

Aktenzeichen: 4 AZR 90/88

Bundesarbeitsgericht 4. Senat Urteil vom 29. Juni 1988
- 4 AZR 90/88 -

I. Arbeitsgericht Urteil vom 18. März 1987
Kiel - 4 b Ca 1970/86 -

II. Landesarbeitsgericht Urteil vom 20. November 1987
Schleswig-Holstein - 5 (6) Sa 309/87 -

Für die Amtliche Sammlung: Nein

Für die Fachpresse: Nein

Für das Bundesarchiv: Nein

Entscheidungsstichwort:

Eingruppierung von Kapitän auf Sicherheitsboot

Gesetz: BAT 1975 §§ 22, 23; Anlage 1 a VergGr. V c,
V b (Kapitän)

Leitsätze:

K e i n e

Hinweise des Senats:

Eingruppierung von Kapitän auf Sicherheitsboot im Verhältnis zu Flugsicherheitsboot und zu Leitenden Maschinisten; keine Tariflücke bei fehlendem Bewährungsaufstieg.



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



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

4 AZR 90/88

5 (6) Sa 309/87 Schleswig-Holstein

Verkündet am
29. Juni 1988

Im Namen des Volkes!

Haust,
Amtsinspektorin
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

Urteil

In Sachen

pp.

hat der Vierte Senat des Bundesarbeitsgerichts gemäß § 128
Abs. 2 ZPO in der Sitzung vom 29. Juni 1988 durch den Vize-
präsidenten Dr. Neumann, die Richter Dr. Etzel und Dr. Frei-



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



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

tag sowie die ehrenamtlichen Richter Dr. Konow und Schmalz
für Recht erkannt:

Die Revision des Klägers gegen das Urteil des
Landesarbeitsgerichts Schleswig-Holstein vom
20. November 1987 - 5 (6) Sa 309/87 - wird auf
Kosten des Klägers zurückgewiesen.

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

T a t b e s t a n d :

Der 54-jährige Kläger steht seit 1. Mai 1974 in den Dien-
sten der Beklagten. Er wird seit 1. Januar 1982 auf Dauer als
Schiffsführer beschäftigt und erhält seitdem Vergütung nach
VergGr. V c BAT, dessen Anwendung zwischen den Parteien verein-
bart ist.

Der Kläger besitzt die Patente AK und AM. Er ist verant-
wortlich für die seemännische und navigatorische Führung des
Schiffes "KW 15", das zur Gattung der Sicherheitsboote zählt. Die
Sicherheitsboote haben die Aufgabe, Seegebiete, die die Bundes-
wehr für Übungen ihrer Landstreitkräfte, deren Schießbereich auf
die Ostsee gerichtet ist, in Anspruch nimmt, von Badenden und
Seefahrzeugen freizuhalten, indem sie entlang des begrenzten
Seegebiets an den Küsten patrouillieren. Im Gegensatz zu den
Flugsicherheitsbooten, die bei gemischten Luft-Seemanövern vor



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



1980 im Einsatz waren, verfügen die Sicherheitsboote nicht über die technische Möglichkeit, durch Radarluftüberwachung den Flugverkehr über dem Seeübungsgebiet zu überwachen und in ständigem Kontakt mit zivilen und militärischen Luftfahrzeugen einerseits und den übenden Seestreitkräften andererseits zu stehen. Seitdem die Bundeswehr Hubschrauber einsetzt, in Seegebiete fliegt, Großradaranlagen zur Luftraumüberwachung betreibt und damit Kontakte von Land zu allen Luft- und Wasserfahrzeugen auf hoher See herstellen kann, ist der Betrieb von Flugsicherheitsbooten aufgegeben worden.

