

Aktenzeichen: 4 AZR 558/05
Bundesarbeitsgericht 4. Senat

Urteil vom 8. November 2006
- 4 AZR 558/05 -

I. Arbeitsgericht
Nürnberg

Urteil vom 13. März 2002
- 7 Ca 3336/01 W -

II. Landesarbeitsgericht
Nürnberg

Urteil vom 15. März 2005
- 6 Sa 486/02 -

Für die Amtliche Sammlung: Ja

Entscheidungsstichwort:

Eingruppierung eines Schiffsführers

Gesetze:

Bezirkstarifvertrag Nr. 2 (BzT 2) zum Bundes-Manteltarifvertrag für Arbeiter gemeindlicher Verwaltungen und Betriebe (BMT-G II) § 2, Lohngruppenverzeichnis zum BzT 2 Teil I Protokollerklärungen Nr. 8 bis 10, 17, Teil II Lohngr. 3, 4, 4a und 5, insbesondere Lohngr. 4 Fallgr. 4.8; TVG § 1

Leitsatz:

Das Lohngruppenverzeichnis zum BzT 2 enthält keine Regelungslücke für die Eingruppierung eines Schiffsführers auf einem gemeindlichen See.



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



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

BUNDEsarbeitsgericht



4 AZR 558/05
6 Sa 486/02
Landesarbeitsgericht
Nürnberg

Im Namen des Volkes!

Verkündet am
8. November 2006

URTEIL

Freitag, Urkundsbeamtin
der Geschäftsstelle

In Sachen

Beklagte, Berufungsbeklagte und Revisionsklägerin,

pp.

Kläger, Berufungskläger und Revisionsbeklagter,

hat der Vierte Senat des Bundesarbeitsgerichts auf Grund der mündlichen Verhandlung vom 8. November 2006 durch den Vorsitzenden Richter am Bundesarbeitsgericht Bepler, die Richter am Bundesarbeitsgericht Bott und Dr. Wolter sowie die ehrenamtliche Richterin Kralle-Engeln und den ehrenamtlichen Richter Umlandt für Recht erkannt:

1. Auf die Revision der Beklagten wird das Urteil des Landesarbeitsgerichts Nürnberg vom 15. März 2005 - 6 Sa 486/02 - aufgehoben.



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



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

2. Die Berufung des Klägers gegen das Urteil des Arbeitsgerichts Nürnberg vom 13. März 2002 - 7 Ca 3336/01 W - wird zurückgewiesen.
3. Der Kläger hat die Kosten der Berufung und der Revision zu tragen.

Von Rechts wegen!

Tatbestand

Die Parteien streiten über die tarifgerechte Vergütung des Klägers.

1

Der am 1. Juni 1965 geborene Kläger ist seit dem 1. Mai 1995 bei der Beklagten beschäftigt. Kraft beiderseitiger Tarifgebundenheit bestimmte sich das Arbeitsverhältnis der Parteien im Zeitpunkt der letzten mündlichen Verhandlung vor dem Landesarbeitsgericht nach dem Bundes-Manteltarifvertrag für Arbeiter gemeindlicher Verwaltungen und Betriebe - BMT-G II - und den diesen ergänzenden Tarifverträgen, insbesondere dem Bezirkstarifvertrag Nr. 2 zum BMT-G - BzT 2 -. Zudem ist die Anwendung dieser Tarifverträge sowie der an ihre Stelle tretenden Tarifverträge zwischen den Parteien in dem unbefristeten Arbeitsvertrag vom 28. Januar 1997 durch Bezugnahme auf den befristeten Arbeitsvertrag vom 15. März 1996 (dort § 3) vereinbart.

2

Die Tätigkeit des Klägers besteht in der Führung des motorgetriebenen Fahrgastschiffs „Altmühlsee“, das vorwiegend für Rundfahrten von Urlaubern, daneben für Sonderfahrten eingesetzt wird, auf dem gleichnamigen Gewässer. Schiff und See stehen im Eigentum der Beklagten. Das genannte Motorschiff hat eine Leistung von 123 Kilowatt, eine Länge von 23,30 Metern, eine Breite von 5,58 Metern, einen Tiefgang von 1,20 Meter und ein Gewicht von 43 Tonnen. Auf dem Schiff sind zehn Tische montiert. Es kann bis zu 130 Fahrgäste befördern und verfügt über eine kleine Bordgastronomie. Zur Bewirtung der Gäste ist dem Kläger eine Hilfskraft zur Seite gestellt. Er erledigt an dem Motorschiff einfache Wartungsarbeiten wie Öl- und Filterwechsel selbst.

