-

Sozialgerichtsbarkeit Bundesrepublik Deutschland

Land	Bundesrepublik Deutschland
Sozialgericht	Bundessozialgericht
Sachgebiet	Rentenversicherung
Abteilung	5
Kategorie	Urteil
Bemerkung	-
Rechtskraft	-
Deskriptoren	-
Leitsätze	-
Normenkette	-

1. Instanz

Aktenzeichen	-
Datum	25.02.1999

2. Instanz

Aktenzeichen	-
Datum	06.06.2000

3. Instanz

Datum	16.05.2001

Die Revision des KlÃ¤gers gegen das Urteil des Landessozialgerichts Mecklenburg-Vorpommern vom 6. Juni 2000 wird zurÃ¼ckgewiesen. Die Beteiligten haben einander auÃergerichtliche Kosten nicht zu erstatten.

GrÃ¼nde:

I

Die Beteiligten streiten im Revisionsverfahren noch darÃ¼ber, ob vom KlÃ¤ger bis 31. Dezember 1990 auf den FÃ¤hrschiffen der ehemaligen Deutschen Reichsbahn (DR) zurÃ¼ckgelegte Seefahrtzeiten von der Beklagten anzurechnen sind, um damit die Wartezeit fÃ¼r ein ÃberbrÃ¼ckungsgeld zu erfÃ¼llen.

Der im Januar 1947 geborene KlÃ¤ger war nach seiner Lehre als Maschinenbauer und seiner Ausbildung zum Schiffsingenieur seit 1971 in der DDR in der Seefahrt tÃ¤tig. Ab 29. November 1974 war er auf einem FÃ¤hrschiff der DR beschÃ¤ftigt. Ab 1. April 1993 wurden die FÃ¤hrschiffe der DR und der Deutschen Bundesbahn (DB) in die Deutsche FÃ¤hrgesellschaft Ostsee (DFO) Ã¼berfÃ¼hrt. Seitdem ist der KlÃ¤ger bei der See-Berufsgenossenschaft (See-BG) unfallversichert. Auf sein im

April 1995 gestelltes Ersuchen um Auskunft Ã¼ber das Ãberbrückungsgeld erteilte die Beklagte den Bescheid vom 14. August 1996 in der Gestalt des Widerspruchsbescheids vom 30. April 1997, in welchem sie es ablehnte, die Fahrtzeiten auf den FÃ¤hrschiffen der DR auf die Wartezeit fÃ¼r ein Ãberbrückungsgeld anzurechnen; dafÃ¼r seien nach ihrer Satzung (SSmK) bei dem KlÃ¤ger bis zum 31. Dezember 1994 insgesamt nur 52 Monate anzurechnen.

Die Klage ist in erster Instanz (Urteil des SG Stralsund vom 25. Februar 1999) erfolgreich gewesen. Auf die Berufung der Beklagten hat das LSG das Urteil des SG aufgehoben und die Klage abgewiesen (Urteil vom 6. Juni 2000). Zur BegrÃ¼ndung hat es im wesentlichen ausgefÃ¼hrt: Das von der Beklagten gezahlte Ãberbrückungsgeld sei keine Rente der gesetzlichen Rentenversicherung iS des SGB VI. Deshalb kÃ¶nne entgegen der Auffassung des SG fÃ¼r die LÃ¶sung der vorliegenden Problematik die allgemeine Entscheidung des Gesetzgebers, alle Leistungen in der DDR wegen Alters, verminderter ErwerbsfÃ¤higkeit und Tod und die entsprechenden Anwartschaften in die gesetzliche Rentenversicherung zu Ã¼berfÃ¼hren, nicht herangezogen werden. Es komme vielmehr allein auf die SSmK und deren â ggf verfassungskonforme â Auslegung an. Hiernach sei entscheidend, ob eine tatsÃ¤chliche oder fiktive ZugehÃ¶rigkeit zur See-BG bestanden habe. Das sei fÃ¼r die Zeit vom 1. Januar 1992 bis zum 31. MÃ¤rz 1993 schon von vornherein ausgeschlossen. Denn nach dem Inkrafttreten des Â§ 891a RVO und der Satzung der Beklagten im Beitrittsgebiet sei der KlÃ¤ger in dieser Zeit nicht bei der See-BG, sondern bei der Bundesbahn-AusfÃ¼hrungsbehÃ¶rde (BUVB) unfallversichert gewesen. Die Zeiten vor 1992 seien auch keine entsprechenden Zeiten iS des Â§ 24a SSmK. Diese Ãbergangsvorschrift erfasse lediglich Zeiten im Beitrittsgebiet, in denen mangels Geltung des Bundesrechts keine Versicherung bei der Beklagten habe bestehen kÃ¶nnen, nicht aber Zeiten, die auch im Bundesgebiet keine Seemannskassenzeiten gewesen wÃ¤ren. Unter der Fiktion, daÃ die RVO schon in der Zeit ab 1974 im Beitrittsgebiet gegolten hÃ¤tte, komme ein Vergleich der BeschÃ¤ftigten der DR mit denjenigen der DB den Gegebenheiten am nÃ¤chsten; der Hinweis des KlÃ¤gers, bei den FÃ¤hrschiffen der DR habe es sich um Handelsschiffe gehandelt, sei nicht nachvollziehbar. Darauf, daÃ er als Seemann beschÃ¤ftigt und wie die Seeleute der Deutschen Seereederei (DSR) in der Staatlichen Versicherung sozialversichert gewesen sei, komme es nicht an. Im Sozialversicherungsrecht der DDR habe es keine Besonderheiten fÃ¼r Seeleute gegeben, die es indizieren wÃ¼rden, alle Seeleute im Sinne der og Ãbergangsregelung der See-BG zuzuordnen. Statt dessen habe es verschiedene Besonderheiten im Sozialversicherungsrecht fÃ¼r Eisenbahner gegeben, die auch fÃ¼r das FÃ¤hrpersonal der DR und mithin auch fÃ¼r den KlÃ¤ger gegolten hÃ¤tten, da die Seeleute der DR insoweit "echte" Angestellte der DR mit den fÃ¼r diese geltenden tarifrechtlichen und sonstigen Besonderheiten gewesen seien. FÃ¼r die fiktive Zuordnung zur Unfallversicherung der BeschÃ¤ftigten der DB spreche auch die Gleichstellung von DR und DB nach Wirksamwerden des Beitritts der DDR zur Bundesrepublik und â unabhÃ¤ngig davon â der Umstand, daÃ die DR im GefÃ¼ge der DDR mit den vom Deutschen Reich Ã¼bernommenen Strukturen als echtes Staatsunternehmen weitestgehend der DB vergleichbar gewesen sei. DaÃ nicht alle Seeleute auf FÃ¤hrschiffen der DR fiktiv als der See-BG zugehÃ¶rig behandelt werden kÃ¶nnten, zeige auch die von der Beklagten

