geltende Rechtslage anzupassen. Für diese Aufgabe wurde eine Arbeitsgruppe eingesetzt. Ihr sollte es obliegen, im Laufe des Jahres 2001 die bestehenden Seetarifverträge, insbesondere aber die seit 1986 in Kraft befindlichen und seit dem kaum veränderten MTV-See und Kapitäns-MTV, darauf hin zu überprüfen und erforderliche Änderungsvorschläge bis zur nächsten Tarifverhandlungsrunde 2002 auszuarbeiten.

3. Die "Arbeitsgruppe MTV-See/HTV-See" hat festgestellt, dass ein erheblicher Anpassungsbedarf besteht. Folgende neue internationale Übereinkommen und nationale Gesetze waren inzwischen in Kraft oder würden in Kürze in Kraft treten, die im MTV-See und HTV-See bisher nicht berücksichtigt sind: Entgeltfortzahlungsgesetz von 1994, IMO-STCW-Übereinkommen von 1995, ILO-Übereinkommen 180 über die Arbeitszeit für Seeleute von 1996, EU-Arbeitszeitrichtlinie für Seeleute von 1999, Arbeitsgerichtsbeschleunigungsgesetz von 1999, EU-Ausbildungsrichtlinie für Seeleute von 2001, Teilzeit- und Befristungsgesetz von 2001, Formvorschriften-Anpassungsgesetz von 2001, Schuldrechts-Modernisierungsgesetz von 2001 und Seemannsgesetz-Änderungsgesetz von 2002.

4. Schon während der ersten Sitzungsrunde der "Arbeitsgruppe MTV-See/HTV-See" zeigte es sich, dass es wenig Sinn machen würde, die geltenden Tarifverträge lediglich flickenweise an die bestehende bzw. zu erwartende neue Rechtslage anzupassen. Dazu waren zu viele Teile der Verträge von den erforderlichen Änderungen betroffen. Die Arbeitsgruppe hielt es deshalb für vernünftiger, die erforderlichen Anpassungen im Rahmen einer vollständigen Überarbeitung und Neustrukturierung der jetzigen Seetarifverträge durchzuführen. Die Arbeitsgruppe hat deshalb

entschieden, anstelle von Teiltextrn einen Gesamtentwurf eines neuen MTV-See und HTV-See auszuarbeiten.

5. Der von der "Arbeitsgruppe MTV-See/HTV-See" in insgesamt 17 Sitzungsrunden erarbeitete MTV-See 2002 führt zu einer enormen Straffung der neuen Tarifregelungswerke auf weniger als ein Drittel ihres bisherigen Umfangs. Kapitäne und Besatzungsmitglieder werden nur noch in einem Manteltarifvertrag und in einem Heuertarifvertrag behandelt anstelle von bisher getrennten Tarifverträgen.

6. Alle bestehenden Vorschriften wurden auf ihre künftige Bedeutung hin überprüft. Entweder werden sie an die heutigen gesetzlichen oder praktischen Notwendigkeiten angepasst oder sie werden ganz gestrichen. So werden alle bisherigen Zulagen, Sondervergütungen und Sanktionen abgeschafft. Im Gegenzug erhalten die Beschäftigten künftig einen tarifvertraglich verankerten Anspruch auf Urlaubsgewährung nach sechs Monaten Borddienstzeit. Ferner wird der Urlaubsanspruch für Schiffe bis 4.000 BRZ an den Urlaubsanspruch für Schiffe über dieser Begrenzung angepasst. Schließlich werden die von den Beschäftigten zu leistenden Arbeitszeiten einschließlich des gesetzlich maximal zulässigen Überstundenkontingents für alle Besatzungsmitglieder tarifvertraglich festgeschrieben und hierauf aufbauend neue Pauschalierte Überstundenvergütungen geschaffen. Erstmals erhalten alle Beschäftigten - nicht nur die bisherigen Festheuerempfänger - feste monatliche Bezüge.

7. Diese Änderungen führen zugleich zu großen Umwälzungen im HTV-See. Die Heuertafeln sind völlig umgestaltet, weil es zum einen weniger Dienstgrad-Gruppen, zum anderen ausschließlich noch Festheuerbezieher-Gruppen gibt. Weitere Vereinfachungen in der Tarifstruktur ergeben sich durch den Wegfall der früheren Patent- und Fahrtgebietsbeschränkungen aufgrund des STCW-Übereinkommens von 1995. Der HTV-See ist dadurch auf etwa ein Viertel seines bisherigen Umfangs zusammengeschumpft.

8. All dies wird bei den Reedereien zu einer wesentlichen Entlastung ihrer Personal- und Heuerabteilungen und auch der Schiffsleitungen führen und damit auch zu Verwaltungskosteneinsparungen. Bei den Beschäftigten, soweit sie nicht bereits heute Festheuerempfänger sind, führt der neue HTV-See zu einer Verstetigung ihrer monatlichen Bezüge unabhängig von den Dienstanforderungen auf den unterschiedlichen Schiffen und in den verschiedenen Fahrtgebieten, was seit jeher Bestrebung dieser Besatzungsmitglieder war.

B. Besonderer Teil

Zu § 1 (Geltungsbereich)

1. § 1 MTV-See 2002 enthält eine Zusammenfassung der §§ 1 und 2 MTV-See 1986 sowie der §§ 1, 2, 37 und 38 Kapitans-MTV 1986 und regelt den Geltungsbereich des MTV-See 2002 (einschließlich der Ausnahmen).

2. § 1 Abs. 1 MTV-See 2002 führt den neuen Begriff der "Beschäftigten" in den MTV-See ein, den umfassenden Begriff für das seefahrende Personal und die Auszubildenden. Die Definition der "Beschäftigten" ist in § 3 MTV-See 2002 enthalten. Der Begriff umfasst auch die Gruppe der Kapitäne und bricht damit mit der bisherigen Tradition, Besatzungsmitglieder und Kapitäne in getrennten Tarifverträgen zu regeln. Den Kapitans-MTV wird es künftig nicht mehr geben. Der Begriff "Beschäftigte" wird stets im Plural verwendet. Es soll damit dem Gesetzesgebot der Geschlechtsneutralität entsprochen werden. Auf Wunsch der Beschäftigtenseite ist deklaratorisch klargestellt, dass Ansprüche auf Leistungen aus dem Tarifvertrag nur dann bestehen, wenn die Beschäftigten Mitglied in der ver.di Vereinten Dienstleistungsgewerkschaft sind (und zugleich auch eine Tarifbindung der Reederei besteht).

3. Der räumliche Geltungsbereich des MTV-See 2002 bezieht sich wie bisher auf Fracht- und Fahrgastschiffe, wobei bei dem Begriff "Frachtschiff" auf den Zusatz "See-" verzichtet wird, weil sich bereits aus der Bezeichnung des Tarifvertrages ergibt, dass der MTV-See nur für Seeschiffe gilt. Eingefügt wird der Hinweis auf die Führung der Bundesflagge nach dem Flaggenrechtsgesetz, um auch sprachlich deutlich zu machen, dass der MTV-See 2002 lediglich für Schiffe unter deutscher Flagge gilt, was auch für die bisherigen MTV-See/Kapitans-MTV bereits der Fall war. Wie bisher kann jedoch bei Dienstleistungen auf Schiffen unter fremder Flagge die Geltung des MTV-See vereinbart werden.

4. Hinsichtlich der Schiffsgröße wird nur noch auf die neue Vermessungsgröße "Bruttoreaumzahl" (BRZ) Bezug genommen. Die tarifliche Umstellung der Schiffsgrößen von Raumgehalt in Bruttoregistertonnen auf die seit 1994 gültige internationale Volumeneinheit Bruttoreumzahl war 1996 erfolgt. Die bisherige Besitzstandsklausel für "BRT"-Schiffe wird wegen Ablaufs einer angemessenen Übergangszeit nicht mehr übernommen.

5. Auf § 1 Abs. 2 MTV-See 1986 wird an dieser Stelle verzichtet. Die Bezugnahme auf die zur Berufsausbildung an Bord befindlichen Personen

erfolgt in § 3 Abs. 3 MTV-See 2002 unter der Definition des Begriffs "Besatzungsmitglieder".

6. § 1 Abs. 2 MTV-See 2002 entspricht § 2 MTV-See 1986 und § 2 Kapitans-MTV 1986 mit Anpassungen an zwischenzeitlich eingetretene Entwicklungen. Es ist deshalb sachgerecht, in der Bestimmung über den Geltungsbereich auch zugleich die Ausnahmen mit aufzunehmen.

7. Von den bisherigen Ausnahmen in § 2 MTV-See 1986 werden die Anlagen II, III und IV und darauf aufbauend § 38 Kapitans-MTV 1986 nicht übernommen. Fördeschiffe sowie Schiffe im Seebäderdienst, Schiffe in der Viehfahrt und Offshore-Versorgungsschiffe sind in der Tonnage der Mitgliedsreedereien der Tarifgemeinschaft im VDR schon lange nicht mehr vertreten, so dass von den bisherigen Ausnahmeregelungen kein Gebrauch gemacht wurde. Mit einer Änderung dieses Zustandes ist kurz- und mittelfristig nicht zu rechnen.

