

Aktenzeichen: 3 AZR 509/80

Bundesarbeitsgericht 3. Senat Urteil vom 22. Februar 1983
- 3 AZR 509/80 -

I. Arbeitsgericht Urteil vom 6. September 1979
Wilhelmshaven - 1 Ca 1031/78 -

II. Landesarbeitsgericht Urteil vom 6. Februar 1980
Niedersachsen - 4 Sa 73/79 -

Für die Amtliche Sammlung: Nein

Für die Fachpresse: Ja

Entscheidungsstichwort:

Entschädigung wegen verhinderten Landganges

Gesetz: Bundesmanteltarifvertrag für Arbeiter des Bundes vom 27. Februar 1964 (MTB II) § 38; Sonderregelungen 2 b für Besatzungen von See- und Binnenfahrzeugen und von schwimmenden Geräten im Bereich des Bundesministers der Verteidigung (SR 2 b MTB II)

Leitsatz: Liegestelle im Sinne der Sonderregelungen 2 b zum MTB II für Besatzungen von See- und Binnenfahrzeugen und von schwimmenden Geräten im Bereich des Bundesministers der Verteidigung ist ein Ankerplatz, von dem aus verkehrsüblich oder bestimmungsgemäß das Schiff verlassen sowie Kontakt mit dem Land aufgenommen wird.



3 AZR 509/80

4 Sa 73/75 Niedersachsen

Verkündet
am 22. Februar 1983

Sürig,
Amtsinspektor
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

Im Namen des Volkes!

Urteil

In Sachen

pp.

hat der Dritte Senat des Bundesarbeitsgerichts aufgrund der mündlichen Verhandlung vom 22. Februar 1983 durch den Vorsitzenden Richter Professor Dr. Dieterich, die Richter Dr. Gehring und Schaub sowie die ehrenamtlichen Richter Lichtenstein und Dr. Menzel für Recht erkannt:

1. Die Revision des Klägers gegen das Urteil des Landesarbeitsgerichts Niedersachsen vom 6. Februar 1980 - 4 Sa 73/79 - wird zurückgewiesen.
2. Der Kläger hat die Kosten der Revision zu tragen.

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



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



Tatbestand:

Der Kläger ist bei der Beklagten als Matrose beschäftigt. Seit 1974 arbeitete er auf dem Troßschiff E. . . , dessen Heimat-
hafen W . . . ist. Das Arbeitsverhältnis der Parteien richtet sich aufgrund beiderseitiger Tarifbindung nach dem Bundesmanteltarifvertrag für Arbeiter des Bundes vom 27. Februar 1964 und den Sonderregelungen 2 b für Besatzungen von See- und Binnenfahrzeugen und von schwimmenden Geräten im Bereich des Bundesministers der Verteidigung (SR 2 b MTB II). Im März 1978 nahm das Troßschiff an Seemanövern teil. Nach dem Operationsbefehl und der Übungslage durfte es einen Hafen nicht anlaufen. Es ankerte am Sonntag, dem 5. März 1978 in der Tannisbucht und am Sonntag, dem 12. März 1978 in der Albakbucht vor der dänischen Küste. Die jeweiligen Ankerplätze lagen zwei bis vier Seemeilen von der Küste und 5,5 bis 7 Seemeilen von den nächsten Ortschaften entfernt. Sie sind nicht ständig mit Reedebojen gekennzeichnet; diese waren aber während der Ankerzeit vorhanden. Beide Buchten dienen als Ankerplätze für Sturm-
lieger, bieten also Schutz vor dem Wind. Zum Ausbooten standen auf dem Troßboot E . . . nur Rettungsboote zur Verfügung, die nicht mehr als drei Seemeilen in der Stunde laufen.

Die beiden Sonntage vom 5. März 1978 und 12. März 1978 wurden für die ganze Besatzung als Seesonntage behandelt. Sie wurden mit acht Stunden als Dienst angerechnet, der entsprechend den Vorschriften des Tarifvertrages durch Freizeit und Zulagen ausgeglichen wurde. Der Kläger verlangt darüber hinaus zwei weitere Tagesverdienste in Höhe von insgesamt 182,88 DM brutto. Er beruft sich auf Nr. 15 SR 2 b MTB II; durch diese Regelung wird die Vorschrift des § 38 MTB II über die Entschädigung bei Dienstreisen, Abordnungen und Dienstgängen ersetzt. In Nr. 15 SR 2 b MTB II heißt es:

"(1) Für nachstehende Fälle treten an die Stelle des § 38 folgende Regelungen:

- a) Müssen in Betrieb befindliche See-
fahrzeuge am Sonntag in fremden Häfen
oder an fremden Liegestellen verblei-
ben, so erhalten die an Bord zurückge-
haltenen Besatzungsmitglieder für den
Sonntag den Lohn eines Tages ohne
Sonntagszuschlag."



