

## Landesarbeitsgericht Schleswig-Holstein

### Aktenzeichen: 4 Sa 16/09

4 Ca 1521 a/08 ArbG Kiel

(Bitte bei allen Schreiben angeben!)

Verkündet am 26.11.2009

gez. ...

als Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle



## Urteil

### Im Namen des Volkes

In dem Rechtsstreit

pp.

hat die 4. Kammer des Landesarbeitsgerichts Schleswig-Holstein auf die mündliche Verhandlung vom 26.11.2009 durch den Vorsitzenden Richter am Landesarbeitsgericht ... als Vorsitzenden und d. ehrenamtlichen Richter ... als Beisitzer und d. ehrenamtlichen Richter ... als Beisitzer

für Recht erkannt:

Die Berufung des Klägers gegen das Urteil  
des Arbeitsgerichts Kiel vom 17.12.2008  
- 4 Ca 1521 a/08 – wird auf seine Kosten  
zurückgewiesen.

Die Revision wird nicht zugelassen.

---

**Rechtsmittelbelehrung:**

Gegen dieses Urteil ist das Rechtsmittel der Revision nicht gegeben; Im Übrigen wird  
auf § 72 a ArbGG verwiesen.

---

**Tatbestand**

Die Parteien streiten in der Berufung noch darum, ob der Kläger für die Zeit vom  
01.10.2005 bis 30.06.2008 gegen den beklagten Bund einen Anspruch auf Entgelt  
hat wegen von ihm behaupteter angeordneter Anwesenheit an Bord des Schiffes  
„S...“ außerhalb der regelmäßigen Arbeitszeit.

Der Kläger trat am 01.07.2000 als Arbeitnehmer in die Dienste des beklagten Bun-  
des ein und ist dort zugeordnet der Wehrtechnischen Dienststelle für S... und M... .  
In der streitgegenständlichen Zeit war er als Kapitän an Bord des M...bootes „S...“  
unter anderem im Seebetrieb tätig. Auf das Arbeitsverhältnis findet der TVöD-BT-V  
Anwendung. Der Kläger erhielt und erhält Vergütung als Kapitän nach der Entgelt-  
gruppe 11 TVöD.

Ausweislich der Tätigkeitsdarstellung vom 02.11.2001 (Bl. 140, 141 d.A.) obliegen dem Kläger folgende Aufgaben:

„Kapitän mit dem Befähigungszeugnis zum Kapitän (diplomiert) auf dem M...boot mittel Klasse ... „S...“

- Führen des Schiffes und selbständiges Handeln im Rahmen seiner Tätigkeit als Kapitän
- Koordinieren des Bord- und Erprobungsbetriebes, Einsatzsteuerung des Bordpersonals, Wahrnehmung der zivilen und militärischen Sicherheit
- Verantwortlich für das Schiff einschl. Ausstattung und Ausrüstung.“

In dem vom beklagten Bund erstellten Sicherheits-Managementhandbuch heißt es für Kapitäne in dem Bereich „B: Verantwortungen und Befugnisse“ Folgendes:

**„Funktion**  
Kapitän

**Übergeordnete Stelle**  
Seetriebsleitung

**Vertretung für**  
1.Nautischer Offizier

**Vertreten durch**  
1.Nautischer Offizier

**Vorgesetzter für**  
Schiffsbesatzung

#### **Aufgaben/Verantwortungen/Befugnisse**

Allgemeine Pflichten, Verantwortlichkeiten und Kompetenzen:

- Führung des Wasserfahrzeuges unter Beachtung nationaler und internationaler Schifffahrtsvorschriften, bundeswehrinternen Regelungen und Weisungen sowie den Verfahren des ISM-Codes im Rahmen seiner Tätigkeit als Kapitän
- Verantwortlich für Schiffssicherheit, Ausstattung und Instandsetzung in allen Teilbereichen,
- Fortlaufende Überprüfung des SMS und seiner Mängel
- Geben von Anweisungen in klarer präziser Form und der unter Seeleuten üblichen Art und Weise
- Einsatzsteuerung/-leitung der Schiffsbesatzung, Koordinierung des Bord- und Erprobungsbetriebes
- Übertragung bestimmter Verantwortungen, Aufgaben auf die Abschnittsleiter
- Sicherstellen von Disziplin und Ordnung an Bord
- Wachplanung und –kontrolle
- Planung und Durchführung von Reisen
- Aufrechterhaltung der Seetüchtigkeit des Wasserfahrzeuges entsprechend der allgemein üblichen Praxis
- Gewährleistung des Umweltschutzes in allen Teilbereichen
- Ordnungsgemäße Führung aller notwendigen Dokumente und Nachweise, Erstellen von Berichten
- Kommunikation zwischen Wasserfahrzeug und Landbetrieb und Flottenkdo und AVw

- Schulung /Unterweisung der Schiffsbesatzung, des Erprobungs-/Forschungs-Personals sowie der Gäste, an Bord (insbesondere, um mit dem SMS und dem Wasserfahrzeug vertraut zu sein)
- Ausbildung der Auszubildenden unter Beachtung nationaler Gesetze, Vorschriften und Richtlinien.“

...

Weiterhin heißt es zu den Weisungsbefugnissen des Kapitäns, er habe die alleinige Befehlsgewalt – unter Beachtung „ständiger Befehl der Flotte“ sowie der „Führungsanweisung“ – an Bord des unter seinem Kommando stehenden Wasserfahrzeuges.

Bei der „S...“ handelt es sich ausweislich des Schiffsbesatzungszeugnisses (Bl. 144 d.A.) um ein M...boot Mittel für das Fahrtgebiet „Mittlere Fahrt“ mit einer Bruttoreumzahl von 850. In dem Schiffsbesatzungszeugnis heißt es weiterhin, das Schiff sei für die Durchführung von Seereisen im festgelegten Fahrtbereich dann als ordnungsgemäß besetzt anzusehen, wenn auf ihm von der Anzahl und von der Dienststellung/Eignung her mindestens folgende Besatzung fahre:

- „1 Kapitän
- 1 Erster Offizier
- 1 Leiter der Maschinenanlage
- 1 Zweiter Techn. Offizier
- 1 Funker
- 1 Schiffselektriker
- 3 Schiffsmechaniker
- 1 Hilfskraft Deck
- 1 Facharbeiter Maschine
- 1 Koch.“

Der Erste Offizier vertritt in der Funktion als Wachoffizier den Kapitän. Zu seinen Aufgaben/Verantwortungen und Befugnissen heißt es im Sicherheits-Managementhandbuch (Bl. 263 d.A.), er sei der Vertreter des Kapitäns in allen nautischen Aspekten und Vorgesetzter für alle Personen an Bord in Wachfunktion, und zwar von der Übernahme der Wache bis zur ordnungsgemäßen Übergabe. In Ausnahmefällen übernehme der Kapitän und entscheide selbst. In Übereinstimmung mit den Anweisungen für die Betriebsabläufe an Bord und den Daueranweisungen des Kapitäns sei der Wachoffizier jederzeit während seiner Wache verantwortlich für die sichere Navigation des Schiffes unter Beachtung nationaler und internationaler

Schiffahrtsvorschriften, bundeswehrinternen Regelungen und Weisungen sowie den Verfahren des ISM-Codes.

Die Ersten Offiziere, die den Kläger während seiner Einsätze als Kapitän an Bord des Schiffes „S...“ in dem streitgegenständlichen Zeitraum begleiteten, waren befugt und befähigt, das Schiff zu führen.

