

Schriften zum Sozial- und Arbeitsrecht

Band 65

**Die rechtliche Stellung
des Kapitäns auf deutschen Seeschiffen
unter besonderer Berücksichtigung
der historischen Entwicklung**

Von

Dieter Hanses



Duncker & Humblot · Berlin

DIETER HANSES

**Die rechtliche Stellung des Kapitäns auf deutschen Seeschiffen
unter besonderer Berücksichtigung der historischen Entwicklung**

Schriften zum Sozial- und Arbeitsrecht

Band 65

**Die rechtliche Stellung
des Kapitäns auf deutschen Seeschiffen
unter besonderer Berücksichtigung
der historischen Entwicklung**

Von

Kapitän Dr. jur. Dieter Hanses



DUNCKER & HUMBLLOT / BERLIN

CIP-Kurztitelaufnahme der Deutschen Bibliothek

Hanses, Dieter:

Die rechtliche Stellung des Kapitäns auf deutschen Seeschiffen unter besonderer Berücksichtigung der historischen Entwicklung / von Dieter Hanses. —

Berlin : Duncker und Humblot, 1983.

(Schriften zum Sozial- und Arbeitsrecht ; Bd. 65)

ISBN 3-428-05349-4

NE: GT

Alle Rechte vorbehalten

© 1983 Duncker & Humblot, Berlin 41

Gedruckt 1983 bei Buchdruckerei A. Sayffaerth - E. L. Krohn, Berlin 61

Printed in Germany

ISBN 3 428 05349 4

Für Conny und Kai

Vorwort

Die vorliegende Arbeit baut einerseits auf praktische Erfahrungen des Autors als Schiffsoffizier und Inhaber des Patentbesitzes Kapitän auf Großer Fahrt und andererseits auf der bislang unveröffentlichten Examensarbeit der einstufigen Juristenausbildung in Bremen (1979) auf, die im wesentlichen dem Streikrecht der Schiffsleitung gewidmet ist.

Es erscheint dem Autor wichtig, die Stellung des Kapitäns historisch zu untersuchen, weil dessen heutige rechtliche Stellung ohne den historischen Hintergrund nur schwer verständlich ist. Die historische Untersuchung berücksichtigt sowohl die ökonomischen Aspekte der deutschen Seeschifffahrt (Aufbau und Wiederaufbau der Handelsflotten) als auch die durch diese Einflüsse hervorgerufenen Veränderungen der rechtlichen Stellung des Kapitäns.

Der Autor hofft, daß diese Arbeit sowohl den Praktikern in der Seeschifffahrt als auch den Juristen, die mit Fragen des Seearbeitsrechts zu tun haben, wesentliche Fragen beantwortet oder ihnen zumindest bei der Lösung von Rechtsproblemen Hilfestellung gibt.

Für die Anregung zur vorliegenden Untersuchung dankt der Autor dem Richter am Arbeitsgericht Bremerhaven, Herrn Dr. H. Menke. Gleichfalls gilt sein Dank den Gutachtern, den Herren Prof. Dr. Hagen Lichtenberg und Prof. Dr. J. A. E. Meyer sowie Herrn Prof. Dr. R. Dubischar, von denen er durch Gespräche wertvolle Hinweise und Anregungen erhalten hat. Zu Dank ist er auch Herrn Lieberum für die freundliche Hilfe bei der Literaturbeschaffung verpflichtet. Frau Hanz hat in vorbildlicher Weise das Manuskript betreut, dafür gebührt ihr der besondere Dank des Autors.

Die Arbeit hat dem Promotionsausschuß Dr. jur. der Universität Bremen vorgelegen. Das Kolloquium hat am 09. Juni 1982 stattgefunden.

Der Autor dankt weiterhin Herrn Ministerialrat a. D. Prof. Dr. J. Broermann für die schnelle Bearbeitung und Bereitschaft, diese Arbeit in die Schriftenreihe zum Sozial- und Arbeitsrecht aufzunehmen.

