

Aktenzeichen: 2 AZR 594/83

Bundesarbeitsgericht 2. Senat Urteil vom 20. Dezember 1984

- 2 AZR 594/83 -

I. Arbeitsgericht Urteil vom 1. Oktober 1982
Düsseldorf - 8 Ca 4437/82 -

II. Landesarbeitsgericht Urteil vom 26. August 1983
Düsseldorf - 3 Sa 1619/82 -

Für die Amtliche Sammlung: Nein

Für die Fachpresse: Nein

Für das Bundesarchiv: Nein

Entscheidungsstichwort:

Fürsorgepflicht gegenüber Flugzeugführer bei Durchführung
von Prüfflügen

Gesetz:

BGB § 611 Fürsorgepflicht, §§ 249, 323 ff.; TVG § 1 Tarifverträge:
Luftfahrtunternehmen; Manteltarifvertrag für das Bordpersonal der
Lufttransport-Unternehmen KG (MTV-LTU) vom 24. Juli 1980 §§ 11, 12,
47, 49, 51; Verordnung über Luftfahrtpersonal (LuftPersV) vom
9. Januar 1976 (BGBl. I S. 53, 1097) §§ 17, 66, 70; Luftverkehrs-
zulassungsordnung (LuftVZO) in der Fassung der Bekanntmachung vom
13. März 1979 (BGBl. I S. 308) § 29; Betriebsordnung für Luftfahrt-
gerät (LuftBO) vom 4. März 1970 (BGBl. I S. 262) § 42

Leitsätze:

K e i n e

Hinweise des Senats:

vgl. Urteil vom 20. Dezember 1984 - 2 AZR 3/84 -



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



2 AZR 594/83

3 Sa 1619/82 Düsseldorf

Verkündet am
20. Dezember 1984

Bittner,
Amtsinspektor
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

Im Namen des Volkes!

Urteil

In Sachen

pp.

hat der Zweite Senat des Bundesarbeitsgerichts aufgrund der mündlichen Verhandlung vom 20. Dezember 1984 durch den Vorsitzenden Richter Hillebrecht, die Richter Triebfürst und Dr. Weller sowie die ehrenamtlichen Richter Schulze und Dr. Kirchner für Recht erkannt:



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



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

1. Auf die Revision des Klägers wird das Urteil des Landesarbeitsgerichts Düsseldorf vom 26. August 1983 - 3 Sa 1619/82 - aufgehoben.
2. Der Rechtsstreit wird zur erneuten Verhandlung und Entscheidung, auch über die Kosten der Revision, an das Landesarbeitsgericht zurückverwiesen.

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 am 30. Oktober 1927 geborene Kläger war bei der Beklagten, die ein Verkehrsluftfahrtunternehmen betreibt, seit Januar 1970 als Flugkapitän gegen ein monatliches Grundgehalt von 10.189,-- DM brutto bis Mai 1982 und von 10.596,50 DM brutto für die Folgezeit beschäftigt. Seit Mai 1981 war er Mitglied der Personalvertretung Kapitäne, die nach dem gemäß § 117 Abs. 2 BetrVG für die Beklagte abgeschlossenen Tarifvertrag Personalvertretung Bordpersonal vom 28. April 1981 gewählt worden war.

Am 29. Dezember 1977 schlossen die Parteien einen Arbeitsvertrag, aufgrund dessen der Kläger ab 2. Januar 1978 als Flugkapitän auf dem Flugzeugmuster L 1011 (Typ Lockheed Tristar, einer dreimotorigen Passagiermaschine) beschäftigt wurde. Nach § 2 dieses Vertrages sollte für das Arbeitsverhältnis "der jeweils



gültige Manteltarifvertrag der LTU" gelten. Dies war im Zeitpunkt des Vertragsabschlusses der Manteltarifvertrag für das Bordpersonal der LTU vom 20. Juli 1974, gültig ab 1. Januar 1974, abgeschlossen zwischen dem Verband Deutscher Luftfahrtunternehmen e.V. (VDLU) und der Deutschen Angestellten-Gewerkschaft (DAG; künftig: MTV-LTU 1974).