In der Zeit von Oktober 2005 bis Dezember 2005 war der SHS J... als Erster Offizier eingesetzt. J... verfügt über ein altes AK-Patent (vergleichbar mit einem Kapitän auf kleiner Fahrt), welches auf Schiffe bis zu einer Bruttoreaumzahl von 6.000 begrenzt ist. In der Zeit von Januar 2006 bis Februar 2006 arbeitete der Arbeitnehmer G... als Erster Offizier an Bord der „S...“ . G... verfügt über ein Patent ohne Beschränkungen (sogenanntes altes AM). Im März 2006 war der SHS H... als Erster Offizier an Bord der „S...“ eingesetzt. H... hat die gleiche Ausbildung wie SHS J.... Von April 2006 bis Juli 2006 arbeitete als Erster Offizier an Bord der „S...“ der Arbeitnehmer B..., der im Besitz eines unbegrenzten Patents ist. Von August 2006 bis Oktober 2006 wiederum war als Erster Offizier an Bord der „S...“ eingesetzt der SHS R... . R... verfügt ebenfalls über ein unbegrenztes Patent. Von November 2006 bis Januar 2007 wiederum war der Arbeitnehmer G... als Erster Offizier an Bord der „S...“ tätig und von Februar 2007 bis zum Ende des streitgegenständlichen Zeitraumes der SHS R....

Bei der „S...“ handelt es sich um ein sogenanntes Zwei-Wachen-Schiff, bei dem bei einem mehrtägigen Seebetrieb zwei Teams im Wechsel arbeiten. Der Begriff der „Wache“ in diesem Sinne ist nicht als „Bewachungsdienst“ zu verstehen, sondern steht für die reguläre Arbeitszeit der jeweils im Dienst befindlichen zwei Teams.

Die regelmäßige Arbeitszeit beträgt für Seediensttage auf Zwei-Wachen-Schiffen 9 Stunden täglich.

Auf der „S...“ leisten je 5 Besatzungsmitglieder je 6 Stunden Wache. Der Kläger nimmt als Kapitän an diesen Wachen und Wachwechseln teil. Seine Wachzeiten liegen beispielsweise von 6.00 bis 12.00 Uhr und 18.00 bis 24.00 Uhr. Die wöchentliche Sollarbeitszeit beträgt 39 Stunden.

Die „S...“ ist ein sogenanntes Forschungs- und Erprobungsschiff. Für diese M...boote „mittel“ heißt es in den Arbeitsanweisungen des beklagten Bundes bezogen auf die sogenannte Revierfahrt, der Kläger sei verantwortlich für die Vorbereitung der Dokumente, die für das spezielle Gebiet oder den speziellen Hafen benötigt werden. Der Erste Offizier sei verantwortlich für die Vorbereitung der nautischen Daten, für die Vorbereitung der Brücke und für die Aufzeichnung der letzten Wetterbedingungen sowie für die Vorbereitungen an Deck. Bezogen auf die Revierwache sei der Wachoffizier der Verantwortliche. Bei Annäherung an das Revier sei der Kapitän rechtzeitig zu informieren. Für die Einschiffung des Lotsen sei der Kapitän verantwortlich. Dies gelte auch für die Navigation mit dem Lotsen. Die Anwesenheit des Lotsen entbinde den Kapitän oder wachhabenden Offizier nicht von seinen Pflichten, Aufgaben und Verantwortlichkeiten für die Sicherheit des Schiffes. Der Kapitän oder der Wachoffizier seien verpflichtet, dem Lotsen alle relevanten Informationen über die Manövrierbarkeit des Schiffes zu geben und mit dem Lotsen bei der ständigen Überprüfung der genauen Positionen, der Bewegung des Schiffes und des anderen Seeverkehrs zusammenzuwirken. Bestehe ein Zweifel an den Aktionen oder Absichten des Lotsen, habe der Kapitän oder der Wachoffizier eine Klärung vom Lotsen zu verlangen. Bestünden die Zweifel weiterhin, habe der Kapitän oder der Wachoffizier die Aktionen durchzuführen, die notwendig seien, um die Schiffssicherheit zu gewährleisten.

Für die Anweisungen an die Manöverstation sei bei Revierfahrten der Erste Offizier verantwortlich. Wegen der weiteren Einzelheiten der Arbeitsanweisungen für die Revierfahrt eines M...bootes „mittel“ wird Bezug genommen auf die zur Akte gereichten Kopien (Bl. 28, 29 d.A.).

Den Arbeitsanweisungen für die Fahrt eines M...bootes „mittel“ auf See ist wiederum zu entnehmen, dass der Kapitän jederzeit verantwortlich für den sicheren Betrieb des Schiffes ist. Bezogen auf die Wachorganisation sei für die Sicherheitsrundgänge der Wachoffizier verantwortlich. Dies gelte auch für die Wachinstruktionen. Der Wachoffizier sei auch verantwortlich für die Brückenwache. Der Kapitän habe ausreichende Vorkehrungen zu treffen, um eine sichere Brückenwache zu gewährleisten. Bestünden Zweifel über die Kenntnisse oder die Fähigkeiten eines Wachoffiziers, so habe

der Kapitän die Aufgabe, die Durchführung der Wache zu beaufsichtigen. Verantwortlicher für die Wachübergabe Brücke sei der Wachoffizier, verantwortlich für die Überwachung der Ruhezeiten sei der Kapitän.

Bezogen auf die Navigationswache auf See sei hinsichtlich der Seewache der Wachoffizier verantwortlich, für den Funkverkehr sei es der Wachoffizier/Kapitän. Für Anweisungen bei Schlechtwetter/Eis sei im Rahmen der Navigationswache der Wachoffizier verantwortlich. Die Decks- und Küchenmannschaft sowie der Kapitän und der Leiter der Maschinenanlage seien zu informieren. Verantwortlich für die Navigation bei schlechter Sicht im Rahmen der Navigationswache sei ebenfalls der Wachoffizier. Der Kapitän sei zu informieren. Für die Navigation im beengten Gewässer mit hoher Verkehrsdichte sei ebenfalls der Wachoffizier verantwortlich und der Kapitän zu informieren.

Bei Erprobungs- und Forschungsaufgaben sei der Kapitän/AvW für die Gefährdungsbeurteilung verantwortlich. Die Einweisung des Personals sowie der Schiffsbesatzung erfolge verantwortlich durch den Ersten Offizier/AvW. Für die Ablaufplanung der Erprobungs- und Forschungsaufgaben sei der Kapitän/AvW verantwortlich. Dies gelte auch für die Manöverabsprache.

Wegen der weiteren Einzelheiten der Arbeitsanweisungen für das Mehrzweckboot „mittel“ auf See wird Bezug genommen auf die zur Akte gereichten Kopien (Bl. 30 – 34 d.A.).

Wird der Kläger außerhalb seiner gewöhnlichen Arbeitszeiten zum Arbeitseinsatz herangezogen, wird die dann geleistete Zeit als Überstunde vergütet oder ein entsprechender Freizeitausgleich gewährt. Gegenstand des Rechtsstreits sind die Stunden, die der Kläger während der Seediensttage an Bord verbringt und während derer er nicht zum Arbeitseinsatz herangezogen wird, wobei der Kläger meint, dass es sich dabei um angeordnete Anwesenheit handele. Die von ihm angenommene angeordnete Anwesenheit errechnet er dabei wie folgt: 24 Stunden (1 Tag) abzüglich der zu 100 % vergüteten Arbeitszeit (=regulärer Dienst und Überstunden).

Mit Schreiben vom 15.11.2005 an den Direktor der W... machte der Kläger unter Hinweis auf § 37 TVöD (Ausschlußfrist) seine Ansprüche für die Zeit vom 01.10. bis zur endgültigen Klärung geltend und wies in der Begründung darauf hin, aufgrund der nicht geklärten Rechtslage des neuen TVöD bitte er den alten TV für ihn weiterhin aufrechtzuerhalten, bis der neue TVöD rechtsgültig sei, um dann rückwirkend seine Gültigkeit zu erhalten. Der Kläger erhielt darauf – wie alle Kapitäne und Schiffsbesatzungen – ein Telefax des beklagten Bundes mit Datum vom 26.10.2005 (Bl. 98 d.A.), in dem es heißt:

„Der neue Tarifvertrag ist nicht Anlass, die bislang praktizierte Lohnstunden- und Zulagenverschreibung zu ändern.  
Jeder begründet seinen Anspruch, in dem er wie bisher Lohnstunden und Zulagen verschreibt. Dadurch bleiben die Ausschlussfristen gewahrt.  
Notwendige Änderungen werden von der Verwaltung eingearbeitet.  
Dies ändert sich erst dann, wenn die Durchführungshinweise des neuen Tarifvertrages erlassen werden.“

Mit Schreiben vom 23.03.2009 machte der Kläger nochmals unter Bezug auf sein Schreiben vom 15.11.2005 seine Ansprüche für die Zeit vom 01.10.2005 bis zur endgültigen Klärung geltend (Bl. 96 d.A.).