3

Der Kläger verfügt über eine mit dem Gehilfenbrief abgeschlossene landwirtschaftliche Ausbildung mit einer Ausbildungsdauer von zwei Jahren. Er hat am 15. Dezember 1994 in Ergänzung des Führerscheins der alten Klasse 2 den Führerschein zur Fahrgastbeförderung erworben. Außerdem ist er im Besitz des Schiffsführerscheins

4



der Klasse B der Bayerischen Schifffahrtsordnung mit Ortskundeprüfung für den Chiemsee und den Altmühlsee. Dieser Schiffsführerschein ist ihm nach der Teilnahme an einem dreieinhalbwöchigen Ausbildungskurs auf dem Chiemsee in der Zeit Februar/März 1995 erteilt worden.

Nachdem der Kläger zunächst nach Lohngr. 3 bezahlt worden war, erhielt er auf Grund Bewährung ab März 1996 Lohn nach Lohngr. 4. Kraft Tätigkeitsaufstiegs vergütet ihn die Beklagte seit dem 1. März 2000 nach Lohngr. 4a. Mit Schreiben vom 2. Dezember 1999 beantragte der Kläger bei der Beklagten vergeblich seine Höhergruppierung zum 1. Januar 2000 in Lohngr. 5. Diesen Anspruch verfolgt der Kläger mit seiner Klage weiter.

Er hat vorgetragen, er erfülle die Anforderungen der Lohngr. 5 Fallgr. 1 oder 2, was er näher begründet hat. Zudem enthalte der BzT 2 in Lohngr. 4 eine Tariflücke für die Tätigkeit des Schiffsführers. Es müsse unterstellt werden, dass die Tarifvertragsparteien grundsätzlich alle in ihrem Bereich vorkommenden Tätigkeiten mit ihren Vergütungsregelungen hätten erfassen wollen. Schiffsführer seien allerdings nirgends erwähnt, während für diejenigen beim Freistaat selbst und bei denen der Bayerischen Seenschifffahrt GmbH im MTArb eine Regelung getroffen worden sei. Bei der Nichtregelung im Lohngruppenverzeichnis des BzT 2 handele es sich um eine unbewusste Tariflücke, die sich daraus erkläre, dass es Schifffahrt im neuen fränkischen Seenland erst seit kurzem gebe. Er sei der einzige Schiffsführer auf einem kommunalen Gewässer in Bayern. Der Umstand, dass die Tarifvertragsparteien die Aufzählungen in Lohngr. 4 Fallgr. 4 als Ausschließlichkeitskatalog normiert hätten, schließe die Annahme einer Tariflücke nicht aus. Anderenfalls würde die Normierung eines Ausschließlichkeitskatalogs dazu führen, dass es nie unbewusste Tariflücken gebe. Dieser Rückschluss sei daher unzulässig. Es sei eindeutig, dass die Tarifvertragsparteien, hätten sie die Lücke erkannt, auch den Schiffsführer der fränkischen Seenplatte nach Bewährungsaufstieg in Lohngr. 5 eingestuft hätten. Dies zeige sich zum einen daran, dass andere Tarifwerke Schiffsführer in diese Gruppe eingeordnet hätten. Zum anderen seien unter Fallgr. 4.8 der Lohngr. 4 Fahrer von Sonderfahrzeugen - ua. Omnibussen - aufgeführt, für deren Bedienung der Erwerb der Führerscheinklasse 2 (alt) erforderlich sei. Das Führen des Bootes sei mit dem Fahren eines Omnibusses in jeder Hinsicht vergleichbar. Das von ihm - dem Kläger - geführte Schiff habe ein Gesamtgewicht von weit mehr als 7,5 Tonnen. Die Tätigkeit des Schiffsführers setze neben dem hohen fachlichen Können des Kraftfahrers besondere Kenntnisse der Nautik, eine besondere Sorgfalt und beim Fahren besondere Umsicht und Zuverlässigkeit voraus. Es seien

5

6

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



Wetterbeobachtungen beim Fahren wie beim An- und Ablegen, Wellengang und Strömungsverhältnisse zu berücksichtigen. Hinzu komme eine besondere Aufsichtspflicht gegenüber den Fahrgästen verbunden mit entsprechenden Warnpflichten. Daneben habe der Schiffsführer besondere Aufgaben bei der Unfallverhütung und benötige Kenntnisse über Rettungsmittel im Unglücksfall. Die Dauer seiner Ausbildung entspreche in etwa derjenigen für den Erwerb des Führerscheins der Klasse 2 (alt).

Der Kläger hat beantragt

7

festzustellen, dass die Beklagte verpflichtet ist, dem Kläger ab dem 1. Januar 2000 Lohn nach der Lohngr. 5 des BMT-G II zu zahlen.

