

Aktenzeichen: 6 AZR 517/86

Bundesarbeitsgericht 6. Senat Urteil vom 24. November 1988
- 6 AZR 517/86 -

I. Arbeitsgericht Urteil vom 20. August 1985
Flensburg - 2 Ca 1129/84 -

II. Landesarbeitsgericht Urteil vom 20. August 1986
Schleswig-Holstein - 6 (3) Sa 524/85 -

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

Entscheidungsstichwort:

Überstundenausgleich durch Freizeit

Gesetz: Manteltarifvertrag für die Arbeiter des Bundes (MTB II)
SR 2 b Nr. 8 Abs. 5, § 19

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 517/86

6 (3) Sa 524/85 Schleswig-Holstein

Verkündet am
24. November 1988

Im Namen des Volkes!

Stöcker,

Amtsinspektorin
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

Urteil

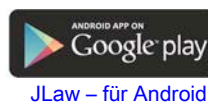
In Sachen

pp.

hat der Sechste Senat des Bundesarbeitsgerichts aufgrund der
mündlichen Verhandlung vom 24. November 1988 durch den Richter



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



Prof. Dr. Jobs als Vorsitzenden, die Richter Schneider und Dörner sowie den ehrenamtlichen Richter Fischer und die ehrenamtliche Richterin Wax für Recht erkannt:

1. Die Revision des Klägers gegen das Urteil des Landesarbeitsgerichts Schleswig-Holstein vom 20. August 1986 - 6 (3) Sa 524/85 - 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 !

T a t b e s t a n d :

Die Parteien streiten, ob die Beklagte berechtigt war, angeordnete Anwesenheitszeiten des Klägers an Bord durch Freizeitausgleich und Bezahlung des Überstundenzuschlags auszugleichen oder ob Vergütung für Mehrarbeit zu zahlen sei.

Der Kläger ist als Matrose auf dem Versorgungsschiff "H " bei der Beklagten beschäftigt. Auf das Arbeitsverhältnis findet kraft beiderseitiger Tarifbindung der Manteltarifvertrag für die Arbeiter des Bundes (MTB II) sowie die diesen ändernden und ergänzenden Bestimmungen Anwendung. Nr. 8 Abs. 5 Buchst. b) und c) SR 2 b MTB II lauten wie folgt:

- b) Die Zeit der Verpflichtung zur Anwesenheit an Bord vom Dienstschluß bis zum Dienstbeginn des darauffolgenden Tages wird mit drei Arbeitsstunden bewertet, sofern dieser Zeitraum mehr als drei Stunden beträgt.
.....



- c) Diese Arbeitsstunden - sowohl Wachstunden wie die jeweils drei Stunden für angeordnete Anwesenheit an Bord - gelten immer als außerhalb der regelmäßigen Arbeitszeit liegend und werden als Überstunden bewertet.

§ 19 MTB II hat - soweit es hier interessiert - folgenden Wortlaut:

- (1) Mehrarbeitsstunden sind die im Rahmen der regelmäßigen Arbeitszeit geleisteten Arbeitsstunden, die über 40 Stunden in der Woche hinausgehen. Überschreitungen der 40 Stunden in der Woche, die infolge eines Jahreszeiteenausgleichs oder dadurch eintreten, daß an einzelnen Arbeitstagen dienstplanmäßig nicht gearbeitet wird, gelten nicht als Mehrarbeitsstunden.
- (2) Überstunden sind die auf Anordnung geleisteten Arbeitsstunden, die über die im Rahmen der regelmäßigen Arbeitszeit (§ 15 Abs. 1 bis 4 und die entsprechenden Sonderregelungen hierzu) für die Woche dienstplanmäßig bzw. betriebsüblich festgesetzten Arbeitsstunden hinausgehen.
.....
- (4) Überstunden sind grundsätzlich durch entsprechende Arbeitsbefreiung auszugleichen; die Arbeitsbefreiung ist möglichst bis zum Ende des nächsten Kalendermonats, spätestens bis zum Ende des dritten Kalendermonats nach Ableistung der Überstunden zu erteilen. Für die Zeit, in der Überstunden ausgeglichen werden, wird der Monatsregellohn fortgezahlt. Im übrigen wird für die ausgeglichenen Überstunden für den Lohnzeitraum, in dem die Überstunden geleistet worden sind, lediglich der Zeitzuschlag für Überstunden (§ 27 Abs. 1 Buchst. a) gezahlt. Nicht ausgeglichene Überstunden werden spätestens nach Ablauf der Zeit, in der der Ausgleich zulässig ist, bezahlt.