8. § 1 Abs. 2 MTV-See 2002 enthält drei Anlagen, die Abweichungen von den allgemeinen Bestimmungen des MTV-See 2002 vorsehen, nämlich für Schiffe der Hapag-Lloyd Container Line GmbH, der TT-Line und der Reederei Rostock Ferry Services. Die Anlage V in § 2 Abs. 1 MTV-See 1986 wird Anlage I in § 1 Abs. 2 MTV-See 2002 und bezieht sich nur noch auf die Reederei Hapag-Lloyd Container Linie GmbH als Rechtsnachfolgerin der Hapag-Lloyd AG. Bei der Hapag-Lloyd Container Linie GmbH gibt es keine Differenzierungen mehr zwischen verschiedenen Schiffen (Großcontainerschiffen und anderen Schiffen) und verschiedenen Besatzungen. Deshalb erfolgt eine Zusammenfassung unter dem Begriff "Beschäftigte". Die Reederei Hamburg Süd und ihre Rechtsnachfolgerin Columbus Shipmanagement wendet diesen ursprünglich auch für sie gültigen ehemaligen Großcontainerschiff-Tarifvertrag schon seit mehreren Jahren nicht mehr an und wird deshalb aus dem Geltungsbereich der Anlage herausgenommen. Für die TT-Line und die Reederei Rostock Ferry Services bestanden bisher eigenständige Tarifverträge, die in den Anlagen II und III zum MTV-See 2002 aufgegangen sind. Sollte sich später herausstellen, dass für andere Reedereien von den allgemeinen Vorschriften des MTV-See abweichende Sonderregelungen erforderlich werden, so kann § 1 Abs. 2 MTV-See 2002 jederzeit durch Änderungstarifvertrag um neue Anlagen ergänzt werden.

9. Für Offiziersbewerber nach § 2 Abs. 2 MTV-See 1986 ist kein Raum mehr. Richtlinien und Ausbildungsvorschriften nach § 2 Abs. 3 MTV-See 1986 sind nicht mehr vorhanden. Deshalb werden beide Vorschriften nicht übernommen.

Zu § 2 (Reeder)

1. § 2 MTV-See 2002 entspricht inhaltlich § 3 MTV-See 1986 und § 3 Kapitans-MTV 1986.

2. Alle Änderungen in § 2 MTV-See 2002 gegenüber § 3 MTV-See 1986 und § 3 Kapitans-MTV 1986 sind sprachlicher Natur und dienen der größeren Klarheit und damit der besseren Verständlichkeit. Zugleich werden einige Worte der gesetzlichen Definition des Reederbegriffs in § 484 HGB, des Reederei- und Partenreedereibegriffs in § 489 HGB und des Ausrüsterbegriffs in § 510 HGB übernommen, um künftig zu verhindern, dass aus Gründen der Verwendung abweichender Begriffe in den gesetzlichen Ur-Vorschriften des HGB und im MTV-See eine unterschiedliche Auslegung vorgenommen werden kann. Der Begriff "Vertragsreeder" ist im HGB nicht definiert. Die Definition des Begriffs "Korrespondentreeder" ist in § 492 HGB enthalten. Beide Begriffe brauchen hier nicht umschrieben zu werden, weil sich ihre Funktion aus der Beschreibung ihrer Aufgabe ergibt.

Zu § 3 (Beschäftigte)

1. § 3 MTV-See 2002 ersetzt und ergänzt §§ 4 und 5 MTV-See 1986.

2. Mit der Definition des neu eingeführten Begriffs "Beschäftigte" ist zugleich die Aufhebung des Kapitans-MTV verbunden. Unter diesen Begriff fallen alle seemännischen Arbeitnehmer und damit auch die Kapitäne. Für deren tariflichen Rechte und Pflichten ist künftig nur noch der MTV-See maßgeblich. Soweit für Kapitäne von den Regelungen für Besatzungsmitgliedern abgewichen wird, wird dies in den entsprechenden Vorschriften des MTV-See 2002 besonders hervorgehoben. Anderenfalls gelten die Vorschriften des MTV-See 2002 stets auch für die Kapitäne.

3. Hinsichtlich des Begriffs "Kapitäne" in § 3 Abs. 2 MTV-See 2002 wird auf die Definition in § 2 SeemG verwiesen. Damit soll vermieden werden, dass in den beiden eng miteinander verbundenen Rechtsquellen des Seearbeitsrechts unterschiedliche Auslegungen möglich sind. Durch die Verweisung auf den umfassenden Kapitansbegriff des Seemannsgesetzes ist der bisherige zusätzliche Begriff "Schiffsführer" in § 1 Kapitans-MTV 1986 überflüssig, so dass dieser nicht übernommen wird.

4. Hinsichtlich des Begriffs "Besatzungsmitglieder" in § 3 Abs. 3 Nr. 1 MTV-See 2002 wird auf die Definition in § 3 SeemG verwiesen. Für die Verweisung gelten dieselben Gründe wie bei den

Kapitänen. Zugleich entfällt damit eine Differenzierung, wie sie in § 4 MTV-See 1986 enthalten ist, nach Schiffsoffizieren, sonstigen Angestellten und Schiffsleuten. Diese rein optische Differenzierung der drei Gruppen wird im MTV-See 2002 nicht mehr übernommen, weil in allen wesentlichen Bereichen, die im MTV-See geregelt sind, eine unterschiedliche Behandlung dieser Personengruppen bereits entfallen ist oder künftig entfällt (Kündigungsfristen, Formerfordernis bei Kündigungen, Dienstreisen, Umschau). Lediglich bei der Mitteilung der ordentlichen Kündigung (§ 27 Abs. 3 MTV-See 2002) werden die sonstigen Angestellten wegen der zwingenden Regelung in § 62 Abs. 2 SeemG künftig noch erwähnt. Es besteht deshalb kein wirkliches praktisches Bedürfnis mehr für die Aufzählung derjenigen Dienstgrade, die zu den "sonstigen Angestellten" im Sinne des § 5 SeemG zählen, zumal es sich bei den bisherigen Dienstgraden überwiegend um solche auf Passagierschiffen handelt, für die der MTV-See schon seit langer Zeit nicht mehr zur Anwendung kommt. § 5 MTV-See 1986 wird deshalb nicht übernommen. Statt dessen wird bei der Erwähnung der "sonstigen Angestellten" in § 27 Abs. 3 MTV-See 2002 zur Klarstellung des Begriffs auf § 5 SeemG verwiesen.

5. Die ausdrückliche Ausdehnung des Begriffs "Besatzungsmitglieder" in § 3 Abs. 3 Nr. 2 MTV-See 2002 auch auf die zur Berufsausbildung an Bord Befindlichen dient der Rechtsklarheit. In der Vergangenheit hat es über die Zuordnung dieses Personenkreises häufiger rechtliche Auseinandersetzungen gegeben. Die Praktikanten gehören nicht zu diesen Personen, da die Praktika/Praxissemester Teil der schulischen Ausbildung/Fachhochschul-ausbildung sind. Ebenfalls nicht diejenigen, die sich aufgrund einer Maßnahme der Arbeitsverwaltung an Bord befinden; sie haben ein Weiterbildungsverhältnis mit dem Seemännischen Berufsförderungswerk und sind damit "sonstige Personen" nach § 7 Abs. 2 SeemG.

6. Die letzte Gruppe der "zum Dienst an Bord des Schiffs für die Fahrt und für Rechnung des Reeders angenommene Personen" in § 3 Abs. 3 Nr. 3 MTV-See 2002 wird aus § 4 MTV-See 1986 unverändert übernommen.

Zu § 4 (Arten des Heuervertrages)

1. § 4 MTV-See 2002 entspricht § 12 MTV-See 1986 und § 5 Kapitans-MTV 1986 mit gleichzeitiger sprachlicher Anpassung an das neue Teilzeit- und Befristungsgesetz (TzBfG), welches auch für die Heuerverträge der Seekute bindend ist. Die bisherigen getrennten Begriffe "Heuerverhältnis" und "Anstellungsverhältnis" werden durch

den einheitlichen und arbeitsrechtlich korrekten Begriff "Heuervertrag" ersetzt. Inhaltlich ist hiermit keine Änderung gegenüber den bisherigen Regelungen verbunden.