Die Beklagte hat beantragt, die Klage abzuweisen. Sie hat vorgetragen, der Schiffsführer sei in dem Tätigkeitsmerkmal der Lohngr. 4 Fallgr. 4.8 nicht aufgeführt. Sie hat geltend gemacht, es liege eine bewusste Tariflücke vor, deren Schließung den Gerichten untersagt sei, weil damit in die Tarifautonomie eingegriffen werde. Auf die für den Freistaat Bayern geltenden Tarifwerke komme es nicht an, da diese von anderen Tarifvertragsparteien abgeschlossen worden seien. Regelungen für Bootsführer auf kommunalen Seen gebe es in Bayern nicht. Die Gewerkschaft ver.di habe bisher nicht versucht, eine solche Regelung herbeizuführen. Sie hat aber auch ausgeführt, der Katalog der Lohngr. 4 Fallgr. 4 sei ein Ausschließlichkeitskatalog; dies stehe einer Lückenausfüllung bei dieser Fallgruppe von vornherein entgegen. Es gebe zudem keine sicheren Anhaltspunkte dafür, dass die Tarifvertragsparteien, wäre ihnen bei Tarifvertragsschluss bewusst gewesen, für Bootsführer habe eine Regelung getroffen werden müssen, für diese Arbeiter deren Eingruppierung in Lohngr. 4 oder ihren Bewährungsaufstieg in Lohngr. 5 vorgesehen hätten. Auch für bestimmte Kraftfahrer, die in Lohngr. 4 Fallgr. 4.16 oder 4.18 aufgeführt seien, gebe es nur den Tätigkeitsaufstieg nach Fallgr. 4a. Die Vereinigung der kommunalen Arbeitgeberverbände sei auch der Auffassung, die Eingruppierung in Lohngr. 3 mit Bewährungsaufstieg nach Lohngr. 4 und Tätigkeitsaufstieg nach Lohngr. 4a sei für die Bewertung der Tätigkeit des Bootsführers ausreichend.

8

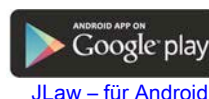
Das Arbeitsgericht hat die Klage abgewiesen. Das Landesarbeitsgericht hat auf die Berufung des Klägers das Urteil des Arbeitsgerichts abgeändert und der Klage stattgegeben. Mit der zugelassenen Revision erstrebt die Beklagte die Wiederherstellung des erstinstanzlichen Urteils. Der Kläger beantragt, die Revision zurückzuweisen.

9

Entscheidungsgründe



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



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

- Die Revision der Beklagten ist begründet. Sie führt zur Wiederherstellung des erstinstanzlichen Urteils. Mit Recht und mit im Wesentlichen zutreffender Begründung hat das Arbeitsgericht die Klage abgewiesen. 10
- I. Der Kläger hat keinen tariflichen Anspruch auf Lohn nach Lohngr. 5 ab Januar 2000. Das Lohngruppenverzeichnis zum BzT 2 enthält für die Eingruppierung des Schiffsführers in Lohngr. 4 Fallgr. 4.8 - mit Bewährungsaufstieg nach Lohngr. 5 (Fallgr. 6) - und auch ansonsten keine unbewusste Tariflücke für die Tätigkeit des Schiffsführers. Unterstellt man zugunsten des Klägers dort oder an anderer Stelle in den Lohngr. 4/5 eine unbewusste Tariflücke, kann sie nicht mit dem vom Kläger erstrebten Inhalt geschlossen werden. Auf andere Anspruchsgrundlagen ist die Klage nicht gestützt. 11
1. Das Arbeitsverhältnis der Parteien bestimmte sich im Zeitpunkt der letzten mündlichen Verhandlung vor dem Landesarbeitsgericht kraft beiderseitiger Tarifgebundenheit (§ 3 Abs. 1, § 4 Abs. 1 TVG) nach dem BMT-G II und den diesen ergänzenden Tarifverträgen, insbesondere dem BzT 2. Zudem haben die Parteien die Geltung dieser Tarifverträge arbeitsvertraglich vereinbart. 12
2. Nach § 2 Abs. 1 Satz 1 BzT 2 werden die nicht im Fahrdienst bei Nahverkehrsbetrieben beschäftigten Arbeiter grundsätzlich, soweit in diesem Tarifvertrag nichts anderes geregelt ist, entsprechend der von ihnen zeitlich mindestens zur Hälfte und nicht nur vorübergehend auszuübenden Tätigkeit nach Maßgabe des dem BzT als Anlage 1 beigefügten Lohngruppenverzeichnisses in eine der im Rahmentarifvertrag zu § 20 Abs. 1 BMT-G festgelegten Lohngruppen eingruppiert. 13
3. Die gesamte Tätigkeit des Klägers ist die eines Schiffsführers auf dem Altmühlsee. Bei dieser Tätigkeit handelt es sich - unter Einschluss geringer zu bewertender Zusammenhangstätigkeiten (Protokollerklärung a zu § 2 Abs. 1 BzT 2) - um eine tariflich einheitlich zu bewertende Tätigkeit, die die gesamte Arbeitszeit des Klägers ausfüllt. Davon gehen auch die Parteien in Übereinstimmung mit den Vorinstanzen aus. 14
4. Die für den Rechtsstreit interessierenden Bestimmungen des BzT 2 lauten: 15



„LOHNGRUPPENVERZEICHNIS

Teil I

Protokollerklärungen

...