Der Kläger hat vorgetragen, Zweck der tariflichen Regelung sei, die Erschwernis der Bordanwesenheitspflicht auszugleichen. Liegestelle sei jede Position eines Schiffes, das nicht in Fahrt sei. An Bord zurückgehalten würden Besatzungsmitglieder schon dadurch, daß die Beklagte nicht die Voraussetzungen für einen Landgang schaffe. Darüber hinaus sei ihm ein Ausbooten verweigert worden. Sollte zur Begründung der Bordanwesenheitspflicht eine besondere dienstliche Weisung erforderlich sein, so habe die Beklagte gegen ihre Fürsorgepflicht verstoßen, indem sie eine solche Anordnung nicht erlassen habe.

Der Kläger hat beantragt,

die Beklagte zu verurteilen, 182,88 DM brutto
nebst 4 % Zinsen seit dem 6. Dezember 1978 zu
zahlen.

Die Beklagte hat beantragt, die Klage abzuweisen. Sie hat die Auffassung vertreten, daß Nr. 15 Abs. 1 lit. a SR 2 b MTB II nur solche Liegestellen meine, bei denen eine Ausbootung möglich sei. Wegen der schweren See und angesichts der kleinen Rettungsboote sei aber am 5. und 12. März 1978 ein Ausbooten nicht möglich oder nicht zumutbar gewesen. Außerdem könne sie schon aus zoll- und polizeilichen Gründen ihre Besatzung im Ausland nicht ohne weiteres an Land setzen. Zum Tatbestandsmerkmal "Zurückhalten" sei eine Anordnung erforderlich. Diese habe sie jedoch nicht getroffen und nicht zu treffen brauchen. Am 5. und 12. März 1978 habe niemand einen Landgang verlangt.

Das Arbeitsgericht hat die Klage abgewiesen. Das Landesarbeitsgericht hat die Berufung des Klägers zurückgewiesen. Hiergegen richtet sich dessen Revision.

Entscheidungsgründe:

Die Revision ist nicht begründet. Dem Kläger steht für den 5. und 12. März 1978 keine besondere Entschädigung wegen verhinderten Landganges zu. Nach Nr. 15 Abs. 1 lit. a SR 2 b



MTB II haben Besatzungsmitglieder auf Seeschiffen im Bereich des Bundesministers der Verteidigung nur dann Anspruch auf Entschädigung in Höhe eines Tagesverdienstes ohne Sonntagszuschlag, wenn ihr Schiff am Sonntag in einem fremden Hafen oder an fremder Liegestelle verbleibt und wenn die Besatzungsmitglieder an Bord zurückgehalten werden. Beide Voraussetzungen sind im vorliegenden Fall nicht erfüllt.

1. Die Ankerplätze in der Tannis- und Albakbucht sind keine Liegestellen, die eine besondere Entschädigung wegen fehlender Landgangmöglichkeit begründen können. Dies hat das Landesarbeitsgericht im Ergebnis richtig erkannt.

a) Das Landesarbeitsgericht hat aus der Gleichstellung von fremden Häfen und fremden Liegestellen in Nr. 15 Abs. 1 lit. a SR 2 b MTB II gefolgert, daß Liegestellen nur solche Plätze sind, von denen Landgänge in gleicher Weise möglich sind wie in einem Hafen. Der Revision mag zuzugeben sein, daß diese Begriffsbestimmung zu eng ist. Die Revision geht aber ihrerseits zu weit, wenn sie meint, eine fremde Liegestelle sei jede Position auf See, an der sich das Schiff in vorübergehender Ruhelage befindet.

b) Liegestelle im Sinne der SR 2 b zum MTB II ist jede Position, an der das Schiff vorübergehend festgelegt wird und von der verkehrsmäßig und bestimmungsgemäß das Schiff verlassen sowie be- und entladen oder von der in sonstiger Weise Kontakt mit dem Lande aufgenommen wird. Diese Begriffsbestimmung folgt aus dem Sprachgebrauch und der von den Tarifvertragsparteien mit der Landgangabgeltung verfolgten Zwecksetzung.