Am 8. und am 28. Mai 1984 erhielt der Kläger für vorher angeordnete und geleistete Anwesenheitszeiten an Bord insgesamt 8 1/2 Stunden Freizeitausgleich und den Überstundenzuschlag. Der Kläger ist hiermit nicht einverstanden, sondern verlangt Vergütung dieser Zeit als Mehrarbeit gem. § 19 Abs. 1, § 27 Abs. 1 MTB II.



Er hat die Auffassung vertreten, die Stunden, bei denen seine Anwesenheit an Bord angeordnet worden sei, seien keine Überstunden im Sinne von § 19 Abs. 2 MTB II, für die gem. § 19 Abs. 4 MTB II Freizeitausgleich und Zeitzuschlag für Überstunden gewährt werde. Vielmehr liege Mehrarbeit im Sinne von § 19 Abs. 1 MTB II vor, die nicht auszugleichen, sondern zu vergüten sei.

Der Kläger hat beantragt,

die Beklagte zu verurteilen, an den Kläger
115,52 DM brutto nebst 4 % Zinsen seit dem
17. Dezember 1984 zu zahlen.

Die Beklagte hat beantragt, die Klage abzuweisen.

Sie hat die Auffassung vertreten, die vom Kläger geleisteten Anwesenheitszeiten seien durch Freizeitausgleich und Überstundenzuschlag auszugleichen. Nur für den Fall der Rufbereitschaft sei im Tarifvertrag festgelegt, daß die hierfür anzurechnende Arbeitszeit mit dem Lohn für Überstunden abzugelten sei (Nr. 8 Abs. 4 SR 2 b MTB II).

Arbeitsgericht und Landesarbeitsgericht haben die Klage abgewiesen. Mit der Revision verfolgt der Kläger sein Klageziel weiter; die Beklagte beantragt die Zurückweisung der Revision.



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

Die Revision ist unbegründet. Die Beklagte war berechtigt, die vom Kläger geleisteten Anwesenheitszeiten durch Freizeitausgleich und Zeitzuschlag für Überstunden abzugelten.

I. Das Landesarbeitsgericht hat angenommen, nach dem Wortlaut von Nr. 8 Abs. 5 c SR 2 b MTB II seien die gem. Nr. 8 Abs. 5 b SR 2 b MTB II berechneten drei Arbeitsstunden für angeordnete Anwesenheit an Bord Arbeitsstunden, die immer außerhalb der regelmäßigen Arbeitszeit liegen und als Überstunden zu bewerten seien. Damit sei die Beklagte berechtigt, für diese Stunden Freizeitausgleich zu gewähren und die Überstundenzuschläge zu zahlen. Auch aus dem tariflichen Gesamtzusammenhang ergebe sich, daß diese Arbeitsstunden nach der tariflichen Regelung der Nr. 8 Abs. 5 c SR 2 b MTB II immer außerhalb der regelmäßigen Arbeitszeit liegen und somit keine Mehrarbeitsstunden sein können, weil diese nach der tariflichen Definition im Rahmen der regelmäßigen Arbeitszeit geleistete Arbeitsstunden gem. § 19 Abs. 1 MTB II seien.

Diese Ausführungen des Landesarbeitsgerichts sind revisionsrechtlich nicht zu beanstanden.

