

Schriften zum Sozial- und Arbeitsrecht

---

Band 364

# Das Heuverhältnis unter dem Seearbeitsgesetz

Das Arbeitsverhältnis auf See, seine Geschichte  
und seine Besonderheiten im internationalen Kontext

Von

Friedrich Goecke



Duncker & Humblot · Berlin

FRIEDRICH GOECKE

Das Heuerverhältnis unter dem Seearbeitsgesetz

# Schriften zum Sozial- und Arbeitsrecht

Herausgegeben von  
Prof. Dr. Matthias Jacobs, Hamburg  
Prof. Dr. Rüdiger Krause, Göttingen  
Prof. Dr. Sebastian Krebber, Freiburg  
Prof. Dr. Thomas Lobinger, Heidelberg  
Prof. Dr. Markus Stoffels, Heidelberg  
Prof. Dr. Raimund Waltermann, Bonn

Band 364

# Das Heuverhältnis unter dem Seearbeitsgesetz

Das Arbeitsverhältnis auf See, seine Geschichte  
und seine Besonderheiten im internationalen Kontext

Von

Friedrich Goecke



Duncker & Humblot · Berlin

Die Rechts- und Staatswissenschaftliche Fakultät  
der Rheinischen Friedrich-Wilhelms-Universität Bonn hat diese Arbeit  
im Jahre 2020 als Dissertation angenommen.

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in  
der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten  
sind im Internet über <http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

Alle Rechte vorbehalten  
© 2021 Duncker & Humblot GmbH, Berlin  
Satz: 3w+p GmbH, Rimpar  
Druck: CPI buchbücher.de GmbH, Birkach  
Printed in Germany

ISSN 0582-0227  
ISBN 978-3-428-18134-6 (Print)  
ISBN 978-3-428-58134-4 (E-Book)

Gedruckt auf alterungsbeständigem (säurefreiem) Papier  
entsprechend ISO 9706 ☺

Internet: <http://www.duncker-humblot.de>

*Meinen Eltern*



## Vorwort

Die vorliegende Arbeit wurde im Sommersemester 2020 von der Rechts- und Staatswissenschaftlichen Fakultät der Rheinischen Friedrich-Wilhelms-Universität Bonn als Dissertation angenommen. Die mündliche Prüfung fand am 23. Juni 2020 statt. Rechtsprechung und Literatur wurden bis November 2019 berücksichtigt.

Mein besonderer Dank gilt meinem Doktorvater, Herrn Prof. Dr. Gregor Thüsing LL.M. (Harvard). Herr Professor Thüsing hat mir nicht nur die Erstellung dieser Arbeit ermöglicht und sie begleitet. Er hat darüber hinaus bereits im Studium meine Begeisterung für das Arbeitsrecht geweckt, die mir bis heute berufliche Erfüllung bringt.

Ich danke Herrn Prof. Dr. Raimund Waltermann für die zügige Erstellung des Zweitgutachtens und für die Empfehlung der Arbeit zur Aufnahme in diese Schriftenreihe. Herrn Prof. Dr. Philipp Reuß danke ich für die rasche Terminierung und die reibungslose Durchführung der Disputation.

Wertvolle inhaltliche Anregungen für diese Arbeit habe ich von Herrn Christian Bubener vom Referat ISM / ILO der BG Verkehr und von Herrn Prof. Dr. Robert Peetz erhalten. Von unschätzbarem Wert waren auch die eindrücklichen Alltagserfahrungen an Bord, die Herr Joannis Joisten als erfahrener Seefahrer mit mir geteilt hat. Herrn Rechtsanwalt Jürgen Siemers von der Kanzlei CMS Hasche Sigle danke ich für zwei Jahre lehrreicher Zusammenarbeit in der seearbeitsrechtlichen Beratung.

Mit meinen Freunden Dr. Jan-Hendrik Seifer und Dr. Oliver Hofmann habe ich Freud und Leid eines Promotionsstudenten geteilt, sie waren eine wichtige persönliche Bereicherung in diesem spannenden Lebensabschnitt.