Bremen, im Juni 1982

Dieter Hanses

Inhaltsverzeichnis

Erster Teil

Einleitung	17
-------------------	----

Zweiter Teil

Die Seeschifffahrt vom Altertum bis 1945	21
1. Geschichtliches	21
1.1. Vorbemerkung	21
2. Die Seeschifffahrt im Altertum	21
3. Die Seeschifffahrt im Mittelalter	22
3.1. In den Seegebieten des Mittelmeeres	22
3.2. In Nordeuropa	25
4. Die Seeschifffahrt seit Ausgang des Mittelalters bis 1945	31
4.1. Vorbemerkung	31
4.2. Das Preußische Allgemeine Landrecht	31
4.3. Kodifikationen des Seerechts und die Entwicklung des Seehandels im 19. Jahrhundert	32
4.3.1. Vorbemerkung	32
4.3.2. Die Entwicklung des Seehandels im 19. Jahrhundert	32
4.3.3. Die Subventionspolitik unter Bismarck	36
4.3.4. Die Kolonialpolitik unter Bismarck	38
4.4. Die Entwicklung des von den Hansestädten ausgehenden Handels, insbesondere des Bremens	39
4.4.1. Vorbemerkung	39
4.4.2. Die Entwicklung des bremischen Seehandels	40
5. Die Rechtsbeziehungen zwischen Kapitän und Reeder in den Hansestädten um 1850	42
6. Das hansische Seerecht von 1614	43

6.1. Rechtsnatur des Anstellungsvertrages zwischen Reeder (Schiffsfreunden) und Kapitän (Schiffer)	43
6.2. Das Recht auf „Führung“	44
6.3. Haftung des Kapitäns (Schiffers)	44
6.4. Ergebnis	45
7. Normenanalyse der Bremer Seemannsordnung von 1852	45
7.1. Vorbemerkung	45
7.2. Die Bremer Seemannsordnung von 1852	46
7.2.1. Anwendungsbereich der Seemannsordnung auf den Kapitän	48
7.2.2. Zwischenergebnis	48
7.2.3. Die Arbeitgeber- und disziplinarische Stellung des Kapitäns	49
7.2.4. Vergleich zwischen der Seemannsordnung und einer Fabrikordnung	50
7.2.5. Von den Rechten der Schiffsmannschaft	50
7.2.6. Ausschließliche Zuständigkeit bremischer Behörden und Gerichte bei Streitigkeiten auf bremischen Schiffen	51
7.2.7. Zusammenfassung	54
8. Die Rechtsstellung des Kapitäns nach hanseatischem Recht um die Mitte des 19. Jahrhunderts	54
9. Die Rechtsbeziehungen zwischen Reeder und Kapitän und die Haftungsregeln des ADHGB	56
9.1. Vorbemerkung	56
9.2. Das Vertragsverhältnis zwischen Reeder und Kapitän	56
9.2.1. Vermischung von Gesellschaftsrecht und Arbeitsrecht	57
9.2.2. Kein Recht auf „Führung“ mehr	57
9.2.3. Veränderung der sozialen Stellung des Kapitäns	58
9.2.4. Mandatum, Werkvertrag, Dienstmiete	59
9.2.5. Jederzeitige Entlassung des Kapitäns	62
9.2.6. Ergebnis	66
10. Die Erweiterung der Vertragshaftung des Kapitäns und die beschränkte Reederhaftung	66
10.1. Vorbemerkung	66
10.2. Die Erweiterung der Vertragshaftung des Kapitäns	67
10.2.1. Verletzung der Vertragspflichten (Fallgruppen)	67
10.2.2. Zusammenfassung	69