2. Die Befristungsmöglichkeiten von Heuerverträgen ist seit Inkrafttreten des Teilzeit- und Befristungsgesetzes (TzBfG) am 1. Januar 2001 erheblich eingeschränkt. Zulässigkeit und Umfang von Befristungsmöglichkeiten sind in diesem Gesetz im einzelnen detailliert aufgeführt. Mit dem Verweis in § 4 MTV-See 2002 auf das Befristungsgesetz soll eine Wiederholung dieser einzelnen gesetzlich geregelten Befristungseinschränkungen vermieden werden, was andernfalls eine Überlastigkeit der Vorschrift zur Folge hätte und dem Gebot der Kürze widersprechen würde. Grundsätzlich gilt, dass eine Befristung ohne Vorliegen eines sachlichen Grundes bis zur Dauer von zwei Jahren zulässig ist. Bis zur Gesamtdauer von zwei Jahren ist die höchstens dreimalige Verlängerung eines kalendermäßig befristeten Heuervertrages zulässig (§ 14 Abs. 2 TzBfG). Abweichungen von der Anzahl der Verlängerungsmöglichkeiten und der Höchstdauer der Befristung sind durch Tarifvertrag möglich. Von dieser Öffnungsklausel wird in § 4 Abs. 2 Satz 2 MTV-See 2002 insoweit Gebrauch gemacht, als die Verlängerungsmöglichkeiten innerhalb eines Zeitraumes von bis zu zwei Jahren auf zweimal begrenzt wird. Nach zweimaligem befristeten Bordeinsatz sind die Beschäftigten, wenn eine Weiterbeschäftigung angestrebt wird, sodann unbefristet einzustellen.

3. Die in § 12 MTV-See 1986 enthaltene Bestimmung, dass im Rahmen eines Heuerverhältnisses auf unbestimmte Zeit eine Dienstleistung für eine bestimmte Zeit vereinbart werden kann, wird nicht übernommen. Der Anwendungsbereich dieser Bestimmung ist im Laufe der Zeit weggefallen. Die Vorschrift entfällt deshalb künftig ersatzlos.

4. § 4 Abs. 3 MTV-See 2002 über die Schriftform der Befristung entspricht den zwingenden Bestimmungen der § 14 Abs. 4 TzBfG und § 24 Abs. 1 Nr. 6 SeemG. Das Formerfordernis wird wegen seiner Warnfunktion in § 4 MTV-See 2002 übernommen. Die Wiederholung der Gesetzesvorschriften ist insoweit gewollt. Die Schriftform ist bei ausländischen Beschäftigten auch in der festgelegten Arbeitssprache oder in der auf dem jeweiligen Schiff gesprochenen Sprache und in Englisch zu erfüllen.

5. § 4 Abs. 4 MTV-See 2002 greift den neu geschaffenen Anspruch auf Teilzeitarbeit auf und verweist wegen der Einzelheiten auf das Teilzeit- und Befristungsgesetz.

Zu § 5 (Einstellung)

1. § 5 MTV-See 2002 entspricht in verkürzter und überarbeiteter Fassung § 11 MTV-See 1986 mit Anpassungen an § 24 Abs. 1 Satz 1 und 2 SeemG in der Fassung des Artikel 1 Nr. 2 des Änderungsgesetzes zum Seemannsgesetz vom 23.3.2002 (BGBl. I S. 1163).

2. Die Überschrift wird auf den Oberbegriff "Einstellung" reduziert. Die "Eingruppierung" ist Teil des Einstellungsvorganges und braucht deshalb nicht extra erwähnt zu werden. Dasselbe gilt für die "Einstufung". Die "Umgruppierung" und "Umstufung" sind nicht Teil der Einstellung selbst, sondern erfolgen erst nach Ableistung der entsprechend vorgeschriebenen Berufsjahre. Sie gehören deshalb nicht in die Vorschrift über die Einstellung.

3. Die Verpflichtung zur Ausstellung des Heuerscheins ergibt sich aus § 24 SeemG, auf den in § 5 Abs. 1 Satz 1 MTV-See 2002 verwiesen wird. Sie besteht sowohl gegenüber Besatzungsmitgliedern als nach neuem Recht auch gegenüber den Kapitänen. Der verbindliche Inhalt des Heuerscheins ist in § 24 Abs. 1 Nr. 1 bis 11 SeemG aufgeführt. Zu den Angaben gehört auch der Name und die Anschrift des Reeders (§ 24 Abs. 1 Nr. 1 SeemG). Deshalb wird auf die Übernahme von § 11 Abs. 1 Satz 2 MTV-See 1986 verzichtet. Der Ausschluss der elektronischen Form des Heuerscheins nach § 5 Abs. 1 Satz 2 MTV-See 2002 bezieht sich auf die Unterschrift des Reeders oder seines Vertreters auf dem Heuerschein. Diese hat nach § 126 Abs. 1 und 3 BGB eigenhändig zu erfolgen (zur Schriftform bei ausländischen Beschäftigten siehe Anmerkung 4 zu § 4).

4. § 11 Abs. 5 MTV-See 1986 über die Umgruppierung von Auszubildenden bei Beendigung der vertraglichen Bordausbildungszeit sowie über den Heimschaffungsanspruch sind überholt und werden nicht übernommen. Der Musterausbildungsvertrag für Auszubildende zum Schiffsmechaniker, der in der Praxis stets zur Anwendung kommt, enthält für den Fall, dass es wegen des Nichtbestehens der Prüfung zur Verlängerung des Ausbildungsvertrages kommt, eigenständige Regelungen, so dass es einer ergänzenden tarifvertraglichen Bestimmung nicht bedarf.

5. § 11 Abs. 6 MTV-See 1986 über die Offiziersbewerber ist überholt und wird deshalb nicht übernommen.

Zu § 6 (Art, Umfang und Ort der Dienstleistung)

1. § 6 MTV-See 2002 entspricht in verkürzter und überarbeiteter Fassung § 13 MTV-See 1986.

2. In der neuen Überschrift sind die wesentlichen Kriterien wiedergegeben, die den Inhalt des Heuervertrages ausmachen.

3. § 6 Abs. 1 MTV-See 2002 vermeidet die bisherige doppelte Aussage über den Pflichtenkreis des Besatzungsmitglieds in § 13 Abs. 1 Satz 1 und 2 MTV-See 1986. Der neue Wortlaut ist klarer. Die Kapitäne sind mit einbezogen, da auch ihnen gegenüber die Verpflichtung besteht, einen Heuerschein auszustellen (zur Schriftform bei ausländischen Beschäftigten siehe Anmerkung 4 zu § 4).

4. Eine konkrete Beschreibung der Pflichten der Beschäftigten ist nicht möglich. Die Pflichten unterliegen zudem einem ständigen Wechsel. Deshalb wird in § 6 Abs. 2 MTV-See 2002 auf die seemännische Verkehrsanschauung abgestellt, die im Streitfall von den Arbeitsgerichten durch Einholung von Auskünften der Tarifvertragsparteien oder durch Anhörung von Sachverständigen zu ermitteln ist.

5. § 6 Abs. 3 MTV-See 2002 stellt klar, dass zu den Schiffsdiensten von allen Beschäftigten auch die jeweils für sie nach öffentlich-rechtlichen Vorschriften vorgeschriebenen Aus- und Weiterbildungsmaßnahmen gehören. Hierzu gehören insbesondere die nach dem STCW-Übereinkommen 1995 vorgeschriebenen Lehrgänge.

6. § 6 Abs. 4 MTV-See 2002 regelt den Grundsatz, dass alle Beschäftigten auf jedem Schiff des Reeders, das die deutsche Flagge führt, zur Dienstleistung verpflichtet sind, es sei denn, es ist etwas anderes vereinbart. Die ausdrücklich geregelte Umsetzungsbefugnis des Reeders in § 13 Abs. 2 Satz 2 erster Halbsatz MTV-See 1986 ist überflüssig, da sich bereits aus dem ersten Satz ergibt, dass sich die Dienstleistungsverpflichtung grundsätzlich auf alle Schiffe der Reederei bezieht. Dass eine Umsetzung nicht mit dem Zweck erfolgen darf, dem Betroffenen einen Schaden zuzufügen, braucht nicht gesondert erwähnt zu werden, da sich dies bereits aus den allgemeinen Rechtsgrundsätzen von Treu und Glauben (§ 242 BGB) ergibt. Deshalb wird § 13 Abs. 2 Satz 2 zweiter Halbsatz MTV-See 1986 nicht übernommen.

7. § 13 Abs. 3 MTV-See 1986 ist überholt, so dass von dessen Übernahme abgesehen wird.

Zu § 7 (Beschäftigungszeiten, Fahrtzeiten)

1. § 7 MTV-See 2002 entspricht in verkürzter und gliederungsmäßig überarbeiteter Fassung § 15 MTV-See 1986.

2. § 7 Abs. 1 MTV-See 2002 übernimmt § 15 Abs. 1 MTV-See 1986. Der Einleitungssatz ist dem Einleitungssatz in § 7 Abs. 2 MTV-See 2002 angeglichen. In § 7 Abs. 1 Nr. 1 MTV-See 2002 sind die Dienstzeiten auf Schiffen unter ausländischer Flagge mit aufgeführt, wie dies in den "Empfehlungen der Ständigen Kommission nach § 62 des TV vom 27.2.1958, die noch gelten" unter Ziffer 11 ausgesprochen wird. § 7 Abs. 1 Nr. 5 MTV-See 2002 sind um weitere Anrechnungszeiten, die in engem Zusammenhang mit den Dienstzeiten nach § 7 Abs. 1 Nr. 1 MTV-See 2002 stehen, ergänzt.

