

Aktenzeichen: 6 AZR 221/92
Bundesarbeitsgericht 6. Senat

Urteil vom 14. Oktober 1993
- 6 AZR 221/92 -

I. Arbeitsgericht
Hamburg

Teilurteil vom 25. April 1991
- S 5 Ca 56/90 -

II. Landesarbeitsgericht
Hamburg

Urteil vom 08. Januar 1992
- 5 Sa 44/91 -

Für die Amtliche Sammlung: Nein
Für die Fachpresse : Nein
Für das Bundesarchiv : Nein

Entscheidungsstichwort:

Angeordnete Anwesenheit an Bord

Gesetz:

SR 2 g BAT Nr. 3 Abs. 6, Abs. 1; Nr. 1 Abs. 1

Leitsätze:

K e i n e



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



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

6 AZR 221/92

5 Sa 44/91 Hamburg

Verkündet am
14. Oktober 1993

Bartel,
Reg.-Obersekretärin
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

Im Namen des Volkes!

U r t e i l

In Sachen

pp.

hat der Sechste Senat des Bundesarbeitsgerichts aufgrund der
mündlichen Verhandlung vom 14. Oktober 1993 durch den Vize-

- 2 -



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



präsidenten Dr. Peifer, die Richter Dr. Armbrüster und Bep-
ler sowie die ehrenamtlichen Richter Stenzel und Söller für
Recht erkannt:

1. Die Revision des Klägers gegen das Urteil des
Landesarbeitsgerichts Hamburg vom 8. Januar
1992 - 5 Sa 44/91 - wird zurückgewiesen.
2. Der Kläger hat die Kosten der Revision zu tra-
gen.

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

T a t b e s t a n d :

Die Parteien streiten darüber, ob Zeiten, die der Kläger an
Bord des Schiffes verbringen mußte, auf dem er beschäftigt ist,
als Arbeitszeit zu bewerten sind.

Der Kläger ist im Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrogra-
phie (früher: Deutsches Hydrographisches Institut) als techni-
scher Angestellter mit dem Aufgabenkreis Elektronik und Funk-
dienst beschäftigt. Nach dem Arbeitsvertrag finden auf das Ar-
beitsverhältnis der Bundes-Angestelltentarifvertrag (BAT) und die
diesen ergänzenden Sonderregelungen für Angestellte auf seegehen-
den Schiffen des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie
(SR 2 g BAT) Anwendung. Der Kläger ist auf dem Seeschiff VFS

der Beklagten eingesetzt. Von diesem Schiff aus werden
Vermessungsarbeiten in der Nordsee und den angrenzenden Flußmün-
dungsgebieten durchgeführt. Das Schiff legte häufig nach
Beendigung seiner Vermessungstätigkeit abends nicht in einem
Hafen an, sondern blieb auf offener See. Eine Bezahlung dieser



Liegezeiten auf See ist nicht erfolgt.

Die Tarifvorschrift SR 2 g BAT bestimmt unter Nr. 3:

"...

- (6) Angeordnete Anwesenheit an Bord wird mit 50 vom Hundert als Arbeitszeit bewertet, es sei denn, daß bei Seewache nach Ablegen zur Fahrt eine Seefreiwache gewährt wird oder daß Arbeit angeordnet ist. Zeitzuschläge nach § 35 Abs. 1 Satz 2 Buchst. b bis f werden nicht gezahlt.

..."

Der Kläger hat für die Monate März 1989 bis Juni 1989 die Bezahlung näher bezeichneter Stunden verlangt, die außerhalb seiner Arbeitszeit lagen, an denen er aber ohne Einteilung zu Diensten und ohne sonstige ausdrückliche Anweisung an Bord bleiben mußte, weil das Schiff nicht in einem Hafen angelegt hatte.

Der Kläger hat die Auffassung vertreten, die Anwesenheit an Bord sei auch dann im Sinne der Tarifvorschrift angeordnet, wenn das Schiff außerhalb der Arbeitszeit in Küstennähe vor Anker liege. Der Aufenthalt an Bord sei in diesen Fällen nicht freiwillig, weil die Besatzungsmitglieder das Schiff nicht verlassen könnten und jederzeit bereit sein müßten, auf Anordnung des Dienstleiters (Kapitän) die Arbeit aufzunehmen. Die Anordnung der Anwesenheit ergebe sich auch aus der Eintragung des Klägers in Bordliste, Dienstpläne und Sicherheitsrolle. Wie andere Angestellte nach BAT habe er Anspruch darauf, nach Dienstende nach Hause gehen zu können. Wenn dies nicht möglich sei, müßten das Betreten der