Mit Wirkung vom 1. Januar 1980 schlossen dieselben Tarifvertragsparteien am 24. Juli 1980 einen neuen Manteltarifvertrag für das Bordpersonal der LTU (künftig: MTV-LTU), der für das Arbeitsverhältnis der Parteien kraft Tarifbindung galt. Dieser Tarifvertrag enthält u.a. folgende Bestimmungen:

§ 11

Behördliche Erlaubnis, Berechtigung und Bestätigung

1. Jeder Arbeitnehmer, der zur Ausübung seiner Tätigkeit einer behördlichen Erlaubnis, Berechtigung oder einer behördlichen Bestätigung über ein abgelegtes Sicherheitstraining bedarf, ist persönlich für Ausstellung und die Aufrechterhaltung dieser Erlaubnis/Berechtigung/Bestätigung verantwortlich.

Können die Prüftermine für die Ausstellung und Aufrechterhaltung dieser Erlaubnis/Berechtigung/Bestätigung nicht rechtzeitig aus Gründen festgesetzt werden, die der Arbeitgeber zu vertreten hat, dürfen dem Einzelnen hieraus keine Nachteile erwachsen.

2. Der Arbeitgeber trägt für die Dauer der Betriebszugehörigkeit die Kosten für die Ausstellung, Erneuerung, Verlängerung und Ergänzung dieser Erlaubnisscheine, Berechtigungen und behördlichen Bestätigungen.
3. Müssen diese Erlaubnisscheine/Berechtigungen oder behördliche Bestätigungen erneuert, verlängert oder ergänzt werden und bedarf es hierfür der Ablegung von Zusatzprüfungen, so ist dem Bordpersonal ausreichende Befreiung vom aktiven Dienst unter Fortzahlung der Vergütung (§ 24 Abs. 1 a-e) zu gewähren.



§ 12

Umschulung, Schulung oder Training auf Anordnung
des Arbeitgebers

1. Bei Umschulung, Schulung oder Training auf Anordnung des Arbeitgebers wird die Vergütung (§ 24 Abs. 1 a-e) weitergezahlt. Dies gilt nicht, wenn Umschulung, Schulung oder Training ohne Anordnung des Arbeitgebers vom Arbeitnehmer durchgeführt werden.
2. ...

§ 47

Ausscheiden wegen Erreichens der Altersgrenze

1. Das Arbeitsverhältnis eines Angehörigen des Bordpersonals endet - ohne daß es einer Kündigung bedarf - mit Ablauf des Monats, in dem das 55. Lebensjahr vollendet wird.
2. Das Arbeitsverhältnis kann bei körperlicher und beruflicher Eignung über dieses Alter verlängert werden, soweit die einschlägigen Vorschriften eine Verwendung über das 55. Lebensjahr hinaus zulassen. Wird das Arbeitsverhältnis des Angehörigen des Bordpersonals ausnahmsweise entsprechend Satz 1 über das 55. Lebensjahr hinaus verlängert, so endet es - ohne daß es einer Kündigung bedarf - mit Ablauf des Monats, in dem der Angehörige des Bordpersonals 2 weitere Lebensjahre vollendet hat. Eine wiederholte Verlängerung ist zulässig; Satz 2 gilt entsprechend.

In jedem Fall endet das Arbeitsverhältnis - ohne daß es einer Kündigung bedarf - mit Ablauf des Monats, in dem der Angehörige des Bordpersonals das 59. Lebensjahr vollendet.

3. Angehörige des Bordpersonals können nach Erreichen der Altersgrenze, wenn und so lange sie noch voll leistungsfähig sind, in einer anderen Tätigkeit innerhalb der LTU weiter beschäftigt werden, sofern eine fliegerische Tätigkeit nicht mehr in Betracht kommt. In diesem Fall kann jedoch aus der vorangegangenen Tätigkeit als Angehöriger des Bordpersonals kein Anspruch auf Fortzahlung der bis dahin gezahlten Bezüge abgeleitet werden. Eine Verpflichtung zur Weiterbeschäftigung besteht weder auf Seiten der LTU noch auf Seiten des Angehörigen des Bordpersonals.