Mit Schreiben seines Prozessbevollmächtigten vom 29.07.2008 verlangte der Kläger für die Zeit vom 01.10.2005 bis 30.06.2008 für insgesamt 1.929,25 an Bord verbrachte Stunden Vergütung in Höhe von 50 %, und zwar mit einem Betrag von 20.167,70 EUR.

Der Kläger hat die Auffassung vertreten, für ihn als Kapitän des Schiffes sei an See-tagen außerhalb der regelmäßigen Arbeitszeit ständig seine Anwesenheit an Bord angeordnet. Freiwache sei ihm zu keinem Zeitpunkt ausdrücklich gewährt worden.

Der Kläger hat dazu behauptet:

Neben seiner regelmäßigen Tätigkeit im Rahmen der Wache sei seine Anwesenheit auf der Brücke oder dem Achterdeck zu den verschiedensten nicht planbaren Zeiten zwingend erforderlich. Er müsse dann unverzüglich die Arbeit aufnehmen, und zwar unabhängig davon, ob er gerade Wache habe. Dabei handele es sich nicht immer



nur um Notfälle, sondern um regelmäßig zu verschiedensten Zeiten eintretende Ereignisse. Er müsse insbesondere bei Revierfahrten (enges Gewässer), bei Nebel, schwerem Wetter, Ein- und Ausbringen des Erprobungsgerätes, An- und Ablegemanövern, Ankermanövern und Längsseitsgehen die Arbeit aufnehmen. Dies gelte auch bei der Anwesenheit des Lotsen an Bord. Er habe an Bord der „S...“ keinen ständigen Vertreter. Im Notfall (seine Erkrankung) müsse das Schiff zwingend den nächsten Hafen anlaufen. Er sei als Kapitän unersetzbar. Die Anlässe, bei denen er zwingend tätig werden müsse, träten rund um die Uhr auf, da es sich bei der „S...“ um ein Forschungs- und Erprobungsschiff handle und Erprobungsgeräte ständig ausgebracht würden beziehungsweise sich das Schiff häufig in navigatorisch schwierigen Gewässern befinde. Er müsse sich nach dem wissenschaftlichen Personal richten. Er müsse Tag und Nacht bereitstehen, um beim Einbringen zu helfen. Er sei ständiger Ansprechpartner für das Erprobungspersonal, die Behörden und der Vertreter eigener und anderer Marinen. Für die Besatzung müsse er jederzeit ansprechbar sein. Die Einsätze seien nicht planbar. Sie seien abhängig von der Witterung und dem Funktionieren der Schiffstechnik. Bei schwerem Wellengang führe er das Schiff von Achterdeck und der Erste Offizier auf der Brücke. Dies entspreche einer permanenten Bereitschaftssituation. Auch die Anzahl der Überstunden belege, dass er viel mehr Arbeit an Bord leiste und stets und ständig mit seinem Einsatz rechnen müsse. Auch die Position des Schiffes sei nicht im Voraus planbar. Dies hänge von der Wetterlage, vom Schleusenaufenthalt und von etwaigen technischen Defekten ab.

Die Tatsache, dass der Erste Offizier theoretisch einen Teil seiner – des Kapitäns – Aufgaben übernehmen könne, sei kein Beleg dafür, dass auf ihn – Kapitän – nicht zurückgegriffen werde. Entscheidend sei, wie er tatsächlich eingesetzt werde, unerheblich sei, ob er ersetzbar sei. Er sei in seiner Funktion unverzichtbar und der beklagte Bund nehme seine Arbeitsleistung sowohl innerhalb als auch außerhalb der regulären Arbeitszeit in Anspruch. Führe man im Übrigen den Gedanken des beklagten Bundes hinsichtlich der Vertretung konsequent weiter, so müsse angenommen werden, dass letzten Endes auf die gesamte Besatzung verzichtet werden könne, da ja angeblich jede Person an Bord ersetzbar sei. Die „S...“ sei nicht überzählig besetzt. Alle Mitarbeiter würden benötigt, eine gegenseitige Vertretung sei nicht üblich und nicht möglich. Es könne deshalb keine Rede davon sein, dass er Freiwachen in

Anspruch nehmen könne. Es sei regelmäßig nicht absehbar, für welche Dauer er seine Zeit ungestört gestalten könne. Gewährte Freiwache diene gerade dem Zweck, dem Arbeitnehmer auf einem Schiff Freiräume zu verschaffen und den Mangel an privaten Rückzugsmöglichkeiten soweit wie möglich auszugleichen. Dies sei nicht möglich. Er sei unterschwellig einer permanenten Spannungsbelastung ausgesetzt.

Im Übrigen – so hat er gemeint – habe er die Ausschlussfrist des Tarifvertrages beachtet.

Der Kläger hat beantragt,

1. die Beklagte zu verurteilen, an ihn EUR 20.167,70 brutto nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit zu zahlen,
2. festzustellen, dass seine Anwesenheit als Kapitän an Bord der Schiffe S..., K... und H... im Rahmen der Ausübung seiner Tätigkeit, die nicht Arbeitszeit ist, zu 50 % als Arbeitszeit zu werten ist,

hilfsweise,

1. die Beklagte zu verurteilen, ihm Stunden Freizeitausgleich zu gewähren,
2. festzustellen, dass die Beklagte ihm für jede Stunde Anwesenheit als Kapitän an Bord der Schiffe Planet, S..., K... und H..., B..., M... sowie S..., die nicht Arbeitszeit ist, eine halbe Stunde Freizeitausgleich zu gewähren hat.

Der beklagte Bund hat beantragt,

die Klage abzuweisen.

Der beklagte Bund hat behauptet:

Zwar sei die Position des Kapitäns auf den Schiffen der W... unstrittig nur einmal besetzt, dies bedeute allerdings nicht, dass lediglich der Kapitän die ihm übertragenen Aufgaben ausüben könne. Auch wenn er die volle Verantwortung während der gesamten Reise für das Schiff und die Besatzung trage, so sei es ihm dennoch möglich, seine Aufgaben für einen bestimmten Zeitraum auf eine andere Person, nämlich den Ersten Offizier zu delegieren. Da somit zwei Beschäftigte an Bord seien, die das Schiff führen könnten, bedeute dies, dass beide im Wechsel den sogenannten Brü-

cken-Wachdienst leisteten. Dies erkläre auch die Aufgabe des Kapitäns, gegebenenfalls den Ersten Offizier zu vertreten. Die Behauptung des Klägers, der Erste Offizier dürfe das Schiff nur in den nächstgelegenen Hafen lenken, sei unzutreffend. Der Kläger könne als Kapitän seine Ruhezeiten einhalten, ohne dass die Schiffsicherheit gefährdet werde. Diese gewährleiste während dieses Zeitraumes der Erste Offizier. Selbstverständlich obliege dem Kapitän für die gesamte Zeit die Verantwortung zur Führung des Schiffes. Dennoch sei es ihm möglich und auch zulässig, die Führung des Schiffes zeitweise an ein anderes Besatzungsmitglied zu übertragen. Der Kläger müsse nicht bei den von ihm beschriebenen Ereignissen unverzüglich die Arbeit aufnehmen. Da der Erste Wachoffizier zudem oftmals die gleiche Ausbildung wie der Kapitän habe, sei dieser in der Lage, das Schiff auch bei außergewöhnlichen Ereignissen zu führen. Es sei zu bestreiten, dass der Kläger als Kapitän keinen ständigen Vertreter besitze und dass er bei bestimmten Anlässen, die rund um die Uhr auftreten könnten, zwingend tätig werden müsse. Es werde auch bestritten, dass der Kapitän ständiger Ansprechpartner für das Erprobungspersonal, Behörden, Vertreter der eigenen und anderer Marinen sei. Dies seien zudem Aufgaben, die er in der regulären Arbeitszeit erledigen könne. Er – Kläger – habe nicht substantiiert dargelegt, an welchen Tagen, zu welchen Zeiten außerhalb der regelmäßigen Arbeitszeit Tätigkeiten angefallen seien, die zwingend nur durch seine Person wahrzunehmen seien.