8. Bei den Aufzählungen in der Lohngruppe 1 Fallgruppen 1 und 2, Lohngruppe 2 Fallgruppe 1, Lohngruppe 3 Fallgruppe 4, Lohngruppe 4 Fallgruppe 4, Lohngruppe 7 Fallgruppe 1 und Lohngruppe 9 handelt es sich um Ausschlusskataloge. Eine Ergänzung dieser Kataloge durch betriebliche Regelung ist nicht zugelassen.
9. Bei den Aufzählungen in der Lohngruppe 2 Fallgruppe 2 und der Lohngruppe 3 Fallgruppe 3 handelt es sich nicht um erschöpfende Kataloge. Ist eine Berufsgruppe in einem dieser Beispielskataloge aufgeführt, so ist ohne weitere Nachprüfung davon auszugehen, daß die betreffende Lohngruppe für die Eingruppierung des Arbeiters maßgebend ist, wenn dieser zeitlich mindestens zur Hälfte die betreffende Tätigkeit ausübt.
10. Ist eine Berufsgruppe in den Lohngruppen 1 bis 3 des Lohngruppenverzeichnisses nicht aufgeführt, so hat die Eingruppierung allein nach den Oberbegriffen dieser Lohngruppen, wobei die Beispielskataloge Anhalt dafür geben, welche Tätigkeiten vergleichbar sind (sinngemäße Lückenausfüllung), zu erfolgen.

...

17. Die Tätigkeitsmerkmale der Lohngruppe 4 Fallgruppe 4.5 und 4.8 sind nur erfüllt, wenn der Fahrer die Fahrzeuge oder Arbeitsmaschinen in einem nach § 2 dieses Tarifvertrages für die Eingruppierung ausreichenden Umfang im öffentlichen Straßenverkehr bedient.

...

Teil II

...

Lohngruppe 3

1. **Arbeiter mit erfolgreich abgeschlossener Ausbildung in einem anerkannten Ausbildungsberuf mit einer Ausbildungsdauer von weniger als zweieinhalb Jahren, die in ihrem oder einem diesem verwandten Beruf beschäftigt werden.**
2. **Arbeiter, die eine Betriebsprüfung abgelegt haben.**
3. **Arbeiter der Lohngruppe 2 Fallgruppen 1 und 2, die Arbeiten verrichten, die an das Überlegungsvermögen und das fachliche Geschick des Arbeiters Anforderungen stellen, die über das Maß dessen hinausge-**



hen, was von solchen Arbeitern üblicherweise verlangt werden kann.

zum Beispiel:

...

- 3.16 Fahrer mit Kfz-Führerschein der Klasse II oder III im Vorfelddienst der Flughäfen bei Verwendung als Fahrer von Bussen

...

Lohngruppe 4

- 1. Arbeiter mit erfolgreich abgeschlossener Ausbildung in einem anerkannten Ausbildungsberuf mit einer Ausbildungsdauer von mindestens zweieinhalb Jahren, die in ihrem oder einem diesem verwandten Beruf beschäftigt werden.**
- 2. Arbeiter, die auf dem Gebiet eines anerkannten Ausbildungsberufs mit einer Ausbildungsdauer von mindestens zweieinhalb Jahren tätig sind und eine verwaltungseigene oder betriebseigene Prüfung nach den Richtlinien des Teil III dieses Lohngruppenverzeichnisses mit Erfolg abgelegt haben.**
- 3. Arbeiter der Lohngruppe 3 Fallgruppe 1, die Arbeiten verrichten, die an das Überlegungsvermögen und das fachliche Geschick des Arbeiters Anforderungen stellen, die über das Maß dessen hinausgehen, was von solchen Arbeitern üblicherweise verlangt werden kann.**

4. Ferner:

...

- 4.2 Baggerführer, die den Bagger selbst warten und instandsetzen

...

- 4.7 Fahrer von Planierraupen, die das Fahrzeug selbst warten und instandhalten

- 4.8 Fahrer von Sonderfahrzeugen, auch wenn sie die Spezialeinrichtungen des Fahrzeugs bedienen; als Sonderfahrzeuge gelten

- Kraftfahrzeuge (z. B. Müllfahrzeuge, Omnibusse, Kehrmaschinen)
- und
- Arbeitsmaschinen (z. B. Schaufellader, Steigerfahrzeuge, Autokräne),



mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 7,5 t, sofern für ihre Bedienung der Führerschein der Klasse 2 erforderlich ist. (Hinweis auf Protokollerklärung Nr. 17)

...

