



Yachtpersonal im Dienst: Die besten Adressen, um qualifizierte Mitarbeiter zu bekommen, sind spezielle Crewagenturen.

## Der Yachteigner als Arbeitgeber

Was sollten Eigner beachten, wenn sie auf ihrer Yacht eine feste Crew beschäftigen? Prof. Dr. Schließmann gibt Hinweise zur Heuer.

Jeder Eigner beziehungsweise jede Yacht-Holding sind in dem Moment auch bei einer reinen „Pleasure-Yacht“ Arbeitgeber, indem sie Personen beschäftigen, die weisungsgebunden ihre Arbeitskraft vornehmlich der Erfüllung einer bestimmten Aufgabe im Rahmen des Betriebes der Yacht widmen. Das allgemeine Arbeitsrecht gilt auch, wenn das

Seearbeitsgesetz, das nur für Seeleute auf Handelsschiffen gilt und als Spezialgesetz Musterung, Heuer, Verpflegung, Unterbringung, ärztliche Versorgung, Urlaub, Landgang, Kündigung, Arbeitsschutz, Arbeitszeit und Ordnung an Bord regelt, nicht greift. Wer dies – in der Praxis etwa häufig durch konstruiertes Unternehmertum – zu umgehen versucht, landet rasch im Risikofeld der „Scheinselbstständigkeit“. In Wahrheit sind die Beschäftigten dann von der Art ihrer Tätigkeit her regelmäßig Arbeitnehmer und unterliegen unter anderem der Sozialversicherung als versicherungspflichtige Arbeitnehmer; der Arbeitgeber haftet für die ordnungsgemäße Handhabung. Dies ist nicht nur Grundsatz deutscher Regelungen, sondern in der ganzen Europäischen Gemeinschaft, wo Mindestanforderungen für Arbeits- und Beschäftigungsbedingungen sowie auch im Bereich der sozialen Absicherung formuliert sind, die die Mitgliedsstaaten in einzelstaatliches Recht umsetzen und anwenden. Wer seine Yacht in Deutschland oder in einem anderen EU-Land registriert hat, unterliegt aufgrund seiner EU-Flagge den gemeinschaftlichen Mindestregelungen. Die Yacht gilt dann als Betriebsstätte im Sinne der Flagge.

Da rasch Arbeitsverhältnisse vorliegen und auch innerhalb der EU über die Mindestanforderungen hinaus die jeweiligen Landesgesetze dennoch recht unterschiedlich sind, lohnt es sich durchaus, die Flagge innerhalb der EU neben steuerlichen und vermögensrechtlichen Aspekten bei größeren Crews auch aus arbeits- und sozialrechtlicher Sicht sorgfältig auszuwählen.

Wer als Crewmitglied wann Arbeitnehmer mit allen auch sozialversicherungsrechtlichen Folgen ist, ergibt sich aus dem einzelstaatlichen Recht des jeweiligen Flaggenstaates. Wer dann nicht von vornherein rechtlich hieb- und stichfest befristete Arbeitsverhältnisse auf bestimmte Zeit vereinbart, sondern vor allem ganzjährig eine größere Crew für eine Yacht beschäftigt, tut trotz der EU-Mindeststandards gut daran, auch zu prüfen, in welchem Flaggenstaat welche Kündigungsschutzbestimmungen herrschen. Unter deutscher Flagge gilt das Kündigungsrecht für die Eigner privater Yachten, welches bei regelmäßig über zehn Beschäftigten, die länger als sechs Monate dabei sind, Kündigungsschutz gewährt.

### Vergütung mindestens nach Standard

Es ist daher leicht verständlich, warum die vielen Off-Shore-Flaggen großer Yachten nicht nur steuerliche oder vermögensrechtliche, sondern oftmals auch arbeitsrechtliche Hintergründe haben. Meist kennen solche Flaggenstaaten keine Regelungen, die den engen europäischen Mindeststandards entsprechen, und ermöglichen daher das in der Branche üblichen Hire and Fire, ohne dass gesetzliche Zwänge entgegenstehen.

Crewmitglieder werden in freien Dienstverhältnissen auf Zeit verpflichtet. Mit ihrer Vergütung müssen sie ihre Sozialabsicherung, ihre persönlichen Versicherungen sowie die anfallenden Steuern komplett selbst finanzieren. Sie sind Ein-Mann-Unternehmer.

Crew-Zeitarbeitsunternehmen mit vielen Tausend Crewmitgliedern haben sich allerdings etabliert, um den Arbeitgeberpart zu übernehmen und Yachteignern eine Personalanmietung ohne Folgerisiken zu ermöglichen. Vielfach arbeiten solche Zeitarbeitsfirmen wiederum mit Unternehmen zusammen, die komplette Generalmanagementverträge für große Yachten halten und sich um den gesamten Betrieb inklusive des Crewings kümmern. Doch auch derartige Zeitarbeitsunternehmen sind rückläufig. Schließlich scheuen auch diese die arbeits- und sozialrechtlichen Risiken aus den Arbeitsverhältnissen mit den Crewmitgliedern, wenn sie diese als Zeitarbeiter nicht auf eine Privatyacht vermitteln können, was vor allem auch in der Krise der letzten Jahre zu kaum tragbaren Kosten führte.