vorgenommene Änderung der Befreiungsregelung in Â§ 20 Abs 5 SSmK. Verfassungsrechtliche Bedenken gegen dieses Ergebnis bestÃ¼nden nicht. Wie das BSG in seinem Urteil vom 28. November 1991 (5 RJ 16/91 â SozR 3-2200 Â§ 891a Nr 1) und das BVerfG in seinem NichtannahmebeschluÃ vom 16. Juni 1992 (1 BvR 550/92 â SozR 3-2200 Â§ 891a Nr 2) bereits entschieden hÃ¤tten, sei es verfassungsrechtlich nicht zu beanstanden, daÃ die von den Mitgliedern der See-BG finanzierte Beklagte ihre Leistungen an die ZugehÃ¶rigkeit zur See-BG knÃ¼pfe. Deshalb kÃ¶nne eine Ungleichbehandlung von "echten" Seeleuten je nachdem, ob sie (fiktiv) der See-BG angehÃ¶rten oder nicht, nicht verfassungswidrig sein. Ohne BerÃ¼cksichtigung bleiben mÃ¼sse auch die Tatsache, daÃ der KlÃ¤ger die Voraussetzungen fÃ¼r das Ãberbrückungsgeld erst kurz vor Erreichen der Altersrente erfÃ¼llen und somit wohl nur einen sehr kurzen Zeitraum in den GenuÃ dieser Leistung kommen kÃ¶nne.

Mit der vom LSG zugelassenen Revision rÃ¼gt der KlÃ¤ger sinngemÃ¤Ã die Verletzung von Â§Â§ 7, 24a Abs 1 SSmK und Art 3 GG. Bei der PrÃ¼fung, ob er eine "entsprechende Zeit" im Sinne der Satzungsvorschriften der Seemannskasse wÃ¤hrend seiner BeschÃ¤ftigung bei der DR zurÃ¼ckgelegt habe, mÃ¼sse er als Seemann fiktiv den bei der See-BG als versichert geltenden BeschÃ¤ftigten der DSR oder den BeschÃ¤ftigten der Mitropa gleichgestellt werden, die, ohne Seeleute zu sein, auf FÃ¤hren der DR tÃ¤tig gewesen seien. Sonst werde er ungerechtfertigt sowohl gegenÃ¼ber anderen Seeleuten der ehemaligen DDR, die nicht bei der DR beschÃ¤ftigt gewesen seien, als auch im Vergleich mit den auf FÃ¤hren der DB BeschÃ¤ftigten, fÃ¼r deren Sozialversicherung die MaÃstÃ¤be des Ã¶ffentlichen Dienstes gegolten hÃ¤tten, benachteiligt. Wenn das Recht der Bundesrepublik Deutschland fÃ¼r sie gegolten hÃ¤tte, wÃ¤ren FÃ¤hrschiffe der DR nicht der DB, sondern als Kauffahrteischiffe dem Verband Deutscher Reeder und damit der See-BG zugeordnet worden. Andererseits seien die auf den FÃ¤hren der DB BeschÃ¤ftigten mit entsprechenden DienstÃ¼berleitungsvertrÃ¤gen und Erhalt ihrer bisherigen Rechte der privaten Schiffahrt zugeordnet worden, so daÃ sie nicht auf diese Anrechnungszeiten nach der SSmK angewiesen seien, wÃ¤hrenddessen die Seeleute der DR fiktiv der BUVB zugeordnet wÃ¼rden und bei ihnen, obwohl sie denselben Status wie andere Seeleute in der DDR besessen hÃ¤tten, "VergÃ¼nstigungen in bezug auf die Rente schlichtweg abgeschafft worden seien". Wegen weiterer Einzelheiten der RevisionsbegrÃ¼ndung wird auf die RevisionsbegrÃ¼ndungsschrift vom 6. Oktober 2000 (Bl 21 bis 26 dA) und den erlÃ¤uternden Schriftsatz vom 28. November 2000 (Bl 95 bis 100 dA) verwiesen.

Der KlÃ¤ger beantragt,
das Urteil des Landessozialgerichts Mecklenburg-Vorpommern vom 6. Juni 2000 aufzuheben sowie das Urteil des Sozialgerichts Stralsund vom 25. Februar 1999 dahingehend abzuÃ¤ndern, die Beklagte unter AbÃ¤nderung des Bescheids vom 14. August 1996 in der Gestalt desWiderspruchsbescheids vom 30. April 1997 zu verurteilen, die Fahrzeit auf den FÃ¤hrschiffen der Deutschen Reichsbahn vom 29. November 1974 bis 31. Dezember 1990 als im Sinne des Â§ 7 der Satzung der Seemannskasse versicherungspflichtige Seefahrtzeit festzustellen.

Die Beklagte beantragt,

die Revision zurÃ¼ckzuweisen.