Das Sicherheitsboot "KW 15", das auch als sogenanntes "Küstenwachboot" bezeichnet wird, hat einen Raumgehalt von 75,35 Bruttoregistertonnen und wird von zwei Maschinen angetrieben, die je rund 1.000 PS leisten. Zur Besatzung des Schiffes gehören ein Leitender Maschinist, zwei Wachmaschinisten, ein Motorenwärter, ein Matrose und ein Seesteuermann, die dem Kläger unterstellt sind. Der Kläger wiederum untersteht dem Leiter der Gruppe Schießtechnik direkt.

Der Kläger übt im einzelnen folgende Tätigkeiten auf dem Schiff "KW 15" aus:

1. Führung des Bootes beim Einsatz in See sowie im Hafen und in der Werft und Aufrechterhaltung des Funkverkehrs 45 %,
2. Sicherstellung der Einsatzbereitschaft und Instandhaltung des Bootes 10 %,



- | | |
|---|-------|
| 3. Überwachung der seemännischen Arbeiten | 5 %, |
| 4. Warnung der Schifffahrt und Fischerei bei Annäherung an das Warngbiet | 10 %, |
| 5. Führung des Log-Buches und Lohn- und Gehaltsunterlagen des seemännischen Personals | 5 %, |
| 6. Vorbereitung der Instandsetzung für die Werftliegezeit und Beaufsichtigung der Durchführung der Arbeiten während der WLZ für den seemännischen Abschnitt | 15 %, |
| 7. Überwachung der terminmäßigen Prüfungen gemäß ASTV und UVV | 5 %, |
| 8. Regelung der Bordanwesenheiten | 5 %. |

Mit seiner Klage begehrt der Kläger für die Zeit ab 1. Januar 1987 Vergütung nach VergGr. V b BAT. Er hat vorgetragen, während er lediglich Vergütung nach VergGr. V c BAT erhalte, stehe dem Leitenden Maschinisten auf dem Schiff, der zunächst ebenfalls in VergGr. V c BAT eingruppiert sei, nach fünfjähriger Berufstätigkeit in VergGr. V c BAT Vergütung nach VergGr. V b BAT zu. Eine solche Höhergruppierung sei für ihn als Kapitän im Tarifvertrag nicht vorgesehen. Damit verstoße diese Tarifregelung gegen den Gleichheitsgrundsatz des Art. 3 Abs. 1 GG. Im übrigen bestehe auch eine unbewußte Regelungslücke, wenn die Tarifvertragsparteien einen Bewährungsaufstieg für den Kapitän, der in die VergGr. V c BAT Fallgruppe 1 b eingruppiert sei, nicht vorgesehen hätten. Die erforderliche Lückenschließung sei unter Berücksichtigung von Treu und Glauben danach vorzunehmen, wie die Tarifvertragsparteien die betreffende Frage bei objektiver Betrachtung der wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhänge im Zeitpunkt des Tarifabschlusses voraussichtlich geregelt hätten.



Danach stehe ihm die gleiche Vergütung zu wie dem Leitenden Maschinisten, da er alleinverantwortlich für die seemännische und navigatorische Führung des Sicherheitsboots sei und ihm die gesamte Besatzung einschließlich des Leitenden Maschinisten unterstehe. Darüber hinaus sei der Kläger auch wie ein Kapitän mit dem Patent AM auf Flugsicherheitsbooten einzugruppieren, der nach fünfjähriger Berufstätigkeit ebenfalls Vergütung nach VergGr. V b BAT erhalte. Die im Tarifvertrag genannten Flugsicherheitsboote gäbe es zwar nicht mehr, das vom Kläger geführte Sicherheitsboot sei aber vom Schiff wie vom Aufgabengebiet her nahezu identisch mit den früheren Flugsicherheitsbooten.

