

Für das Nachschlagewerk!	Ja
Für die Fachpresse!	Ja
Für die amtliche Sammlung!	Nein

Gesetz: SeemG §§ 63 Abs. 1 und 3, 60, 67 und 70

- Leitsätze:
1. Die nach § 63 Abs. 3 SeemG vorgesehene Fortsetzung des Heuerverhältnisses über den Ablauf der Kündigungsfrist für eine während der Reise ausgesprochene ordentliche Kündigung bis zur Ankunft des Schiffes in einem Hafen im Geltungsbereich des Grundgesetzes - höchstens jedoch auf die Dauer von sechs Monaten - ist nicht davon abhängig, ob die Kündigung vom Reeder oder von einem Besatzungsmitglied ausgesprochen worden ist.
 2. Wenn ein Schiff, auf dem ein während der Reise gekündigtes Besatzungsmitglied bislang beschäftigt war, vom Reeder auf See oder in einem ausländischen Hafen verkauft und an den neuen Reeder übergeben wird, steht der Ankunft des Schiffes i. S. des § 63 Abs. 3 SeemG das Eintreffen des gekündigten Besatzungsmitgliedes in einem Hafen im Geltungsbereich des Grundgesetzes gleich, wenn der Reeder die Rückbeförderung mit einem anderen Verkehrsmittel veranlaßt und dafür die Kosten übernommen hat.

Aktenzeichen: 2 AZR 255/72

Urteil des BAG vom 15. März 1973

LAG Hamburg



[JLaw – Gesetze und Urteile](#)
Kostenlos
Über 200 Gesetze
Über 100.000 Urteile
[\(mobile App\)](#)



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

2 AZR 255/72

1 Sa 127/71 Hamburg

Verkündet am
15. März 1973

gez. Kistner,
Angestellte
als Urkundsbeamtin
der Geschäftsstelle

In Sachen

pp.

hat der Zweite Senat des Bundesarbeitsgerichts aufgrund der mündlichen Verhandlung vom 15. März 1973 durch den Vorsitzenden Richter Dr. König, die Richter Dr. Rengier und Hillebrecht sowie die ehrenamtlichen Richter Wirtz und Neumann für Recht erkannt:

Auf die Revision der Beklagten wird das Urteil des Landesarbeitsgerichts Hamburg vom 28. Februar 1972 - 1 Sa 127/71 - aufgehoben.

Die Anschlußberufung des Klägers gegen das Urteil des Arbeitsgerichts Hamburg vom 18. November 1971 - S 1 Ca 478/71 - wird zurückgewiesen.

Auf die Berufung der Beklagten wird das Urteil des Arbeitsgerichts Hamburg vom 18. November 1971 - S 1 Ca 478/71 - abgeändert, soweit es die Beklagte verurteilt hat, an den Kläger 551,-- DM brutto zu zahlen und über die Kosten des Rechtsstreits entschieden hat.

Auch insoweit wird die Klage abgewiesen.

Die Kosten des Rechtsstreits trägt der Kläger.

V o n R e c h t s w e g e n !

- 2 -



- 2 -

Tatbestand:

Der Kläger ist aufgrund des Heuerscheines vom 26. Januar 1971 zum 28. Januar 1971 für das MS "Ossian" von der Beklagten als Decksmann unbefristet eingestellt worden. Seine monatliche Heuer hat 551,-- DM brutto betragen.

Am 26. April 1971 hat die Beklagte das Heuerverhältnis in Bilbao zum 28. April 1971 gekündigt und als Grund dafür den Verkauf des Schiffes angegeben. Das MS "Ossian" wurde an einen liberianischen Reeder veräußert und fährt seit dem 29. April 1971 unter liberianischer Flagge.

Der Kläger wurde am 28. April 1971 zusammen mit anderen Besatzungsmitgliedern auf Kosten der Beklagten per Flugzeug nach Hamburg zurückbefördert, weil das MS "Ossian" vor der Übernahme durch den neuen Reeder keinen deutschen Hafen mehr anlaufen sollte. Die Beklagte hat dem Kläger vom 29. April bis zum 25. Mai 1971 den ihm zustehenden anteiligen Jahresurlaub gewährt.