Sie hÃ¤lt das angefochtene Urteil fÃ¼r zutreffend und fÃ¼hrt ergÃ¤nzend aus: Die Einbeziehung der Seeleute der ehemaligen DDR in das besondere Sicherungssystem der Seemannskasse sei eine freiwillige Entscheidung der Selbstverwaltung gewesen und nicht durch hÃ¶herrangiges Recht geboten. Bei der Kodifizierung sei auf die Bedingungen der Seefahrt in der Bundesrepublik Deutschland abgestellt worden; die besonderen Bedingungen in der Seefahrt der DDR seien unberÃ¼cksichtigt geblieben. Deshalb kÃ¶nne bei der Auslegung des Begriffs "entsprechend" in Â§ 24a SSmK auch nur ein Vergleich und eine Eingliederung zu den Bedingungen erfolgen, die fÃ¼r die Zeiten der Seefahrt in der DDR gegolten hÃ¤tten, wenn diese iS der Bedingungen der Bundesrepublik Deutschland zurÃ¼ckgelegt worden wÃ¤ren. Deshalb sei vor allem entscheidend, ob die seemÃ¤nnische BeschÃ¤ftigung auf Seeschiffen bei der Unfallversicherung der See-BG versichert gewesen wÃ¤re, wenn die Schiffe unter der Flagge der Bundesrepublik Deutschland gefahren wÃ¤ren. Jeder andere Vergleich verschiebe unzulÃ¤ssig Entstehungsgrundlagen, Intention und Zielvorgaben der Seemannskasse. Gemessen an den VerhÃ¤ltnissen in der Bundesrepublik Deutschland mÃ¼Ã□ten aber die FÃ¤hrschiffe der DR der DDR mit den FÃ¤hrschiffen der DB verglichen werden; bei Erstreckung des rÃ¤umlichen Geltungsbereichs des Rechts des Ã¶ffentlichen Dienstes hÃ¤tten sie iS von Anlage I Kapitel XIX Sachgebiet A Abschnitt III Nr 1 Abs 1 zum EinigVtr zur Ã¶ffentlichen Verwaltung gezÃ¤hlt. Die Unterscheidung nach den versicherungsrechtlichen GesamtumstÃ¤nden der einzugliedernden Seefahrtzeiten und insbesondere deren tatsÃ¤chliche oder theoretische Einbeziehung in die Unfallversicherung bei der See-BG sei auch mit dem GG vereinbar.

II

Die Revision des KlÃ¤gers ist zulÃ¤ssig, aber nicht begrÃ¼ndet. Das LSG hat zu Recht das Urteil des SG Stralsund vom 25. Februar 1999 aufgehoben. Die Beklagte ist nicht verpflichtet, die vom KlÃ¤ger auf FÃ¤hrschiffen der DR vom 29. Januar 1974 bis 31. Dezember 1990 zurÃ¼ckgelegten Seefahrtzeiten fÃ¼r die ErfÃ¼llung der Wartezeit fÃ¼r ein Ã□berbrÃ¼ckungsgeld anzurechnen. Insoweit ist der Bescheid der Beklagten vom 14. August 1996 in der Gestalt des Widerspruchsbescheides vom 30. April 1997 rechtmÃ¤Ã□ig.

Offenbleiben kann, ob die vom KlÃ¤ger begehrte Feststellung im Wege einer Zusicherung iS des Â§ 34 SGB X erfolgen kÃ¶nnte, wie sie die Beklagte nach den AusfÃ¼hrungen im Widerspruchsbescheid vom 30. April 1997 fÃ¼r die Seefahrtzeiten des KlÃ¤gers von Juli 1971 bis Januar 1974 und von April 1993 bis Dezember 1994 erteilt hat, oder darÃ¼ber nicht nach Â§ 17 SSmK (idF des 22. Nachtrags vom 28. August 1991, HANSA 1991, 1252), wonach die Vorschriften der gesetzlichen Rentenversicherung entsprechende Anwendung finden, soweit nicht in dieser Satzung etwas anderes bestimmt ist, nur ein Vormerkungsbescheid entsprechend Â§ 149 Abs 5 SGB VI in Betracht kÃ¤me. Soweit die Rechtsform der Zusicherung entgegen dem Wortlaut von Â§ 34 Abs 1 Satz 1 SGB X unter dem Recht der RVO nicht nur fÃ¼r den ErlaÃ□ oder das Unterlassen eines spÃ¤teren

Verwaltungsakts, sondern auch fÃ¼r die VorabklÃ¤rung der Voraussetzungen eines Rentenanspruchs diskutiert wurde (vgl Steinwedel, Vormerkung und Zusicherung in DAngVers 1985, 247), sind nach Auffassung des Senats die dafÃ¼r maÃgeblichen Ãberlegungen fÃ¼r den RentenversicherungstrÃ¤ger durch Â§ 149 SGB VI Ã¼berholt. Inwieweit dessen Anwendung im Rahmen ihrer Satzung auch fÃ¼r die Beklagte verpflichtend ist und dem Rechtscharakter der Leistung entspricht, bedarf hier allerdings keiner abschlieÃenden Entscheidung. Denn auch Â§ 149 Abs 5 SGB VI lÃ¤Ãt nur die Vormerkung solcher Daten zu, die ï¿½ ausgehend von der im Zeitpunkt der Entscheidung maÃgeblichen Rechtslage (BSG Urteil vom 24. Oktober 1996 â 4 RA 108/95 â SozR 3-2600 Â§ 58 Nr 9, S 50) â fÃ¼r die Feststellung der Rentenanwartschaft bedeutsam sind (Â§ 149 Abs 5 iVm Abs 1 Satz 1 und Abs 3), dh bei entsprechender Anwendung, hier im Fall der GewÃ¤hrung von ÃberbrÃ¼ckungsgeld, fÃ¼r die Wartezeit zu berÃ¼cksichtigen wÃ¤ren. Das ist aber hinsichtlich der streitigen Zeiten nicht der Fall.