§ 49

Beendigung des Arbeitsverhältnisses wegen
Verlustes der behördlichen Erlaubnisscheine

1. Verliert ein Angehöriger des Bordpersonals die Berechtigung zur Ausübung seiner fliegerischen Tätigkeit durch Verfall oder Entzug der behördlichen Erlaubnis/Bestätigung aus anderen Gründen, als aus denen körperlicher Untauglichkeit im Sinne des § 48, so entfällt mit dem Tage des Lizenzverlustes jeder Vergütungsanspruch, es sei denn, die LTU hat den Verlust der Erlaubnis zu vertreten.
2. Hat die LTU den Lizenzverlust nicht zu vertreten, so ist sie berechtigt, das Arbeitsverhältnis nach Kenntnis des Sachverhaltes unter Einhaltung der Kündigungsfrist gemäß § 50 zum Vierteljahresende zu kündigen, sofern nicht ein Grund zur außerordentlichen Kündigung gegeben ist.

§ 51

Erlöschen von Ansprüchen

Ansprüche aus dem Arbeitsverhältnis sind beiderseits binnen einer Ausschußfrist von 6 Monaten nach Fälligkeit geltend zu machen. Wird diese Ausschußfrist versäumt oder sind nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses mehr als 6 Monate verstrichen, so können Ansprüche nicht mehr geltend gemacht werden.

Nach § 42 Abs. 3 der Betriebsordnung für Luftfahrtgerät (LuftBO) vom 4. März 1970 (BGBl. I S. 262) darf ein Luftfahrtunternehmen nur Flugzeugführer einsetzen, die innerhalb von 12 Monaten zweimal auf ausreichende fliegerische Fähigkeiten, insbesondere Durchführung von Notverfahren, überprüft worden sind, wobei zwischen beiden Prüfungen mindestens vier Monate liegen müssen. Der Kläger bestand den zur Erhaltung seiner Erlaubnis für das Flugzeugmuster L 1011 nach dieser Bestimmung abzulegenden Prüfflug (Check) 16/A-4 im Simulator erstmals am 17. September 1980 nicht. Den Wiederholungsprüfflug sowie die im Jahre 1981 durchzuführenden beiden Prüfflüge legte er erfolgreich ab, den zweiten Prüfflug am 15. September 1981.



Am 9. Januar 1982 bestand der Kläger einen auf Anordnung der Beklagten im Simulator in Miami/USA durchgeführten Prüfflug 16/A-4 nicht. Daraufhin suspendierte ihn die Beklagte zunächst mit Schreiben vom 14. Januar 1982 unter Fortzahlung seiner Bezüge und gewährte ihm vom 15. Januar bis 7. Februar 1982 Urlaub.

Mit Schreiben vom 26. Januar 1982 unterrichtete die Beklagte das Luftfahrtbundesamt von dem Ergebnis dieses Prüfflugs und der früheren Prüfflüge 16/A-4 sowie weiterer Prüfflüge, darunter Prüfflüge für bestimmte Flugstrecken (Routen-Checks) aus der Zeit ab November 1978. Sie führte aus, daß sie sich aufgrund der immer schwächer gewordenen Leistungen des Klägers trotz Nachschulungen, Wiederholungen und Ermahnungen innerhalb der letzten Jahre im Interesse eines sicheren Flugbetriebes außer Stande sehe, den Kläger erneut nachzuschulen bzw. ihn einen Wiederholungs-Check machen zu lassen.

Mit Bescheid vom 15. Februar 1982 ordnete das Luftfahrtbundesamt das Ruhen der Verkehrsflugzeugführererlaubnis des Klägers an. Auf seinen Widerspruch hob es diesen Bescheid durch Bescheid vom 19. März 1982 mit der Einschränkung auf, daß sich die Erlaubnis in der Musterberechtigung L 1011 nur auf Flüge unter Aufsicht eines Einweisungsberechtigten erstrecke. Der Kläger sollte Gelegenheit erhalten, sich nach § 29 Abs. 3 der Luftverkehrszulassungsordnung (LuftVZO in der Fassung der Bekanntmachung vom 13. März 1979, BGBl. I S. 308) einer Überprüfung seines praktischen Könnens und fachlichen Wissens zu unterziehen und



zuvor das unter Umständen erforderliche Flugtraining zu absolvieren. Mit Bescheid vom 28. Mai 1982 ordnete es diese Überprüfung an.