Nach seemännischem Sprachgebrauch gilt als Liegeplatz ein Platz längsseits einer Kaje, einer Anlande, an welcher ein Schiff ladet oder löscht (Kluge, Seemannssprache, wortgeschichtliches Handbuch deutscher Schifferausdrücke älterer und neuerer Zeit, 1973) bzw. eine Stelle, wo das Schiff an einer Pier festmachen kann oder ein Ankerplatz an einer Reede, wo das Schiff sicher liegt (Marcus, Seemannschaft von A bis Z). Nicht anders haben auch die Tarifpartner den Begriff der Liegestelle verstanden. Die Tarifvertragsparteien gehen von dem Gegensatz fremder und eigener Hafen,



sowie fremde und eigene Liegestelle aus. Schon diese Gegenüberstellung zeigt, daß die fremde Liegestelle für Schiff und Besatzung den gleichen Schutz vermitteln muß wie die eigene Liegestelle.

Seit jeher war die Geldleistung für die Bordanwesenheit an Sonntagen außerhalb des eigenen Hafens oder der eigenen Liegestelle keine Vergütung, sondern eine besondere Entschädigungsleistung. Bereits nach der Tarifordnung für die Gefolgschaftsmitglieder auf Binnen- und Seefahrzeugen und schwimmenden Geräten der öffentlichen Verwaltungen und Betriebe (TO.S) vom 23. September 1939 (Reichs-Verkehrs-Blatt 1939, 249) war an Besatzungsmitglieder in Betrieb befindlicher Seefahrzeuge am Sonntag der Lohn eines Tages ohne Sonntagszuschlag zu zahlen, wenn das Schiff in fremden Häfen oder an fremder Liegestelle ankerte und das Besatzungsmitglied an Bord zurückgehalten wurde. Die Entschädigung wegen des fehlenden Landgangs wurde nach § 19 TO.S als besondere Leistung neben sonstigen Erschwerniszulagen gewährt. In der SR 2 b MTB II ist sie nach ihrer systematischen Stellung eine besondere Form der Entschädigung von Dienstreisen am Sonntag, die allein an die Bordanwesenheitspflicht anknüpft, aber die naheliegende Möglichkeit und den Wunsch, das Schiff zu verlassen, voraussetzt.

Auch aus der mit der Entschädigungsleistung verfolgten Zwecksetzung ergibt sich, daß zum Begriff der Liegestelle nur solche Plätze zählen, von denen verkehrsüblich oder bestimmungsgemäß ein Schiff verlassen zu werden pflegt. Die Entschädigung wegen Bordanwesenheit an Sonntagen wird niemals im eigenen Hafen oder an eigener Liegestelle gezahlt, sondern immer nur in fremden Häfen und an fremder Liegestelle, und zwar unabhängig davon, ob das Besatzungsmitglied arbeiten muß oder nicht. Sie dient demnach der besonderen Entschädigung für die Einschränkung der persönlichen Bewegungsfreiheit, wenn das Schiff an einem Sonntag in einem fremden Hafen oder an fremder Liegestelle verbleiben muß, ohne daß den Besatzungsmitgliedern die Erlaubnis gegeben werden kann, von Bord zu gehen (BAG vom 8. Juli 1970 - 4 AZR 412/69 - AP Nr. 6



zu § 38 MTB II). Nach diesem Regelungszweck kommen als Liegestellen nur solche Positionen in Betracht, von denen Landgänge überhaupt möglich sind.

c) Von den Ankerplätzen in der Tannis- und Albakbucht findet kein bestimmungsgemäßer Kontakt mit dem Lande statt. Dies ergibt sich nicht nur aus der großen Entfernung zum Land, sondern auch aus der fehlenden Ausstattung mit Booten, mit denen das Land erreicht werden könnte. Letztlich weist die Beklagte zutreffend darauf hin, daß nur dann von einem Ankerplatz bestimmungsgemäß das Land aufgesucht wird, wenn hinreichende tatsächliche und rechtliche Möglichkeiten des Landganges bestehen. Dies ist in der Tannis- und Albakbucht nicht der Fall gewesen.

2. Das Landesarbeitsgericht hat auch zutreffend erkannt, daß die Beklagte den Kläger nicht an Bord zurückgehalten hat. Ein Zurückhalten an Bord ist nur dann anzunehmen, wenn entgegen tatsächlich gegebener Möglichkeiten, das Schiff zu verlassen, eine Bordanwesenheitspflicht begründet wird (BAG Urteil vom 8. Juli 1970 - 4 AZR 412/69 - AP Nr. 6 zu § 38 MTB II). Da in der Tannis- und Albakbucht eine solche Möglichkeit nicht bestand, kann auch kein Verstoß gegen Treu und Glauben darin gesehen werden, daß die Beklagte keine förmliche Dienstanweisung erlassen hat, durch die ein ohnehin unmöglicher Landgang ausdrücklich ausgeschlossen worden wäre.

Dr. Dieterich

Dr. Gehring

Schaub

Lichtenstein

Dr. Menzel



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



[JLaw - für Android](#)



[JLaw - für iOS](#)