Im Übrigen seien die Ansprüche auch verfallen, denn der Kläger habe sie nicht mit der notwendigen Bestimmtheit geltend gemacht.

Wegen des weiteren Vorbringens der Parteien in der ersten Instanz wird Bezug genommen auf den Tatbestand des angegriffenen Urteils mit seinen Verweisungen.

Das Arbeitsgericht hat die Klage abgewiesen und zur Begründung im Wesentlichen ausgeführt, der Umstand, dass der Kläger ständig die Verantwortung für das Schiff trage, sei nicht dahin zu verstehen, dass er quasi rund um die Uhr für 24 Stunden Dienst habe. Auf der „S...“ müsse ausweislich des Schiffsbesatzungszeugnisses ein „Erster Offizier“ anwesend sein. Wenn eine Vertretung nicht nur rechtlich, sondern auch tatsächlich in der jeweiligen Person des Ersten Offiziers möglich sei, könne auch bei der gegebenen allumfassenden Verantwortlichkeit für den Schiffsbetrieb

nicht auf eine konkludente Anordnung von Anwesenheit an Bord im Sinne der Tarifvorschrift geschlossen werden. Angesichts der Qualifikation der Ersten Offiziere liege nicht eine der Bereitschaftszeit entsprechende Situation vor. Der Kläger müsse nicht als Kapitän stets ansprechbar sein und sei nicht „immer im Dienst“ gewesen. Auch wenn das Schiff ohne einen zweiten Kapitän fahre, sei damit noch nicht eine umfassende bereitschaftsdienstähnliche Situation entstanden.

Wegen der weiteren Begründung wird Bezug genommen auf den Inhalt der Entscheidungsgünde des erstinstanzlichen Urteils.

Der Kläger hat gegen das ihm am 15.01.2009 zugestellte Urteil am 20.01.2009 Berufung eingelegt und diese am 13.03.2009 mit Fax- und am 16.03.2009 mit Originalschriftsatz begründet.

Der Kläger ist der Auffassung, der beklagte Bund habe seine Anwesenheit konkludent angeordnet. Auf die faktische Vertretbarkeit komme es im Ergebnis aber auch nicht an. Entscheidend sei vielmehr die an Bord tatsächlich herrschende Situation. Er müsse sich – so behauptet er – jederzeit für den Arbeitseinsatz bereithalten. Er habe bereits erstinstanzlich vielfältige Situationen geschildert, bei denen er zwingend die Arbeit aufnehmen müsse. Auch wenn der jeweilige Erste Offizier theoretisch in der Lage sei, ihn zu vertreten, müsse er dennoch die Arbeit aufnehmen, da er der Verantwortliche an Bord sei, der die Entscheidungen zu treffen habe. Er könne die Entscheidungskompetenz nicht auf andere Besatzungsmitglieder übertragen. Dies sei vom beklagten Bund auch nicht gewollt. Er sei ganz bewusst als einziger Kapitän an Bord eingesetzt worden. Es wäre für den beklagten Bund möglich gewesen, einen zweiten Kapitän einzuschiffen oder statt des ersten nautischen Offiziers eine zweite Kapitänsposition zu schaffen. Da der beklagte Bund dies bewusst nicht getan habe, könne er sich nicht darauf berufen, dass er – Kläger – jederzeit durch den ersten nautischen Offizier vertreten werden könne.

Zudem sei zu beachten, dass er und der Erste Offizier abwechselnd Wache gingen. Wenn nun Tätigkeitsbedarf aus seinem Aufgabengebiet entstehe, könne der erste nautische Offizier diese Tätigkeiten schon aus dem Grund nicht übernehmen, da er

bereits seine eigenen Aufgaben zu erfüllen habe. Der Erste Offizier müsse dann zusätzlich zu den eigenen Tätigkeiten seine – des Klägers – Aufgaben in Personalunion ausführen. Dies sei aufgrund der sehr eingeschränkten Personalsituation und der weiten Aufgabenfelder nicht möglich. Im Übrigen habe der beklagte Bund nicht vorgetragen, wer denn den Ersten Offizier vertrete, wenn der wiederum ihn – Kläger – vertreten solle.

An der Entscheidung des Arbeitsgerichts sei zu rügen, dass das Gericht dem streitigen Tatsachenvortrag bezüglich des Tätigkeitsbildes und der angeblichen Vertretbarkeit nicht nachgegangen sei. Gerade die Anhörung der benannten Personen hätte einen Eindruck von der tatsächlichen Situation an Bord vermittelt.

Die konkludente Anordnung der Anwesenheit ergebe sich in seinem Fall daraus, dass die vom beklagten Bund geschaffenen Arbeitsbedingungen und die gewünschte Arbeitsweise dazu führten, dass er außerhalb seiner tatsächlichen Arbeitszeit Bereitschaftsdienste leiste. Von ihm werde als Kapitän erwartet, dass er sich auch außerhalb seiner Arbeitszeit für den Arbeitseinsatz bereithalte. Dies entspreche der Situation des § 9 Abs. 1 Satz 1 TVöD AT. Im Übrigen habe das Arbeitsgericht das in § 46 Nr. 11 Abs. 2 TVöD-BT-V geschaffene Regel-Ausnahmeprinzip verkannt. Angeordnete Anwesenheit sei der Regelfall und die Freiwache die Ausnahme, wobei Freiwache ausdrücklich gewährt werden müsse.

Nach teilweiser Klagrücknahme beantragt der Kläger nunmehr,

das Urteil des Arbeitsgerichts Kiel vom 17.12.2008 (Az.: 4 Ca 1521 a/08) abzuändern und die Beklagte zu verurteilen, an ihn 20.167,70 EUR brutto nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit 01.09.2008 zu zahlen.

Der beklagte Bund beantragt,

die Berufung zurückzuweisen.

Der beklagte Bund vertritt die Auffassung, es sei bezogen auf den streitgegenständlichen Zeitraum nicht davon auszugehen, dass die Anwesenheit des Klägers an Seediensstagen außerhalb der regulären Arbeitszeit konkludent angeordnet wurde. Der Kläger sei in seiner Position durch den Ersten Offizier ersetzbar. Keineswegs erwarte sie von ihm, jederzeit bei Bedarf die Arbeit aufzunehmen, und zwar unabhängig davon, ob er gerade Wache habe oder nicht. Auch ergebe sich eine konkludente Anordnung von Anwesenheit an Bord nicht aus den von ihm – beklagten Bund - geschaffenen Arbeitsbedingungen. Der Erste nautische Offizier vertrete den Kapitän, wenn er wachfrei habe und nehme dessen Aufgaben umfänglich wahr. Es bestehe daher überhaupt keine Gefahr oder Notwendigkeit, dass sich der Kläger außerhalb seiner regelmäßigen Arbeitszeit ständig zu irgendwelchen Einsätzen bereithalten müsse. Die Wahrnehmung der konkret dem Kläger obliegenden Aufgaben sei während der normalen Schichten planbar und könne innerhalb der regulären Einsatzzeiten erfolgen, soweit er die Arbeiten nicht auf andere Schiffsbesatzungsmitglieder delegieren dürfe. Sofern etwaige Aufgaben außerplanmäßig außerhalb der normalen Schicht des Klägers im Seebetrieb anfielen, nehme diese der Erste Offizier wahr. Wachplanung, Planung und Durchführung von Reisen, ordnungsgemäße Führung aller notwendigen Dokumente und Nachweise sowie das Erstellen von Berichten, Schulung und Unterweisung der Schiffsbesatzung und Ausbildung der Auszubildenden könne der Kläger während seiner regulären Einsatzzeit erledigen. Es könne zwar sein, dass er bei Revierfahrten, Nebel, schwerem Unwetter, unklaren Verkehrsverhältnissen, Ein- und Ausbringen von Erprobungsgeräten sowie An- und Ablege- manövern und Längsseitsgehen auf der Brücke sein müsse. Jedoch müsse er – Kläger – mit solchen Einsätzen außerhalb seiner regulären Einsätze an Bord in der Regel nicht rechnen. Ein Großteil der Situationen sei planbar. Dies gelte für Revierfahrten, Fahrten bei Ein- und Ausbringen von Erprobungsgeräten, bei An- und Ablege- manövern, Längsseitsgehen und Fahrten bei Anwesenheit eines Lotsen auf der Brücke. Der Kläger werde dann regulär und geplant als Kapitän eingesetzt und erhalte die Zeit vollständig vergütet. Für derartige vorhersehbare Situationen müsse er sich nicht während seiner Freiwache an Bord bereithalten. Die notwendigen Maßnahmen

zur Durchführung der Erprobungen stimme er jeweils zum Tagesbeginn oder am Abend zuvor mit dem Leiter der Erprobung konkret ab.