Der größte Dank gilt meiner Familie. Meine Frau, Dr. Ricarda Braun, hat diese Arbeit nicht nur geduldig Korrektur gelesen – sie war in jeder Phase des Projekts mein bedingungsloser Rückhalt. Meinen Schwestern, Dr. Theresa Goecke und Dr. Charlotte Pannhausen, danke ich für die Liebe und Herzenswärme, mit der sie mich durch Studium und Promotion begleitet habe. Meine Eltern, Prof. Dr. Oskar Goecke und Mechtild Goecke, haben diese Arbeit gleich mehrfach sorgfältig gelesen und korrigiert. Sie waren mir – in der Promotion wie in den anderen Stationen meines Lebens – eine unerschöpfliche Quelle an Kraft, Großzügigkeit und Zuneigung. Ihnen ist diese Arbeit in Liebe und Dankbarkeit gewidmet.

Düsseldorf, im Februar 2021

*Friedrich Goecke*



# Inhaltsverzeichnis

<b>§ 1 Einleitung</b> .....	19
A. Einführung in die Thematik .....	19
B. Gang der Untersuchung .....	23
<b>§ 2 Die Geschichte des Seearbeitsverhältnisses</b> .....	26
A. Einleitung .....	26
B. Anfänge der Seeschifffahrt .....	28
C. Römische Kaiserzeit .....	30
D. Oströmisches Reich .....	33
E. Mittelalter: Genossenschaftlicher Schiffsbetrieb .....	36
I. Schiffsbetrieb des Mittelalters .....	36
II. Seerechtsquellen des Mittelalters .....	37
III. Heuerverhältnis .....	38
1. Genossenschaftlicher Schiffsbetrieb .....	38
2. Die „reinste Form der Genossenschaft“ in Amalfi .....	38
3. Die übrigen italienischen Handelsstädte .....	39
4. Besonderheiten des nordeuropäischen Rechtskreises .....	40
IV. Personenrechtliches Verhältnis .....	41
1. Kein staatlicher Einfluss im nordeuropäischen Rechtskreis bis zum 13. Jahrhundert .....	41
2. Autorität des Schiffsrats .....	42
V. Zusammenfassung .....	44
F. 14. bis 16. Jahrhundert: Beginn der abhängigen Beschäftigung auf See .....	45
I. Schiffsbetrieb ab Ende des Mittelalters .....	45
1. Frachtverträge und Seedarlehen .....	45
2. Wachsender staatlicher Einfluss auf die Seefahrt .....	47
3. Hervorgehobene Rolle des Schiffers im nordeuropäischen Rechtskreis ...	47
II. Seerechtsquellen ab Ende des Mittelalters .....	48

III. Heuerverhältnis	49
1. Beginn einer abhängigen Beschäftigung	49
2. Grundsatz: „Die Fracht ist die Mutter der Gage“	51
3. „Recht der Führung“	52
4. Entwicklung der Fürsorge	52
5. Kündigung des Heuervertrags	54
6. Pflichten des Schiffsmanns	55
IV. Personenrechtliche Stellung	56
V. Zusammenfassung	58
G. 17. bis 19. Jahrhundert: Erosion genossenschaftlicher Elemente und Ende der Segelschiffahrt	59
I. Schiffsbetrieb des 17. bis 19. Jahrhunderts	59
II. Heuerverhältnis	61
1. Rückgang genossenschaftlicher Elemente	61
2. Monatliche Heuerzahlung	62
3. Verbreitung des staatlichen Einflusses auf das Heuerverhältnis	62
a) Der Wasserschout	62
b) Schutzmechanismen vor Vertragsbruch	63
III. Personenrechtliche Stellung	64
1. Schwindende Bedeutung des Schiffsrats	64
2. Höhepunkt und Ende der umfassenden Disziplinargewalt	65
IV. Zusammenfassung	65
H. Mitte 19. bis Anfang 20. Jahrhundert: Dampfschiffahrt und Verelendung des Seearbeitsverhältnisses	66
I. Schiffsbetrieb Mitte des 19. bis Anfang des 20. Jahrhunderts	66
1. Aufkommen von Dampfschiffahrt und Großreederei	66
2. Verändertes Berufsbild	67
3. Beginn der Organisation der Seeleute	68
4. Erste einheitliche Gesetzgebung im deutschen Raum	69
II. Heuerverhältnis	69
1. Heuerverhältnisse auf unbestimmte Zeit	69
2. Erste Arbeitszeitregelung in der preußischen Gesetzgebung	70
3. Weiterer Rückgang genossenschaftlicher Elemente	70
4. Arbeits- und Lebensverhältnisse an Bord bis 1902	71
5. Schutzgesetze von 1902	72
a) Seemannsordnung von 1902	72
b) Gesetzgebung gegen den Missbrauch durch Heuerbaasen	74
6. Vordringen der Tarifverträge ab Anfang des 20. Jahrhunderts	75
7. Weitere Verbesserungen in der Weimarer Republik	76