- 4.22 Motorwalzenfahrer, die das Fahrzeug selbst warten und instandsetzen

...

- 4.30 Traktorfahrer, die das Fahrzeug selbst warten und instandsetzen

...

6. **Arbeiter der Lohngruppe 3 Fallgruppen 1 bis 4 nach dreijähriger Bewährung in dieser Lohngruppe und in diesen Fallgruppen, soweit nicht in Lohngruppe 4 Fallgruppen 4.10, 4.11, 4.15, 4.18, 4.20, 4.26 oder 4.29.**

Lohngruppe 4 a

...

2. **Arbeiter der Lohngruppe 4 Fallgruppen 4.1, 4.3 und 4.4, 4.10 bis 4.12, 4.15 und 4.16, 4.18 bis 4.20, 4.23 bis 4.32 nach vierjähriger Tätigkeit in dieser Lohngruppe und in diesen Fallgruppen.**
3. **Arbeiter der Lohngruppe 4 Fallgruppe 6 nach vierjähriger Tätigkeit in dieser Lohn- und Fallgruppe.**

Lohngruppe 5

...

6. **Arbeiter der Lohngruppe 4 Fallgruppen 4.2, 4.5 bis 4.9, 4.13, 4.14, 4.17, 4.21 und 4.22 nach dreijähriger Bewährung in diesen Fallgruppen der Lohngruppe 4.**

...“

5. Die Tätigkeit des Klägers als Schiffsführer ist in dem Tätigkeitsmerkmal der Lohngr. 4 Fallgr. 4.8 (verbunden mit dem Bewährungsaufstieg nach Lohngr. 5 Fallgr. 6) nicht aufgeführt. Das genannte Tätigkeitsmerkmal der Lohngr. 4 enthält auch entgegen der Auffassung des Klägers, die das Landesarbeitsgericht rechtsfehlerhaft geteilt hat, keine unbewusste Tariflücke für die Tätigkeit des Schiffsführers, die durch entsprechende Heranziehung dieses Tätigkeitsmerkmals zu schließen wäre.

16



a) Das Landesarbeitsgericht hat zusammengefasst ausgeführt, die Tarifvertragsparteien hätten in Lohngr. 3 Fallgr. 3 und in Lohngr. 4 Fallgr. 4 die Eingruppierung von mehr als 130 verschiedenen Tätigkeiten, insbesondere diejenigen der Führer aller denkbaren Fahrzeuge geregelt. Es fehle allerdings eine Regelung für Schiffsführer. Damit weise das Lohngruppenverzeichnis eine Regelungslücke auf. Es sei ausgeschlossen, dass es sich dabei um eine bewusste Tarifrücke handle. Denn die fränkische Seenplatte, zu der der Altmühlsee gehöre, sei erst Ende der neunziger Jahre fertiggestellt gewesen. Vorher habe es keine Fahrgastbeförderung auf kommunalen Seen in Bayern gegeben. Daher hätten die Tarifvertragsparteien bei Abschluss des BzT 2 am 28. Februar 1991 keine Veranlassung gehabt, die Eingruppierung von Schiffsführern auf kommunalen Seen zu regeln. Gegen das Vorliegen einer unbewussten Tarifrücke spreche auch nicht der Umstand, dass die Tarifvertragsparteien gemäß der Protokollerklärung Nr. 8 den „Ferner“-Katalog der Lohngr. 4 Fallgr. 4 als Ausschließlichkeitskatalog verstanden wissen wollten. Denn die Protokollerklärung Nr. 8 richte sich, wie der Nachsatz zeige, in erster Linie an die Tarifunterworfenen. Dass die Ausschließlichkeit selbst dann verordnet sein solle, wenn den Tarifvertragsparteien eine unbewusste Lücke unterlaufen wäre, sei der Protokollnotiz nicht zu entnehmen. Würde allein das Aufführen eines abgeschlossenen Katalogs mit einzelnen Tätigkeiten genügen, um eine unbewusste Tarifrücke auszuschließen, liefe dies darauf hinaus, für den Abschluss unbewusster Lücken genüge der Hinweis der Tarifvertragsparteien, solche nicht gelassen zu haben. Diese Argumentation bedeute letztlich, dass es keine Tarifrücken geben würde: Entweder wäre der Tarifvertrag als offen formuliert und lasse die Eingruppierung für im Wege einer Wertung als entsprechend erkannte Tätigkeiten ausdrücklich zu, oder der Tarifvertrag wäre als abschließend formuliert, so dass das Entstehen von Lücken von vornherein ausgeschlossen wäre. Dies erscheine nicht sachgerecht. Die Ausschließlichkeitsfestlegung bedeute, dass es eine Erweiterung „in Anwendung“ des Tarifvertrages nicht geben könne. Demgegenüber setze das Bestehen einer Lücke denkbare voraus, dass der Tarifvertrag für eine solche Fallgestaltung gerade keine Regelung getroffen habe.