Vorhersehbarkeit bestehe grundsätzlich auch für Fahrten bei problematischen Witterungsverhältnissen, da diese in der Regel bestimmbar seien. Auch für solche planbaren Einsätze müsse er sich nicht während seiner Freiwache an Bord bereithalten. Falsch sei auch, dass er sich jederzeit zu einem „Alle-Mann-Manöver“ bereithalten müsse. Wenn überhaupt, komme ein unplanmäßiger Einsatz des Klägers als Kapitän nur in absolut unvorhersehbaren Notsituationen in Betracht. Damit müsse aber jeder Arbeitnehmer auf See rechnen.

Im Übrigen sei der Vortrag des Klägers zu unsubstantiiert. Er habe keine Anknüpfungstatsache vorgetragen, aus denen sich die von ihm – Kläger – behauptete „Erwartungshaltung“ einer ständigen Einsatzbereitschaft ergeben könne. Ein entsprechendes Indiz wäre es gewesen, wenn der Kläger substantiiert vorgetragen hätte, wann, wo und zu welchem Zweck er im Einzelnen außerhalb seiner regulären Dienstzeit zur Arbeit herangezogen wurde. Aus der Art der auszuführenden Arbeiten, bei denen es sich nicht um Notfälle handeln dürfe, und der Häufigkeit hätte das Gericht dann einen entsprechenden Willen ermitteln können, den Kläger jederzeit und ständig außerhalb der Arbeitszeit zur Arbeit heranzuziehen. Ohne hinreichend substantiierten Vortrag des insoweit darlegungs- und beweisbelasteten Klägers könne dies überhaupt nicht beurteilt werden.

Schließlich – so meint der beklagte Bund – müsse Freiwache auch nicht ausdrücklich gewährt werden. Vielmehr müsse der Arbeitgeber umgekehrt die Zeit angeordneter Anwesenheit an Bord und die Zeit der Arbeit mit hinreichender Bestimmtheit festlegen.

Im Übrigen sei die Höhe des zugrundezulegenden Stundenentgelts fehlerhaft, die Vergütung betrage lediglich 18,97 EUR brutto pro Stunde und nicht 20,91 EUR brutto. Zudem seien die geltend gemachten Ansprüche auch ganz überwiegend verfallen, weil der Kläger sie nicht fristgerecht mit der erforderlichen Bestimmtheit bezeichnet habe.

Wegen des weiteren Vorbringens in der Berufungsinstanz wird Bezug genommen auf den Inhalt der dort gewechselten Schriftsätze.

### **Entscheidungsgründe**

Die Berufung des Klägers ist zulässig. Sie ist statthaft und frist- und formgerecht eingelegt und begründet worden. In der Sache hat sie keinen Erfolg. Das Arbeitsgericht hat den Zahlungsantrag zutreffend abgewiesen. Die Angriffe der Berufung rechtfertigen keine Abänderung der erstinstanzlichen Entscheidung. Der Kläger hat gegen den beklagten Bund keinen Anspruch darauf, dass die von ihm für den Zeitraum vom 01.10.2005 bis 30.06.2008 geltend gemachten Zeiten als angeordnete Anwesenheit gemäß § 46 Nr. 11 Abs. 2 TVöD-BT-V berücksichtigt und damit zu 50 % als Arbeitszeit bei der Bemessung des Entgelts gewertet werden. Denn die Voraussetzungen des § 46 Nr. 11 Abs. 2 TVöD-BT-V liegen nicht vor. Entgegen der Auffassung des Klägers fehlt es an der Voraussetzung der angeordneten Anwesenheit an Bord im streitgegenständlichen Zeitraum und im streitgegenständlichen Umfang.

1. Gemäß § 46 Nr. 11 Abs. 2 TVöD-BT-V wird die außerhalb der regelmäßigen Arbeitszeit angeordnete Anwesenheit an Bord bei der Bemessung des Entgelts zu 50 % als Arbeitszeit gewertet, es sei denn, dass Freiwache gewährt wird und das Arbeit angeordnet ist.

Diese Vorschrift findet auf das Arbeitsverhältnis des Klägers grundsätzlich Anwendung, denn er gehört gemäß § 46 Nr. 8 Satz 1 TVöD-BT-V zu einer im Bereich des Bundesministeriums der Verteidigung beschäftigten Besatzung eines Schiffes.

Das Bundesarbeitsgericht hat jüngst mit Urteil vom 28.05.2009 (6 AZR 141/08, zitiert nach juris, Rdnr. 22) für die inhaltsgleiche Vorschrift des § 47 Nr. 3 Abs. 1 TVöD-BT-V nochmals bekräftigt, dass eine konkludente Anordnung der Anwesenheit an Bord eines Schiffes für die Besatzung nicht schon aus dem faktischen Zwang folgt, während des Aufenthaltes auf See auch außerhalb der regelmäßigen Arbeitszeit an Bord



bleiben zu müssen. Befinde sich das Schiff auf See, ergebe sich die ständige Anwesenheit der Besatzung an Bord des Schiffes aus der Natur der Sache. Die Anwesenheit – so das Bundesarbeitsgericht – sei zwangsläufige Folge der arbeitsvertraglichen Verpflichtungen der Besatzungsmitglieder eines Seeschiffes. Hätten die Tarifvertragsparteien auch solche Zeiten der Anwesenheit an Bord erfassen wollen, so hätte es des Erfordernisses einer Anordnung der Anwesenheit nicht bedurft. Das Bundesarbeitsgericht weist darauf hin, es könne davon ausgegangen werden, dass den Tarifvertragsparteien die bisherige Senatsrechtsprechung bei der Neuregelung des Tarifrechts für den öffentlichen Dienst bekannt gewesen sei. Wenn die Tarifvertragsparteien dann die früheren Tarifbestimmungen inhaltsgleich und lediglich sprachlich überarbeitet in den TVöD-BT-V übernommen hätten, so spreche dies dafür, dass sie auch die vom Senat vorgenommene Tarifauslegung gebilligt hätten.

Die in § 47 Nr. 3 Abs. 1 TVöD-BT-V geregelte Vergütung angeordneter Anwesenheit an Bord bezieht sich daher nach der Rechtsprechung des Bundesarbeitsgerichts auf die Fälle, in denen sich der Aufenthalt des Beschäftigten an Bord außerhalb der regelmäßigen Arbeitszeit nicht aus der Natur der Tätigkeit auf einem Seeschiff ergibt, seine Anwesenheit gleichwohl aber angeordnet wird. Das Bundesarbeitsgericht weist insoweit hin auf den Fall des Aufenthaltes in einem Hafen. Aus einer erforderlichen uneingeschränkten Einsatzbereitschaft aller Besatzungsmitglieder soll nach der Rechtsprechung des Senats aber noch nicht zwingend das Merkmal der „angeordneten Anwesenheit an Bord“ folgen (BAG, Urteil vom 28.05.2009, - 6 AZR 141/08 -, zitiert nach juris, Rdnr. 25). Zudem betont der Senat, dass es letztlich auf die von dem Kläger im dortigen Verfahren betonten Unterschiede der Schiffe nicht ankomme, denn die von den Tarifvertragsparteien in Kenntnis der Besonderheiten derartiger Schiffe getroffene Vergütungsregelung sei von den Gerichten zu respektieren (BAG, Urteil vom 28.05.2009 – 6 AZR 141/08 -, zitiert nach juris, Rdnr. 27).