Mit Schreiben vom 14. Mai 1971 hat der Kläger das Heuerverhältnis außerordentlich gekündigt, und zwar mit folgender Begründung:

"Nach Ablauf meines Urlaubs am 25. Mai 1971 möchte ich hiermit zum 26. Mai 1971 nach § 67 Abs. 3 SeemannsG mein Heuerverhältnis bei Ihnen kündigen.

Nach § 70 des Seemannsgesetzes erwarte ich von Ihnen die Zahlung einer Monatsheuer..."

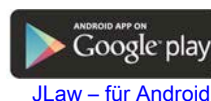
Nach Ablehnung dieser Forderung durch die Beklagte hat der Kläger Klage auf Zahlung von 800,-- DM brutto nebst Zinsen erhoben. Er hat vorgetragen, die Kündigung der Beklagten vom 26. April 1971 sei nicht wirksam geworden, weil das MS "Ossian" nach Zugang der Kündigung keinen Hafen im Geltungsbereich des Grundgesetzes mehr angelaufen habe und deshalb die Kündigung gemäß § 63 Abs. 3 SeemG das Heuerverhältnis erst nach Ablauf von sechs Monaten habe beenden können. Das sei jedoch bereits aufgrund seiner außerordent-

- 3 -

Hinweis: Auch Teile der Urteilsammlung sind als Datenbank nach §§ 87a ff. UrhG geschützt.



JLaw – Gesetze und Urteile
Kostenlos
Über 200 Gesetze
Über 100.000 Urteile
[\(mobile App\)](#)



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

- 3 -

lichen Kündigung geschehen, die die Beklagte nach § 70 SeemG verpflichtete, an ihn noch die Heuer für einen Monat zu zahlen. Als Heuer im Sinne dieser Bestimmung sei nicht nur die Grundheuer in Höhe von 551,-- DM, sondern auch ein Abgeltungsbetrag in Höhe von 249,-- DM für nicht gewährte Verpflegung zu verstehen.

Die Beklagte hat beantragt, die Klage abzuweisen. Sie hat die Ansicht vertreten, die außerordentliche Kündigung des Klägers sei unwirksam, weil das Heuverhältnis schon durch die von ihr ausgesprochene ordentliche Kündigung nach Ablauf des dem Kläger gewährten Urlaubs beendet worden sei. Eine Verlängerung der Kündigungsfrist nach § 63 Abs. 3 SeemG scheide aus, weil diese Vorschrift bei einer Kündigung durch den Reeder, insbesondere beim Verkauf des Schiffes, nicht anwendbar sei. Die Fortsetzung des Heuverhältnisses sei für den Kläger auch nicht unzumutbar gewesen, weil er nicht an Bord des Schiffes "Ossian" habe zurückkehren sollen und wollen. Sein Klagebegehren sei unter diesen Umständen zumindest als rechtsmißbräuchlich zu bewerten.

Das Arbeitsgericht hat dem Kläger die Heuer in Höhe von 551,-- DM brutto zugesprochen und im übrigen die Klage abgewiesen. Die Beklagte hat dagegen Berufung eingelegt, während der Kläger mit seiner unselbständigen Anschlußberufung den Anspruch auf Zahlung von weiteren 249,-- DM nebst Zinsen weiterverfolgt hat.

Das Landesarbeitsgericht hat der Anschlußberufung des Klägers stattgegeben und die Berufung der Beklagten zurückgewiesen. Zur Begründung hat es ausgeführt, das Heuverhältnis habe über den 25. Mai 1971 hinaus fortbestanden und sei mit Wirkung vom 26. Mai 1971 durch die außerordentliche Kündigung des Klägers vom 14. Mai 1971 aufgelöst worden. Wenn der Kläger nicht außerordentlich gekün-

- 4 -



- 4 -

digt haben würde, hätte sich das Heuerverhältnis gemäß § 63 Abs. 3 SeemG bis zum 28. Oktober 1971 fortgesetzt, weil diese Vorschrift auch bei Kündigungen durch den Reeder anzuwenden sei und das Schiff, auf dem der Kläger bis zum 28. April 1971 Dienst getan habe, unstreitig in den folgenden sechs Monaten keinen Hafen im Geltungsbereich des Grundgesetzes angelaufen habe. Der Kläger sei nach § 67 Ziffer 3 SeemG zur außerordentlichen Kündigung berechtigt gewesen, weil ihm wegen Flaggenwechsels die Fortsetzung des Heuerverhältnisses unzumutbar geworden sei. Als Heuer nach § 70 SeemG könne der Kläger auch das von ihm eingeklagte Verpflegungsgeld beanspruchen, weil das Verpflegungsgeld eine notwendige Ergänzung der Heuer sei.