III. Personenrechtliche Stellung . . . . .	77
IV. Zusammenfassung . . . . .	78
I. Seemannsgesetz von 1957: Angleichung an das Landarbeitsverhältnis . . . . .	79
I. Schiffsbetrieb seit den 1950er Jahren . . . . .	79
1. Ausbau der Handelsflotte nach dem 2. Weltkrieg . . . . .	79
2. Internationale Regulierung der Arbeitsbedingungen . . . . .	80
II. Neureglung durch das Seemannsgesetz von 1957 . . . . .	81
1. Zielsetzung . . . . .	81
2. Heuerzahlung . . . . .	82
3. Heuerfortzahlung im Krankheitsfall . . . . .	82
4. Urlaubs- und Landgangsanspruch . . . . .	82
5. Kündigungsschutz . . . . .	83
6. Arbeitsschutz und Arbeitszeitschutz . . . . .	83
7. Weitere Abwertung der Rolle des Kapitäns . . . . .	84
III. Personenrechtliche Stellung . . . . .	84
IV. Zusammenfassung . . . . .	86
J. Seit den 1960er Jahren: Ausflagung und Internationales Seeschiffregister . . . . .	87
I. Trend zur Ausflagung . . . . .	87
II. Zweitregister in Deutschland . . . . .	89
III. Auswirkungen des Zweitregisters . . . . .	89
IV. Zusammenfassung . . . . .	90
K. Abschließende Betrachtung . . . . .	91
<b>§ 3 Die Maritime Labour Convention (MLC) 2006 . . . . .</b>	<b>94</b>
A. Einleitung . . . . .	94
B. Zustandekommen des Übereinkommens . . . . .	96
I. Entscheidung für eine Neukodifikation . . . . .	96
1. Nachprüfung geltender Standards . . . . .	97
2. Auswirkungen der Strukturänderungen in der Seeschifffahrt . . . . .	97
II. Von der Idee zur Ratifikation . . . . .	99
C. Struktur und Inhalt der MLC . . . . .	102
I. Aufbau . . . . .	102
II. Regelungsbereiche . . . . .	104
1. Titel 1: Mindestanforderungen an Seeleute für die Arbeit auf einem Schiff . . . . .	104
2. Titel 2: Beschäftigungsbedingungen . . . . .	105
3. Titel 3: Unterkünfte, Freizeiteinrichtungen und Verpflegung . . . . .	107

4. Titel 4: Gesundheitsschutz, Medizinische Betreuung, Soziale Betreuung und soziale Sicherheit .....	108
5. Titel 5: Erfüllung und Durchsetzung .....	110
a) Verantwortlichkeit des Flaggenstaats .....	110
b) Verantwortlichkeit des Hafenstaats .....	112
c) Verantwortlichkeit des Vermittlerstaats .....	113
III. Besondere Strukturmerkmale .....	113
1. Konsolidierung .....	114
2. Aktualisierung .....	115
3. Flexibilisierung .....	116
a) Programmsatz: Unflexibel in den Rechten – Flexibel in der Umsetzung	116
b) Im Wesentlichen gleichwertige Maßnahmen .....	117
4. Kontrolle .....	119
IV. EU-Recht .....	120
D. Zusammenfassung und Bewertung .....	121
<b>§ 4 Das Seearbeitsgesetz .....</b>	<b>123</b>
A. Der Anwendungsbereich des Gesetzes .....	125
I. MLC .....	125
II. Seearbeitsgesetz .....	128
1. Einleitung .....	128
2. Kauffahrteischiff, das die Bundesflagge führt .....	128
3. Besatzungsmitglied .....	131
a) Überblick .....	131
b) Keine Besatzungsmitglieder .....	133
c) Insbesondere: Nicht zum Schiffsbetrieb gehörende Personen .....	133
aa) Zeitlich begrenzter Aufenthalt .....	134
bb) Bestimmung der Begrenzungszeiträume .....	135
cc) Keine Besatzungsmitglieder trotz unbegrenzten Bordaufenthalts ..	137
d) Zusammenfassung und Bewertung .....	139
4. Rechtswahl, Internationales Seeschiffregister .....	140
a) Bedeutung von § 1 SeeArbG und Art. 8 Abs. 1 Rom I-VO .....	140
b) Objektives Heuervertragsstatut .....	141
c) Inhalt und Bedeutung von § 21 Abs. 4 Flaggenrechtsgesetz .....	143
aa) Wortlaut der Vorschrift .....	143
bb) Zentrale Aussagen des BVerfG .....	144
cc) Behandlung durch das Bundesarbeitsgericht .....	146
dd) Fortgeltung dieser Grundsatz auch unter der Rom I-VO .....	147
ee) Eingriffsnormen i. S. d. Art. 9 Rom I-VO .....	147