Der Kläger hat zuletzt beantragt,

1. festzustellen, daß die Beklagte verpflichtet ist, dem Kläger ab 1. Januar 1987 die gleiche Vergütung wie einem Leitenden Maschinisten nach fünfjähriger Berufstätigkeit entsprechend VergGr. V b BAT Fallgruppe 7, hilfsweise wie einem Kapitän mit Patent AM entsprechend Fallgruppe 5 nach der Anlage 1 a Teil III G zum BAT zu zahlen,
2. hilfsweise festzustellen, daß der BAT insoweit unwirksam ist, als er die Besoldung von Kapitänen mit Patent AK auf Schiffen der Schiffsraumklasse 5 nach einer fünfjährigen Berufstätigkeit und der Leitenden Maschinisten nach einer fünfjährigen Berufstätigkeit zum Nachteil der Kapitäne mit Patent AK auf Schiffen der Schiffsraumklasse 5 unterschiedlich regelt.

Die Beklagte hat beantragt, die Klage abzuweisen. Sie hat vorgetragen, die Eingruppierung der Schiffsführer hänge davon ab, in welche Schiffsraumklasse das von ihnen zu führende Schiff ge-



höre. Demgegenüber sei für die Eingruppierung der Leitenden Maschinisten maßgebend, zu welcher Schiffsmaschinenklasse die von ihnen auf dem Schiff zu betreuende Maschinenanlage zu rechnen sei. Deshalb sei es in Einzelfällen möglich, daß der Leitende Ingenieur bzw. Leitende Maschinist, der an einer großen Maschine eingesetzt sei, höhergruppiert sein könne als der Kapitän bzw. der Schiffsführer, der ein relativ kleines Schiff führe. Dies hätten die Tarifvertragsparteien bewußt in Kauf genommen. Da der Kläger im übrigen nicht Kapitän auf einem Flugsicherheitsboot sei, könne er auch nicht als solcher eingruppiert werden.

Das Arbeitsgericht hat die Klage abgewiesen. Das Landesarbeitsgericht hat die Berufung des Klägers zurückgewiesen.

Mit der vom Landesarbeitsgericht zugelassenen Revision verfolgt der Kläger seine Klageanträge weiter. Die Beklagte beantragt 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 Vorinstanzen haben die Klage mit Recht abgewiesen. Die Beklagte ist nicht verpflichtet, dem Kläger ab 1. Januar 1987 Vergütung nach VergGr. V b BAT zu gewähren. Der Kläger erfüllt kein Tätigkeitsmerkmal der VergGr. V b BAT. Der BAT ist auch nicht insoweit unwirksam, als er Kapitänen mit dem Patent AK auf Schiffen der Schiffsraumklasse 5 nach einer fünfjährigen Berufstätigkeit eine geringere Vergütung



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



gewährt als Leitenden Maschinisten mit dem Patent C Ma auf gleichen Schiffen, sofern diese der Schiffsmaschinenklasse 5 angehören. Die höhere Eingruppierung des Leitenden Maschinisten auf Schiffen der Schiffsmaschinenklasse 5 nach einer fünfjährigen Berufstätigkeit verstößt nicht gegen den Gleichheitssatz des Art. 3 GG, sondern ist wirksam.

Das nach dem Hauptantrag auf Feststellung der Erfüllung von Merkmalen einer tariflichen Fallgruppe gerichtete Klagebegehren ist zwar für sich allein unzulässig; nach dem gesamten Klagevorbringen kann die vorliegende Klage aber als eine der im öffentlichen Dienst üblichen Eingruppierungsfeststellungsklagen angesehen werden (vgl. BAG Urteil vom 11. April 1979 - 4 AZR 567/77 -, AP Nr. 21 zu §§ 22, 23 BAT 1975, mit weiteren Nachweisen).

Auf das Arbeitsverhältnis der Parteien finden kraft einzelvertraglicher Vereinbarung die Vorschriften des Bundes-Angestelltentarifvertrags (BAT) als Vertragsrecht Anwendung. Danach kommt es für die Eingruppierung des Klägers darauf an, ob bei ihm zeitlich mindestens zur Hälfte Arbeitsvorgänge anfallen, die jeweils für sich die Anforderungen eines Tätigkeitsmerkmals der von ihm in Anspruch genommenen VergGr. V b BAT erfüllen (§ 22 Abs. 2 Unterabs. 1 und Unterabs. 2 Satz 1 BAT). Danach ist von dem von der Senatsrechtsprechung entwickelten Begriff des Arbeitsvorgangs auszugehen, wonach darunter eine unter Hinzurechnung der Zusammenhangstätigkeiten und bei Berücksichtigung einer sinnvollen, vernünftigen Verwaltungsübung nach tatsächlichen Gesichts-