II.1. Zu Unrecht meint die Revision, der Kläger habe Mehrarbeit im Sinne von § 19 Abs. 1 MTB II geleistet. Nach Nr. 8 Abs. 5 b SR 2 b MTB II wird die Zeit der Verpflichtung zur Anwesenheit an Bord vom Dienstschluß bis zum Dienstbeginn des darauffolgenden Tages mit drei Arbeitsstunden bewertet, sofern dieser Zeitraum



mehr als drei Stunden beträgt. Diese Arbeitsstunden gelten nach Nr. 8 Abs. 5 c SR 2 b MTB II immer als außerhalb der regelmäßigen Arbeitszeit liegend. Sie werden als Überstunden bewertet. Dies ergibt die Auslegung dieser Tarifvorschrift.

2. Die Auslegung des normativen Teils eines Tarifvertrages folgt den für die Auslegung von Gesetzen geltenden Regeln. Auszugehen ist zunächst von dem Tarifwortlaut. Dabei ist jedoch der wirkliche Wille der Tarifvertragsparteien über den reinen Wortlaut hinaus zu berücksichtigen, sofern und soweit er in den tariflichen Normen Ausdruck gefunden hat. Das gleiche gilt hinsichtlich des von den Tarifvertragsparteien beabsichtigten Sinnes und Zweckes der Tarifnormen. Darüber hinaus ist auch der tarifliche Gesamtzusammenhang mit zu berücksichtigen, denn nur aus ihm und nicht schon aus der einzelnen Tarifnorm kann der wirkliche Wille der Tarifvertragsparteien sowie Sinn und Zweck der Tarifnormen zutreffend ermittelt werden (BAGE 46, 308, 313 = AP Nr. 135 zu § 1 TVG Auslegung; BAG Urteil vom 30. April 1987 - 6 AZR 428/84 - AP Nr. 3 zu § 23 SchwbG, zur Veröffentlichung in der Amtlichen Sammlung vorgesehen; jeweils m.w.N.).

3. Die Tarifvertragsparteien verstehen gemäß § 19 Abs. 1 MTB II Mehrarbeitsstunden als im Rahmen der regelmäßigen Arbeitszeit geleistete Arbeitsstunden, soweit sie über 40 Stunden in der Woche hinausgehen. Überstunden sind dagegen die auf Anordnung geleisteten Arbeitsstunden, die über die im Rahmen der regelmäßigen Arbeitszeit für die Woche dienstplanmäßig bzw. betriebsüblich festgesetzten Arbeitsstunden hinausgehen (§ 19 Abs. 2 MTB II). Sie



sind grundsätzlich durch entsprechende Arbeitsbefreiung auszugleichen (§ 19 Abs. 4 Satz 1 MTB II). Nach dem Wortlaut der Nr. 8 Abs. 5 b und c SR 2 b zum MTB II gelten die für die angeordnete Anwesenheit an Bord zu berechnenden Arbeitsstunden immer, also ohne jede Ausnahme, als außerhalb der regelmäßigen Arbeitszeit liegend und werden als Überstunden bewertet. Danach kann es sich bei diesen Stunden nicht um Mehrarbeit im Sinne von § 19 Abs. 1 MTB handeln. Etwas anderes ergibt sich auch nicht aus dem Gesamtzusammenhang der tariflichen Regelungen. An keiner Stelle der SR 2 b findet sich ein Anhaltspunkt dafür, daß die Tarifvertragsparteien im Rahmen dieser Sonderregelung unter Mehrarbeitsstunden bzw. Überstunden etwas anderes verstehen wollten als in § 19 Abs. 1 und 2 MTB II ausdrücklich festgelegt ist.

Zu Unrecht weist die Revision auch darauf hin, durch die Anordnung der Anwesenheit an Bord werde die regelmäßige Arbeitszeit gemäß § 15 Abs. 2 MTB II verlängert, weil diese Anwesenheitszeit Arbeitsbereitschaft im Sinne von § 18 MTB II sei. Die tarifliche Regelung des § 18 MTB II ist nämlich für das Arbeitsverhältnis des Klägers hinsichtlich der hier streitigen Anwesenheitszeiten durch Nr. 8 Abs. 5 b und c der SR 2 b zum MTB II modifiziert und insbesondere die Frage der Berechnung und Abgeltung der angeordneten Anwesenheit an Bord ausdrücklich abweichend geregelt worden.

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



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

Dr. Jobs

Dörner

Schneider

Wax

Fischer