Mit der vorliegenden, der Beklagten am 27. Juli zugestellten Klage hat der Kläger zunächst von der Beklagten verlangt, ihm ausreichende Übungsflüge zur Durchführung der vom Luftfahrtbundesamt angeordneten Überprüfung zu gewährleisten, danach einen Simulator-Check 16/A-4 durchzuführen, ihn anschließend als Flugkapitän auf dem Flugzeugmuster L 1011 zu beschäftigen und ihm das einbehaltene Gehalt für Mai 1982 in Höhe von 12.994,09 DM netto zu zahlen.

Zur Begründung hat er vorgetragen, der Prüfflug vom 9. Januar 1982 sei ohne sein Einverständnis und rechtswidrig unter Verstoß gegen § 42 Abs. 3 LuftBO durchgeführt worden, weil seit dem letzten Prüfflug noch keine vier Monate vergangen gewesen seien. Er habe sich der Durchführung des Checks nur deshalb nicht widersetzt, weil er befürchtet habe, sonst nicht mehr unparteiisch beurteilt und wegen Verweigerung einer Anordnung entlassen zu werden. Zudem seien die Prüfungsbedingungen irregulär gewesen. Er habe noch am 6. Januar 1982 einen sehr anstrengenden Nordatlantikflug durchführen müssen. Die Beklagte habe sich nicht an die bekannten Checkprofile gehalten, ihm in der Vorbesprechung nicht die üblichen Hinweise gegeben, sowie ihm praxisferne und kaum lösbare Aufgaben gestellt, darunter insbesondere einen Landeanflug auf den Flughafen Miami mit nur einem intakten Triebwerk.



Da die Beklagte den Prüfflug somit rechtswidrig durchgeführt und ihn danach monatelang nicht mehr als Pilot beschäftigt habe, sei sie aus dem Gesichtspunkt des Schadenersatzes verpflichtet, ihm Gelegenheit zu Übungsflügen und zur Durchführung eines erneuten Prüffluges zu geben. Als Flugzeugführer habe er einen Anspruch auf Beschäftigung, weil er nur durch Ausübung dieser Tätigkeit seine Erlaubnis erhalten könne. Es sei auch bei anderen Fluggesellschaften üblich, einem Flugkapitän Gelegenheit zur Wiederholung eines mißlungenen Prüffluges zu geben und selbst nach zweimaligem Ckeckversagen nicht das Luftfahrtbundesamt zu benachrichtigen.

Die Beklagte könne sich diesen Verpflichtungen auch nicht mit der Begründung entziehen, daß sein Arbeitsverhältnis nach § 47 Abs. 1 MTV-LTU wegen Vollendung des 55. Lebensjahres ohnehin am 31. Oktober 1982 beendet worden sei. Diese Tarifnorm sei unwirksam, weil eine solche Altersbegrenzung sachlich nicht geboten und zum Ausgleich für das frühzeitige Ausscheiden keine betriebliche Übergangsaltersversorgung vorgesehen sei. Zumindest hätte die Beklagte jedoch im Hinblick auf seine Mitgliedschaft in der Personalvertretung von der gemäß § 47 Abs. 2 MTV-LTU bestehenden Möglichkeit Gebrauch machen müssen, das Arbeitsverhältnis zu verlängern.

Da die Beklagte zu seiner Weiterbeschäftigung verpflichtet gewesen sei, schulde sie ihm neben dem einbehaltenen Grundgehalt für Mai 1982 auch die Grundgehälter für die Monate Juni bis Oktober 1982 in Höhe von insgesamt 68.808,50 DM brutto sowie Flug-



stundenvergütung für die Zeit von Februar bis Oktober 1982 in Höhe von 8.006,06 DM brutto und 22.604,29 DM netto.