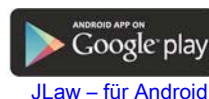


punkten abgrenzbare und rechtlich selbständig zu bewertende Arbeitseinheit der zu einem bestimmten Arbeitsergebnis führenden Tätigkeit eines Angestellten zu verstehen ist (BAGE 51, 59, 65 = AP Nr. 115 zu §§ 22, 23 BAT 1975; BAGE 51, 282, 287 = AP Nr. 116 zu §§ 22, 23 BAT 1975, jeweils mit weiteren Nachweisen).

Die vorinstanzlichen Urteile enthalten keine Ausführungen zu den Arbeitsvorgängen des Klägers. Dies ist jedoch unschädlich, da es sich bei dem Arbeitsvorgang um einen von den Tarifvertragsparteien vorgegebenen bestimmten Rechtsbegriff handelt und der Senat danach die Arbeitsvorgänge des Klägers selbst bestimmen kann (BAG Urteil vom 15. Februar 1984 - 4 AZR 264/82 -, AP Nr. 86 zu §§ 22, 23 BAT 1975, mit weiteren Nachweisen). Die hierzu notwendigen Tatsachenfeststellungen liegen vor. Als Schiffsführer obliegt dem Kläger die seemännische und navigatorische Führung des Schiffes "KW 15". Dieses Arbeitsergebnis ist nicht weiter aufspaltbar. Alle Einzelaufgaben des Klägers dienen dem Arbeitsergebnis der Führung des Schiffes. Da er diese Aufgabe allein ausführt, stehen auch Verwaltungsübung und Zusammenhangstätigkeiten fest. Die Leitungstätigkeit des Klägers ist nur einheitlich bewertbar. Daher umfaßt die Tätigkeit des Klägers nur einen großen Arbeitsvorgang. Dies entspricht der ständigen Rechtsprechung des Senats, wonach die Leitungstätigkeiten eines Angestellten regelmäßig als ein Arbeitsvorgang anzusehen sind (vgl. BAGE 48, 17, 21 = AP Nr. 99 zu §§ 22, 23 BAT 1975, mit weiteren Nachweisen). Darüber hinaus kommen im vorliegenden Fall als Tätigkeitsmerkmale für die Eingruppierung des Klägers nur Funktionsbezeichnungen in Betracht. Damit haben die Tarifvertrags-



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



parteien verbindlich festgelegt, daß alle Einzeltätigkeiten, die zu dieser Funktion gehören, rechtlich untrennbar und einheitlich zu bewerten sind (BAG Urteil vom 7. Dezember 1983 - 4 AZR 405/81 -, AP Nr. 83 zu §§ 22, 23 BAT 1975).

Für die Eingruppierung des Klägers sind folgende Tätigkeitsmerkmale des Teils III Abschnitt G Unterabschnitt I (Angestellte im nautischen und schiffsmaschinentechnischen Dienst sowie im Funkdienst auf Hilfs- und Erprobungsschiffen und auf dem Wehrforschungsschiff "Planet") der Anlage 1 a zum BAT heranzuziehen:

VergGr. V b

.....

4. Kapitäne

mit Patent AM auf Schiffen der Schiffsraumklasse 4 nach einer fünfjährigen Berufstätigkeit in der Vergütungsgruppe V c Fallgruppe 1 Buchst. a und Fallgruppen 2 bis 6 dieses Unterabschnitts.

5. Kapitäne mit Patent AM auf Flugsicherheitsbooten nach einer fünfjährigen Berufstätigkeit in der VergGr. V c Fallgruppe 1 a und Fallgruppen 2 bis 6 dieses Unterabschnitts.