ff) Tarifverträge auf ISR-Schiffen .....	148
d) Zusammenfassung und Bewertung .....	150
B. Reederbegriff und Reederhaftung .....	150
I. MLC .....	150
II. Seearbeitsgesetz .....	153
1. Einleitung .....	153
2. Reeder i. S. d. § 4 Abs. 1 .....	154
3. Reederhaftung nach § 4 Abs. 2 .....	156
a) Einleitung .....	156
b) Verwendung des Reederbegriffs im 3. Abschnitt des SeeArbG .....	157
c) Rechtsverhältnis zwischen Reeder und Fremdarbeitnehmer .....	159
aa) Meinungsstand in der Literatur .....	159
bb) Vergleich mit der Arbeitnehmerüberlassung .....	160
cc) Automome Bestimmung des Rechtsverhältnisses .....	161
d) Reihenfolge der Verantwortlichkeit .....	163
e) Haftung des Reeders für Zahlungsverpflichtungen .....	165
III. Zusammenfassung und Bewertung .....	166
C. Vertragsschluss .....	168
I. Einleitung, MLC .....	168
II. Seearbeitsgesetz .....	169
1. Einleitung .....	169
2. Vorvertragliche Übermittlungspflicht .....	170
3. Inhalte des Heuervertrags .....	172
a) Angaben zu Reeder und Arbeitgeber .....	172
b) Angaben zum Schiff der Dienstleistung .....	172
c) Angaben zur Dauer des Heuerverhältnisses .....	173
4. Informationspflichten nach § 29 .....	174
III. Zusammenfassung und Bewertung .....	175
D. Dienst- und Folgeleistungspflichten, Heuerzahlung .....	176
I. Einleitung .....	176
II. Dienstleistungspflicht .....	177
1. Dienstleistungspflicht des § 32 .....	177
2. Pflichten zur Gefahrenabwendung .....	178
3. Anwesenheitspflicht, Landgangsanspruch .....	181
4. Besatzungsmitglieder ohne seemännische Aufgaben .....	183
III. Anordnungsbefugnis und Folgeleistungspflicht .....	186
1. Anordnungsbefugnis .....	186
2. Zwangsweise Durchsetzung .....	187

3. Folgeleistungspflicht .....	188
IV. Heuerzahlung .....	189
1. Überblick .....	189
2. Arten der Heuer .....	189
3. Modalitäten der Heuerzahlung .....	190
V. Zusammenfassung und Bewertung .....	192
E. Arbeits- und Ruhezeiten .....	193
I. Einleitung, MLC .....	193
1. Rechtsquellen .....	193
2. Höchstarbeitszeit oder Mindestruhezeit .....	194
3. Normalarbeitszeit i. S. d. Norm A2.3 Abs. 3 .....	195
II. Seearbeitsgesetz .....	196
1. Überblick .....	196
2. Regelarbeitszeit .....	196
a) Abgrenzung zur Höchstarbeitszeit .....	196
b) Hafen- und Seearbeitszeit nach §§ 43, 44 .....	198
c) Regelarbeitszeit des Servicepersonals .....	199
aa) Bedeutung der Regelarbeitszeit für das Servicepersonal .....	199
bb) Lage der Regelarbeitszeit; Sonn- und Feiertagsarbeit .....	201
d) Regelmäßige Arbeitszeit auf Zwei-Wachen-Schiffen .....	202
3. Höchstarbeitszeiten und Mindestruhezeiten .....	203
4. Ruhepausen und Ruhezeiten .....	205
5. Arbeitszeit in besondere Ausnahmefällen .....	206
a) Arbeitszeitverlängerung in Gefahrensituationen .....	206
b) Arbeitszeitverlängerung in sonstigen dringenden Fällen .....	209
6. Vergütung für Mehr- und Nachtarbeit, Sonntags- und Feiertagsarbeit .....	210
a) Vorgaben des Seearbeitsgesetzes .....	210
b) Tarifliche Pauschalierung von Überstunden und SFN-Arbeit .....	211
7. Tarifvertragliche Abweichungen .....	214
a) Tariföffnungsklausel des § 49 .....	214
b) Insbesondere § 49 Abs. 1 Nr. 3 .....	214
aa) Überblick .....	214
bb) Öffnung der Regelarbeitszeiten .....	215
cc) Öffnung der Mindestruhezeiten .....	215
dd) Einschränkung der Tariföffnung des § 49 Abs. 4 .....	216
ee) Zwischenergebnis zur Tariföffnung .....	217
III. Offshore-Arbeitszeitverordnung .....	218
1. Hintergrund .....	218