3. § 15 Abs. 2 MTV-See 1986 ist überflüssig und wird deshalb nicht übernommen. Die Beweislast für das Vorliegen von Beschäftigungszeiten haben die Beschäftigten. Als Beweismittel können nicht nur amtliche Bescheinigungen oder Bescheinigungen von Reedereien dienen, sondern auch z. B. Seefahrtbücher, Heuerabrechnungen, Arbeitszeugnisse, Arbeitsbescheinigungen usw.

4. § 15 Abs. 3 MTV-See 1986 ist überholt und wird deshalb nicht übernommen.

5. § 7 Abs. 2 MTV-See 2002 entspricht § 15 Abs. 4 MTV-See 1986.

Zu § 8 (Arbeitszeit, Wachdienst)

1. In § 8 MTV-See 2002 sind die §§ 7, 16, 17, 18, 20 und 32 MTV-See 1986 und § 6 Kapitän-MTV 1986 zusammengefasst und aktualisiert.

2. § 8 Abs. 1 Satz 1 MTV-See 2002 entspricht § 16 MTV-See 1986. Die neue Bestimmung gilt für Besatzungsmitglieder und Kapitäne. § 8 Abs. 1 Satz 2 MTV-See 2002 entspricht § 32 MTV-See 1986. § 8 Abs. 1 Satz 3 MTV-See 2002 entspricht § 31 Abs. 2 MTV-See 1986. Die Verpflichtung zur gleichmäßigen Verteilung der Überstunden wird wegen der in den Gesamtvergütungen nach § 11 Abs. 1 MTV-See 2002 enthaltenen Pauschalisierten Überstundenvergütungen auf alle Besatzungsmitglieder ausgedehnt.

3. § 8 Abs. 2 MTV-See 2002 ist neu. Die Vorschrift steht im Zusammenhang mit der in § 11 Abs. 1 und 2 MTV-See 2002 geregelten Gesamtvergütung für alle Beschäftigten. Die Beschäftigten

sind verpflichtet, angeordnete Arbeiten im Umfang von durchschnittlich zehn Stunden täglich - d.h. 280, 300 bzw. 310 Stunden monatlich - zu leisten, die dem neuen Arbeitszeitregime entsprechen (siehe hierzu die Anmerkungen zu § 9) und auf denen die neue Gesamtvergütung aufbaut.

4. § 8 Abs. 3 MTV-See 2002 entspricht § 17 MTV-See 1986.

5. § 8 Abs. 4 MTV-See 2002 entspricht § 18 Abs. 1 MTV-See 1986.

6. § 8 Abs. 5 MTV-See 2002 entspricht § 18 Abs. 2 und § 7 MTV-See 1986 mit dem Wortlaut des § 138 SeemG in der Fassung des Artikel 1 Nr. 27 Buchstabe a des Änderungsgesetzes zum Seemannsgesetz vom 23.3.2002 (BGBl. I S. 1163). § 8 Abs. 4 Satz 1 MTV-See 2002 entspricht der Definition des Fahrtgebietes der "Kleinen Fahrt" in § 2 Abs. 5 Nr. 8 der Schiffssicherheitsverordnung vom 3. September 1997 (BGBl. I S. 2218), wobei die Angabe des Raumgehalts in Bruttoregistertonnen durch die seit 1994 gültige internationale Volumeneinheit "Bruttoreaumzahl" ersetzt wird. Eine Benachteiligung für vorhandene Schiffe ist durch die Umstellung der Volumeneinheit auf Bruttoreaumzahl nicht beabsichtigt. Deshalb können nach § 8 Abs. 5 Satz 2 MTV-See 2002 auf Schiffen, die vor dem Inkrafttreten des MTV-See 2002 den bis dahin geltenden Grenzwert von 1.000 Bruttoregistertonnen eingehalten haben, die Verlängerung der Seearbeitszeit auf zwölf Stunden und die Einteilung der wachegehenden Beschäftigten nach einem Zwei-Wachen-Plan weiter fortsetzen, wobei aber die Höchstarbeitszeiten und Mindestruhezeiten nach § 9 MTV-See 2002 eingehalten werden und die in § 8 Abs. 5 Satz 1 MTV-See 2002 genannten weiteren Voraussetzungen (Fahrtgebietsgrenzen) erfüllt sein müssen. Dasselbe gilt für Schiffe, die vor dem Inkrafttreten des MTV-See 2002 auf Kiel gelegt worden sind und für die keine Möglichkeit besteht, die zur Einhaltung der Arbeitszeit nach § 85 Abs. 1 SeemG notwendige Anzahl von Besatzungsmitgliedern an Bord unterzubringen. Auf Schiffen, die nach dem Inkrafttreten des MTV-See 2002 gebaut und in Dienst gestellt werden und eine höhere Bruttoreaumzahl als 2.500 aufweisen, kann künftig weder die Seearbeitszeit auf täglich zwölf Stunden verlängert noch die Einteilung der wachegehenden Beschäftigten nach einem Zwei-Wachen-Plan durchgeführt werden.

7. § 8 Abs. 6 MTV-See 2002 entspricht § 18 Abs. 3 und § 55 Abs. 4 MTV-See 1986.

8. § 8 Abs. 7 Satz 1 Nr. 1 und Satz 2 MTV-See 2002 entspricht § 6 Kapitäns-MTV 1986. Hinsichtlich der Schiffsgröße wird nur noch auf die neue

Vermessungsgröße "Bruttoreaumzahl" Bezug genommen (siehe Anmerkung 4 zu § 1).

9. § 8 Abs. 7 Satz 1 Nr. 2 und Satz 2 MTV-See 2002 entspricht § 18 Abs. 4 MTV-See 1986. § 18 Abs. 5 MTV-See 1986 ist überholt und wird nicht übernommen.

10. § 8 Abs. 8 MTV-See 2002 entspricht § 88 SeemG in der Fassung des Artikel 1 Nr. 11 des Änderungsgesetzes zum Seemannsgesetz vom 23.3.2002 (BGBl. I S. 1163).

Zu § 9 (Höchstarbeitszeiten, Mindestruhezeiten)

1. § 9 Abs. 1 und 2 MTV-See 2002 entsprechen in aktualisierter Fassung § 20 MTV-See 1986. Die Aktualisierung beruht auf Art. 5 Abs. 1, 2 und 4 des Übereinkommens 180 der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO) über die Arbeitszeit der Seeleute und die Besatzungsstärke der Schiffe, 1996, und auf Paragraf 5 Abs. 1, 2 und 4 der Europäischen Vereinbarung über die Regelung der Arbeitszeit von Seeleuten (Richtlinie 1999/ 63/ EG des Rates vom 21. Juni 1999). Die EG-Richtlinie wird am 1. Juli 2002 für die EU-Mitgliedstaaten verbindlich. Der Wortlaut des § 9 Abs. 1 bis 3 MTV-See 2002 entspricht § 84a Abs. 1 und 2 SeemG in der Fassung des Artikel 1 Nr. 9 des Änderungsgesetzes zum Seemannsgesetz vom 23.3.2002 (BGBl. I S. 1163).

2. Das in Anmerkung 1 zu § 9 genannte EG- und IAO-Recht gilt auch für Kapitäne, soweit diese Wachdienst ausüben. Darauf basiert § 9 Abs. 3 MTV-See 2002, der dem Wortlaut des § 104 SeemG in der Fassung des Artikel 1 Nr. 21 des Änderungsgesetzes zum Seemannsgesetz vom 23.3.2002 (BGBl. I S. 1163) entspricht. Die Vorschrift gilt nur für den Fall, dass der Kapitän wie ein Besatzungsmitglied planmäßig am Wachdienst teilnimmt. Sie gilt jedoch nicht für den Fall, dass der Kapitän während der Fahrt des Schiffs im unsichtigen Wetter oder auf verkehrsreichen Schifffahrtswegen oder in Eisgebieten zusätzlich zum Wachoffizier Brückendienst wahrnimmt.

3. § 9 Abs. 4 MTV-See 2002 entspricht dem Wortlaut des § 84a Abs. 3 SeemG in der Fassung des Artikel 1 Nr. 9 des Änderungsgesetzes zum Seemannsgesetz vom 23.3.2002 (BGBl. I S. 1163).

4. § 9 Abs. 5 MTV-See 2002 entspricht § 84a Abs. 4 SeemG in der Fassung des Artikel 1 Nr. 9 des Änderungsgesetzes zum Seemannsgesetz vom 23.3.2002 (BGBl. I S. 1163).

5. § 9 Abs. 6 MTV-See 2002 entspricht Art. 5 Abs. 3 des IAO-Übereinkommens 180 und Paragraph 5 Abs. 3 der EG-Richtlinie (siehe Anmerkung 1 zu § 9). Der hier gewählte Text entspricht dem Wortlaut des auf der EG-Richtlinie basierenden § 88 Abs. 2 SeemG in der Fassung des Artikel 1 Nr. 11 des Änderungsgesetzes zum Seemannsgesetz vom 23.3.2002 (BGBl. I S. 1163).