17

b) Dem folgt der Senat nicht. Die Annahme einer unbewussten Tarifrücke in dem Tätigkeitsmerkmal der Lohngr. 4 Fallgr. 4.8 ist rechtsfehlerhaft. Die Auslegung des Landesarbeitsgerichts steht im Widerspruch zu dem nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesarbeitsgerichts für die Tarifauslegung an erster Stelle maßgebenden Wortlaut (*Senat 26. Januar 2005 - 4 AZR 6/04 - BAGE 113, 291, 299 mwN*) des Tätigkeitsmerkmals der Lohngr. 4 Fallgr. 4.8 iVm. den Protokollerklärungen Nr. 8 bis 10 zum

18



Lohngruppenverzeichnis. Nach seiner Regelungssystematik enthält das Lohngruppenverzeichnis des BzT 2 keine Regelungslücke für die Eingruppierung des Schiffsführers.

aa) In der Protokollerklärung Nr. 8 zum Lohngruppenverzeichnis haben die Tarifvertragsparteien ausdrücklich bestimmt, bei welchen „Aufzählungen“ in den Lohngruppen des Lohngruppenverzeichnisses es sich - im Unterschied zu den in der Protokollerklärung Nr. 9 behandelten „nicht erschöpfenden Katalogen“ - um „Ausschließlichkeitskataloge“ handelt. Dort ist auch die Lohngr. 4 Fallgr. 4 aufgeführt, für deren (Unter-)Fallgr. 4.8 das Landesarbeitsgericht eine unbewusste Tariflücke angenommen hat. Damit setzt sich das Landesarbeitsgericht über den ausdrücklichen Tarifwortlaut der Protokollerklärung Nr. 8 hinweg, wenn es im Ergebnis den Anwendungsbereich des Tätigkeitsmerkmals der Lohngr. 4 Fallgr. 4.8 auf eine dort nicht aufgeführte Tätigkeit ausdehnt. Aus der Regelung des Satzes 2 der Protokollerklärung Nr. 8, nach der eine Ergänzung der Ausschließlichkeitskataloge durch betriebliche Regelung nicht zugelassen ist, kann entgegen der Auffassung des Landesarbeitsgerichts nicht im Wege eines Umkehrschlusses gefolgert werden, eine Ergänzung der Ausschließlichkeitskataloge durch direkte sinngemäße Anwendung der darin aufgeführten Tarifbegriffe - durch gerichtliche Entscheidung - sei damit nicht untersagt. Geboten ist vielmehr die Annahme des Gegenteils: Wenn die Tarifvertragsparteien schon eine ergänzende normative Regelung nicht zulassen, dann widerspricht die Erweiterung des Ausschließlichkeitskatalogs mittels ergänzender Vertragsauslegung erst recht ihrem Regelungswillen.

19

Die Auffassung des Landesarbeitsgerichts, wenn man den Ausschluss einer unbewussten Tariflücke mit einer Ausschließlichkeitsanordnung wie derjenigen in der Protokollerklärung Nr. 8 begründe, gebe es keine Tariflücke mehr, weil eine solche auch bei einem „offen formulierten“ Beispielskatalog nicht auftreten könne, ist in dieser Allgemeinheit nicht zutreffend. Die Tarifvertragsparteien des BzT 2 haben keineswegs auf das Lohngruppenverzeichnis im Ganzen bezogen bestimmt, die gesamte Vergütungsordnung sei eine Ausschließlichkeitsregelung, die keinerlei Lückenausfüllung zulasse. Eine solche Bestimmung haben sie nur für einzelne begrenzte Regelungsgegenstände der Vergütungsordnung getroffen, also das Bestehen von Tariflücken außerhalb dieser Regelungen nicht ausgeschlossen. Sie haben vielmehr sogar im Gegenteil für die Lohngr. 1 bis 3 des Lohngruppenverzeichnisses in der Protokollerklärung Nr. 10 ausdrücklich bestimmt, dass bei diesen eine „sinngemäße Lückenausfüllung“ vorzunehmen sei, also dann, wenn eine Berufsgruppe in den genannten Lohngruppen