2. Offshore-Arbeitszeitverordnung	219
a) Arbeitszeitregelungen	220
b) Einzelprobleme	221
aa) Begriff der „Offshore-Tätigkeiten“	221
bb) Räumliche Geltung bereits im Hafen	223
cc) Inseln als Ort der Ausgleichszeiten	223
dd) Rechtliche Einordnung von Transportzeiten	224
3. Fazit	226
IV. Zusammenfassung und Bewertung	226
F. Urlaub	228
I. MLC	228
II. Seearbeitsgesetz	229
1. Einleitung	229
2. Anwendung der Rechtsprechung des EuGH	229
3. Überblick über die Urlaubsvorschriften	231
4. Besonderheiten des Seearbeitsverhältnisses	231
a) Mindesturlaub	231
b) Keine Wartezeit und sofortige Fälligkeit	232
c) Festlegung des Urlaubs	234
aa) Zusammenhängende Gewährung	234
bb) Urlaubsort	235
cc) Umfang des Wahlrechts und Kostentragung	236
d) Gesetzliche Verlängerung statt Abgeltung	237
e) Einzelfragen	238
III. Zusammenfassung und Bewertung	240
G. Heimschaffung	242
I. MLC	242
II. Seearbeitsgesetz	244
1. Einleitung	244
2. Heimschaffungsgründe	244
3. Modalitäten der Heimschaffung	247
III. Zusammenfassung und Bewertung	248
H. Kündigung	249
I. Einleitung	249
II. Seearbeitsgesetz	250
1. Ordentliche Kündigung	250
a) Verhaltensbedingte Kündigung	251
aa) Sozialer Frieden	252

bb) Schiffssicherheit und Erfolg der Schiffsunternehmung . . . . .	255
cc) Dienstzeit und Bordfreizeit . . . . .	258
b) Personenbedingte Kündigung . . . . .	259
aa) Eignungsmangel . . . . .	259
bb) Krankheitsbedingte Kündigung . . . . .	260
cc) Mangelnde Umsetzungsmöglichkeit . . . . .	263
c) Betriebsbedingte Kündigung . . . . .	263
aa) Allgemeine Grundsätze . . . . .	263
bb) Kündigung bei Ausflagung oder Aufgabe der Reederstellung . . . . .	264
2. Außerordentliche Kündigung durch den Reeder . . . . .	267
3. Außerordentliche Kündigung durch das Besatzungsmitglied . . . . .	269
a) Einleitung . . . . .	269
b) Rechtliche Einordnung der Regelbeispiele . . . . .	270
c) Pflichtverletzung des Kapitäns . . . . .	272
d) Besondere Kündigungsgründe . . . . .	273
4. Weitere kündigungsrechtliche Besonderheiten . . . . .	273
a) Kündigungsberechtigung . . . . .	273
b) Kündigungs- und Klagefristen . . . . .	274
III. Zusammenfassung und Bewertung . . . . .	276
I. Kontrolle und Durchsetzung . . . . .	277
I. Einleitung und Einordnung der Kontrollinstrumente . . . . .	277
II. Beschwerdeverfahren . . . . .	279
1. Grundsätzliche Bedeutung des Beschwerdeverfahrens . . . . .	279
2. Beschwerdeverfahren an Bord . . . . .	280
3. Beschwerdeverfahren im Hafenstaat . . . . .	282
III. Kontrolle durch den Flaggenstaat . . . . .	282
1. Allgemeines . . . . .	282
2. Ablauf der Flaggenstaatkontrolle . . . . .	283
3. Ausstellung der Schiffszertifikate . . . . .	285
a) Zielsetzung . . . . .	285
b) Seearbeitszeugnis und Seearbeits-Konformitätserklärung . . . . .	285
4. Prüfungsintervalle . . . . .	287
5. Verlust der Gültigkeit der Schiffszertifikate . . . . .	287
IV. Kontrolle durch die Hafenstaaten . . . . .	288
1. Historischer Hintergrund . . . . .	288
2. Hafenstaatkontrolle durch die MLC . . . . .	290
a) Aufgabe und Rechtsquellen der Hafenstaatkontrolle . . . . .	290
b) Prüfungsmaßstab der Hafenstaatkontrolle . . . . .	293
c) Überprüfungsintervalle . . . . .	294