Zu § 10 (Beschäftigungseinschränkungen)

1. § 10 MTV-See 2002 enthält eine Zusammenfassung der §§ 20, 21, 22, 23 und 24 Satz 2 MTV-See 1986. Er bündelt alle bisherigen Beschäftigungseinschränkungen in einer Sammelvorschrift.

2. § 10 Abs. 1 MTV-See 2002 entspricht § 21 MTV-See 1986.

3. § 10 Abs. 2 MTV-See 2002 entspricht § 20 Abs. 2 MTV-See 1986.

4. § 10 Abs. 3 MTV-See 2002 entspricht § 22 Abs. 1 und 2 MTV-See 1986.

5. Die Zulässigkeit von Ladungsarbeiten/Ladungssicherungsarbeiten in § 10 Abs. 4 MTV-See 2002 wird an die Praxis angepasst. Ladungsarbeiten auf See bleiben zulässig und sind als Bestandteil der Dienstleistungspflichten der Beschäftigten nach § 6 Abs. 1 und 2 MTV-See 2002 ohne besondere Vergütung zu verrichten, wenn die Schiffssicherheit und/oder Ladungssicherheit diese Arbeiten erforderlich machen. Ladungsarbeiten/Ladungssicherungsarbeiten im Hafen sind grundsätzlich den Hafendarbeitern oder sonstigem qualifizierten Landpersonal vorbehalten. Nur in den Fällen, in denen - aus welchen Gründen auch immer - keine Hafendarbeiter oder sonstiges Landpersonal zur Verfügung steht, können die Beschäftigten zu solchen Arbeiten herangezogen werden, wenn die notwendige Sicherheitsausrüstung eingesetzt wird und die zuständige Gewerkschaft nicht widerspricht. Werden diese Arbeiten von der Stauerei, dem Terminal oder einer anderen Stelle vergütungsmäßig honoriert, so ist diese Vergütung als angemessene Entschädigung an die Beschäftigten weiterzugeben. Ansonsten gilt die Arbeit als mit der Gesamtvergütung nach § 11 Abs. 1 MTV-See 2002 bezahlt und ist auf die Arbeits- und Ruhezeiten nach § 9 Abs. 1 und 2 MTV-See 2002 anzurechnen. Im übrigen entspricht der Wortlaut des § 10 Abs. 4 MTV-See 2002 Art. 1 Buchstabe j des ITF-Sondervertrages zum ISR-Flottenvertrag von 1995.

6. § 10 Abs. 5 MTV-See 2002 entspricht § 24 Satz 2 MTV-See 1986. § 24 Satz 1 MTV-See 1986 ist in den Ausbildungsverträgen geregelt und wird deshalb nicht mehr gesondert vereinbart. § 24 Satz 3 MTV-See 1986 ist nicht mehr zeitgemäß und wird deshalb nicht übernommen.

7. § 10 Abs. 6 MTV-See 2002 entspricht § 23 MTV-See 1986.

Zu § 11 (Vergütung, Ziehschein)

1. § 11 MTV-See 2002 ist eine Zusammenfassung der §§ 25, 26, 27 MTV-See 1986 und § 7 Kapitans-MTV 1986. Die Vorschrift enthält eine Bündelung aller bisherigen allgemeinen Bestimmungen über die Bezüge und führt für alle Beschäftigten erstmalig eine Festheuer ein. Im Gegenzug entfallen alle bisherigen Zulagen (Wachdienstzulage [§ 33 Abs. 5 Satz 3 MTV-See 1986, § 7 Abs. 3 Kapitans-MTV 1986], Zwei-Wachen-Zuschlag [§ 34 MTV-See 1986], Auslandszulage [§ 38 MTV-See 1986, § 11 Kapitans-MTV 1986], Schmutzarbeitszulage [§ 39 MTV-See 1986], Tankerzulage [§ 40 MTV-See 1986, § 12 Kapitans-MTV 1986], Ladungsarbeitszulage [§ 41 MTV-See 1986], Fahrgastzulage [§ 42 MTV-See 1986], Ausgleich für nicht gewährten Landgang [§ 56 MTV-See 1986]), deren Wert zum Teil pauschal in die neuen Gesamtvergütungen nach § 11 Abs. 1 MTV-See (siehe Anmerkung 3 zu § 11) einbezogen ist. Die Absicherungsklauseln nach § 31 MTV-See 1986 und § 7 Abs. 4 Kapitans-MTV 1986 werden nicht übernommen, da der Vergütungsabstand zu den nachgeordneten Schiffsoffizieren durch die neue Vergütungsstruktur gewährleistet ist.

2. § 11 Abs. 1 MTV-See 2002 ist neu und führt eine Gesamtvergütung für alle Beschäftigten einschließlich der Auszubildenden ein. Die Gesamtvergütung ersetzt die bisherigen unterschiedlichen Vergütungsformen (Festheuer mit und ohne Einzelüberstundenvergütung, Grundheuer mit garantierter Überstundenvergütung und zusätzlicher Einzelüberstundenvergütung, §§ 25, 33 MTV-See 1986, § 7 Kapitans-MTV). Die neue Gesamtvergütung ist eine unter Berücksichtigung der bisherigen Nettoheuerbesitzstände tarifpolitisch vereinbarte Größe und ist keinem Rechenmodell unterworfen. Das gilt auch für die einzelnen Elemente der Gesamtvergütung. Die neue Gesamtvergütung ist eine Festheuer. Sie setzt sich zusammen aus der Grundvergütung, den Pauschalisierten Zuschlägen für Sonntags-, Feiertags- und Nacharbeit und der Pauschalisierten Überstundenvergütung. Die Gesamtvergütung ist unabhängig von der Anzahl der geleisteten Überstunden zu zahlen. Da die monatlich nach dem neuen Arbeitszeitrecht des

Seemannsgesetzes maximal zulässigen 128 Überstunden pro Monat in die Arbeitszeit nach § 8 Abs. 2 MTV-See 2002 als Gesamtkontingent eingeflossen sind, für die eine Gesamtvergütung gezahlt wird, gibt es darüber hinaus keinen Raum und damit auch keine Regelung mehr für die Zahlung von Einzelüberstunden.

3. § 11 Abs. 2 MTV-See 2002 ist neu. Die Gesamtvergütung der Auszubildenden beträgt 70 vom Hundert der Gesamtvergütung und berücksichtigt damit die tatsächliche Arbeitszeit während der Ausbildungszeiten an Land.

4. § 11 Abs. 3 MTV-See 2002 entspricht § 25 Abs. 2 MTV-See 1986 und § 7 Kapitans-MTV 1986. Beim Kapitän wird künftig nicht mehr auf die Möglichkeit der Vereinbarung einer höheren Vergütung mit dem Reeder verwiesen, da günstigere Vereinbarungen als im Tarifvertrag vorgesehen stets zulässig sind.

5. § 11 Abs. 4 MTV-See 2002 entspricht § 26 MTV-See 1986.

6. § 11 Abs. 5 MTV-See 2002 entspricht § 27 MTV-See 1986 und § 9 Kapitans-MTV 1986 mit Anpassung an die BRZ - Vermessungsgrößen in den neuen Heuertafeln. § 25 Abs. 4 MTV-See 1986 und § 7 Abs. 7 Kapitans-MTV 1986 werden nicht übernommen (vgl. hierzu Anmerkung 4 zu § 1; zur Schriftform bei ausländischen Beschäftigten siehe Anmerkung 4 zu § 4).

7. § 11 Abs. 6 MTV-See 2002 entspricht § 43 MTV-See 1986 mit Anpassung an die heute üblichen Verhältnisse bei der Überweisung von Heuertafeln. Sie gilt auch für Kapitäne. Die Platzierung der Vorschrift bereits an dieser Stelle erfolgt aus systematischen Gründen.

8. § 11 Abs. 7 MTV-See 2002 hat keine entsprechende Regelung im bisherigen MTV-See 1986. Die Verpflichtung zur Besetzung des jeweiligen Schiffes mit der ordnungsgemäßen Besatzung trifft den Reeder. Müssen aufgrund neuer gesetzlicher und/oder behördlicher Regelungen bisher gültige Zeugnisse umgeschrieben oder neue Zeugnisse ausgestellt werden, so ist der Reeder für die Tragung der hiermit verbundenen Kosten verantwortlich.

Zu § 12 (Bedienungspersonal)

1. § 12 MTV-See 2002 entspricht § 28 MTV-See 1986 mit Anpassungen an die neue Eingruppierungsstruktur des HTV-See 2002 sowie teilweise an § 49 UVV See. Soweit die Anzahl des

zu fahrenden Bedienungspersonals von § 49 UVV See abweicht, beruht dies auf einer tarifpolitischen Entscheidung. Die bisherige Küchendienstpauschale nach § 28 Abs. 6 MTV-See 1986 wird nicht übernommen, da alle bisherigen Zulagen in den neuen Gesamtvergütungen nach § 11 Abs. 1 MTV-See 2002 aufgegangen sind.