1. Bei der Beklagten handelt es sich um eine von der See-BG unter deren Haftung geschaffene Einrichtung, deren einziger Zweck entsprechend der ErmÃ¤chtigung in Â§ 891a RVO bzw â ab 1. Januar 1997 â in Â§ 143 SGB VII darin besteht, Seeleuten sowie KÃ¼stenschiffern und KÃ¼stenfischern bei Ausscheiden aus der Seefahrt ÃberbrÃ¼ckungsgeld zu gewÃ¤hren. Das Gesetz legt zwei Arten der Leistung von ÃberbrÃ¼ckungsgeld fest: ÃberbrÃ¼ckungsgeld nach Vollendung des 55. Lebensjahres und ÃberbrÃ¼ckungsgeld auf Zeit bei einem frÃ¼heren Ausscheiden aus der Seefahrt. Das NÃ¤here Ã¼ber die Voraussetzungen und den Umfang der Leistungen bestimmt die Satzung der Beklagten (Â§ 891a Abs 1 Satz 3 RVO, Â§ 143 Abs 1 Satz 3 SGB VII). Die zum 1. Januar 1974 in Kraft getretene Satzung der Beklagten vom 21. Januar 1973 (HANSA 1973, 66) gilt derzeit in der Fassung ihres 35. Nachtrags vom 13. September 2000, der am 1. Oktober 2000 in Kraft getreten ist (HANSA 2000, 8).

2. Nach Â§ 9 Abs 2 Satz 1 SSmK ist die Wartezeit fÃ¼r das ÃberbrÃ¼ckungsgeld erfÃ¼llt, wenn der Versicherte eine nach Â§ 7 versicherungspflichtige Seefahrtzeit von 240 Kalendermonaten zurÃ¼ckgelegt hat. Â§ 7 SSmK legt den Kreis der bei der Beklagten versicherten Personen fest. Nach Â§ 7 Nr 1 SSmK gehÃ¶ren dazu Seeleute, die auf Seefahrzeugen gegen Entgelt oder zu ihrer Berufsausbildung ohne Entgelt rentenversicherungspflichtig oder nach Â§ 2 Abs 3 SGB IV rentenversichert beschÃ¤ftigt und bei der See-BG unfallversichert sind. Zu diesem Personenkreis gehÃ¶rte der KlÃ¤ger in der fraglichen Zeit von 1974 bis 1990 nicht. Die Vorschriften des Dritten Buchs der RVO Ã¼ber die TrÃ¤ger der Versicherung galten im Beitrittsgebiet erst ab 1. Januar 1991, die Vorschriften Ã¼ber den versicherten Personenkreis und den Versicherungsumfang sowie Â§ 891a RVO erst ab 1. Januar 1992 (EinigVtr Anlage I Kap VIII Sachgebiet I Abschnitt III Nr 1 Buchst c Abs 9 bzw Buchst f). Zudem bestimmt der durch den 22. Nachtrag vom 28. August 1991 (HANSA 1991, 1252) eingefÃ¼gte Â§ 24a SSmK in seinem Abs 2 ausdrÃ¼cklich, daÃ Seefahrtzeiten, die vor dem 1. Januar 1992 auf im Beitrittsgebiet beheimateten Schiffen zurÃ¼ckgelegt wurden, nicht versicherungspflichtige Seefahrtzeiten nach Â§ 7 SSmK sind.

3. Nach Â§ 24a Abs 1 SSmK sind allerdings Seefahrtzeiten nach Â§ 7 SSmK fÃ¼r die

ErfÃ¼llung der versicherungsrechtlichen Voraussetzungen in den Â§Â§ 9, 10 Abs 1 und Â§ 11 Abs 1 SSmK mit den "entsprechenden Zeiten im Beitrittsgebiet" zusammenzurechnen, sofern eine versicherungspflichtige Seefahrtzeit nach Â§ 7 SSmK von mindestens zwei Jahren (nach dem 27. Nachtrag vom 2. November 1994 (HANSA 1995, 78) von mindestens einem Jahr) zurÃ¼ckgelegt ist. Wie sich bereits aus der Bezugnahme auf die Zeiten nach Â§ 7 SSmK ergibt, mit denen die entsprechenden Zeiten zusammenzurechnen sind, lÃ¤Ãt sich die Regelung nur so verstehen, daÃ VerhÃ¤ltnisse vorgelegen haben mÃ¼ssen, die denen entsprechen, unter denen eine Einbeziehung in den nach Â§ 7 SSmK versicherten Personenkreis erfolgen wÃ¼rde. DafÃ¼r kommt es bei Seeleuten (Â§ 7 Nr 1 SSmK) aber nicht allein auf eine BeschÃ¤ftigung in der Seefahrt an. Ausschlaggebend ist vielmehr einerseits eine rentenversicherungspflichtige oder nach Â§ 2 Abs 3 SGB IV rentenversicherte BeschÃ¤ftigung und zum anderen eine Unfallversicherung bei der See-BG. Um "entsprechende" Zeiten iS des Â§ 24a Abs 1 SSmK feststellen zu kÃ¶nnen, bedarf es deshalb insbesondere einer PrÃ¼fung, ob die See-BG fiktiv in der betreffenden Zeit der fÃ¼r den Versicherten zustÃ¤ndige UnfallversicherungstrÃ¤ger gewesen wÃ¤re, wenn das bundesdeutsche Recht schon gegolten hÃ¤tte.

a) Dieses VerstÃ¤ndnis von Â§ 24a Abs 1 SSmK im Sinne einer AnknÃ¼pfung an die fiktive ZustÃ¤ndigkeit der See-BG legt schon ein Vergleich mit jenen Ãbergangsregelungen nahe, die bereits seit EinfÃ¼hrung der SSmK 1974 gelten (Â§ 24 Abs 1 und 2 SSmK). DaÃ nicht alle im Beitrittsgebiet zurÃ¼ckgelegten Seefahrtzeiten auf die Wartezeit anrechenbar sind, zeigt zudem â worauf das LSG bereits hingewiesen hat â die mit dem 27. Nachtrag vom 2. November 1994 (HANSA 1995, 78) vorgenommene Ãnderung der Befreiungsregelung in Â§ 20 SSmK. Auf eine fiktive ZugehÃ¶rigkeit zur See-BG abzustellen, entspricht aber auch Sinn und Zweck des ÃberbrÃ¼ckungsgelds und der Anbindung der Beklagten an die See-BG, wie sie sich aus Â§ 891a RVO (jetzt Â§ 143 SGB VII) ergibt.