d) Ablauf der Überprüfung .....	294
e) Problem: Anscheinsbeweis und Erstüberprüfung .....	297
aa) Fragestellung .....	297
bb) Stellungnahme .....	299
V. Zusammenfassung und Bewertung .....	300
<b>§ 5 Zusammenfassende Thesen .....</b>	<b>303</b>
<b>Literaturverzeichnis .....</b>	<b>311</b>
<b>Sachwortverzeichnis .....</b>	<b>318</b>



# § 1 Einleitung

## A. Einführung in die Thematik

„Eine Seefahrt, die ist lustig, eine Seefahrt, die ist schön, denn da kann man fremde Länder und noch manches and're sehn. Hola-hi, hola-ho [...]“

Zitiert nach einem alten Seemannslied, ca. 1900.<sup>1</sup>

Kein Beruf wird im Volksmund so verklärt wie der des Seemanns. Die Liedersammlung „Die Mundorgel“ zählt zwölf Lieder, die sich mit der Arbeit und dem Leben auf See beschäftigen. Romane wie „Moby-Dick“ von Herman Melville und „Der Seewolf“ von Jack London sind weltweit Klassiker der Jugendliteratur. Die Assoziationen sind dieselben: Der Seemannsberuf verspricht Freiheit, Abenteuer und Lebenslust. Eine solche Idealisierung wird dem Beruf des Handwerkers oder des Land- oder Fabrikarbeiters nicht zuteil. Interessant ist, dass die beschriebenen Darstellungen die offensichtlichen Nöte der Seeleute gar nicht verschweigen. So beschreiben die Seemannslieder durchaus die Themen Gewalt, Hunger, Trunkenheit oder die mangelnde Hygiene an Bord.<sup>2</sup> Diese Eindrücke scheinen jedoch im Angesicht der unendlichen Weite des Meeres zu verblassen.

„Das Leben des Seemanns ist ein steter Zwang, eine Kette von übermäßigen Anstrengungen, Entbehrungen und Nöten, für die er von keiner Seite Anerkennung erfährt, und sehr, sehr arm an Freuden.“

Zitiert nach einem Gutachter, der im Gesetzgebungsverfahren zur Seemannsordnung von 1902 das Leben und Arbeiten auf See beschreibt, ca. 1900.<sup>3</sup>

Bei nüchterner historischer Betrachtung erreicht um das Jahr 1900 die Verelendung des Arbeitnehmers auf See ihren Höhepunkt. Als an Land die Zehn-Stunden-Woche eingeführt wird und sich der Arbeiter, vor allem Dank gewerkschaftlicher

---

<sup>1</sup> Liedtext, Herkunftsangaben und Interpretation abrufbar unter:

<https://deutschelieder.wordpress.com/tag/seemannslied/>, letzter Abruf vom 14.10.2019.

<sup>2</sup> Aus dem eben zitierten „Eine Seefahrt die ist Lustig“ (Lied 228): „Und er haut ihm vor'n Dassel, dass er in die Kohlen fällt“; aus „Il était un petit navire“ (Lied 225): „Au bout de cinq à six semaines, les vivres vinrent à manque“; aus „Ja, alle wollen nach Island gehen“ (Lied 226): „Wir trinken bis zum letzten Cent auf unser Wohl“; aus „Ick heff mol en Hamburger Veermaster sehn“ (Lied 224): „Dat Deck weer von Isen, vull Schiet un vull Smeer“, jeweils zitiert aus der Mundorgel.