10.3. Gründe, die zur Erweiterung der Vertragshaftung des Kapitäns führten	70
10.4. Gegenüberstellung von Land- und Seefrachtvertrag	72
10.4.1. Der Landfrachtvertrag	73
10.4.2. Rechte des Absenders, Frachtführers und des Empfängers	74
10.4.3. Das Seefrachtgeschäft in Gegenüberstellung zum Landfrachtgeschäft	76
10.4.4. Ergebnis	77
10.4.5. Erfordernisse des Verkehrs	77
10.4.6. Das Konnossement	78
10.4.7. Keine Ausweitung der Vertragshaftung des Kapitäns ..	80
10.5. Die beschränkte Reederhaftung	80
10.5.1. Der Begriff „fortune de mer“	86
10.5.2. Die wirtschaftliche Situation der Beteiligten bei einem Totalverlust	86
10.5.3. Keine Haftung des Reeders mit der Kaskoversicherungssumme	87
10.5.4. Beschränkte Reederhaftung zu Lasten des Kapitäns ..	88
10.5.5. Argumente, die unbeschränkte Kapitänshaftung nachträglich zu begründen	90
11. Die Rechtsstellung des Kapitäns nach der Seemannsordnung vom 1. 3. 1873	92
11.1. Vorbemerkung	92
11.2. Die Rechtsstellung des Kapitäns und die der Seeleute nach der Seemannsordnung vom 1. 3. 1873	93
11.3. Disziplinar- und Strafbestimmungen	95
11.4. Ahndungen bei Mißbrauch der Disziplinargewalt durch den Kapitän	96
11.5. Zusammenfassung	97
12. Die Arbeits- und Lebensbedingungen in der Seefahrt im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts	97
13. Die Seemannsordnung von 1903	99
13.1. Keine Lockerungen der Disziplinar- und Strafvorschriften	100
14. Die Rechtsnatur der Schiffsgewalt	100
14.1. Vorbemerkung	100
14.2. Der rechtswissenschaftliche Streit über die Rechtsnatur der Schiffsgewalt	101

14.3. Höhepunkt der Kontroverse	104
14.4. Durchsetzung des öffentlich-rechtlichen Instituts Schiffsgewalt	105
15. Tarifliche Regelungen des Kapitänsarbeitsrechts	106
15.1. Vorbemerkung	106
15.2. Anstellungsbedingungen für die Kapitäne der deutschen Seeschiffe vom 12. 4. 1924	107
15.3. Anstellungsbedingungen für Kapitäne der deutschen Seeschiffe vom 20. 10. 1931	109
16. Veränderungen der Rechtsstellung des Kapitäns unter nationalsozialistischer Herrschaft	111

Dritter Teil

Die Seeschifffahrt in der Bundesrepublik Deutschland von 1945 bis zur Gegenwart 113

1. Der Aufbau der deutschen Handelsflotte nach dem 2. Weltkrieg	113
2. Die Stellung des Kapitäns von der Nachkriegszeit bis zur Gegenwart	117
3. Die ersten Tarifregelungen nach 1945	118
4. Entstehung des Seemannsgesetzes	118
4.1. Stellungnahme des „Verbandes Deutscher Reeder“ und des „Deutschen nautischen Vereins von 1868“	119
4.1.1. Funktioneller Arbeitgeberbegriff	120
4.2. Stellungnahme des Senators für Häfen, Schifffahrt und Verkehr vom 20. 4. 1956	122
4.3. Kritik des Verfassers	123
4.4. Begründung des Gesetzgebers	124
4.5. Ergebnis	125
5. Die arbeitsrechtliche Stellung des Kapitäns nach dem Seemannsgesetz und den Tarifverträgen	126
5.1. Vorbemerkung	126
5.2. Die Tarifverträge und das Seemannsgesetz sowie andere, für das Arbeitsverhältnis des Kapitäns geltende, Vorschriften	127
5.3. Zusammenfassung	129
5.4. Kapitäns-MTV und -HTV	129