aa) Nach Â§ 24 Abs 1 und 2 SSmK werden vor dem Inkrafttreten der Satzung (1. Januar 1974) zurÃ¼ckgelegte Seefahrtzeiten als Arbeitnehmer auf die Wartezeit fÃ¼r ein ÃberbrÃ¼ckungsgeld bzw fÃ¼r ein ÃberbrÃ¼ckungsgeld auf Zeit bei bestimmten Versicherten angerechnet, "wenn sie nach dieser Satzung versichert gewesen wÃ¤ren". FÃ¼r sie ist demnach zu prÃ¼fen, ob sie ï¿½ unter der Voraussetzung, die SSmK hÃ¤tte in der fraglichen Zeit bereits bestanden â zum versicherten Personenkreis gehÃ¶rt hÃ¤tten (vgl BSG Urteil vom 14. November 1984 â 1 RS 4/83 â SozR 2200 Â§ 891a Nr 4). Â§ 24a SSmK schrÃ¤nkt mit dem Wort "entsprechend" die Anrechnung im Beitrittsgebiet zurÃ¼ckgelegter Seefahrtzeiten in Ã¤hnlicher Weise ein wie Â§ 24 Abs 1 und 2 SSmK. Einbezogen werden sollen Zeiten, in denen VerhÃ¤ltnisse vorgelegen haben, die denen entsprechen, fÃ¼r die eine Versicherung nach Â§ 7 SSmK erfolgt. Dies setzt wiederum voraus, daÃ ein entsprechendes Unternehmen wie das, bei dem der Versicherte beschÃ¤ftigt war, bei der See-BG versichert wÃ¤re (dazu NÃ¤heres unter b).

bb) Nach Â§ 20 Abs 5 Satz 1 SSmK in der seit 1. Januar 1995 gÃ¼ltigen Fassung des 27. Nachtrags (HANSA 1995, 78) werden Versicherte, die das 45. Lebensjahr

vollendet haben und die versicherungsrechtlichen Voraussetzungen fÃ¼r den Bezug eines Ãberbrückungsgelds nicht mehr erfÃ¼llen kÃ¶nnen, auf eigenen Antrag von der Beitragspflicht befreit, wenn sie entweder nach dem 45. Lebensjahr erstmals nach Â§ 7 versichert werden oder auf deutschen Schiffen Seefahrtzeiten zurÃ¼ckgelegt haben, die nicht auf die Wartezeit angerechnet werden. Die neu eingefÃ¼gte zweite Alternative macht nur Sinn, wenn nicht alle auf deutschen Schiffen zurÃ¼ckgelegten Seefahrtzeiten anrechnungsfÃ¤hig sind. Das trifft insbesondere auf im Beitrittsgebiet zurÃ¼ckgelegte Seefahrtzeiten zu, die nicht den Seefahrtzeiten nach Â§ 7 SSmK entsprechen.

cc) Mit der ermÃ¤chtigung in Â§ 891a RVO (jetzt Â§ 143 SGB VII) an die See-BG wurde es erstmals deren Selbstverwaltung ermÃ¶glicht, durch Schaffung von zusÃ¤tzlichen Sozialleistungen auÃerhalb der Rentenversicherung â vom Gesetz daher auch nicht als (Seemanns-)Renten bezeichnet â einerseits der vorzeitigen Abwanderung der Seeleute entgegenzuwirken und andererseits den altersgerechten Ãbergang Ã¤lterer Seeleute von See an Land durch wirksame Hilfen zu unterstÃ¼tzen (vgl hierzu BSG Urteile vom 9. November 1983 â 7 RAr 58/82 â SozR 4100 Â§ 118 Nr 12, vom 16. Februar 1984 ï¿½ 1 RS 5/83 ï¿½ SozR 2200 Â§ 891a Nr 2 und vom 14. November 1984 ï¿½ 1 RS 4/83 ï¿½ SozR 2200 Â§ 891a Nr 4; vgl zur Geschichte der Seemannskasse auch Lauterbach/Watermann, Gesetzliche Unfallversicherung, 3. Aufl, Â§ 891a RVO Anm 1, Stand: September 1995; GÃ¶ttsch in Lauterbach, Unfallversicherung SGB VII, 4. Aufl, Bd 2, Â§ 143 RdNr 1 ff, Stand: Februar 1999). Hauptgrund fÃ¼r die Anbindung an die See-BG war die Finanzierung (Lauterbach/Watermann, aaO, Anm 2). Die See-BG haftet fÃ¼r die Beklagte und ist damit der Garant fÃ¼r die finanzielle FunktionsfÃ¤higkeit (GÃ¶ttsch aaO, RdNr 3). Die Mittel fÃ¼r die Ãberbrückungsgelder der Beklagten werden von den Unternehmern, die bei ihr versichert sind, oder die bei ihr Versicherte beschÃ¤ftigen, im Wege der Umlage erhoben (Â§ 891a Abs 1 Satz 2 RVO). Die durch die Beklagte zu erbringende zusÃ¤tzliche Sozialleistung ist daher auf den durch die Solidargemeinschaft der See-BG geschÃ¼tzten Personenkreis beschrÃ¤nkt; Seeleute auÃerhalb der ZustÃ¤ndigkeit der See-BG bleiben von diesen Leistungen ausgeschlossen (Senatsurteil vom 28. November 1991 â 5 RJ 16/91 ï¿½ SozR 3-2200 Â§ 891a Nr 1; BSG Urteil vom 14. November 1984 ï¿½ 1 RS 3/83 ï¿½ SozR 2100 Â§ 13 Nr 2). Dieser Intention entspricht die in Â§ 9 Abs 2 iVm Â§ 7 Nr 1 SSmK vorgenommene VerknÃ¼pfung der Wartezeit fÃ¼r das Ãberbrückungsgeld mit bei der See-BG versicherten Seefahrtszeiten; die LeistungsgewÃ¤hrung wird damit von der ZugehÃ¶rigkeit zu der Solidargemeinschaft abhÃ¤ngig gemacht, innerhalb der ein besonderer Schutz erfolgen soll und besondere SolidaritÃ¤ts- und Verantwortlichkeitsbeziehungen bestehen (BVerfG KammerbeschluÃ vom 16. Juni 1992 â 1 BvR 550/92 â SozR 3-2200 Â§ 891a Nr 2; vgl auch BSG Urteil vom 18. April 2000 â B 2 U 13/99 R â SozR 3-8110 Kap VIII J III Nr 1 Nr 2 â zur Umlegung der Rentenaltlasten aus dem Beitrittsgebiet auf die Unternehmer in der gesetzlichen Unfallversicherung).