Zu § 13 (Bauaufsicht)

1. § 13 MTV-See 2002 entspricht § 29 Abs. 2 MTV-See 1986 und § 10 Kapitans-MTV 1986. Der Anspruch auf angemessene Verpflegung bedeutet, dass eine in Art und Umfang der üblichen Bordverpflegung entsprechende Naturalverpflegung gewährleistet sein muss. In den Fällen, in denen dies nicht gewährleistet werden kann und an die Stelle eine Selbstverpflegung tritt, ist ein Verpflegungsgeld zu zahlen, das das örtliche Preisniveau berücksichtigt, mindestens jedoch in Höhe des im HTV-See festgelegten Betrages.

2. § 29 Abs. 1 MTV-See 1986 über die vorübergehende Beschäftigung ist nicht mehr zeitgemäß und wird nicht übernommen. § 30 MTV-See 1986 über Sondervereinbarungen für Auflieger hat in der Praxis keinerlei Bedeutung gehabt und wird deshalb ebenfalls nicht übernommen.

Zu § 14 (Umtausch von Vergütung in Freizeit)

1. § 14 MTV-See 2002 entspricht § 33a MTV-See 1986 und § 7a Kapitans-MTV 1986 mit sprachlichen Anpassungen. Der bisherige Umtausch von Überstundenvergütung ist in die Möglichkeit des Umtauschs eines Teils der neuen Gesamtvergütung abgeändert. Der Umfang der Umtauschmöglichkeit ist nicht festgelegt und steht im Ermessen der Beschäftigten. In § 14 Abs. 5 Nr. 2 MTV-See 2002 ist "DM" in "Euro" geändert. § 14 Abs. 5 Nr. 5 MTV-See 2002 ist um die gesetzliche Pflegeversicherung ergänzt.

Zu § 15 (Zuschläge für Sonntags-, Feiertags- und Nachtarbeit)

1. In § 15 Abs. 1 MTV-See 2002 ist der Grundsatz der Vergütung von Sonntags-, Feiertags- und Nachtarbeit neu geregelt. Künftig entfallen die zweite Pauschalierte Zulage sowie die weiteren Einzelzuschläge. Es verbleibt lediglich noch eine einzelne, den Bordgegebenheiten angepasste Pau-

schalierte Zulage für Sonntags-, Feiertags- und Nachtarbeit.

2. In § 15 MTV-See 2002 sind die bisherigen Bestimmungen über Sonntags-, Feiertags- und Nachtarbeit nach §§ 36 und 37 MTV-See 1986 und § 7 Abs. 5 und 6 Kapitäns-MTV 1986 mit sprachlichen Bereinigungen zusammengefasst und den lohnsteuerrechtlich relevanten Zeiträumen angepasst.

Zu § 16 (Verpflegung, Verpflegungsgeld, Kantinenwaren)

1. § 16 MTV-See 2002 enthält eine Zusammenfassung aller mit dem Verpflegungsanspruch im weitesten Sinne zusammenhängenden Vorschriften der §§ 44, 45 und 46 MTV-See 1986 sowie §§ 13 und 14 Kapitäns-MTV 1986.

2. § 16 Abs. 1 MTV-See 2002 entspricht § 44 Abs. 1 MTV-See 1986. Die Bezugnahme auf die Speiserolle als Mindestmenge ist nicht mehr zeitgemäß und wird nicht übernommen. Dafür wird auf ausgewogenes Essen Bedacht genommen, ferner auf die unterschiedlichen Essgewohnheiten und Essenszubereitung bei einer Schiffsbesatzung mit multikultureller und -konfessioneller Herkunft. Sofern Beschäftigte auf Diätkost angewiesen sind und sie dies dem Reeder oder dem Kapitän angezeigt haben, ist hierauf entsprechend den Möglichkeiten Rücksicht zu nehmen.

3. § 16 Abs. 2 MTV-See 2002 entspricht § 44 Abs. 2 MTV-See 1986.

4. § 16 Abs. 3 MTV-See 2002 entspricht § 45 Abs. 1 und 2 MTV-See 1986 und § 13 Abs. 1 und 2 Kapitäns-MTV 1986. § 45 Abs. 1 Buchstabe b MTV-See 1986 und § 13 Buchstabe b Kapitäns-MTV 1986 werden nicht übernommen, da der Verpflegungsanspruch an Bord ein Naturalanspruch ist, zu dessen Erfüllung der Reeder den Küchen- und Bedienungsdienst vorhalten muss. Erweitert wird § 16 Abs. 3 MTV-See 2002 um die Nummern 4, 5, 6 und 7. Hierbei handelt es sich um Fälle, in denen auch bisher regelmäßig schon Verpflegungsgeld gezahlt wurde, ohne dass hierfür eine berufungsfähige Rechtsgrundlage bestanden hat. Bei den Nummern 8 und 9 handelt es sich um eine aus systematischen Gründen erforderliche Ergänzung.

5. § 16 Abs. 4 MTV-See 2002 entspricht § 46 MTV-See 1986 und § 14 Kapitäns-MTV 1986.

Zu § 17 (Unterbringung)

1. § 17 MTV-See 2002 entspricht § 49 MTV-See 1986 mit Ausnahme der Regelung über die Backschaft, die nicht mehr zeitgemäß ist und deshalb nicht übernommen wird. Hinsichtlich des Unterbringungsanspruchs wird auf die Regelungen der Unterbringungsverordnung mit ihrem Originaltitel verwiesen, die entgegen der Bezeichnung nicht nur für Besatzungsmitglieder, sondern auch für Kapitäne gilt.

2. § 47 MTV-See 1986 über die Unterbringung und § 48 MTV-See 1986 über die Ausstattung sind nicht mehr zeitgemäß, da durch die Unterbringungsverordnung überholt. Sie werden deshalb nicht übernommen.

Zu § 18 (Dienstreisen)

1. § 18 MTV-See 2002 entspricht § 50 MTV-See 1986 und § 15 Kapitäns-MTV 1986 mit der Vereinheitlichung der bisherigen unterschiedlichen Regelungen für Kapitäne, Schiffsoffiziere und Schiffsleute. Bei der bisherigen Alternative "Touristenklasse" handelt es sich nicht um eine wirkliche weitere Alternative und wird deshalb nicht übernommen.

Zu § 19 (Dienstuniformen, Arbeitskleidung)

1. § 19 MTV-See 2002 entspricht § 51 MTV-See 1986 und § 16 Kapitäns-MTV 1986. Neu aufgenommen wird die heute in vielen Fällen einheitliche Dienst-/Arbeitskleidung, wie z.B. Overalls o.ä..

Zu § 20 (Effektenersatz)

1. § 20 MTV-See 2002 entspricht in aktualisierter Form § 53 MTV-See 1986 und § 17 Kapitäns-MTV 1986. Der Ersatzanspruch bezieht künftig ausdrücklich die Dienstreisen zum und vom Schiff und die Landgänge der Beschäftigten mit ein. Es bleibt dem Reeder überlassen, sich wie bisher gegen Ansprüche auf Effektenersatz zu versichern.

Zu § 21 (Landgang)

1. § 21 Abs. 1 bis 4 MTV-See 2002 entspricht § 55 Abs. 1 bis 3 und § 10 MTV-See 1986. In § 21 Abs. 1 zweiter Halbsatz MTV-See 2002 ist zur Klarstellung aufgeführt, dass der Landgangsanspruch voraussetzt, dass behördlicherseits eine Erlaubnis zum Landgang erteilt wird.

2. § 56 MTV-See 1986 wird nicht übernommen, weil nicht mehr zeitgemäß. Ein pauschaler Ausgleich für den Wegfall der bisherigen Zulage erfolgt im Rahmen der neuen Gesamtvergütungen nach § 11 Abs. 1 MTV-See 2002.

Zu § 22 (Urlaubsanspruch)

1. § 22 MTV-See 2002 entspricht den umgruppierten § 57 MTV-See 1986 und § 19 Kapitän-MTV 1986 mit Anpassungen.

2. § 22 Abs. 1 MTV-See 2002 entspricht § 57 Abs. 1 MTV-See 1986 und § 19 Abs. 1 Kapitän-MTV 1986.

3. § 22 Abs. 2 MTV-See 2002 entspricht § 57 Abs. 9 MTV-See 1986 und § 19 Abs. 6 Kapitän-MTV 1986.

4. § 22 Abs. 3 MTV-See 2002 entspricht § 57 Abs. 2 Satz 2, Abs. 3 Satz 2 MTV-See 1986 und § 19 Abs. 2 Satz 2, Abs. 3 Satz 2 Kapitän-MTV 1986.

5. § 22 Abs. 4 MTV-See 2002 entspricht § 57 Abs. 8 MTV-See 1986 und § 19 Abs. 5 Kapitän-MTV 1986.