Diese Ansprüche hat der Kläger gerichtlich mit der der Beklagten am 1. Dezember 1982 zugestellten Berufungsbegründung geltend gemacht. Der Kläger hat zuletzt beantragt, die Beklagte zu verurteilen,

1. a) dem Kläger 8 - 10 Doppelstunden Übungsflüge oder Simulatorstunden zu gewährleisten, damit er die von dem Luftfahrtbundesamt geforderte Überprüfung nach § 29 III LuftVZO durchführen kann;
- b) im Anschluß an diese Übungsflüge einen erneuten Simulator-Check bei der Firma Lockheed, Los Angeles, oder in einem anderen geeigneten Simulator bei neutraler Überprüfung durchzuführen;
- c) nach Bestehen des Simulator-Checks den Kläger als Flugkapitän weiterhin - auch über das 55. Lebensjahr hinaus - auf dem Flugzeugmuster Lockheed Tristar L 1011 zu beschäftigen;
2. an den Kläger DM 76.814,56 brutto und DM 22.604,79 netto nebst 11 % Zinsen seit Rechtshängigkeit zu zahlen.

Die Beklagte hat beantragt, die Klage abzuweisen. Sie hat vorgetragen, der Prüfflug vom 9. Januar 1982 habe kurz vor Ablauf der auf den vorausgegangenen Prüfflug folgenden vier Monate durchgeführt werden dürfen. Zudem sei der Kläger damit einverstanden gewesen. Er habe vor der Prüfung drei freie Tage zur Verfügung gehabt, um sich vorzubereiten. Die Prüfungsaufgaben hätten den Richtlinien des Luftfahrtbundesamtes entsprochen, nach denen auch eine Landung mit simuliertem Ausfall zweier Triebwerke durchzuführen sei. Die Prüfung habe ein gleichzeitig bei ihr als



Flugkapitän beschäftigter amtlich bestellter Sachverständiger des Luftfahrtbundesamtes abgenommen. Der Kläger habe die Prüfung wegen schwerwiegender Fehler, die schließlich zum simulierten Absturz der Maschine 57 km von dem anzufliegenden Flughafen entfernt geführt hätten, nicht bestanden.

Der Kläger habe auch zuvor seit seinem Einsatz auf dem Flugzeugmuster L 1011 im Jahre 1978 zweimal den Prüfflug 16/A-4 nicht und weitere Prüfungen dieser Art nur mit Einschränkungen bestanden. Er sei deshalb wiederholt zur Verbesserung seines Wissens nachgeschult worden. Ferner habe er den Nordatlantik-Streckenprüfflug trotz wiederholter Einweisungen mehrfach nicht bestanden. Hieraus ergebe sich, daß er sich mit den als Flugkapitän zu erfüllenden theoretischen und praktischen Aufgaben nicht genügend befaßt und sein Wissen nicht auf dem erforderlichen Stand gehalten habe. Deshalb seien ihr weitere Schulungsmaßnahmen sowie eine Wiederholung des Prüfflugs 16/A-4 nicht mehr zuzumuten. Nach der Anordnung des Ruhens seiner Flugzeugführerlaubnis habe sie ihn nicht mehr als Flugkapitän einsetzen können. Es sei ihr auch im Hinblick auf die Passagiere nicht zuzumuten gewesen, ihn nach Aufhebung der Ruhensanordnung unter Aufsicht eines Einweisungsberechtigten Flüge durchführen zu lassen. Nach § 11 MTV-LTU habe der Kläger selbst für die erforderliche Erlaubnis zu sorgen. Am 30. März 1982 sei seine bis dahin befristete Erlaubnis als Verkehrsflugzeugführer endgültig erloschen, weil er die Voraussetzungen für eine Verlängerung nicht erfüllt habe. Er habe deshalb nach diesem Zeitpunkt auch nicht mehr unter Aufsicht ein Flugzeug führen dürfen. Da er das Erlö-



schen der Erlaubnis selbst zu vertreten habe, seien nach § 49 MTV-LTU alle Vergütungsansprüche entfallen. Eventuelle Ansprüche auf Gewährung von Übungsflügen und Durchführung eines Prüffluges seien im übrigen wegen verspäteter Geltendmachung nach § 51 MTV-LTU verfallen.