20



nicht aufgeführt sei, die Eingruppierung allein nach den Oberbegriffen dieser Lohngruppen zu erfolgen habe, wobei die Beispielskataloge Anhalt dafür gäben, welche Tätigkeiten vergleichbar seien. Der von den Tarifvertragsparteien ausdrücklich im Lohngruppenverzeichnis vereinbarte auf einzelne Regelungsgegenstände begrenzte Ausschließlichkeitscharakter, wie er sich in ähnlicher Form in anderen komplexen Vergütungsordnungen - insbesondere - des öffentlichen Dienstes findet, ist für die Tarifanwendung maßgebend. Ansonsten würden sie der Gestaltungsmöglichkeit beraubt, überhaupt abschließende, nicht sinngemäß erweiterbare Regelungen zu treffen. Dies kann auch dann ihr Wille sein, wenn sie selbst für denkbar halten oder sogar davon ausgehen, in einem Ausschließlichkeitskatalog nicht alle gegenwärtigen oder künftig sich entwickelnden Tätigkeiten erfasst zu haben, die darin aufgenommen werden könnten, weil sie sich allein vorbehalten wollen, ggf. den Inhalt des Ausschließlichkeitskatalogs durch normative Regelung zu ändern. Auch dann ist der Ausschließlichkeitskatalog im Falle seiner objektiven Unvollständigkeit gemessen an dem Regelungswillen der Tarifvertragsparteien nicht lückenhaft.

Nach alledem verbietet sich die Annahme einer unbewussten Tariflücke in dem Tätigkeitsmerkmal der Lohngr. 4 Fallgr. 4.8. Der „Ferner“-Katalog in Lohngr. 4 Fallgr. 4 ist nicht erweiterbar. Während die Tätigkeitsmerkmale der Lohngr. 4 Fallgr. 1 bis 3 die Eingruppierung nach Oberbegriffen zum Inhalt haben, also für alle ihre Anforderungen erfüllenden Tätigkeiten offen sind, sieht der Ausschließlichkeitskatalog der Fallgr. 4 die Vergütung nach Lohngr. 4 allein für die darin aufgeführten Tätigkeiten vor. Eine sinngemäße Lückenausfüllung, in dem Lohngruppenverzeichnis ebenfalls ausdrücklich geregelt (Protokollerklärung Nr. 10), ist für dieses Tätigkeitsmerkmal nicht festgelegt.

bb) Für die Eingruppierung des Schiffsführers enthält die Vergütungsordnung auch bei einer Gesamtbetrachtung keine Regelungslücke. Diese Tätigkeit wird vielmehr von der Lohngr. 3 Fallgr. 2 als Ausgangsfallgruppe erfasst. Aus dieser steigt der Arbeiter nach dreijähriger Bewährung in Lohngr. 4 (Fallgr. 6) und nach weiterer vierjähriger Tätigkeit in Lohngr. 4a (Fallgr. 3) auf. So wurde und wird der Kläger entlohnt.

6. Nur ergänzend wird darauf hingewiesen, dass die Klage auch dann keinen Erfolg hätte haben können, wenn man entgegen den vorstehenden Ausführungen eine unbewusste Tariflücke unterstellt. Denn die vom Kläger erstrebte Tariflückenschließung könnte auch in diesem Falle nicht erfolgen.