6. Die Rechtsnatur des Anstellungsvertrages	131
6.1. Die Meinung H. Seiters	131
6.2. Der Kapitän als leitender Angestellter	132
6.3. Die Schiffsleitung (Kapitän, 1. Offizier, 1. Ingenieur)	137
6.4. Die Stellung und Aufgabe des 1. Offiziers und des 1. Ingenieurs	138
6.4.1. Der 1. Offizier	138
6.4.2. Der 1. Ingenieur	139
6.5. Verhältnis des Kapitäns zum 1. Offizier und 1. Ingenieur	139
6.6. Ergebnis	140
7. Die handelsrechtliche Stellung des Kapitäns, insbesondere seine Haftung	140
7.1. Das Ergebnis der bisherigen Untersuchung	140
7.2. Haftungsfreistellungsanspruch des Kapitäns durch den Verfrachter	141
7.2.1. Gefahrengeneigte Arbeit	141
7.2.2. Rechtsprechung des BGH zum Freistellungsanspruch des Schiffsführers	142
7.3. Fallgruppen, nach denen der Kapitän zur Haftung herangezogen werden kann	142
7.3.1. Anstellungsvertrag	142
7.3.2. Haftung gemäß § 823 BGB	143
7.3.3. Schadensersatz durch den Reeder	143
7.3.4. Vertragliche Haftungsbeschränkung des Reeders	143
7.3.5. Chartervertrag und Stückgutvertrag	143
7.3.6. Die Parteien des Charter- und Stückgutvertrages	144
7.3.7. Gegenüber Reisenden	146
7.3.8. Gegenüber der übrigen Schiffsbesatzung	146
7.3.9. Gegenüber den Ladungsbeteiligten	146
7.3.10. Unterschiedliche Haftung beim Stückgüter- und Chartervertrag	147
7.3.11. Die Himalaya-Klausel	149
7.4. Das Brüsseler Übereinkommen vom 10. Oktober 1957 und das Seerechtsänderungsgesetz vom 21. 6. 1972	149
7.4.1. Anwendungsschwierigkeiten des § 487 HGB auf den Kapitän	150

7.4.2. Die Entscheidungen des BGH vom 27. 2. 1964 und vom 26. 11. 1979	152
7.4.3. Beseitigung der unbeschränkten Kapitänshaftung durch die Rechtsprechung des BGH	154
8. Die öffentlich-rechtliche Stellung des Kapitäns	154
8.1. Vorbemerkung	154
8.2. Hoheitsgewalt des Flaggenstaates; Flaggenführung	155
8.2.1. Außerhalb der deutschen Hoheitsgewässer	155
8.3. Die Schiffsgewalt des Kapitäns (Hausrecht, Große Haverei, Befugnisse gegenüber Reisenden)	157
8.3.1. Der eigentliche Kern der öffentlich-rechtlichen Befugnisse des Kapitäns	160
8.3.2. Das Anordnungsrecht des Kapitäns gemäß § 106 Abs. 2—6 SeemG	160
8.3.3. Beliehener im Sinne des Verwaltungsrechts	161
8.3.4. Verpflichtungen im Bereich des Personenstandswesens ..	161
8.4. Ergebnis	162
9. Das Streikrecht des Kapitäns	162
9.1. Kritik an der Auffassung Seiters	163
9.2. Keine Suspendierung der öffentlich-rechtlichen Funktionen des Kapitäns durch Streik	166
9.3. Zusammenfassung und Ergebnis	167
10. Rationalisierungsmaßnahmen in der deutschen Seeschifffahrt	167
11. Die integrierte Schiffsbesatzung	170
12. Das 18-Mann-Schiff	171
13. Das Schiff der Zukunft	172
14. Zusammenfassung	174

Vierter Teil

Schlußbetrachtung	175
--------------------------	-----

Literaturverzeichnis	177
-----------------------------	-----

Anlagen	183
----------------	-----

Abkürzungsverzeichnis

a. A.	=	anderer Ansicht
abw.	=	abweichend
AFG	=	Arbeitsförderungsgesetz
ADHGB	=	Allgemeines Deutsches Handelsgesetzbuch
a. M.	=	anderer Meinung
AOG	=	Gesetz zur Ordnung der nationalen Arbeit
AP	=	Arbeitsrechtliche Praxis. Nachschlagewerk des Bundesarbeitsgerichts, Loseblattsammlung, München und Berlin
ArbuR	=	Arbeit und Recht, Zeitschrift für Arbeitsrechtspraxis
AT	=	Allgemeiner Teil
BAG	=	Bundesarbeitsgericht
BAGE	=	Entscheidung des Bundesarbeitsgerichts (Band und Seite)
BB	=	Der Betriebsberater
Bek.	=	Bekanntmachung
BetrVG	=	Betriebsverfassungsgesetz
BGB	=	Bürgerliches Gesetzbuch
BGBI. I oder II	=	Bundesgesetzblatt Teil I oder II
BGH	=	Bundesgerichtshof
BGHZ	=	Entscheidung des Bundesgerichtshofes in Zivilsachen
BSchG	=	Gesetz betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschifffahrt (Binnenschifffahrtsgesetz)
BRD	=	Bundesrepublik Deutschland
BRT	=	Bruttoregistertonnen
BT	=	Besonderer Teil
BTDrs	=	Bundestagsdrucksache (Wahlperiode und Seite)
BUrlG	=	Bundesurlaubsgesetz
DAG	=	Deutsche Angestellten-Gewerkschaft
DB	=	Der Betrieb (Jahr und Seite)
DGB	=	Deutscher Gewerkschaftsbund
d. h.	=	das heißt
DVO	=	Durchführungsverordnung
EGBGB	=	Einführungsgesetz zum BGB
EGHGB	=	Einführungsgesetz zum HGB
Einf.	=	Einführung
Einl.	=	Einleitung
F.	=	Fassung
FlaggRG	=	Gesetz über das Flaggenrecht der Seeschiffe und die Flaggenführung der Binnenschiffe (Flaggenrechtsgesetz)
GewO	=	Gewerbeordnung
ggf.	=	gegebenenfalls
Hansa	=	Zeitschrift für Schifffahrt, Schiffbau, Hafen
HGB	=	Handelsgesetzbuch