"Dienststelle Schiff" als Beginn und das Verlassen als Ende der Arbeitszeit angesehen werden. Die erzwungene Anwesenheit an Bord sei Arbeitszeit und entsprechend zu vergüten. Geschehe dies nicht, liege auch eine Ungleichbehandlung gegenüber dem Kapitän des Schiffes vor. Dieser erhalte für die gesamte Zeit seiner Anwesenheit an Bord Bezahlung. Der Kläger hat - soweit dies für die Revisionsinstanz erheblich ist - beantragt,

die Beklagte zu verurteilen, an ihn 4.437,31 DM
nebst 9 % Zinsen seit dem 13. Februar 1990 zu
zahlen.

Die Beklagte hat Klagabweisung beantragt. Sie hat die Auffassung vertreten, die Zeit, in der der Kläger nicht ausdrücklich zu einem Dienst eingeteilt gewesen sei, sei Freizeit gewesen. Der Kläger habe wegen der Besonderheiten des Einsatzes auf einem Schiff nicht von Bord gehen können. Mit der Tarifvorschrift SR 2 g BAT sei diesen Besonderheiten Rechnung getragen worden. Das Anlaufen eines Hafens sei in den vom Kläger geltend gemachten Fällen nur deshalb nicht erfolgt, weil es wirtschaftlich nicht zu vertreten gewesen sei oder das Vermessungsgebiet in weiter Entfernung vom nächsten Hafen gelegen habe.

Das Arbeitsgericht hat die Klage durch Teilurteil als unbegründet abgewiesen. Das Landesarbeitsgericht hat die Berufung des Klägers zurückgewiesen. Mit der zugelassenen Revision verfolgt der Kläger seinen Klageanspruch weiter. Die Beklagte bittet um Zurückweisung der Revision.



E n t s c h e i d u n g s g r ü n d e :

Die Revision hat keinen Erfolg.

I. Das Landesarbeitsgericht hat angenommen, angeordnete Anwesenheit an Bord im Sinne von Nr. 3 Abs. 6 SR 2 g BAT setze eine ausdrückliche oder konkludente Anordnung voraus. Die Eintragung in die Bordliste oder Sicherheitsrolle reiche nicht aus. Das Nichtanlaufen eines Hafens sei allein noch keine konkludente Anordnung der Anwesenheit an Bord. Die Tarifvertragsparteien hätten für die Vergütungspflicht auf die angeordnete Anwesenheit abgestellt, obwohl sie sich bewußt gewesen seien, daß das Verlassen des Schiffes bei Nichtanordnung der Anwesenheit, also während der Freizeit, nicht immer möglich sei. Eine Ungleichbehandlung gegenüber dem Kapitän liege nicht vor. Dessen Fürsorgepflicht erstrecke sich während seiner gesamten Anwesenheit auf dem Schiff auf alle Arbeitnehmer, auch auf diejenigen, die nicht zum Wachdienst eingeteilt seien, sondern ihre Freizeit an Bord verbrächten. Der Kapitän sei im Gegensatz zum Kläger verpflichtet, sich ununterbrochen in "wacher Achtsamkeit" zu halten. Für einen Schadensersatzanspruch wegen Verletzung der Fürsorgepflicht durch unzulässige Nichtgewährung des Landgangs habe der Kläger nicht substantiiert vorgetragen.

Diese Ausführungen des Landesarbeitsgerichts sind revisionsrechtlich nicht zu beanstanden.

II. Die Klage ist unbegründet.

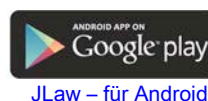


Der Kläger hat keinen Anspruch auf Vergütung für die Stunden, die er außerhalb seiner Arbeitszeit an Bord verbringen mußte, weil das Schiff nicht in einen Hafen eingelaufen war.

1. Nach Nr. 3 Abs. 6 Satz 1 SR 2 g BAT wird angeordnete Anwesenheit an Bord mit 50 vom Hundert als Arbeitszeit bewertet, es sei denn, daß Seefreiwache gewährt wird oder daß Arbeit angeordnet ist. Die Stunden an Bord, für die der Kläger Vergütung verlangt, obwohl er nicht zur Arbeit eingeteilt war, erfüllen nicht den tarifrechtlichen Begriff "angeordnete Anwesenheit an Bord". Dies ergibt eine Auslegung der Tarifvorschrift.

Nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesarbeitsgerichts hat die Tarifauslegung, entsprechend den Grundsätzen der Gesetzesauslegung, zunächst von dem Tarifwortlaut auszugehen. Dabei ist jedoch über den reinen Tarifwortlaut hinaus der wirkliche Wille der Tarifvertragsparteien und der damit von ihnen beabsichtigte Sinn und Zweck der Tarifnormen mitzuberücksichtigen, sofern und soweit sie in den tariflichen Normen ihren Niederschlag gefunden haben (BAGE 42, 86 = AP Nr. 128 zu § 1 TVG Auslegung; BAG Urteil vom 9. Juli 1980 - 4 AZR 560/78 - AP Nr. 2 zu § 1 TVG Tarifverträge: Seeschifffahrt; BAGE 46, 308, 313 = AP Nr. 135 zu § 1 TVG Auslegung).

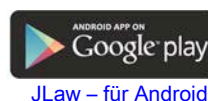
a) Für die geltend gemachten Stunden hatte die Beklagte die Anwesenheit des Klägers an Bord nicht ausdrücklich angeordnet. Auch lag keine konkludente Anordnung vor, wie die Revision zu Unrecht meint. Dem Kläger waren keine Arbeiten zugewiesen worden, die er während der Stunden, für die er Vergütung verlangt, hätte erledigt.



gen sollen. Eine solche Anordnung ergab sich auch nicht aus den Umständen. Der Kläger verbrachte vielmehr an Bord seine Freizeit.

Das Adjektiv "angeordnete" kann nur dahingehend verstanden werden, daß die Tarifvertragsparteien nicht jede Anwesenheit eines Arbeitnehmers an Bord als "angeordnet" ansehen. Der Begriff "angeordnete" Anwesenheit an Bord ist deshalb einschränkend dahin auszulegen, daß die Freizeit, die ein Arbeitnehmer an Bord verbringt, nicht unter das Tarifmerkmal fällt. Andernfalls wäre der Begriff ohne Anwendungsbereich. Dem Tarifmerkmal kommt daher eine selbständige Bedeutung zu. Fehlt es an einer "Anordnung", ist die tarifliche Voraussetzung für die Bewertung der an Bord verbrachten Zeit als Arbeitszeit nach Nr. 3 Abs. 6 Satz 1 SR 2 g BAT nicht erfüllt.

b) Die an Sinn und Zweck orientierte Auslegung der Tarifvorschrift bestätigt dieses Ergebnis. Die Regelung geht davon aus, daß Arbeitnehmer, die unter den Geltungsbereich der SR 2 g BAT fallen, der den Besonderheiten der Arbeitsleistung an Bord Rechnung trägt, einen Teil ihrer Freizeit an Bord verbringen müssen, weil das Schiff unterwegs ist oder aus technischen oder wirtschaftlichen Gründen nicht in einen Hafen einläuft, sondern vor Anker geht. Das folgt bereits daraus, daß nach Nr. 3 Abs. 1 SR 2 g BAT die regelmäßige Arbeit zwischen 6 und 19 Uhr liegen muß, Zeiten zwischen 19 und 6 Uhr somit grundsätzlich Freizeit sind, ohne daß es darauf ankommt, ob das Schiff fährt oder im Hafen oder außerhalb eines solchen liegt. Für den Bordaufenthalt außerhalb der Arbeitszeit haben die Tarifvertragsparteien die Vergütungspflicht nur vereinbart, wenn die Anwesenheit an Bord



"angeordnet" war. Das bestreitet der Kläger auch im Grundsatz nicht. Er meint nur, in den Fällen, in denen das Schiff einen Hafen nicht anlaufe, obwohl ein solcher sich in der Nähe befinde, müsse die solchermaßen "erzwungene" Anwesenheit an Bord wie "angeordnete" Anwesenheit im Tarifsinn behandelt werden. Es würde jedoch einen Verstoß gegen die Rechtsetzungsbefugnis der Tarifvertragsparteien darstellen, wenn entgegen der insoweit eindeutigen Tarifregelung die gesamte Dauer der Anwesenheit an Bord der Vergütungspflicht durch den Arbeitgeber unterworfen würde.