<sup>3</sup> Raab, Die Nothflagge weht, S. 69 m. w. N.

Organisation,<sup>4</sup> zu emanzipieren beginnt, arbeiten viele Seeleute unter widrigsten Bedingungen ohne arbeitszeitrechtliche Beschränkung und sind einer umfassenden Disziplinargewalt des Kapitäns unterworfen.<sup>5</sup> Das Seearbeitsverhältnis wird in der zeitgenössischen Literatur als „Zwangsarbeitsverhältnis“ bezeichnet.<sup>6</sup> Der Gesetzgeber erkennt dies und stattet den Seemann im Laufe des 20. Jahrhunderts nach und nach mit denselben Rechten aus wie den Landarbeitnehmer.

Die vorliegende Arbeit beschreibt, wie sich das Arbeitsverhältnis auf See entwickelt hat und wie es unter dem am 1. August 2013 in Kraft getretenen Seearbeitsgesetz ausgestaltet ist.<sup>7</sup> Die historisch betrachtet wichtigste Weichenstellung zum Seearbeitsverhältnis hat der Gesetzgeber bereits bei der Schaffung des Seemannsgesetzes von 1957 vorgenommen: Die Grundsätze des Arbeitsrechts für an Land Beschäftigte sind auch für Besatzungsmitglieder von Seeschiffen zu übernehmen, sofern die Besonderheiten der Seeschifffahrt abweichende Regelungen nicht unumgänglich erscheinen lassen.<sup>8</sup> Bereits das Seemannsgesetz geht somit davon aus, dass Land- und Seearbeitsverhältnis grundsätzlich anzugleichen sind. Diese Vorstellung übernimmt der Gesetzgeber für das Seearbeitsgesetz.<sup>9</sup>

Betrachtet man die Geschichte des Seearbeitsverhältnisses, so ist diese Angleichung alles andere als selbstverständlich. Zwar unterliegen sowohl Land- als auch Seearbeitsverhältnis einem durch die Veränderung der sozialpolitischen, technischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen bedingten Wandel. Trotzdem hat sich das Seearbeitsverhältnis weitgehend unabhängig vom Landarbeitsverhältnis entwickelt. Die Nachzeichnung dieser Entwicklung beginnt mit der Frage: Wer ist Seemann? Diese Frage beantworten die Epochen höchst unterschiedlich. Der Seemann im römischen Recht ist Sklave. Der Seemann im Mittelalter ist der Kaufmann, der als Unternehmer seine Waren auf ein Schiff bringt, diese Waren selbst begleitet und im Schiffsrat wichtige wirtschaftliche und nautische Fragen mitentscheidet. Später ist der Seemann die abhängig beschäftigte, im Gesamtbetrieb des Schiffes unverzichtbare und gut ausgebildete Arbeitskraft, die eine schiffsinterne Karriere durchlaufen kann. Ende des 19. Jahrhunderts ist der Seemann der Heizer oder Kohlenzieher, der an Land keine Arbeit gefunden hat und der unter härtesten Bedingungen unter Deck die Kesselöfen des Dampfschiffes befeuert. Heutzutage ist der Seemann der gut ausgebildete Schiffsoffizier oder die Bedienungskraft an Bord des Kreuzfahrtschiffes ebenso wie der philippinische Matrose, der auf Basis eines

---

<sup>4</sup> Siehe hierzu auch das Kapitel „Von der Notwendigkeit der Gewerkschaften und der Mitbestimmung“ in *Thüsing*, *Mit Arbeit spielt man nicht!*, S. 116 ff.

<sup>5</sup> Siehe §§ 72 ff. SeemO 1872. Ausführlich hierzu unten unter § 2 H. II.

<sup>6</sup> *Hanses*, *Die rechtliche Stellung des Kapitäns*, S. 97.

<sup>7</sup> Seearbeitsgesetz (SeeArbG) vom 20. April 2013 (BGBl. I S. 868), zuletzt geändert durch Gesetz vom 20. März 2019 (BGBl. I S. 346).

<sup>8</sup> So die aml. Begründung zum Seemannsgesetz von 1957, BT-Drucks. 2/2962, S. 41.