h. L.	=	herrschende Lehre
HTV	=	Heuertarifvertrag für die deutsche Seeschifffahrt
i. d. F.	=	in der Fassung
i. V. m.	=	in Verbindung mit
KSchG	=	Kündigungsschutzgesetz
Komm.	=	Kommentar
lfd. Nr.	=	laufende Nummer
MDR	=	Monatszeitschrift für Deutsches Recht
MitnVerpflichtgG	=	Gesetz betreffend die Verpflichtung der Kauffahrteischiffe zur Mitnahme heimzuschaffender Seeleute meines Erachtens
m. E.	=	meines Erachtens
MTV	=	Manteltarifvertrag für die deutsche Seeschifffahrt
NJW	=	Neue Juristische Wochenschrift
n. F.	=	neue Fassung
NZ f. AR	=	Neue Zeitschrift für Arbeitsrecht
ÖTV	=	Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr
PreußALR	=	Allgemeines Landrecht für die preußischen Staaten
RdA	=	Recht der Arbeit
Rdnr.	=	Randnummer
RegE	=	Entwurf eines Betriebsverfassungsgesetzes (Entwurf der Bundesregierung, BTDrs VI/1786)
RG	=	Reichsgericht
RGBl.	=	Reichsgesetzblatt
RGZ	=	Entscheidung des Reichsgerichtes in Zivilsachen
Rspr.	=	Rechtsprechung
RVO	=	Reichsversicherungsordnung
SAE	=	Sammlung arbeitsrechtlicher Entscheidungen
SchBesO	=	Verordnung über die Besetzung der Kauffahrteischiffe mit Kapitänen und Schiffsoffizieren (Schiffsbesetzungsordnung)
SchRegO	=	Schiffsregisterordnung
SchiffsRegG	=	Schiffsregistergesetz
SeemG	=	Seemannsgesetz
SeemO	=	Seemannsordnung
SeeStrO (SStrO)	=	Seestraßenordnung
SSchStrO	=	Seeschiffahrtsstraßenordnung
StGB	=	Strafgesetzbuch
StrandgsO	=	Strandungsordnung
TV	=	Tarifvertrag
TSchG	=	Tarifschiedsgericht für die deutsche Seeschifffahrt
UVV (See)	=	Unfallverhütungsvorschriften (See)
VO	=	Verordnung
zit.	=	zitiert
z. T.	=	zum Teil

Erster Teil

Einleitung

In dieser Arbeit soll die rechtliche Stellung des Kapitäns auf deutschen Handelsschiffen untersucht werden, die berechtigt sind, die deutsche Flagge zu führen. Hierunter fallen die Schiffe der Küstenfahrt, der Mittleren Fahrt und die der Großen Fahrt. Durch die Begrenzung auf die seegängigen Schiffe werden diejenigen der Binnenschifffahrt ausgeschlossen.

Die historische Entwicklung der rechtlichen Stellung des Kapitäns, von den Anfängen der Seeschifffahrt bis in die Gegenwart, steht im Mittelpunkt der Untersuchungen dieser Arbeit.