b) Die ZustÃ¤ndigkeit des UnfallversicherungstrÃ¤gers fÃ¼r den einzelnen Versicherten folgte und folgt nach bundesdeutschem Recht grundsÃ¤tzlich der ZustÃ¤ndigkeit fÃ¼r das Unternehmen, bei dem er beschÃ¤ftigt ist. Dies ist jetzt ausdrÃ¼cklich in Â§ 133 SGB VII bestimmt, ergab sich aber auch unter Geltung der

RVO schon mittelbar so aus der Mitgliedschaft des Unternehmens beim UnfallversicherungstrÃ¤ger, fÃ¼r die See-BG aus Â§Â§ 835, 852, 870 iVm Â§Â§ 658 und 723 RVO. Unter der Geltung der RVO war zwar nach Â§ 850 Abs 1 und 2 RVO allgemein die See-BG zustÃ¤ndiger TrÃ¤ger fÃ¼r die See-Unfallversicherung, die nach Â§ 835 RVO die der Seefahrt (Seeschiffahrt und Seefischerei) dienenden Unternehmen und die in ihnen tÃ¤tigen gegen Arbeitsunfall Versicherten umfaÃ□te. Davon waren jedoch Unternehmen ausgenommen, die fÃ¼r Rechnung des Bundes oder eines Landes gingen; fÃ¼r solche Unternehmen bestimmte Â§ 850 Abs 3 Satz 1 RVO den Bund bzw das Land zum TrÃ¤ger der See-Unfallversicherung. Ein entsprechendes Regel-AusnahmeverhÃ¤ltnis enthÃ¤lt Â§ 121 Abs 2 SGB VII. Danach ist die See-BG zustÃ¤ndig fÃ¼r Unternehmen der Seefahrt, soweit sich nicht aus dem Dritten Unterabschnitt eine ZustÃ¤ndigkeit der UnfallversicherungstrÃ¤ger der Ã¶ffentlichen Hand ergibt. Dabei ist der Begriff des Unternehmens weit zu verstehen; er umfaÃ□t Betriebe, Einrichtungen und TÃ¤tigkeiten (Â§ 852 iVm Â§ 658 Abs 2 Nr 1 RVO; vgl auch Graeff in Hauck, SGB VII-Komm, K Â§ 125 RdNr 8, Stand: Juni 1997).

Bei Ã□bertragung dieser Vorschriften auf die FÃ¤hrschiffe der DR ergibt sich fÃ¼r den KlÃ¤ger keine fiktive Versicherung bei der See-BG; fÃ¼r die von der DR auf ihren FÃ¤hrschiffen beschÃ¤ftigten Seeleute wÃ¤re â□□ nach der oben erlÃ¤uterten fiktiven Betrachtungsweise â□□ vielmehr der Bund zustÃ¤ndiger TrÃ¤ger der See-Unfallversicherung gewesen. Anders ausgedrÃ¼ckt: HÃ¤tte Bundesrecht in der DDR gegolten, wÃ¤re der KlÃ¤ger â□□ unabhÃ¤ngig von seiner konkret ausgeÃ¼bten TÃ¤tigkeit und trotz seiner ZugehÃ¶rigkeit zum Kreis der Seeleute nach Â§ 13 Abs 1 Satz 2 SGB VI â□□ als "Eisenbahner" â□□ ebenso wie nach der Wende auf den FÃ¤hrschiffen der DB â□□ bei der Eigenunfallversicherung des Bundes und nicht bei der See-BG unfallversichert gewesen.

aa) Die DR hatte in der DDR zwar die Rechtsform einer juristischen Person, war jedoch zugleich ein zentral vom Minister fÃ¼r Verkehrswesen (ab 11. Dezember 1989 von dem dem Minister unterstellten Generaldirektor der DR, vgl Bekanntgabe des Generaldirektors der DR vom 14. Dezember 1989, MBl des Ministeriums fÃ¼r Verkehrswesen Teil DR 1990, 3) geleitetes staatliches Verkehrsunternehmen; das von ihr verwaltete VermÃ¶gen war staatliches Eigentum (Â§ 1 Abs 1 und 2 Anordnung Ã¼ber das Statut der DR vom 19. November 1960 â□□ GBl II, 453 â□□ und Verordnung Ã¼ber das Statut des Ministeriums fÃ¼r Verkehrswesen vom 18. Februar 1960 â□□ GBl II; 155 sowie Â§ 1 Abs 2 Satz 2 Statut des Ministeriums fÃ¼r Verkehrswesen vom 14. August 1975 â□□ GBl I, 621). Setzt man an die Stelle des Staates DDR die Bundesrepublik Deutschland und an die Stelle der zentralstaatlichen Verwaltung die Bundesverwaltung, kÃ¤me nur der Bund als TrÃ¤ger der See-Unfallversicherung fÃ¼r die von der DR auf ihren FÃ¤hrschiffen beschÃ¤ftigten Seeleute in Betracht, wie dies bei den von der DB auf ihren FÃ¤hrschiffen beschÃ¤ftigten Seeleuten der Fall war, solange der Bund unter diesem Namen auf der Grundlage von Art 87 Abs 1 Satz 1 GG in der bis zum Inkrafttreten des Gesetzes vom 20. Dezember 1993 (BGBl I, 2089) am 23. Dezember 1993 geltenden Fassung und des Bundesbahngesetzes (BBahnG) das BundeseisenbahnvermÃ¶gen als nicht rechtsfÃ¤higes SondervermÃ¶gen des Bundes verwaltete (Â§ 1 BBahnG) und dabei auch FÃ¤hrschiffe betrieb.