6. § 22 Abs. 5 MTV-See 2002 entspricht § 57 Abs. 2 MTV-See 1986 und § 19 Abs. 2 Kapitän-MTV 1986. Die bisherige Unterscheidung der Schiffsgrößen für Urlaubsansprüche entfällt, da eine Rechtfertigung für unterschiedliche Urlaubsansprüche bei kleineren und größeren Schiffen nicht zuletzt wegen Wegfalls der Fahrtgebietsgrenzen aufgrund des STCW-Übereinkommens 1995 nicht mehr gegeben ist. Ebenfalls entfallen die Hinweise auf die Schiffe nach Anlage I und IV. Der besondere Urlaubsanspruch nach § 57 Abs. 4 MTV-See 1986 entfällt ersatzlos aufgrund der Neuregelung des einheitlichen Urlaubsanspruchs in § 22 Abs. 5 MTV-See 2002. Die Auszubildenden erhalten einen einheitlichen Urlaubsanspruch während der gesamten Dauer der Ausbildung an Bord in Höhe von zehn Tagen.

7. § 22 Abs. 6 MTV-See 2002 entspricht § 57 Abs. 3 MTV-See 1986 und § 19 Abs. 3 Kapitän-MTV 1986. Zur Klarstellung werden die "Teilnahme an vorgeschriebenen Aus- und/oder Weiterbildungsmaßnahmen" (§ 6 Abs. 3 MTV-See 2002) und die "Seedienstuntauglichkeit" als urlaubsbegründende Tatbestände mit aufgeführt.

8. § 22 Abs. 7 MTV-See 2002 entspricht § 57 Abs. 6 MTV-See 1986 und § 19 Abs. 4 Kapitän-MTV 1986. Anstelle des überholten Hinweises auf den "Geltungsbereich des Grundgesetzes" wird "Deutschland" genannt.

9. § 22 Abs. 8 MTV-See 2002 entspricht § 57 Abs. 10 MTV-See 1986 und § 19 Abs. 7 Kapitän-MTV 1986.

10. § 57 Abs. 4, 5, 7 und 11 MTV-See 1986 entfallen, da durch die neuen Urlaubsstaffeln überholt.

Zu § 23 (Urlaubsgewährung, Reisekosten)

1. § 23 MTV-See 2002 entspricht den umgruppierten und sachlich sowie sprachlich angepassten §§ 58, 60, 61 und 64 MTV-See 1986 und §§ 20, 22 und 24 Kapitän-MTV 1986. Die bisherigen Vorschriften über die Urlaubssanktionen in § 59 MTV-See 1986 und § 21 Kapitän-MTV 1986 werden nicht übernommen. Dafür erhalten die Beschäftigten in § 23 Abs. 1 MTV-See 2002 künftig einen Anspruch auf Urlaubsgewährung nach spätestens 180 Kalendertagen Borddienstzeit, der nur durch schriftliche Einzelvereinbarung zwischen den Vertragsparteien abdingbar ist (zur Schriftform bei ausländischen Beschäftigten siehe Anmerkung 4 zu § 4).

2. § 23 Abs. 2 MTV-See 2002 entspricht § 61 MTV-See 1986 und macht deutlicher als bisher, dass der erworbene Urlaub aus der vorhergehenden Borddienstzeit in seiner ganzen Dauer genommen werden muss.

3. § 23 Abs. 3 MTV-See 2002 ist neu. Sein Inhalt entspricht Art. 12 des Übereinkommens 146 der Internationalen Arbeitsorganisation über den bezahlten Jahresurlaub der Seeleute, 1976.

4. § 23 Abs. 4 MTV-See 2002 entspricht § 64 MTV-See 1986 und § 24 Kapitän-MTV 1986.

5. § 23 Abs. 5 MTV-See 2002 entspricht § 58 Abs. 3 MTV-See 1986.

6. § 23 Abs. 6 bis 9 MTV-See 2002 entspricht in sprachlich und sachlich überarbeiteter Form § 60 MTV-See 1986 und § 22 Kapitans-MTV 1986. Zur Schriftform bei ausländischen Beschäftigten siehe Anmerkung 4 zu § 4.

Zu § 24 (Urlaubsbezüge)

1. § 24 MTV-See 2002 entspricht den umgruppierten §§ 62 und 63 MTV-See 1986 und § 23 und 24 Kapitans-MTV 1986. Die Änderungen sind redaktionell und bewirken keine materielle Änderung.

2. § 24 Abs. 1 MTV-See 2002 entspricht § 62 Abs. 1 MTV-See 1986 und § 23 Abs. 1 Kapitans-MTV 1986.

3. § 24 Abs. 2 MTV-See 2002 entspricht § 62 Abs. 2 MTV-See 1986.

4. § 24 Abs. 3 MTV-See 2002 entspricht § 62 Abs. 3 MTV-See 1986 und § 23 Abs. 2 Kapitans-MTV 1986.

5. § 24 Abs. 4 MTV-See 2002 entspricht § 62 Abs. 4 MTV-See 1986 und § 23 Abs. 3 Kapitans-MTV 1986. "Kalendermonatlich" ist eine Klarstellung. Die bisher geregelte monatliche Vorauszahlung der Urlaubsbezüge entsprach noch nie der Praxis und wird deshalb nicht übernommen. Die Beschäftigten werden im Urlaub abrechnungs- und überweisungsmäßig stets genauso behandelt wie während ihrer Dienstzeit an Bord. Die Urlaubsbezüge sind damit am Ende des Kalendermonats fällig.

6. § 24 Abs. 5 MTV-See 2002 entspricht § 63 MTV-See 1986 und § 26 Kapitans-MTV 1986 mit Anpassung an das neue Gesamtvergütungssystem nach § 11 Abs. 1 MTV-See 2002.

Zu § 25 (Urlaubsabgeltung)

1. § 25 Abs. 1, 2 und 5 MTV-See 2002 entsprechen § 65 MTV-See 1986 und § 25 Kapitans-MTV 1986. Die bisherige Abgeltungsmöglichkeit von Urlaubsansprüchen bei außerordentlichen Kündigungen gegenüber Besatzungsmitgliedern und Kapitänen wird nicht übernommen, da hinsichtlich des gesetzlichen Anteils des Urlaubs eine solche Abgeltung nach § 60 SeemG nicht zulässig ist. Eine Differenzierung zwischen dem gesetzlichen Mindesturlaub und den tariflichen Zusatzurlaub soll

wegen Abgrenzungsschwierigkeiten nicht mehr vorgenommen werden, so dass künftig ein einheitliches Abgeltungsverbot in diesen Fällen besteht. Zur Schriftform bei ausländischen Beschäftigten siehe Anmerkung 4 zu § 4.

2. § 25 Abs. 3 MTV-See 2002 ist neu. Der Inhalt dieser Regelung entspricht der Rechtsprechung über die automatische Verlängerung des Heuerverhältnisses um restliche Urlaubstage und zur nicht nochmaligen Verlängerung des Heuerverhältnisses bei Krankheit im Verlängerungszeitraum, was dann zur Abgeltung des verbleibenden Resturlaubs und des während der Krankheit erworbenen Urlaubs führt.

3. § 25 Abs. 4 MTV-See 2002 ist ebenfalls neu. Er basiert auf dem Urteil des Arbeitsgerichts Hamburg vom 17. April 2001 - S 1 Ca 69/01 -, wonach der während der Krankheit erworbene Urlaub, der den Beschäftigten wegen Feststellung der verminderten Erwerbsfähigkeit nach § 43 SGB VI nicht mehr gewährt werden kann, nicht abzugelten ist, sondern verfällt. Gleichgestellt mit dieser Fallkonstellation sind die Fallkonstellationen "Ausscheiden wegen Seedienstuntauglichkeit" und "Ausscheiden wegen Unmöglichkeit der Erbringung der Dienstleistung". Durch die Worte "nach der letzten Dienstleistung an Bord" soll deutlich gemacht werden, dass nicht bis in alle Vergangenheit vom Reeder geprüft werden muss, ob Urlaubsansprüche nach § 22 Abs. 6 MTV-See 2002 erworben wurden, die noch nicht gewährt werden konnten. Im übrigen werden diese Urlaubsansprüche in der Praxis bereits erfüllt worden sein. Die Fälle liegen meistens so, dass sich nach der letzten Dienstleistung eine längere Zeit der Arbeitsunfähigkeit anschließt. Dies führt im Ergebnis dazu, dass der Beschäftigte nicht mehr einsteigen kann. Nur diese Ansprüche sollen verfallen. Anders dagegen verhält es sich mit dem vorher an Bord erworbenen Gesamturlaubsanspruch. Hier besteht ein Abgeltungsanspruch, weil in einem Urlaubsanspruch auch der Ausgleich auf See verbrachte Sonnabende, Sonntage und Feiertage enthalten ist.

Zu § 26 (Krankenfürsorge)

1. § 26 MTV-See 2002 entspricht § 54 MTV-See 1986 und § 18 Kapitans-MTV 1986 mit Ausnahme des § 54 Abs. 2 Satz 3 MTV-See 1986, der keine Bedeutung mehr hat. Die Gesetzesverweisung in § 26 Abs. 1 Satz 3 MTV-See ist an die Neufassung des § 48 SeemG durch das Entgeltfortzahlungsgesetz vom 26. Mai 1994 angepasst worden.