Im Altertum und im Mittelalter war das Interesse der jeweiligen Staaten an der Seeschifffahrt gering. Aus dem Altertum sind nur einige wenige handelsrechtliche Rechtssätze römisch-rechtlichen Ursprungs überliefert.

Im Mittelalter lassen sich zwar vereinzelt staatliche Gesetzgebungswerke feststellen, die seerechtliche Materien regeln, etwa die Seemannsordnung Jakobs I. von Arragonien aus dem Jahre 1258, jedoch hatte die Rechtsprechung der großen Seegerichte (Oleron, Damme, Barcelona) eine weitaus größere praktische Bedeutung. Diese Gerichte setzten — unter Berufung auf anerkannte Rechtsgrundsätze — die Regeln, nach denen sie entschieden, selbst; die Rechtssprüche wurden niedergeschrieben und gesammelt. Diese Sammlungen genossen hohe Autorität und bildeten die Rechtsquelle für weitere Entscheidungen; die Rechtsprechung beruhte also auf Präjudizien. Die z. T. abstrakt formulierten Rechtssprüche bildeten so allmählich normative Ordnungen, die sogar von den Seegerichten anderer Länder übernommen wurden. Selbst den Bedürfnissen der Hanse genügte prinzipiell dieses von den Rules d'Oleron stark beeinflusste Seerecht; allerdings nahm sie zwischen 1364—1614 immer wieder durch Beschlüsse (die sog. Hanserezesse) auf den Inhalt des Seerechts Einfluß.

In der Neuzeit steigt mit der Ausweitung des Handels das Engagement aller an der Seefahrt beteiligten Staaten in der Regelung des Seerechts auf allen Gebieten. Von diesen Regelungen wurden das hansische Seerecht von 1614 und die Bremer Seemannsordnung von 1852 im Hin-

blick auf die Rechtsstellung des Kapitäns untersucht. Die inhaltliche Rechtfertigung für diese Beschränkung liegt darin, daß die Hansestädte das ADHGB in den einschlägigen Abschnitten entscheidend beeinflussten. Das ADHGB aber, dessen Seerecht im Wege der Partikulargesetzgebung nach 1862 allmählich in allen deutschen Ländern eingeführt wurde¹, hat die Rechtsstellung des Kapitäns bis heute nachhaltig geprägt. Insbesondere die erweiterte Vertragshaftung des Kapitäns, die durch das ADHGB eingeführt wurde, wird eingehend untersucht, weil diese Regelung bis heute die Anerkennung des Kapitäns als Arbeitnehmer erschwert. Die Rechtsstellung des Kapitäns wird aber nicht nur durch das Handelsrecht, das dessen Beziehung zum Reeder und zu den Ladungsbeteiligten regelt, bestimmt, sondern maßgeblich auch durch die Seemannsordnungen, die vordergründig das Verhältnis zwischen Kapitän und Mannschaft regeln, im Kern aber die Arbeitskraft der Seeleute für den Reeder — eben über die starke Stellung des Kapitäns — verfügbar machen. In den Seemannsordnungen von 1873 und 1903 schlagen einerseits die wirtschaftlichen Interessen der Reeder ungehemmt durch. Andererseits zeigt sich in diesen beiden Gesetzeswerken das Engagement des Staates in der Handelsschifffahrt, die für den sich entfaltenden Imperialismus eine Funktion hat. Um diese Zusammenhänge zu verdeutlichen, wird die Entwicklung des Seehandels in die Untersuchung mit einbezogen. Konkret bezogen auf die Rechtsstellung des Kapitäns, die ohne Einbeziehung seiner wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Position nicht zu vertreten ist, zeigt sich eine Orientierung hin zum Militärischen, zum möglichen Kommandanten eines Hilfskreuzers im Kriegsfall. Der wissenschaftliche Streit um die Schiffsgewalt, ein in keinem Gesetz verwendeter Begriff, sondern eine juristische Konstruktion, spiegelt diese Tendenz wider. Zwar hat der Ausgang der beiden Weltkriege diese Tendenz gebrochen, jedoch ist die Diskussion um die Schiffsgewalt auch unter der Geltung des Seemannsgesetzes von 1958 nicht abgebrochen, und die sog. öffentlich-rechtliche Stellung des Kapitäns wird z. B. als Argument gegen dessen Streikrecht verwandt.