Mit der zugelassenen Revision verfolgt die Beklagte ihren Antrag auf Abweisung der Klage weiter, während der Kläger um Zurückweisung der Revision bittet.

Entscheidungsgründe:

Die Revision ist begründet, weil der Kläger keinen Anspruch auf Zahlung einer Monatsheuer nach § 70 SeemG hat.

1. Ein Heueranspruch nach dieser Vorschrift des Seemannsgesetzes setzt voraus, daß das Heuerverhältnis durch eine außerordentliche Kündigung des Besatzungsmitgliedes aus einem der im § 67 SeemG genannten Tatbestände beendet worden ist. Der Kläger hat zwar mit Schreiben vom 14. Mai 1971 eine außerordentliche Kündigung des Heuerverhältnisses wegen Flaggenwechsels (§ 67 Ziffer 3 SeemG) ausgesprochen. Er hat aber, wie er in dem Kündigungsschreiben ausdrücklich bestimmt und auch im Verlauf des Prozesses betont hat, die Kündigung nicht fristlos, sondern mit einer Frist ausgesprochen, und zwar nach Ablauf seines Urlaubs, der am 25. Mai 1971 endete, zum 26. Mai 1971.

- 5 -



JLaw – Gesetze und Urteile
Kostenlos
Über 200 Gesetze
Über 100.000 Urteile
[\(mobile App\)](#)



- 5 -

Er hat damit, was nach § 158 BGB in Verbindung mit § 163 BGB in seinem Belieben stand (vgl. BAG AP Nr. 31 zu § 626 BGB und Hueck-Nipperdey, Arbeitsrecht, 7. Aufl., Bd. I, § 59 V 1 S. 593 bis 594), die Wirkung seiner außerordentlichen Kündigung bis zum 26. Mai 1971 hinausgeschoben. Durch diese Kündigung konnte das Heuerverhältnis aber schon deshalb nicht beendet werden, weil es zu dem Zeitpunkt, zu dem die Kündigung nach der Bestimmung des Klägers wirken sollte, nicht mehr bestanden hat. Es ist vielmehr bereits mit Ablauf des 25. Mai 1971 beendet worden. Das folgt aus § 63 Abs. 1 SeemG in Verbindung mit § 60 SeemG.

Durch die ordentliche Kündigung der Beklagten vom 26. April 1971 wäre an sich das Heuerverhältnis schon mit Ablauf des 28. April 1971 aufgelöst worden. Es ist jedoch gemäß § 60 SeemG um die Urlaubstage verlängert worden, die die Beklagte dem Kläger bis zum 25. Mai 1971 gewährt hat. Dabei kann es dahingestellt bleiben, ob sich das Heuerverhältnis kraft Gesetzes um die Zeit des noch zu gewährenden Urlaubs verlängert hat (so die Schiedssprüche des Tarifschiedsgerichtes für die Deutsche Seeschiffahrt in AP Nr. 1 und 2 zu § 60 SeemG), oder ob es zu einer Verlängerung des Heuerverhältnisses aufgrund einer entsprechenden Vereinbarung zwischen den Parteien dadurch gekommen ist, daß die Beklagte dem Kläger den ihm zustehenden anteiligen Urlaub tatsächlich gewährt hat (so Neumann in Dersch-Neumann BUrtG, 4. Aufl., Anhang VI Anm. 55 zu § 60 SeemG).

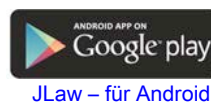
2. Entgegen der Auffassung des angefochtenen Urteils hat sich das Heuerverhältnis nicht nach § 63 Abs. 3 SeemG über den 25. Mai 1971 hinaus fortgesetzt.