.....

7. Leitende Maschinisten

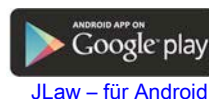
a) mit Patent C Ma auf Schiffen der Schiffsmaschinenklasse 5,

b) mit Patent C Ma auf Flugsicherheitsbooten

nach einer fünfjährigen Berufstätigkeit in der VergGr. V c Fallgruppen 10, 12,



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



13 und 15 dieses Unterabschnitts und in der VergGr. V c Fallgruppe 2 des Unterabschnitts II.

VergGr. V c

1. Kapitäne

- a) mit Patent AM auf Schiffen der Schiffsraumklasse 4,
- b) mit Patent AK auf Schiffen der Schiffsraumklasse 5.

2. Kapitäne

mit Patent AM auf Flugsicherheitsbooten.

.....

10. Leitende Maschinisten

- a) mit Patent C Ma auf Schiffen der Schiffsmaschinenklasse 5,
- b) mit Patent C Ma auf Flugsicherheitsbooten,

.....

Zu den vorgenannten Vergütungsgruppen der Angestellten im nautischen und schiffsmaschinentechnischen Dienst haben die Tarifvertragsparteien in den Protokollnotizen Nr. 3 und 4 folgendes bestimmt:

Nr. 3 Schiffsraumklassen

- a) Mit Ausnahme der in den Tätigkeitsmerkmalen besonders genannten Schiffe werden zugeteilt:

die Schiffe	der Schiffsraum-
	klasse

.....

.....



über 60 BRT bis 140 BRT 5

- b) Für die Einteilung der Schiffe in die Schiffsraumklassen ist der in den Schiffsvermessungsbriefen in cbm angegebene Brutto-Raumgehalt der Schiffe (Bruttoregister-tonne = BRT) maßgebend.

Nr. 4 Schiffsmaschinenklassen

- a) Mit Ausnahme der in den Tätigkeitsmerkmalen besonders genannten Schiffe werden zugeteilt:

die Schiffe	der Schiffsmaschinenklasse
-------------	----------------------------

.....	
-------	-------

über 1500 PS bis 2500 PS	4
--------------------------	---

über 750 PS bis 1500 PS	5
-------------------------	---

.....

- b) Für die Einteilung der Schiffe in die Schiffsmaschinenklassen ist als PS-Zahl die mechanische Leistung zugrunde zu legen, die unmittelbar auf die Schiffswelle wirkt.

.....

Der Kläger erfüllt mit seiner Tätigkeit das Tätigkeitsmerkmal der VergGr. V c Fallgruppe 1 b. Er besitzt das Patent AK. Unstreitig ist er auch auf einem Schiff der Schiffsraumklasse 5 (75,35 Bruttoregistertonnen) tätig. Da alle Voraussetzungen dieses speziellen Tätigkeitsmerkmals der Anlage 1 a zum BAT vom Kläger erfüllt werden, ist hinsichtlich seiner Eingruppierung kein Raum mehr für die Annahme einer Tariflücke.

Eine Eingruppierung des Klägers als Kapitän mit Patent AM auf Flugsicherheitsbooten nach einer fünfjährigen Berufstätigkeit