- a) Eine unbewusste tarifliche Regelungslücke ist von den Gerichten für Arbeits- 24
sachen nur dann zu schließen, wenn sichere Anhaltspunkte im Tarifvertrag zu finden
sind, welche Regelungen die Tarifvertragsparteien vorgenommen hätten. Fehlen sol-
che sicheren Anhaltspunkte, kommen insbesondere mehrere Möglichkeiten zur Lük-
kensschließung in Betracht, kann ein mutmaßlicher Wille der Tarifvertragsparteien
nicht festgestellt werden; eine Lückenschließung durch den Rechtsanwender ist in die-
sem Fall unzulässig, weil sie in die Gestaltungsfreiheit der Tarifvertragsparteien ein-
griffe. Die Neuregelung bzw. Ergänzung bleibt dann den Tarifvertragsparteien überlas-
sen (*st. Rspr. des Senats, zB 23. September 1981 - 4 AZR 569/79 - BAGE 36, 218,*
225 f.; 6. Februar 1985 - 4 AZR 155/83 - AP TVG § 1 Tarifverträge: Textilindustrie
Nr. 3; 4. April 2001 - 4 AZR 232/00 - BAGE 97, 251, 260).
- b) Danach ist die Tariflückenschließung vorliegend unzulässig. Es gibt keine si- 25
chere Anhaltspunkte dafür, dass die Tarifvertragsparteien des BzT 2 die unbewusste
Lücke geschlossen hätten, indem sie in Lohngr. 4 Fallgr. 4.8 zusätzlich den Schiffsfüh-
rer eines Schiffes wie der „Altmühlsee“ oder speziell diesen Schiffsführer aufgeführt
hätten, wie das Landesarbeitsgericht in Übereinstimmung mit dem Kläger meint.
- aa) So sind, worauf die Beklagte zutreffend hinweist, „Fahrer mit Kfz-Führerschein 26
der Klasse II oder III im Vorfelddienst der Flughäfen bei Verwendung als Fahrer von
Bussen“ in Lohngr. 3 (Fallgr. 3.16) eingruppiert mit dreijährigem Bewährungsaufstieg in
Lohngr. 4 (Fallgr. 6) und anschließend vierjährigem Tätigkeitsaufstieg in Lohngr. 4a
(Fallgr. 3), also der Höhe nach so entlohnt wie der Kläger von der Beklagten. Diesen
Busfahrern obliegt die Beförderung von Personen und/oder Gütern auf dem Vorfeld
von Flughäfen, auf dem sich die Abfertigungs- und Abstellplätze für die Flugzeuge be-
finden. Die Tätigkeit eines Schiffsführers erscheint nach den für eine Eingruppierung in
Betracht kommenden Kriterien - beispielsweise Qualifikation, Schwierigkeit der Tätig-
keit, Umfang der Verantwortung (*Senat 4. April 2001 - 4 AZR 232/00 - BAGE 97, 251,*
261) - mit derjenigen solcher Busfahrer, wenn sie den „Führerschein der Klasse II“ (alt)
benötigen, ebenso vergleichbar wie mit den Tätigkeiten der Lohngr. 4 Fallgr. 4.8, nach
der der Kläger eingruppiert sein will.
- bb) Selbst wenn die Zuordnung des Schiffsführers mit der Tätigkeit des Klägers 27
originär in Lohngr. 4 erfolgen würde, bliebe offen, ob die Tarifvertragsparteien dies mit
dem Aufstieg in Lohngr. 5 verbunden hätten. Denn es ist eher unwahrscheinlich, dass
der Schiffsführer dann als zusätzliche Alternative in Lohngr. 4 Fallgr. 4.8 aufgeführt



worden wäre, da die nähere Bestimmung des Begriffs der Sonderfahrzeuge im Sinne dieses Eingruppierungsmerkmals („... mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 7,5 t, sofern für ihre Bedienung der Führerschein der Klasse 2 erforderlich ist. (Hinweis auf Protokollerklärung Nr. 17)“) für das Sonderfahrzeug „Schiff“ nicht sinnvoll wäre. Nach der Regelungstechnik der Lohngr. 4 Fallgr. 4, in der insgesamt 32 Tätigkeiten aufgeführt sind und in der für die „Baggerführer“, die „Fahrer von Planiertrauben“, die „Motorwalzenfahrer“ und die „Traktorfahrer“, für die jeweils gefordert wird, dass sie ihren Bagger, ihre Planiertraube usw. „selbst warten und instandsetzen“, jeweils eine eigene Fallgruppe vereinbart worden ist, liegt es insoweit näher, dass die Tarifvertragsparteien auch den Schiffsführer in einer eigenen Fallgruppe aufgeführt hätten. Dann aber gibt es keinen verlässlichen Anhaltspunkt dafür, welche Vereinbarung sie über dessen weiteren Aufstieg in den Lohngruppen getroffen hätten. Denn das Lohngruppenverzeichnis sieht lediglich für elf der 32 (Unter-)Fallgruppen der Lohngr. 4 Fallgr. 4 den dreijährigen Bewährungsaufstieg in Lohngr. 5 (Fallgr. 6) vor, während für die übrigen 21 (Unter-)Fallgruppen der Aufstieg nach vierjähriger Tätigkeit in Lohngr. 4a (Fallgr. 2) endet, also derjenigen, nach der der Kläger von der Beklagten entlohnt wird.

cc) Die Schließung der - unterstellten - unbewussten Tariflücke muss daher den Tarifvertragsparteien überlassen bleiben. Deren Aufgabe ist es zu regeln, wie der Schiffsführer den Lohngruppen zugeordnet wird. Die Tarifvertragsparteien haben einen Entscheidungsspielraum und eine Einschätzungsprärogative. Ihnen wird von den Koalitionen und von der Verfassung besondere Sachnähe zugetraut. Die Sachgerechtigkeit einer Vergütungsregelung können sie in der Regel besser einschätzen als ein Gericht (*Senat 4. April 2001 - 4 AZR 232/00 - BAGE 97, 251, 262*). Diese Erwägungen verbieten vorliegend die vom Kläger erstrebte Tariflückenschließung.

II. Die Kostenentscheidung folgt aus §§ 97, 91 ZPO.

Bepfer

Wolter

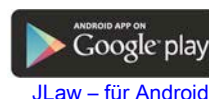
Bott

Kralle-Engeln

Umlandt



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



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)