bb) DaÃ die DR in der DDR anders als die DB eine juristische Person war (Â§ 1 Anordnung Ã¼ber das Statut der DR), steht der Gleichsetzung von DR und DB im Hinblick auf den fiktiv fÃ¼r den KlÃ¤ger von 1974 bis Ende 1990 zustÃ¤ndigen See-UnfallversicherungstrÃ¤ger nicht entgegen. Denn bei der See-Unfallversicherung kam es fÃ¼r die ZustÃ¤ndigkeit des Bundes nur darauf an, ob das Unternehmen, in dem der Versicherte beschÃ¤ftigt war, auf seine Rechnung ging. Eine entsprechende Differenzierung wie in der allgemeinen Unfallversicherung zwischen den Unternehmen des Bundes (Â§ 653 Abs 1 Nr 1 RVO) und den in selbstÃ¤ndiger Rechtsform betriebenen Unternehmen, an denen der Bund allein oder zusammen mit einem Land oder einer Gemeinde Ã¼berwiegend beteiligt ist (Â§ 653 Abs 1 Nr 2 RVO), kannte die RVO fÃ¼r die See-Unfallversicherung nicht. Soweit das SGB VII die ZustÃ¤ndigkeit des Bundes als UnfallversicherungstrÃ¤ger in Â§ 125 SGB VII auch im VerhÃ¤ltnis zur See-BG jetzt einheitlich geregelt hat, hat dies fÃ¼r die hier zu beurteilenden Zeiten einer BeschÃ¤ftigung bei der DR keine Bedeutung, nachdem bereits durch Art 6 Abs 92 Eisenbahnneuordnungsgesetz (ENeuOG) vom 27. Dezember 1993 (BGBl I, 2378) zum 1. Januar 1994 die Eisenbahn-Unfallkasse errichtet und deren ZustÃ¤ndigkeit ua fÃ¼r das BundeseisenbahnvermÃ¶gen in Â§ 657a RVO (jetzt Â§ 126 SGB VII) abschlieÃend geregelt wurde.

cc) Diese Beurteilung der fiktiven ZustÃ¤ndigkeit des Bundes fÃ¼r die auf den FÃ¤hrschiffen der DR beschÃ¤ftigten Seeleute findet eine BestÃ¤tigung auch in den Festlegungen im EinigVtr. Das SondervermÃ¶gen DR der DDR (Art 26 Abs 2 StVertr) wurde danach mit Wirksamwerden des Beitritts als SondervermÃ¶gen VermÃ¶gen der Bundesrepublik Deutschland (Art 26 Abs 1 EinigVtr), und das BBahnG war auf die DR sinngemÃ¤Ã anzuwenden (EinigVtr Anlage I Kapitel XI Sachgebiet A Abschnitt III Nr 3). SchlieÃlich wurden entsprechend Â§ 19 BBahnG, wonach die BeschÃ¤ftigten der DB sÃ¤mtlich Bundesbedienstete waren, die BeschÃ¤ftigten der DR auf der Grundlage von Art 20 EinigVtr iVm Anlage I Kapitel XIX Sachgebiet A Abschnitt III Nr 1 in den Ã¶ffentlichen Dienst des Bundes Ã¼bernommen. Diese Regelungen galten bis zur ZusammenfÃ¼hrung von DB und DR durch das ENeuOG. Die bis dahin von der BUVG wahrgenommenen Rechte und Pflichten des Bundes als TrÃ¤ger der gesetzlichen Unfallversicherung (Â§ 766 RVO) gingen gleichzeitig auf die neu errichtete Eisenbahn-Unfallkasse Ã¼ber (Art 7 ENeuOG). Dementsprechend ist auch der KlÃ¤ger in der Ãbergangszeit vor April 1993 bei der BUVB versichert gewesen.

4. VerfassungsmÃ¤Ãige Rechte des KlÃ¤gers sind nicht verletzt.

a) Eine BeeintrÃ¤chtigung des Eigentums in Form von durch Art 14 GG geschÃ¼tzten Anwartschaften auf das ÃberbrÃ¼ckungsgeld ist nicht gegeben; insoweit fehlt es schon an dem Erwerb entsprechender Anwartschaften durch den KlÃ¤ger wÃ¤hrend seiner BeschÃ¤ftigung bei der DR.

b) Mit der auf eine fiktive ZugehÃ¶rigkeit zur See-BG abgestellten Auslegung von Â§ 24a Abs 1 SSmK ist auch keine Art 3 Abs 1 GG widersprechende Differenzierung (BVerfG Beschluss vom 3. Juli 1985 â 1 BvR 1428/82 â BVerfGE 70, 230, 240) verbunden. Bezogen auf die Eigenart des auf der Grundlage von Â§ 891a RVO bzw Â§ 143 SGB VII geregelten Sachverhalts ist es vielmehr ï¿½ wie oben unter 2 a)

dargelegt ï¿½ sachgerecht und entspricht Sinn und Zweck und der Finanzierung des Ãberbr¼ckungsgelds als einer von der ZugehÃ¶rigkeit zur Solidargemeinschaft der See-BG abhÃ¤ngigen Leistung (vgl auch BVerfG KammerbeschluÃ vom 16. Juni 1992 ï¿½ 1 BvR 550/92 ï¿½ SozR 3-2200 Â§ 891a Nr 2; BSG Urteil vom 28. November 1991 ï¿½ 5 RJ 16/91 ï¿½ SozR 3-2200 Â§ 891a Nr 1 zur Nichtanrechnung von â ebenfalls nicht bei der See-BG versicherten â Seefahrtzeiten bei der Bundesmarine auf die Wartezeit fÃ¼r das Ãberbr¼ckungsgeld), wenn auf die Wartezeit nur solche Zeiten angerechnet werden, die bei der See-BG versichert sind oder fiktiv hÃ¤tten sein kÃ¶nnen. Es bedarf deswegen keiner KlÃ¤rung, inwieweit Rechte der an die DFO Ã¼berlassenen Mitarbeiter der DB oder DR durch besondere Dienst- oder DienstleistungsÃ¼berlassungsvertrÃ¤ge beibehalten oder nachteilig verÃ¤ndert wurden. Unerheblich fÃ¼r die Einbeziehung von BeschÃ¤ftigungszeiten in den Schutzbereich der Beklagten ist auch, in welcher Weise die in der DDR von AngehÃ¶rigen der DR erworbenen Rentenanwartschaften in die bundesdeutsche Rentenversicherung Ã¼berfÃ¼hrt worden sind.