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



JLaw – für Android



JLaw – für iOS

(VergGr. V b BAT Fallgruppe 5) ist nicht möglich. Unstreitig gibt es keine Flugsicherheitsboote bei der Beklagten mehr. Dies räumt der Kläger ausdrücklich ein. Er meint jedoch, der Aufgabenbereich der früheren Flugsicherheitsboote entspreche dem Aufgabenbereich des von dem Kläger geführten Schiffes. Selbst wenn dies zutreffend wäre, kann daraus nicht hergeleitet werden, daß der Kläger wie ein Kapitän auf Flugsicherheitsbooten eingruppiert wird. Die Tarifvertragsparteien haben seinerzeit für den Kapitän auf Flugsicherheitsbooten ein besonderes Tätigkeitsmerkmal geschaffen und damit gleichzeitig zum Ausdruck gebracht, daß Kapitäne auf anderen Schiffen als Flugsicherheitsbooten nicht nach diesem Tätigkeitsmerkmal einzugruppieren sind, zumal für Kapitäne auf anderen Schiffen entsprechend der Schiffsraumklasse besondere Tätigkeitsmerkmale geschaffen wurden. Deshalb ist es nicht möglich, Kapitäne auf anderen Schiffen, auf die auch spezielle Tätigkeitsmerkmale (Schiffsraumklassen) zutreffen, wie Kapitäne auf Flugsicherheitsbooten einzugruppieren. Denn nach den Tätigkeitsmerkmalen kommt es nicht auf den speziellen Aufgabenbereich an, sondern darauf, ob es sich um "Flugsicherheitsboote" handelt. Was darunter zu verstehen ist, richtet sich nach den besonderen Verhältnissen bei der Bundeswehr. Insoweit ist unstreitig, daß der Kläger nicht auf einem Flugsicherheitsboot tätig ist.

Im übrigen ist der Aufgabenbereich der früheren Flugsicherheitsboote und des Schiffes, das der Kläger führt, nicht identisch, so daß auch aus diesem Grunde eine Eingruppierung wie Kapitäne mit Patent AM auf Flugsicherheitsbooten für den Kläger nicht in Betracht kommt. Der Kläger meint zwar, die Aufgabenbe-



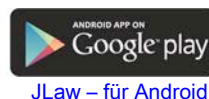
reiche seien identisch oder nahezu identisch. Er räumt aber ausdrücklich ein, daß die Radarluftüberwachung, die zum Aufgabenbereich der Flugsicherheitsboote gehörte, von dem Küstenwachboot, das der Kläger führt, nicht wahrgenommen wird. Die Radarluftüberwachung ist eine so wesentliche Aufgabe der Verteidigung, daß dies genügt, um einen identischen Aufgabenbereich der früheren Flugsicherheitsboote einerseits und des Schiffes, das der Kläger führt, andererseits zu verneinen.

Auch die Annahme einer Tariflücke für die Tätigkeit des Klägers scheidet aus. Wenn die Tarifvertragsparteien für Kapitäne der VergGr. V c BAT Fallgruppe 1 a eine Höhergruppierung nach einer fünfjährigen Berufstätigkeit ausdrücklich vorsehen (VergGr. V b Fallgruppen 4 und 5), eine Höhergruppierung für Kapitäne der VergGr. V c BAT Fallgruppe 1 b nach fünfjähriger Berufstätigkeit jedoch nicht normiert haben, folgt daraus zwingend, daß sie bewußt und gewollt eine solche Höhergruppierung für Kapitäne der VergGr. V c BAT Fallgruppe 1 b nicht wollten. Dies mag auf dem geringeren Bruttoraumgehalt der Schiffe beruhen, die die Kapitäne der VergGr. V c BAT Fallgruppe 1 b führen (Schiffsraumklasse 5), kann aber letztlich dahinstehen. Die tarifliche Regelung ist eindeutig und läßt keine Lücke erkennen.

Der Kläger kann auch nicht verlangen, wie ein Leitender Maschinist mit Patent C Ma auf Schiffen der Schiffsmaschinenklasse 5 nach einer fünfjährigen Berufstätigkeit in VergGr. V b BAT eingruppiert zu werden. Der Kläger ist kein Leitender Maschinist. Er kann auch nicht die gleiche Vergütung wie ein Leitender Ma-