**2.** Unstreitig hat der beklagte Bund ausdrücklich für den streitgegenständlichen Zeitraum gegenüber dem Kläger nicht durchgehend Anwesenheit an Bord auf Seetagen im Sinne der Tarifbestimmung angeordnet. Entgegen der Auffassung des Klägers kann aber auch nicht von seiner konkludent angeordneten Anwesenheit an Bord des Schiffes „S...“ während der Seetage ausgegangen werden.

Der Kläger differenziert bezüglich seiner Behauptung der konkludenten Anordnung der Anwesenheit an Bord nicht zwischen einzelnen Zeitabschnitten beziehungsweise einzelnen Ereignissen oder einzelnen Fahrtverläufen. Vielmehr stellt er generell darauf ab, während aller Seetage zwischen dem 01.10.2005 und 30.06.2008 außerhalb seiner regulären Arbeitszeit sich in konkludent angeordneter Anwesenheit an Bord befunden zu haben. Der von ihm geltend gemachte Anspruchszeitraum ist daher deckungsgleich mit seiner tatsächlichen Anwesenheit an Bord während der Seetage, die sich bereits aus der Natur der Sache des Dienstes auf See ergibt. Da das Bundesarbeitsgericht –wie bereits ausgeführt – an seiner Rechtsprechung festhält, wonach aus dem faktischen Zwang, während des Aufenthalts auf See außerhalb der regelmäßigen Arbeitszeit an Bord bleiben zu müssen, noch nicht die konkludent angeordnete Anwesenheit folgt, muss der Kläger, wenn er seinen Anspruch erstreckt auf den gesamten Zeitraum seiner Anwesenheit an Bord, über diesen bloßen faktischen Zwang hinaus Umstände vortragen, die die Annahme rechtfertigen, er befinde sich während des gesamten streitgegenständlichen Zeitraumes seiner Anwesenheit an Bord in „konkludent angeordneter Anwesenheit“. Diesem Erfordernis wird sein Vortrag nicht gerecht.

**a.** Der Kläger begründet das Vorliegen konkludent angeordneter Anwesenheit an Bord während der Seetage zunächst mit dem Hinweis darauf, dass er als Kapitän die Verantwortung für das Schiff zu jeder Zeit trage.

Der Hinweis des Klägers auf seine Verantwortung ist zweifelsohne richtig und wird auch von dem beklagten Bund nicht in Abrede gestellt. Der Kläger ist ausweislich der Aufgabenbeschreibung in seiner Tätigkeitsdarstellung vom 02.11.2001 verantwortlich für das Schiff einschließlich der Ausstattung und Ausrüstung. Diese Verantwortung trägt er während der ganzen Zeit auf See. Zutreffend hat das Arbeitsgericht bereits darauf hingewiesen, dass die Tätigkeit des Klägers als Kapitän und damit als Dienststellenleiter während der gesamten Anwesenheit an Bord auf See von einem hohem Maß an Verantwortung und Fürsorgepflicht gegenüber der Besatzung gekennzeichnet ist. Diese Verantwortung obliegt ihm 24 Stunden. Dennoch folgt daraus nicht, dass es sich bei der Zeit seiner Anwesenheit an Bord außerhalb der regulären Ar-

beitszeit grundsätzlich und durchgehend allein aus dem Umstand der zu tragenden Verantwortung um angeordnete Anwesenheit an Bord handelt.

Verantwortung für ein Schiff und für die Besatzung bedeutet, dafür Sorge zu tragen, dass während der Einsatzzeit des Schiffes auf See dem Schiff, dem Material und der Besatzung kein Schaden zugefügt wird und das Schiff nicht bei Dritten Schaden verursacht. Verantwortung bedeutet weiterhin, gegebenenfalls dafür einstehen zu müssen, wenn infolge des Seebetriebs sich eine Gefahr realisiert und ein Schaden verursacht wird. Dieses Verständnis von der Verantwortung eines Kapitäns das Schiff und Besatzung bedeutet aber nicht, dass der Kapitän dann zwangsläufig außerhalb seiner regulären Arbeitszeit sich generell zu jeder Minute und Stunde während der Seezeit in angeordneter Anwesenheit befindet.

Verantwortung bedeutet nämlich auch, diese mit der Maßgabe auszuüben, die Aufgaben außerhalb der eigenen regulären Arbeitszeit zu delegieren und dafür Sorge zu tragen, dass die Beauftragten sorgfältig und pflichtgemäß die ihnen dann übertragenen Aufgaben erledigen.

Das Arbeitsgericht hat zutreffend darauf hingewiesen, dass sich an Bord der „S...“ zu jedem Zeitpunkt während des streitgegenständlichen Zeitraumes ein Erster Offizier an Bord befand, der das Schiff führen konnte. Dies bedeutet nicht, dass er damit jene Verantwortung für das Schiff und die Besatzung übernahm, die allein dem Kapitän obliegt. Es war aber eine Person vorhanden, die der Kapitän beauftragen konnte, außerhalb seiner eigenen regulären Arbeitszeit das Schiff zu führen. Die Aufgabe und Verantwortung des Kapitäns bestand eben dann darin, dafür Sorge zu tragen, dass durch entsprechende Anweisungen und Absprachen mit dem Ersten Offizier die Sicherheit des Schiffes während des Wachdienstes des Ersten Offiziers gewährleistet wird. Hinsichtlich der Aufgaben des Wachoffiziers heißt es im Sicherheits-Managementhandbuch, dieser vertritt den Kapitän. Die Vertretung bezieht sich auf alle nautischen Aspekte, wobei er auch Vorgesetzter für alle Personen an Bord in Wachfunktion ist. Dies bedeutet: Obwohl der Kläger immer die Verantwortung für Schiff und Besatzung trägt, hat er einen Vertreter an seiner Stelle als Wachoffizier, der in allen nautischen Aspekten tätig wird und Vorgesetzter für alle Personen an

Bord in Wachfunktion ist. Die Vertretung ist daher nicht nur rechtlich möglich, sondern sie wird und wurde darüber hinaus auch tatsächlich von den Ersten Offizieren während des streitgegenständlichen Zeitraums wahrgenommen. Jedenfalls waren diese in der Lage, aufgrund ihrer Patente das Schiff außerhalb der regulären Arbeitszeit des Kapitäns zu führen.

Dies bedeutet wiederum, dass allein die 24 Stunden bestehende Verantwortung des Kapitäns für das Schiff noch nicht allein und zwingend dazu führt, dass von einer angeordneten Anwesenheit an Bord nur aufgrund der Verantwortung des Kapitäns für das Schiff ausgegangen werden kann. Das Berufungsgericht nimmt insoweit ergänzend zur Vermeidung von Wiederholungen Bezug auf die diesbezüglichen Ausführungen im erstinstanzlichen Urteil.

Irreführend ist der Hinweis des Klägers, das Schiff müsse im Falle seiner Erkrankung sofort vom Ersten Offizier in den nächsten Hafen gesteuert werden. Dies mag sicherlich zutreffend sein und rührt daher, dass der Kläger infolge seiner Erkrankung dann generell nicht mehr zur Verfügung steht und an Bord nur noch eine Person wäre, die das Schiff führen dürfte. Insoweit ist es ohne weiteres nachvollziehbar, dass das Schiff den nächsten Hafen im Falle einer Erkrankung des Kapitäns anlaufen muss. Davon zu trennen ist jedoch der hier zu beurteilende Sachverhalt. Hier geht es um die Frage, ob das Schiff außerhalb der regulären Arbeitszeit des gesunden Kapitäns vom Ersten Offizier gesteuert werden darf. Daran dürften aber wohl kaum Zweifel bestehen.

Allein die unstrittige Tatsache, dass der Kläger als Kapitän die Verantwortung für das Schiff trägt, führt also noch nicht dazu, dass seine Anwesenheit an Bord außerhalb der regelmäßigen Arbeitszeit als angeordnete Anwesenheit zu beurteilen ist.