Diese gesetzliche Regelung betrifft Kündigungen, die während einer Reise ausgesprochen werden (vgl. Schelp-Fettback, SeemG § 63 Anm. 5) und bestimmt, daß sich in

- 6 -



JLaw – Gesetze und Urteile
Kostenlos
Über 200 Gesetze
Über 100.000 Urteile
(mobile App)



JLaw – für Android



JLaw – für iOS

- 6 -

diesen Fällen das Heuverhältnis über den Ablauf der Kündigungsfrist bis zur Ankunft des Schiffes in einem Hafen im Geltungsbereich des Grundgesetzes fortsetzt, höchstens jedoch auf die Dauer von sechs Monaten. Das gilt allerdings, wie das Landesarbeitsgericht zutreffend ausgeführt hat, sowohl bei einer Kündigung durch ein Besatzungsmitglied als auch dann, wenn der Reeder das Heuverhältnis im Ausland gekündigt hat (vgl. den Schiedsspruch des Tarifschiedsgerichtes für die Deutsche Seeschifffahrt vom 13. Juli 1967 - 186/66 in AP Nr. 2 zu § 63 SeemG und Becker in Gläser-Becker, Neues See- und Binnenschifffahrtsrecht, Band 2 S. 900).

Die von der Revision vertretene Auffassung, § 63 Abs. 3 SeemG solle lediglich verhindern, daß Besatzungsmitglieder nach einer von ihnen ausgesprochenen Kündigung im Ausland das Schiff verlassen könnten und begünstige deshalb einseitig den Reeder, ist weder mit dem Wortlaut noch mit der Systematik und dem erkennbaren Zweck des § 63 SeemG zu vereinbaren. Nach § 63 Abs. 1 und 2 in Verbindung mit § 62 Abs. 1 SeemG sind die Fristen für die ordentliche Kündigung für beide Parteien des Heuverhältnisses gleich lang (vgl. Schelp-Fettback, aaO., § 63 Anm. 1) und § 63 Abs. 3 SeemG regelt als ergänzende Bestimmung die Folgen dieser Kündigungen für den Fall, daß sie im Ausland ausgesprochen werden. Sachlich wirkt sich § 63 Abs. 3 SeemG als Verlängerung der Kündigungsfrist aus und deshalb ist auch insoweit der im Seemannsgesetz ausgesprochene Grundsatz der Gleichheit der Kündigungsfristen zu beachten (vgl. den Schiedsspruch des Tarifschiedsgerichtes für die Deutsche Seeschifffahrt in AP Nr. 2 zu § 63 SeemG).

Die Gesetz^{es}materialien, auf die sich die Beklagte berufen hat, sprechen nicht für, sondern gegen eine einschränkende Anwendung des § 63 Abs. 3 SeemG auf die Fälle,

- 7 -



JLaw – Gesetze und Urteile
Kostenlos
Über 200 Gesetze
Über 100.000 Urteile
[\(mobile App\)](#)



- 7 -

in denen das Heuerverhältnis durch Besatzungsmitglieder gekündigt worden ist. Der Gesetzentwurf der Bundesregierung (vgl. Anlagen Bd. 46 Drucksache 2962 S. 18) sah für die Schiffsleute eine Verlängerung des Heuerverhältnisses bis zur Ankunft des Schiffes in einem Hafen im Geltungsbereich des Grundgesetzes vor, während er bei Schiffsoffizieren die Möglichkeit offen ließ, das Heuerverhältnis schon dann zu beenden, wenn sie die Bundesgrenzen überschritten hatten. Die Notwendigkeit, das Heuerverhältnis bis zum Eintreffen des Schiffes in einem Hafen im Geltungsbereich des Grundgesetzes zu verlängern, hat die Bundesregierung seinerzeit damit begründet, eine Kündigung während einer Reise könne erst in einem Hafen wirksam werden und um dem Besatzungsmitglied keinen Rückbeförderungsanspruch geben zu müssen, sei der Eintritt dieser Wirkung auf den Geltungsbereich des Grundgesetzes zu beschränken (vgl. die Drucksache 2962 aaO, S. 58).