Die Eintragung des Klägers in die Bordliste (Nr. 1 Abs. 2 SR 2 g BAT), in den Dienstplan und in die Sicherheitsrolle für Notfälle hat tarifrechtlich lediglich die Bedeutung, den Kreis der zur Besatzung gehörenden Personen festzulegen und für Notfälle zu erfassen. Die Anordnung einer Anwesenheit an Bord liegt darin nicht, wie die Vorinstanzen zutreffend erkannt haben.

2. Die Sonderbestimmungen verstoßen durch die unterschiedlichen Vergütungsregelungen für den Dienststellenleiter, den Kapitän, und den Kläger nicht gegen den allgemeinen Gleichheitssatz. An den Gleichheitssatz des Art. 3 Abs. 1 GG sind die Tarifvertragsparteien wie der staatliche Gesetzgeber gebunden (vgl. BVerfGE 82, 126 = AP Nr. 28 zu § 622 BGB; BAGE 35, 43, 47 = AP Nr. 45 zu § 242 BGB Gleichbehandlung; BAG Urteil vom 29. Juni 1988 - 4 AZR 90/88 - nicht veröffentlicht; Senatsurteile vom 11. Juni 1992 - 6 AZR 193/91 - AP Nr. 1 zu TVAL II Anhang D, auch zur Veröffentlichung in der Amtlichen Sammlung des Gerichts vorgesehen und vom 17. Dezember 1992 - 6 AZR 91/92 - AP Nr. 1 zu § 2 BAT



SR 2 e II, auch zur Veröffentlichung in der Amtlichen Sammlung des Gerichts vorgesehen). Im Tarifvertrag dürfen wesentlich gleiche Sachverhalte nicht willkürlich verschieden behandelt werden. Ein Verstoß gegen den allgemeinen Gleichheitssatz des Art. 3 Abs. 1 GG liegt vor, wenn sich für eine bestimmte Differenzierung "ein vernünftiger, aus der Natur der Sache folgender oder sonstwie einleuchtender Grund (...) nicht finden läßt, kurzum wenn die Bestimmung als willkürlich bezeichnet werden muß" (vgl. BVerfG Beschluß vom 19. Juli 1972 - 2 BvL 7/71 - BVerfGE 33, 367, 384).

Ein einleuchtender Grund für die getroffene Entscheidung ergibt sich bereits daraus, daß dem Kapitän als Dienststellenleiter während seiner gesamten Anwesenheit an Bord die Fürsorgepflicht gegenüber der Besatzung, von der in der Regel immer ein Teil Dienst hat, und die Verantwortung für das Schiff selbst obliegt. Diese Anforderungen werden an den Kläger nicht gestellt. Wie die Revision selbst einräumt, muß dieser während seiner Freizeit allenfalls damit rechnen, im Notfall zur Arbeitsleistung herangezogen zu werden, während dem Kapitän ständig die Verantwortung in dem genannten Pflichtenkreis obliegt.

3. Zu Recht hat das Landesarbeitsgericht auch einen Schadensersatzanspruch des Klägers wegen positiver Vertragsverletzung durch die Beklagte verneint.



a) Eine Vertragsverletzung besteht nicht darin, daß der Kapitän es unterlassen hat, für die vom Kläger geltend gemachten Stunden Anwesenheit an Bord anzuordnen. Insoweit fehlt es bereits am Sachvortrag durch den Kläger. Dieser hat nicht vorgetragen, daß während der im einzelnen genannten Zeiten Arbeit hätte anfallen können und der Kapitän die Anwesenheit an Bord somit hätte anordnen müssen.

b) Ein Schadensersatzanspruch des Klägers wegen Pflichtverletzung durch die Beklagte ergibt sich auch nicht daraus, daß das Schiff während der vom Kläger geltend gemachten Stunden nicht in einem Hafen angelegt hat.

Der Kläger hat nicht dargelegt, woraus sich die Pflicht zum Anlaufen des Hafens jeweils ergab. Er hat nicht einmal die von der Beklagten behaupteten Gründe (weite Entfernung, Unwirtschaftlichkeit) in Abrede gestellt. Darauf, wann solche Gründe im Einzelfall hinter das berechnigte Interesse des Arbeitnehmers, seine Freizeit an Land zu verbringen, zurücktreten müßten, kommt es somit nicht an.

III. Die Kostenentscheidung folgt aus § 97 Abs. 1 ZPO.

Dr. Peifer

Dr. Armbrüster

Bepler

Ehrenamtlicher Richter Stenzel
ist aus dem Richteramt ausgeschieden und daher an der Unterschrift gehindert.

Dr. Peifer

Söller



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