c) Ebensowenig ist Art 3 GG verletzt, soweit der KlÃ¤ger in Anwendung des Â§ 24a Abs 1 SSmK hinsichtlich seiner im Beitrittsgebiet zurÃ¼ckgelegten Seefahrtzeiten anders behandelt wird als Seeleute auf den Schiffen der DSR und auf den FÃ¤hrschiffen der DR eingesetzte BeschÃ¤ftigte der Mitropa. Denn insoweit bestehen Unterschiede, die eine Ungleichbehandlung rechtfertigen.

Unter dem Namen DSR (VEB-Deutschfracht/Seereederei) war 1974 in der DDR durch ZusammenschluÃ verschiedener fÃ¼r Seefahrt und HÃ¤fen zustÃ¤ndiger Einrichtungen und als volkseigener Betriebe (VEB) gefÃ¼hrter See-Reedereien ein fÃ¼r die gesamte Seewirtschaft der DDR zustÃ¤ndiges Kombinat gebildet worden (vgl Herbst/Ranke/Winkler, So funktionierte die DDR, Bd 2, S 1070); eine solche Struktur gab und gibt es in der Bundesrepublik nicht, die Seewirtschaft ist und war zu der fraglichen Zeit nicht in Ã¶ffentlicher Hand. Infolgedessen wurden die in dem Kombinat zusammengefÃ¼hrten Betriebe in der DDR ab 1990 ausgegliedert und auf der Grundlage des Treuhandgesetzes vom 17. Juni 1990 (GBl I Nr 33) sowie nach MaÃgabe von Art 25 EinigVtr von der Treuhand weitergefÃ¼hrt, um sie wettbewerblich zu strukturieren und zu privatisieren. Bei der Mitropa handelt es sich um ein ursprÃ¼nglich privates Unternehmen, das ï¿½ trotz vielfÃ¤ltiger Versuche zur Umgestaltung und staatlicher EinfluÃnahme ï¿½ seine private Rechtsform wÃ¤hrend der Zeit der DDR behalten hatte und keineswegs in die DR ein- oder ihr untergeordnet war (vgl Bischoff, Die Mitropa AG, S 49, Anm 136, S 229, 259 ff). Sie wÃ¤re mithin ebenfalls nicht Gegenstand bundeseigener Verwaltung gewesen; denn ihre BeschÃ¤ftigten standen nicht in einem ArbeitsverhÃ¤ltnis zur DR. Unter den Anwendungsbereich der Eisenbahnerverordnung (EisenbahnV) vom 28. MÃ¤rz 1973 (GBl I, 217) und der auf ihrer Grundlage erlassenen Versorgungsordnung der DR (Anlage 11 zum Rahmenkollektivvertrag fÃ¼r die BeschÃ¤ftigten der DR vom 20. April 1960 â DRBVersO), die fÃ¼r alle in einem Arbeitsrechts- bzw BerufsausbildungsverhÃ¤ltnis zur DR stehenden BeschÃ¤ftigten und mithin auch den KlÃ¤ger galt, und wonach zum Teil Sonderregelungen fÃ¼r die Alters-, Invaliden- und Unfallversicherung bestanden (Â§Â§ 1, 11, 15 EisenbahnV iVm der DRBVersO â vgl auch Â§ 53 Abs 3 RentV-DDR vom 23. November 1979, GBl I, 401), fielen â worauf auch das LSG schon hingewiesen hat â die BeschÃ¤ftigten

der DSR und der Mitropa nicht.

d) Art 3 Abs 1 GG ist auch nicht dadurch verletzt, daÃ der KlÃ¤ger nach der dargelegten Rechtslage â ohne Anrechnung der auf den FÃ¤hrschiffen der DR zurÃ¼ckgelegten Seefahrtzeiten â ÃberbrÃ¼ckungsgeld frÃ¼hestens im August 2010 beanspruchen und dann allenfalls noch bis zur Vollendung des 65. Lebensjahres im Jahr 2012, also fÃ¼r eine wesentlich kÃ¼rzere Zeit erhalten kÃ¶nnte als Versicherte, die die Wartezeit bereits mit 55 Jahren erfÃ¼llt haben. DaÃ jeder Versicherte jeweils die maximal erreichbaren Leistungen in Anspruch nehmen kann, ist in der vom sozialen Ausgleich bestimmten Sozialversicherung zur Wahrung des Grundrechts aus Art 3 Abs 1 GG nicht geboten (vgl BSG Urteil vom 10. September 1981 ï¿½ 5a/5 RKn 15/80 ï¿½ BSGE 52, 93, 96 = SozR 2600 Â§ 98a Nr 2). Insoweit kommt es vielmehr in erster Linie darauf an, ob sich das versicherte Risiko, dh hier entweder aus (beim Versicherten liegenden) gesundheitlichen oder familiÃ¤ren GrÃ¼nden oder (aus beim Reeder liegenden) wirtschaftlichen GrÃ¼nden vor Erreichen des Rentenalters aus der Seefahrt ausscheiden zu mÃ¼ssen, Ã¼berhaupt realisieren kann. Das ist beim KlÃ¤ger aber grundsÃ¤tzlich mÃ¶glich, weshalb bei ihm â ausweislich des Widerspruchsbescheids der Beklagten vom 30. April 1997 â auch eine Befreiung von der Beitragspflicht nach Â§ 20 Abs 5 Satz 1 SSmK von der Beklagten bindend abgelehnt worden ist.

Die Kostenentscheidung beruht auf Â§ 193 Abs 1 SGG.

Erstellt am: 28.08.2003

Zuletzt verändert am: 20.12.2024