Nach dieser Begründung soll die Verlängerung des Heuerverhältnisses bei Kündigungen während einer Reise somit den Interessen sowohl des Reeder als auch der Besatzungsmitglieder gerecht werden. Der Reeder soll davor geschützt sein, daß ein Besatzungsmitglied aufgrund einer von ihm ausgesprochenen fristgemäßen Kündigung im Ausland von Bord gehen und das Schiff wegen der dadurch eintretenden Unterbesetzung u.U. nicht auslaufen könnte. Das Besatzungsmitglied andererseits soll darauf vertrauen dürfen, daß sein Heuerverhältnis nicht aufgrund einer Kündigung durch den Reeder zu einem Zeitpunkt beendet wird, in dem sich das Schiff, für das es eingestellt worden ist, nicht in einem deutschen Hafen befindet und es deshalb schwierig sein würde, im Ausland sogleich auf einem anderen deutschen Schiff den Dienst aufzunehmen.

- 8 -

Hinweis: Auch Teile der Urteilsammlung sind als Datenbank nach §§ 87a ff. UrhG geschützt.



JLaw – Gesetze und Urteile
Kostenlos
Über 200 Gesetze
Über 100.000 Urteile
[\(mobile App\)](#)

[JLaw – für Android](#)[JLaw – für iOS](#)

- 8 -

Wenn in den Stellungnahmen des Bundesrates zum Regierungsentwurf (vgl. Anlagen Bd. 46, Drucksache 2962, Anlage 2 S. 84) und dem Bericht des Ausschusses für Arbeit (vgl. Anlagen Bd. 52, Drucksache 3573 S. 4) ausschließlich die Interessen des Reeders an einer Verlängerung des Heuerverhältnisses herausgestellt worden sind, dann nur deshalb, um damit die für erforderlich gehaltene und auch tatsächlich durchgeführte Gleichstellung der Schiffsoffiziere mit den übrigen Besatzungsmitgliedern zu begründen.

Wenn § 63 Abs. 3 SeemG nur für Kündigungen durch Besatzungsmitglieder gelten würde, hätte der Gesetzgeber zudem, wie er nach der Begründung des Regierungsentwurfes erkannt hat, den Besatzungsmitgliedern bei Kündigungen durch den Reeder, wenn sie in einem ausländischen Hafen wirksam werden könnten, zumindest einen Rückbeförderungsanspruch geben müssen. Das ist aber nicht geschehen, denn § 72 SeemG, der den Rückbeförderungsanspruch regelt, bezieht sich nicht auf Kündigungen nach § 63 SeemG (vgl. Schelp-Fettback, aaO., § 72 Anm. 3 a und Becker, aaO., S. 900).

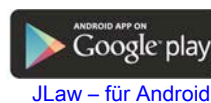
3. Der Senat konnte sich auch nicht der Ansicht der Beklagten anschließen, eine Verlängerung des Heuerverhältnisses nach § 63 Abs. 3 SeemG scheide dann grundsätzlich aus, wenn das Schiff, auf dem ein gekündigtes Besatzungsmitglied bislang Dienst getan habe, verkauft worden sei. In diesem Falle ist § 63 Abs. 3 SeemG zwar nicht wortgetreu, wohl aber seinem Sinn und Zweck entsprechend anzuwenden. Für die Wirksamkeit einer im Ausland während einer Reise vom Reeder ausgesprochenen Kündigung ist dann nicht mehr darauf abzustellen, wann das Schiff einen Hafen im Geltungsbereich des Grundgesetzes anläuft, sondern darauf, wann das gekündigte Besatzungsmitglied auf andere Weise auf Kosten des Ree-

Hinweis: Auch Teile der Urteilsammlung sind als Datenbank nach §§ 87a ff. UrhG geschützt.

- 9 -



JLaw – Gesetze und Urteile
Kostenlos
Über 200 Gesetze
Über 100.000 Urteile
[\(mobile App\)](#)



JLaw – für Android



JLaw – für iOS

- 9 -

ders dorthin zurückbefördert worden ist.