Zu § 27 (Ordentliche Kündigung)

1. § 27 MTV-See 2002 entspricht den umgruppierten und zusammengefassten §§ 67, 68, 70, 71 MTV-See 1986 und §§ 27, 28, 29, 30 Kapitän-MTV 1986 mit redaktionellen Anpassungen, Anpassung an § 78 Abs. 2 Satz 3 SeemG sowie Anpassung an das Schriftformerfordernis nach § 623 BGB in der Fassung des Arbeitsgerichtsbeschleunigungsgesetzes vom 30. März 2000 und des Formvorschriften-Anpassungsgesetzes vom 13. Juli 2001, worauf ebenfalls der wortgleiche § 62 Abs. 1 SeemG in der Fassung des Artikel 1 Nr. 4 des Änderungsgesetzes zum Seemannsgesetz vom 23.3.2002 (BGBl. I S. 1163) beruht. Alle Bestimmungen zur ordentlichen Kündigung sind künftig in einer Vorschrift gebündelt. Für die geografische Bezeichnung wird nicht mehr "Geltungsbereich des Grundgesetzes", sondern "Deutschland" verwendet. Zum Ausschluss der elektronischen Unterschrift der Kündigung siehe Anmerkung 3 zu § 5, zur Schriftform bei ausländischen Beschäftigten siehe Anmerkung 4 zu § 4.

2. Die allgemeine Vorschrift des § 66 MTV-See 1986 ist überflüssig und wird nicht übernommen.

3. § 70 Abs. 3 MTV-See 1986 wird nicht übernommen, da im Falle der Veräußerung eines Schiffs die zwingende und für die Beschäftigten günstigere Regelung des § 613a BGB zur Anwendung kommt.

Zu § 28 (Außerordentliche Kündigung)

1. § 28 MTV-See 2002 entspricht § 72 MTV-See 1986 mit Anpassung an das Schriftformerfordernis nach § 623 BGB in der Fassung des Arbeitsgerichtsbeschleunigungsgesetzes vom 30.3.2000 und des Formvorschriften-Anpassungsgesetzes vom 13.7.2001, worauf ebenfalls § 68a SeemG in der Fassung des Artikel 1 Nr. 5 des Änderungsgesetzes zum Seemannsgesetz vom 23.3.2002 (BGBl. I S. 1163) beruht. Zum Ausschluss der elektronischen Unterschrift der Kündigung siehe Anmerkung 3 zu § 5, zur Schriftform bei ausländischen Beschäftigten siehe Anmerkung 4 zu § 4.

Zu § 29 (Aufhebungsvertrag)

1. § 29 MTV-See 2002 entspricht sinngemäß § 73 MTV-See 1986 und § 28 Kapitän-MTV 1986 mit Anpassung an das Schriftformerfordernis nach § 623 BGB in der Fassung des Arbeitsgerichts-

beschleunigungsgesetzes vom 30. März 2000 und des Formvorschriften-Anpassungsgesetzes vom 13.7.2001, welches auch für die Heuerverhältnisse nach dem Seemannsgesetz gilt (zum Ausschluss der elektronischen Unterschrift des Aufhebungsvertrags siehe Anmerkung 3 zu § 5, zur Schriftform bei ausländischen Beschäftigten siehe Anmerkung 4 zu § 4). Damit die Beschäftigten sich vor Abschluss eines Aufhebungsvertrages insbesondere über die sozialrechtlichen Konsequenzen dieses Schrittes beraten lassen können, sollen diese Verträge grundsätzlich nur im Inland abgeschlossen werden können. Kommt es zum Abschluss eines Aufhebungsvertrages im Ausland oder an Bord, weil etwa aus besonderen Gründen nicht bis zur Rückkehr nach Deutschland gewartet werden kann, so erhalten die Beschäftigten ein Widerrufsrecht, damit sie sich nach ihrer Rückkehr über die rechtlichen Konsequenzen informieren und sodann gegebenenfalls entsprechend handeln können. Durch die Neuregelung entsteht künftig insgesamt mehr Rechtssicherheit beim Abschluss von Aufhebungsverträgen.

Zu § 30 (Heimschaffung)

1. § 30 Abs. 1 und 2 MTV-See 2002 ist die Zusammenfassung der §§ 77 und 78 MTV-See 1986 mit Anpassung an die Heimschaffungstatbestände und die Heimschaffungskostenregelung nach Art. 2 Abs. 1, Art. 4 Abs. 1 bis 3 des Übereinkommens 166 der Internationalen Arbeitsorganisation über die Heimschaffung der Seeleute (Neufassung), 1987.

2. Derzeit bestehen Gefahrenvereinbarungen über "Gefährdete Gewässer des Nahen Ostens" vom 8. Juli 1970 und über "Gefährdete Gewässer des Arabisch-Persischen Golfes" vom 17. Oktober 1980. Der spezielle Heimschaffungsanspruch besteht jedoch nicht bei Fahrten in diese Gebiete, wenn keinerlei Anzeichen für die in den genannten Vereinbarungen bezeichneten Gefahren zu diesem Zeitpunkt bekannt sind. Dies bedeutet, dass die Beschäftigten die Heimschaffung nicht schon allein deshalb verlangen können, weil das Schiff in diese vereinbarten Gebiete einlaufen soll. Es bedarf vielmehr bereits der Anzeichen oder Hinweise auf sich zuspitzende gefährliche Situationen im Sinne der genannten tariflichen Gefahrenvereinbarungen.

Zu § 31 (Umschau)

1. § 31 MTV-See 2002 ist die Zusammenfassung der §§ 75 Abs. 1 und 2, 76 Abs. 1 MTV-

See 1986 und §§ 32 Abs. 1, 33 Abs. 1 Kapitäns-MTV 1986 mit Erweiterung der Umschauberechtigung auf die Schiffsleute, denen nach § 629 BGB bisher lediglich ein allgemeiner Freizeitanspruch zur Stellungssuche zusteht, bei gleichzeitiger Reduzierung der bisherigen Umschaufrist für Kapitäne von sechs Wochen und für Schiffsoffiziere und sonstige Angestellte von einem Monat auf künftig einheitlich drei Wochen für alle Beschäftigten. § 31 MTV-See 2002 enthält daneben redaktionelle Anpassungen unter der einheitlichen Überschrift ‘‘Umschau’’ sowie eine sachliche Anpassung an die neue Gesamtvergutungsregelung in § 11 Abs. 1 MTV-See 2002. §§ 75 Abs. 3, 76 Abs. 2 und 3 MTV-See 1986 und §§ 32 Abs. 2, 33 Abs. 2 und 3 Kapitäns-MTV 1986 werden nicht übernommen, da überholt bzw. von unnötiger Regelungstiefe.

Zu § 32 (Arbeitszeugnis)

1. § 32 MTV-See 2002 entspricht § 74 MTV-See 1986 und § 31 Kapitäns-MTV 1986 mit inhaltlichen und redaktionellen Anpassungen an die ständige Rechtsprechung der Gerichte für Arbeitssachen und mit Anpassung an das Schriftformerfordernis nach § 630 BGB in der Fassung des Formvorschriften-Anpassungsgesetzes vom 13.7.2001, welches auch für die Heuverhaltnisse nach dem Seemannsgesetz gilt (zum Ausschluss der elektronischen Unterschrift des Arbeitszeugnisses siehe Anmerkung 3 zu § 5, zur Schriftform bei ausländischen Beschäftigten siehe Anmerkung 4 zu § 4).

Zu § 33 (Sterbegeld)

1. § 33 MTV-See 2002 entspricht § 79 MTV-See 1986 und § 34 Kapitäns-MTV 1986 mit redaktionellen Änderungen und sachlicher Anpassung an die neue Gesamtvergutungsregelung nach § 11 Abs. 1 MTV-See 2002. Die Frage des eigenen Verschuldens des Verstorbenen soll künftig für den Anspruch der Hinterbliebenen keine Rolle mehr spielen, da das Verschulden in der Praxis kaum nachprüfbar ist.

Zu § 34 (Ausschlussfrist)

1. § 34 MTV-See 2002 entspricht § 80 MTV-See 1986 und § 35 Kapitäns-MTV 1986 mit redaktionellen und sachlichen Anpassungen an das Gesetz zur Modernisierung des Schulrechts vom 26. November 2001 sowie der Übernahme von Erfordernissen, die von der Rechtsprechung für den Eintritt der Verwirkung aufgestellt worden sind.

Zur Schriftform bei ausländischen Beschäftigten siehe Anmerkung 4 zu § 4.

Zu § 35 (Gerichtsstandsvereinbarung)

1. § 35 MTV-See 2002 entspricht § 81 MTV-See 1986 und § 36 Kapitäns-MTV 1986 mit redaktionellen Änderungen.

Zu § 36 (Inkrafttreten, Außerkrafttreten, Laufzeit)

1. § 36 MTV-See 2002 entspricht § 83 MTV-See 1986 und § 39 Kapitäns-MTV 1986 mit kalendarischen Aktualisierungen.