**b.** Ungeachtet dessen ist es aber natürlich denkbar, dass im Einzelfall an Seetagen die Situation an Bord derart ist, dass aufgrund der vorliegenden Umstände auch außerhalb der regelmäßigen Arbeitszeit für den Kapitän von angeordneter Anwesenheit an Bord ausgegangen werden muss. Insoweit hat der Kapitän auch einen sich aus

seiner Verantwortung für das Schiff ergebenden Beurteilungsspielraum, wann er für die Mannschaft und damit auch für sich Anwesenheit anordnet.

Der Kläger verweist insoweit darauf, er müsse bei Revierfahrten, bei Nebel, bei schwerem Wetter, bei unklaren Verkehrsverhältnissen, beim Ein- und Ausbringen von Erprobungsgeräten, bei An- und Ablegemanövern, beim Ankermanöver, beim Längsseitsgehen und bei der Anwesenheit eines Lotsen die Arbeit unverzüglich aufnehmen, wobei es sich dabei um unplanbare und immer wieder auftretende Umstände handele.

Der beklagte Bund hat zum Teil bestritten, dass diese vom Kläger geschilderten Ereignisse zwingend erforderten, dass er die Arbeit unverzüglich aufnimmt. Allerdings heißt es nunmehr zweitinstanzlich dazu, es möge zwar sein, dass der Kläger bei Revierfahrten, Nebel, schwerem Unwetter, unklaren Verkehrsverhältnissen, Ein- und Ausbringen von Erprobungsgeräten sowie An- und Ablegemanövern, Längsseitsgehen auf der Brücke sein müsse. Es handele sich jedoch um Einsätze außerhalb der regulären Arbeitszeit des Klägers, mit denen er nicht in der Regel rechnen müsse, zumal ein Großteil der Situationen planbar sei. In der Berufungsverhandlung wiederum hat dann der beklagte Bund jedoch bestritten, dass es überhaupt eine zwingende rechtliche Grundlage gebe, dass der Kläger bei Revierfahrten das Schiff führen müsse.

Diese im Einzelnen zwischen den Parteien streitigen Tatsachen müssen jedoch einer Beweisaufnahme nicht zugeführt werden. Denn dem Kläger ist es nicht gelungen, substantiiert für den gesamten von ihm beanspruchten Zeitraum darzulegen, dass an jedem Tag des Seedienstes die Situation so war, dass er jederzeit wegen der von ihm geschilderten nicht planbaren Situationen mit seinem Einsatz rechnen musste mit der Folge, dass er eine Freiwache nicht unbeeinträchtigt und ungestört in Anspruch nehmen konnte.

Für das Berufungsgericht ist es dabei zunächst durchaus nachvollziehbar, wenn der Kläger sich verpflichtet sieht, bei Nebel, schwerem Wetter, unklaren Verkehrsverhältnissen, An- und Ablegemanövern, Ankermanövern, Längsseitsgehen und Anwesen-

heit eines Lotsen an Bord auf der Brücke zu stehen. Bei all diesen Ereignissen handelt es sich um besondere Umstände, aufgrund derer ein Kapitän trotz der Anwesenheit des Ersten Offiziers pflichtgemäß zu der Einschätzung gelangen darf, dass er unverzüglich die Arbeit aufzunehmen hat. Dies gilt ungeachtet des Umstandes, dass beispielsweise in den Arbeitsanweisungen zum Mehrzweckboot Mittel bei der Revierfahrt hinsichtlich der Revierwache als Verantwortlicher der Wachoffizier genannt wird. Dass der Kapitän insoweit völlig unbeteiligt ist, wird bereits dadurch widerlegt, dass es in der Arbeitsanweisung auch heißt, er sei bei Annäherung an das Revier rechtzeitig zu informieren. Die Arbeitsanweisungen betonen im Übrigen bei der Einschiffung des Lotsen und bei der Navigation mit Lotsen die Verantwortlichkeit des Kapitäns.

Für das Berufungsgericht ist es auch durchaus nachvollziehbar, wenn der Kläger darauf hinweist, dass es sich dabei nicht immer um planbare Situationen handelt. Für das Wetter gilt dies ohnehin. Aber auch Revierfahrten können sich verzögern oder beispielsweise bedingt durch längere Schleusenaufenthalte erst später beginnen.

All dies führt jedoch nicht zur Begründetheit der Klage. Denn der Kläger verkennt mit seiner pauschalen Geltendmachung der angeordneten Anwesenheit an Bord für den gesamten Zeitraum vom 01.10.2005 bis 30.06.2008, dass die Situation an einzelnen Tagen und während einzelner Fahrten durchaus an Bord unterschiedlich sein kann. So mag sich die „S...“ beispielsweise in einem bestimmten Zeitraum überwiegend im Revier bewegen, in einem anderen Zeitpunkt aber überwiegend auf See. Auch das Wetter ist nicht immer gleich. So kann die Wetterlage durchaus auch in bestimmten Zeiträumen ruhig sein und auch erkennbar für die nächsten 48 Stunden ruhig bleiben, während sich zu einem anderen Zeitraum das Schiff möglicherweise in schwerem Wetter befindet, was die Notwendigkeit auslösen kann, für die gesamte Mannschaft Anwesenheit an Bord anzuordnen. Mit anderen Worten: Der Kläger kann nicht allein unter Hinweis auf seine Verantwortung als Kapitän und die von ihm geschilderten Ereignisse, bei denen er nach seiner Einschätzung unverzüglich die Arbeit aufzunehmen hat, eine Klage zur Bezahlung angeordneter Anwesenheit über einen Zeitraum von über 30 Monaten ohne jegliche Differenzierung hinsichtlich einzelner Zeiträume begehren.

Der Kläger ist gehalten, wenn er sich auf § 46 Nr. 11 Abs. 2 TVöD-BT-V stützt, im Einzelnen substantiiert über einen repräsentativen Zeitraum Tag für Tag aufzuzeichnen, in welchem Umfang er aus welchen Gründen außerhalb seiner regulären Arbeitszeit trotz der Anwesenheit eines Ersten Offiziers die Arbeit aufnehmen musste. Der beklagte Bund weist insoweit zutreffend darauf hin, dass der Kläger substantiiert hätte vortragen müssen, wann, wo und zu welchem Zweck er im Einzelnen außerhalb seiner regulären Dienstzeit zur Arbeit herangezogen wurde. Aus der Art der auszuführenden Aufgaben, bei denen es sich allerdings nicht um Notfälle handeln darf, und der Häufigkeit und den entsprechenden Hinweisen zur Unvorhersehbarkeit des Ereignisses hätte das Gericht dann gegebenenfalls schließen können, dass für diesen Zeitraum außerhalb der regulären Arbeitszeit nicht von einem Zustand ausgegangen werden kann, der Voraussetzung für die Inanspruchnahme einer Freiwache ist.

Nicht jede Fahrt auf See ist in ihrem Ablauf identisch und von den gleichen Ereignissen geprägt. Darauf wurde schon hingewiesen. Auch die Erforschungs- und Erprobungstätigkeiten können von Tag zu Tag unterschiedlich sein. Es mag Tage geben, an denen sich möglicherweise das Schiff auf der Rückfahrt zum Hafen ohne Erprobungstätigkeiten befindet. Es mag aber auch Tage geben, an denen sich das Schiff ausschließlich auf See befindet und dort Erprobungen durchgeführt werden. Dies belegt bereits, dass allein ein pauschaler Vortrag des Klägers, von ihm werde als Kapitän ständige Einsatzbereitschaft auch außerhalb der regulären Arbeitszeit verlangt, nicht substantiiert und damit ungeeignet ist, um das Vorliegen angeordneter Anwesenheit an Bord zu begründen. Will der Kläger einen solchen Anspruch geltend machen, so muss er sehr differenziert bezogen auf einzelne Tage oder zumindest einzelne Einsätze unter Berücksichtigung der verschiedenen Arbeitsanforderungen, Witterungsverhältnisse und Örtlichkeiten (Revier oder See) vortragen. Da es daran fehlt, vermag das Berufungsgericht nicht für den gesamten Zeitraum pauschal von angeordneter Anwesenheit an Bord auszugehen.