Die durchschnittlichen Bruttovergütungen für qualifiziertes Crewpersonal sind je nach Flagge und Arbeitsbedingungen international weitgehend transparent. Wer diese branchenüb-



marinefinanz – das Finanzierungskonzept der akf bank für Wasserfahrzeuge.

Besuchen Sie uns auf der boot 2013 in Düsseldorf, vom 19.-27.01. Wir sind in Halle 7a, Stand D24.

Tel. +49 202 4929-185, Fax +49 202 4929-119, www.akf.de, boot@akf.de

**FURUNO**  
WEGWEISEND SEIT 1948

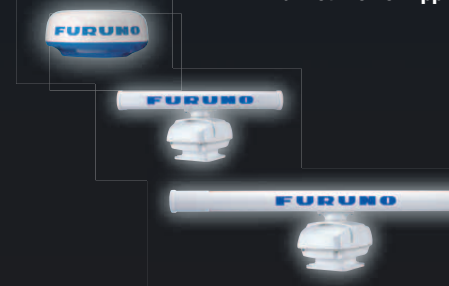
LIVE erleben auf der boot Düsseldorf  
Halle 11  
Stand A02

Navigation mit  
Fingerspitzengefühl

Das weltweit erste Multifouch-  
Navigationssystem



NavNet Remote App  
NavNet Viewer App



Perfekt für alle Schiffsgrößen!

Weitere Informationen und  
unsere Händler finden Sie unter:

www.furuno.de Tel. +49 4101-838 0



**Starke Mannschaft:** Auf großen Yachten (hier: „Alibella“) sind oftmals 12 oder mehr Crewmitglieder beschäftigt.

lichen Vergütungen unterschreiten will, läuft Gefahr, so Alexander Bahn von der schweizerischen YMG Yacht Management Group, dass er dann für die Anforderungen auf einer Privatyacht nur weniger oder gar nicht geeignete Leute erhält, die zu 95 Prozent von kommerziellen Frachtschiffen kommen und hinsichtlich Umgangsformen, Stil, Sprache oder technischer Kompetenz nicht auf eine große Privatyacht passen. Jeder Eigner oder Crew-verantwortliche Kapitän sollte daher wohl abwägen, ob er sparen oder Qualität haben möchte. Ein wichtiges Thema im Rahmen einer Heuer ist ein umfassender Sicherheitscheck. Dazu gehört die Überprüfung von Zertifikaten und Referenzen, eine persönliche Kontaktaufnahme zu früheren Arbeitgebern sowie die Einholung eines polizeilichen Führungszeugnisses. Wem dies zu kompliziert oder zu aufwendig ist, kann sich am besten zertifizierter Crew-Agenten

bedienen, die dafür Know-how, professionelle Routinen und Dienstleistungen speziell für Yachten über 500 Tonnen anbieten. Solche können vor allem erfolgreich gefälschte Referenzen aufdecken. Eine Replacement-Garantie im Falle nicht zufriedenstellender Heuer bietet eine zusätzliche Sicherheit.

### Vermittlung zwischen Eigner und Crew

Crew-Agenturen vermitteln im Regelfalle auch zwischen den Interessen von Arbeitgeber und Crew, in Fragen der Mindestlebensstandards für Personal an Bord (MLC 2006), der Vermeidung von finanzieller und leistungsmäßiger Ausbeutung, Sicherheits- und Zugangsfragen in den jeweiligen Häfen sowie Safe-Mannings-Regelungen je nach Flagge und Fahrgebiet. Interessant sind neue Konzepte des Crew-Sharings zwischen kooperierenden Eignern, die dann ausgewählt gute Kräfte je nach Yachtnutzung teilen.

Insgesamt ist das Crewing eine sensible Angelegenheit, von Sicherheitsfragen bis zu möglichen und teuren sozialen Besitzständen im Falle einer rechtlich unvorteilhaften Gestaltung der Zusammenarbeit. Die Flagge ist dabei maßgebend für die grundsätzlich für das Verhältnis Crew – Eigner geltenden Bestimmungen, weshalb deren sorgfältige Wahl bei großen Yachten um einen entscheidenden Prüfungsaspekt erweitert wird.

### AUTOR



#### Prof. Dr. Christoph Schließmann

ist Wirtschaftsanwalt und -berater in Frankfurt am Main und berät seit über 20 Jahren vor allem Produktionsunternehmen an der Schnittstelle von Wirtschaft & Recht. Seit 1996 ist er selbst mit vielen Törns vorwiegend auf dem Mittelmeer unterwegs und überträgt sein Wissen und seine Erfahrung auf die Beratung von Yachtherstellern und -eignern.

# be Yachtlite®



[www.yachtlite.com](http://www.yachtlite.com)

## Creative Light Solutions



Düsseldorf,  
19 – 27 Jan. 2013  
Halle 7A, Stand D07  
Deutsche Yachten