Die historisch bedingte — auch juristische — Fixierung auf den Kapitän als „Führer des Schiffes“ (§ 2 Abs. 1 SeemG) birgt die Gefahr in sich, daß man die neue Entwicklung vom allein verantwortlichen Kapitän, dem „Master under God“ zur kollektiven Schiffsleitung, dem im angelsächsischen Sprachraum sog. management of the ship, rechtlich nicht zutreffend erfaßt. Es ist längst nicht mehr richtig, sämtliche Leitungsfunktionen, die auf einem seegängigen Handelsschiff wahrzunehmen sind, dem Kapitän zuzuschreiben, wie es beispielsweise Seiter macht, wenn er ausführt: „Der Kapitän übt in weit höherem Maß als sonstige leitende Angestellte Arbeitgeberfunktionen aus, und zwar

¹ Vgl. Wagner, Handbuch des Seerechts, 1. Bd., Leipzig 1884, S. 90 ff.

*kraft Gesetzes*².“ Die in der Tat im wesentlichen am Kapitän orientierten gesetzlichen Vorschriften in der Bundesrepublik Deutschland über den „Führer des Schiffes“ können die reale Arbeitsteilung an Bord bei der Leitung des Schiffes nicht aufheben, die es rechtfertigt, mindestens den 1. Offizier und den 1. Ingenieur — als Leiter von Dienstzweigen — mit zur Schiffsleitung zu zählen³. Technik und Elektronik sind derartig kompliziert geworden, daß sie nur noch von Spezialisten bedient werden können. Deswegen ist im modernen Schiffsbetrieb die Hierarchie dem Teamwork gewichen und der Kapitän viel mehr Koordinator als umfassend kompetenter „Master under God“.

Schließlich kann die Untersuchung nicht an einem in den letzten Jahren die Schiffsentwicklung geradezu bestimmenden Phänomen vorbeigehen; gemeint ist das genormte oder typisierte Schiff, das — als Container-Frachter konzipiert — in jedem mit entsprechendem Ladeschirr ausgestatteten Hafen be- oder entladen werden kann, bei dem keine besondere Rücksicht auf die jeweilige Ladung oder die jeweiligen Ladungsteile genommen werden muß oder kann, weil alles Erforderliche bereits bei der Befrachtung der Container — außerhalb des Schiffes und ohne Zusammenhang mit dessen Beladung — getan wird oder getan werden muß und bei dem der für die Be- oder Entladung zuständige Offizier im wesentlichen nur noch das Gewicht des jeweiligen Containers für die ausreichende Stabilität des Schiffes berücksichtigen muß.

Die Typisierung oder Standardisierung des Schiffes als Träger genormter Lasten ist nur eine Komponente des „Schiffs der Zukunft“. Die andere ist die Reduzierung der Besatzung auf 18 oder zukünftig sogar nur 12 Mann, ein Vorgang, der nur dann wenigstens prinzipiell möglich sein wird, ohne daß Schiff, Besatzung und Ladung tendenziell gefährdet werden, wenn das Qualifikationsniveau sowohl der Schiffsleitung als auch der Besatzung grundlegend verändert wird.

In dieser Arbeit ist nicht die gesamte, die Schiffsbesatzung mitumfassende Problematik zu erörtern, sondern für die Themenstellung reicht es aus, wenn diese allein auf die Schiffsleitung bezogen wird. Der Problembereich kann in der Einleitung nur angedeutet werden: Es ist keine Utopie, sondern das erklärte Ziel der Reeder, die Rationalisierung derartig voranzutreiben, daß die gegenwärtig noch bestehende Aufgliederung in die Dienstzweige „Deck“ und „Technik“, deren jeweilige Leiter der 1. Offizier und der 1. Ingenieur sind, künftig entfällt.

² *Seiter*, Arbeitskämpfparität u. Übermaßverbot, Düsseldorf, Frankfurt o. J. (1979), S. 66, Hervorhebung von mir.

³ Vgl. hierzu meine wissenschaftliche Arbeit im Abschlußverfahren der einstufigen Bremer Juristenausbildung, unveröffentl. Manuskript, Bremen 1979, S. 4 ff.