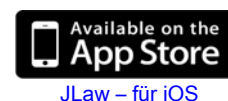
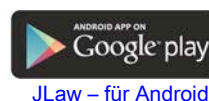
JLaw – Gesetze und Urteile
Kostenlos
Über 200 Gesetze
Über 100.000 Urteile
[\(mobile App\)](#)



schinist verlangen, obwohl er der Vorgesetzte des Leitenden Maschinisten ist. Die niedrigere Eingruppierung des Klägers verstößt insoweit nicht gegen den Gleichheitssatz des Art. 3 Abs. 1 GG, an den auch die Tarifvertragsparteien gebunden sind (BAGE 35, 43, 47 = AP Nr. 45 zu § 242 BGB Gleichbehandlung, mit weiteren Nachweisen). Ein Verstoß gegen den Gleichheitssatz des Art. 3 Abs. 1 GG kommt nur dann in Betracht, wenn die Tarifvertragsparteien es versäumen, bei der Normierung tariflicher Vorschriften tatsächliche Gleichheiten oder Ungleichheiten zu berücksichtigen, die so bedeutsam sind, daß sie bei einer am allgemeinen Gerechtigkeitsdenken orientierten Betrachtungsweise hätten Berücksichtigung finden müssen (vgl. BAG Urteil vom 1. Juni 1983 - 4 AZR 578/80 -, AP Nr. 16 zu § 23 a BAT, mit weiteren Nachweisen). Ein solcher Verstoß liegt hier nicht vor. Bei der Tätigkeit eines Kapitäns und eines Leitenden Maschinisten handelt es sich um zwei unterschiedliche Tätigkeiten. Unterschiedliche Tätigkeiten können von den Tarifvertragsparteien bei der Eingruppierung unterschiedlich bewertet werden. Einen Zwang, einen Vorgesetzten höher einzugruppieren als einen untergebenen Mitarbeiter, gibt es nicht, auch wenn in der Praxis Vorgesetzte in der Regel höher eingruppiert sind. Entscheidend ist insoweit, ob die Tarifvertragsparteien die einem Vorgesetzten obliegende höhere Verantwortung zum Tätigkeitsmerkmal erheben oder auf andere Weise höher bewerten. Die Tarifvertragsparteien sind aber nicht gezwungen, eine höhere Verantwortung auch höher zu bewerten. Im vorliegenden Fall haben sie nicht die Größe der Verantwortung zum Eingruppierungsmerkmal erhoben, sondern bei der Eingruppierung von Kapitänen auf die Größe des Schiffes und bei der



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



Eingruppierung von Maschinisten auf die Größe der Maschine abgestellt. Das ist eine sachlich nachvollziehbare und mögliche Bewertung, die von den Gerichten nicht auf Zweckmäßigkeit oder etwa auf die Beachtung der Grundsätze von Treu und Glauben überprüft werden kann (BAG Urteil vom 2. März 1988 - 4 AZR 600/87 -, zur Veröffentlichung in der Fachpresse vorgesehen, mit weiteren Nachweisen). Es liegt im Ermessen der Tarifvertragsparteien, ob sie die Eingruppierung von Arbeitnehmern von dem Maß der ihnen übertragenen Verantwortung abhängig machen wollen. Der Gleichheitssatz gebietet nur, gleiche Tätigkeiten gleich zu bewerten. Bei der Tätigkeit von Kapitänen und Maschinisten handelt es sich jedoch um unterschiedliche Tätigkeiten, die infolgedessen auch unterschiedlich bewertet werden können.

Die höhere Eingruppierung eines Maschinisten gegenüber einem Kapitän ändert im übrigen nichts an der Hierarchie, die bei der Bundeswehr besonders gepflegt werden mag. In der Hierarchie steht der Kapitän vor dem Maschinisten. Daraus folgt jedoch nicht zwingend, daß er höher eingruppiert werden muß. Die Tarifvertragsparteien sind bei der Eingruppierung nicht an eine vorgegebene hierarchische Ordnung gebunden.

Der Kläger hat gemäß § 97 Abs. 1 ZPO die Kosten seiner erfolglosen Revision zu tragen.

Dr. Neumann

Dr. Freitag

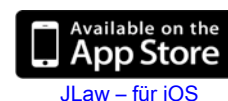
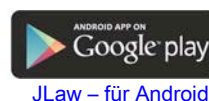
Dr. Etzel

Dr. Konow

Schmalz



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





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



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)