**c.** Entgegen der Auffassung des Klägers ist das Berufungsgericht deshalb auch nicht gehalten gewesen, im Einzelnen aufzuklären, ob etwa Revierfahrten – was zwischen

den Parteien streitig ist – dringend die Anwesenheit des Klägers auf der Brücke verlangen. Dies und auch die im Übrigen zwischen den Parteien streitigen Umstände können dahingestellt bleiben, denn der Kläger hätte zunächst konkret auf begrenzte Zeiträume beziehungsweise Fahrten und Ereignisse im Einzelnen darlegen müssen, warum er wegen der Besonderheiten des Verlaufs der Reise außerhalb seiner regulären Arbeitszeit die Freiwache nicht ungestört in Anspruch nehmen konnte. Nur darüber wäre gegebenenfalls bei einem konkreten streitigen Vortrag Beweis zu erheben.

**d.** Auch der Hinweis des Klägers auf die Vielzahl der Überstunden führt zu keiner anderen Betrachtung. Zwar ist nicht von vornherein ausgeschlossen, dass aus dem Umfang geleisteter Überstunden ein Indiz für konkludent angeordnete Anwesenheit an Bord folgen könnte. Aber auch insoweit bedarf es über den bloßen Hinweis auf eine Vielzahl von Überstunden hinaus eines konkreten Vortrages. Auch insoweit müssen einzelne Zeitabschnitte konkret und repräsentativ vorgetragen werden, denen zu entnehmen ist, dass es sich bei den geleisteten Überstunden nicht um planbare Einsätze handelte, sondern um solche, die nicht vorhersehbar waren und die aufgrund der Besonderheiten des Einzelfalles deshalb der Inanspruchnahme der Freiwache entgegenstanden.

**e.** Im Übrigen ist der Kläger auf Folgendes hinzuweisen: Den Tarifvertragsparteien ist zweifelsohne bekannt, dass der Kapitän die Verantwortung für das Schiff trägt. Üblicherweise – und das ist vom Kläger auch nicht in Abrede gestellt – gibt es auf dem Schiff nur einen Kapitän, der die Verantwortung für das Schiff trägt. Wenn die Tarifvertragsparteien in Kenntnis dieser Umstände dennoch im TVöD-BT-V für Kapitäne keine Sonderregelung hinsichtlich der Arbeitszeit trafen, so spricht das dafür, dass auch die Tarifvertragsparteien allein die sich aus der Verantwortung des Kapitäns für das Schiff ergebende potentielle Einsatzpflicht noch nicht als konkludent angeordnete Anwesenheit an Bord ansehen wollten. Andernfalls hätten sie dies so ausdrücklich für den Kapitän regeln können. Wenn sie aber in § 46 Nr. 11 Abs. 2 TVöD-BT-V nur bei angeordneter Anwesenheit die Arbeitszeit zu 50 % bei der Bemessung des Entgelts berücksichtigen wollen und dazu der § 46 Nr. 8 Satz 2 TVöD-BT-V generell auf die Besatzung abstellt, so schließt dies auch den Kapitän nach dem Willen der Tarifvertragsparteien mit der Folge ein, dass auch dieser unabhängig von der zu tragen-



den Verantwortung für das Schiff nur dann das Entgelt nach § 46 Nr. 11 Abs. 2 TVöD-BT-V für sich in Anspruch nehmen kann, wenn sich die Anordnung im Einzelfall aus Umständen ergibt, die über die bloße Tragung der Verantwortung hinausgehen. Dazu wiederum bedarf es eines konkreten substantiierten Vortrages zu den besonderen Umständen einer jeden einzelnen Seefahrt, woran es hier aus den oben dargelegten Gründen fehlt.

f. Unerheblich ist auch der Hinweis des Klägers darauf, es komme nicht auf die Vertretbarkeit an, sondern auf die an Bord tatsächlich herrschende Situation, die dadurch geprägt sei, dass er sich jederzeit für den Arbeitseinsatz bereithalte. Dies ist nicht entscheidend. Zwar mag es so sein, dass der Kläger sich in der Verantwortung sieht, sofort die Entscheidung zu treffen, wenn die Situation dies verlangt, und zwar auch trotz der Anwesenheit des Ersten Offiziers. Erheblich bleibt aber auch hier, dass der Kläger pauschal für den gesamten Zeitraum für sich in Anspruch nimmt, seine Anwesenheit an Bord sei konkludent angeordnet. Diesem pauschalen Vortrag ist aber bereits aus den oben dargelegten Gründen zu widersprechen, weil die Verhältnisse sehr unterschiedlich an einzelnen Tagen sein können. Nur der Vollständigkeit halber soll der Kläger im Übrigen darauf hingewiesen werden, dass in den Arbeitsanweisungen für das Mehrzweckboot „Mittel“ für die Fahrt auf See ihm zwar selbstverständlich jederzeit die Verantwortung für den sicheren Betrieb des Schiffes obliegt. Die Arbeitsanweisungen (Bl. 30 ff.) führen aber auch aus, dass bezogen auf die Wachorganisation der Wachoffizier die Verantwortung für die Sicherheitsrundgänge hat und ebenso für die Wachinstruktionen, die Brückenwache und die Wachübergabe der Brücke. Bezogen auf die Brückenwache heißt es deutlich in den Arbeitsanweisungen, der Kapitän treffe ausreichende Vorkehrungen, um eine sichere Brückenwache zu gewährleisten. Mit anderen Worten: Die Arbeitsanweisungen gehen bezogen auf die Fahrt auf See für die Wachorganisation durchaus davon aus, dass grundsätzlich der Wachoffizier und nicht der Kapitän auch außerhalb von dessen regulärer Arbeitszeit für die Wachorganisation zuständig ist. Ausgenommen davon ist nur die Überwachung der Ruhezeiten, für die der Kapitän verantwortlich ist. Insoweit gilt also, dass er selbst auch dafür verantwortlich ist, seine eigenen Ruhezeiten einzuhalten. Er kann sich also nicht darauf zurückziehen zur Begründung seines Entgeltanspruchs, es komme nicht auf die faktische Vertretbarkeit an, sondern

auf die tatsächlich herrschende Situation. Angesichts des Vorhandenseins eines Ersten Offiziers, der das Schiff auch führen kann, ist es auch Verantwortung des Kapitäns, die Verantwortlichkeiten zwischen ihm und dem Ersten Offizier so aufzuteilen, dass er – Kapitän – seine freie Wache nehmen kann und damit die Arbeitszeitschriften nicht verletzt werden. Selbstverständlich verkennt das Berufungsgericht im Übrigen nicht, dass es im Einzelfall denkbar ist, dass der Erste Offizier den Kapitän während dessen Freiwache nicht vertreten kann. Dies ist aber nicht zwingend der Regelfall, weshalb nochmals zu betonen ist, dass ein an den konkreten Verhältnissen bestimmter Zeitabschnitte orientierter substantiierter Vortrag erforderlich gewesen wäre, um Ansprüche nach § 46 Nr. 11 Abs. 2 TVöD-BT-V zu begründen.

Nach alledem ist die Klage auf Zahlung der 20.167,70 EUR brutto für die Zeit vom 01.10.2005 bis 30.06.2008 mangels eines substantiierten Vortrages abzuweisen und deshalb die Berufung mit der Kostenfolge des § 97 ZPO zurückzuweisen.

Anlass zur Zulassung der Revision besteht nicht. Zweifel hinsichtlich der Auslegung der hier streitgegenständlichen Tarifvorschrift bestehen nicht, nachdem das Bundesarbeitsgericht zuletzt mit Urteil vom 28.05.2009 nochmals seine Auffassung zu dem inhaltsgleichen § 47 Nr. 3 Absatz 1 TVöD-BT-V bestätigt hat. Im Übrigen beruht die Entscheidung auf den Besonderheiten des Einzelfalles unter Beachtung des pauschalen klägerischen Vortrages.

gez. ...

gez. ...

gez. ...