<sup>9</sup> Vgl. BT-Drucks. 17/10959, S. 1 f.

Zehnmonatsvertrags für einen nach deutschen Verhältnissen sehr geringen Lohn auf dem Schiff eines deutschen Reeders unter liberianischer Flagge arbeitet.<sup>10</sup>

Die Geschichte des Landarbeitsverhältnisses läuft weitgehend gradlinig: vom Leibeigenen über den Arbeiter der Industrialisierung hin zu einem durch gewerkschaftliche Organisation und staatlichen Arbeitsschutz zum selbstbewussten Vertragspartner gewordenen Arbeitnehmer.<sup>11</sup> Unmündigkeit und wirtschaftliche Ungleichheit gegenüber dem Arbeitgeber nehmen im Laufe der Geschichte ab, Teilhabe und Umfang des staatlichen Schutzes nehmen zu.<sup>12</sup> Anders im Seearbeitsverhältnis: Hier folgen Epochen der Partizipation, der privilegierten Abhängigkeit, der Verelendung, der Angleichung an das Landarbeitsverhältnis und der Gefahr der erneuten Verelendung infolge des globalisierten Arbeitsmarkts aufeinander.

Die Eigenständigkeit des Seearbeitsverhältnisses ist kein rein historischer Befund. Dies zeigt sich bereits in der Regelungsbreite des Seearbeitsgesetzes. Das Gesetz regelt – im deutschen Arbeitsrecht einzigartig – nicht nur die Arbeits-, sondern auch die Lebensbedingungen an Bord. Notwendig ist dies aufgrund der zeitlosen Besonderheiten der Arbeit auf See. Auf kaum ein anderes Arbeitsverhältnis wirken die äußeren Elemente so stark ein wie auf das Seearbeitsverhältnis. Dies gilt zunächst mit Blick auf die Arbeitsbedingungen. Hier richten sich die Arbeitszeiten und der Aufenthalt des Besatzungsmitglieds nach den Bedürfnissen des Schiffsbetriebs. Sämtliche an Bord anfallende Aufgaben müssen zwangsläufig von dem auf dem Schiff vorhandenen Personal erledigt werden. Gleiches gilt für die Lebensbedingungen. Das Schiff ist Arbeitsstätte und gleichzeitig Lebensmittelpunkt des Arbeitnehmers auf See. Er ist von der Außenwelt weitgehend isoliert und entfernt sich von den ihn schützenden sozialen und rechtlichen Institutionen.

Eine Bestandsaufnahme des Seearbeitsverhältnisses im Jahr 2019 muss aus drei Perspektiven erfolgen: Erstens einer historischen Perspektive, da sich im Seearbeitsgesetz Vorschriften finden, die sich entweder nur historisch erklären lassen oder die einen historisch gewachsenen Missstand beseitigen. Zweitens aus einer Angleichungsperspektive: Es ist seit Schaffung des Seemannsgesetzes erklärtes Ziel des Gesetzgebers, Land- und Seearbeitsverhältnis anzugleichen. Eine vom Landarbeitsrecht abweichende Regelung muss aufgrund der Besonderheiten der See-

---

<sup>10</sup> Zu den Hintergründen, warum gerade Seeleute von den Philippinen einen so hohen Anteil an den weltweit tätigen Seeleuten ausmachen, siehe *Tietz*, Aufsteiger im Unterdeck, S. 62 ff.

<sup>11</sup> Ein kurzer Abriss über die Geschichte des Arbeitsrechts findet sich bei *Dütz/Thüsing*, § 1 Rn. 7 ff. Ausführlich hierzu *Becker*, Arbeitsvertrag und Arbeitsverhältnis in Deutschland, S. 44 ff.

<sup>12</sup> Eine mögliche Einschränkung zu diesem Befund dürfte sein, dass sich die vormalig in der hausgenossenschaftlichen Produktionsform tätigen Handwerker mit Einführung der Gewerbefreiheit Anfang des 19. Jahrhunderts selbstständig machen konnten. Allerdings führte die hohe Anzahl an Kleinunternehmern im Handwerk dazu, dass viele Gesellen aufgrund der Konkurrenzsituation ihre Selbstständigkeit einbüßten und in der Industrie Arbeit suchten, vgl. *Becker*, ebd., S. 60 f.