Der Schutz, der dem Besatzungsmitglied durch § 63 Abs. 3 SeemG gewährt werden soll, wird regelmäßig dadurch erreicht, daß das gekündigte Besatzungsmitglied auf dem Schiff über den Ablauf der Kündigungsfrist hinaus seinen Dienst fortsetzt, bis das Schiff in Fortsetzung der Reise einen deutschen Hafen anläuft. Von diesem Regelfall geht § 63 Abs. 3 SeemG aus. Auf die Ankunft des Schiffes abzustellen, ist jedoch nur dann sinnvoll, wenn die Reise nach Ablauf der Kündigungsfrist unter der Regie des Reeders fortgesetzt wird, d.h. wenn der Reeder den weiteren Einsatz und die Reiseroute des Schiffes noch bestimmen oder zumindest beeinflussen kann. Daran fehlt es, wenn das Schiff von ihm verkauft und damit jede Beziehung zwischen ihm und dem Schiff gelöst worden ist (vgl. den Schiedsspruch des Tarifschiedsgerichtes für die Deutsche Seeschifffahrt vom 10. März 1966 - 188/65 - in AP Nr. 1 zu § 63 SeemG).

Da der Entschluß, das Schiff zu verkaufen, eine Unternehmerentscheidung des Reeders ist, hält es der Senat nicht für vertretbar, in diesem Falle § 63 Abs. 3 SeemG grundsätzlich für unanwendbar zu erklären, wie es das Tarifschiedsgericht für die Deutsche Seeschifffahrt in der zuletzt genannten Entscheidung getan hat. Dadurch würde das Unternehmerrisiko einseitig dem Besatzungsmitglied aufgebürdet, das die Unternehmerentscheidung nicht beeinflussen kann. Dem notwendigen Schutzbedürfnis des Besatzungsmitgliedes kann und muß vielmehr beim Verkauf des Schiffes dadurch entsprochen werden, daß man unter diesen Umständen die während einer Reise ausgesprochene Kündigung erst dann wirksam werden läßt, wenn der Reeder dafür gesorgt hat, daß das Besatzungsmitglied auf seine Kosten - sei es

- 10 -

Hinweis: Auch Teile der Urteilsammlung sind als Datenbank nach §§ 87a ff. UrhG geschützt.



- 10 -

auf einem anderen Schiff seiner Flotte oder mit anderen zumutbaren Verkehrsmitteln - in einem Hafen im Geltungsbereich des Grundgesetzes befördert worden ist. Der Ankunft des Schiffes steht dann bei sinn- und zweckgerechter Auslegung das Eintreffen des Besatzungsmitgliedes in einem Hafen im Geltungsbereich des Grundgesetzes gleich. Dadurch wird es dem Besatzungsmitglied ebenso wie bei einer Rückreise mit dem Schiff ermöglicht, umgehend wieder in einem deutschen Hafen auf einem deutschen Schiff anzumustern.

Da der Kläger schon am 28. April 1971, als die Frist für die ordentliche Kündigung der Beklagten vom 26. April 1971 noch nicht abgelaufen war, in Hamburg, d.h. in einem Hafen im Geltungsbereich des Grundgesetzes, eingetroffen war, ist für eine Anwendung des § 63 Abs.3 SeemG kein Raum gewesen.

4. Da die Kündigung des Klägers vom 14. Mai 1971 zum 26. Mai 1971 ins Leere geht, weil das Heuerverhältnis bereits mit dem 25. Mai 1971 beendet worden ist, konnte es dahingestellt bleiben, ob der Kläger, nachdem er von Bord des MS "Ossian" gegangen war und sich bei Ausspruch der außerordentlichen Kündigung schon seit zwei Wochen im Urlaub befand, seinerzeit überhaupt noch einen wichtigen Grund zur außerordentlichen Kündigung wegen Flaggenwechsels nach § 67 Ziffer 3 SeemG gehabt haben.

gez. Dr. König

Dr. Rengier

Hillebrecht

Wirtz

Neumann



JLaw – Gesetze und Urteile
Kostenlos
Über 200 Gesetze
Über 100.000 Urteile
[\(mobile App\)](#)