Am 31. Oktober 1982 sei das Arbeitsverhältnis wegen Erreichung der Altersgrenze nach § 47 Abs. 1 MTV-LTU beendet worden. Eine solche Altersgrenze könnten die Tarifvertragsparteien im Rahmen ihrer Tarifautonomie vereinbaren. Der Kläger könne auch nicht wegen seiner Mitgliedschaft in der Personalvertretung nach § 47 Abs. 2 MTV-LTU eine Verlängerung des Arbeitsverhältnisses verlangen, weil er dadurch wegen seiner personalvertretungsrechtlichen Stellung unzulässig bevorzugt würde. Eine Fortsetzung des Arbeitsverhältnisses im Rahmen ihres Ermessens sei wegen seiner schwerwiegenden fliegerischen Fehlleistungen nicht mehr in Betracht gekommen.

Beide Vorinstanzen haben die Klage abgewiesen.

Mit der Revision verfolgt der Kläger seine zuletzt gestellten Leistungsanträge weiter und stellt vorsorglich zu den Leistungsanträgen zu Ziff. 1 a bis c folgende Hilfsanträge:

Es wird festgestellt, daß die Beklagte verpflichtet gewesen ist,

- a) dem Kläger 8 - 10 Doppelstunden Übungsflüge oder Simulatorstunden zur Durchführung der vom LBA nach § 29 Abs. 3 Luftverkehrszulassungsordnung geforderten Überprüfung zu



ermöglichen:

- b) im Anschluß an die Maßnahmen lit. a einen erneuten Simulator-Check bei der Firma Lockheed in Los Angeles oder in einem anderen geeigneten Simulator für das Flugzeugmuster L 1011 unter neutraler Überprüfung durchzuführen;
- c) den Kläger nach erfolgreicher Durchführung des Checks gem. lit. b als Flugkapitän auf dem Flugzeugmuster Lockheed Tristar L 1011 zu beschäftigen.

Die Beklagte beantragt, die Revision zurückzuweisen.

Der Kläger hat in einem weiteren gegen die Beklagte angestregten Verfahren u. a. die Feststellung begehrt, daß sein Arbeitsverhältnis über den 31. Oktober 1982 hinaus fortbestehe. Diese Klage ist in den Vorinstanzen ohne Erfolg geblieben. Über die Revision des Klägers hat der Senat in einem ebenfalls am 20. Dezember 1984 verkündeten Urteil - 2 AZR 3/84 - entschieden.

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

Die Revision ist begründet. Sie führt zur Zurückverweisung des Rechtsstreits an das Berufungsgericht.

A. Das Berufungsgericht hat die Klage im wesentlichen mit folgender Begründung abgewiesen:

1. Ein gesetzlicher, tariflicher oder einzelvertraglicher Anspruch auf Flugtraining bestehe nicht. Aus dem Gesichtspunkt der Fürsorgepflicht könne der Kläger einen solchen Anspruch nicht herleiten, weil im Zeitpunkt der letzten mündlichen Verhandlung



(26. August 1983) zwischen den Parteien kein Arbeitsverhältnis mehr bestanden habe. Der Kläger sei vielmehr gemäß § 47 Abs. 1 MTV-LTU am 31. Oktober 1982 nach Vollendung seines 55. Lebensjahres aus dem Unternehmen ausgeschieden. Diese tarifliche Regelung sei wirksam. Die Beklagte sei auch nicht verpflichtet gewesen, den Arbeitsvertrag gemäß § 47 Abs. 2 MTV-LTU zu verlängern.

2. Ein Anspruch aus dem Gesichtspunkt des Schadenersatzes scheitere daran, daß die Beklagte gegenüber dem Kläger keine schuldhaftige Vertragspflichtverletzung begangen habe. Zur Unterrichtung des Luftfahrtbundesamtes über das Nichtbestehen des Prüfflugs vom 9. Januar 1982 und die ihre Zweifel an der Eignung des Klägers als Verkehrsflugzeugführer begründenden Umstände sei sie im Interesse der öffentlichen Sicherheit verpflichtet gewesen. Im übrigen sei für die Anordnungen des Luftfahrtbundesamtes allein der Umstand ursächlich gewesen, daß der Kläger den letzten Prüfflug nicht bestanden und dem Luftfahrtbundesamt gegenüber nicht den Nachweis seiner fortbestehenden Eignung als Verkehrsflugzeugführer erbracht habe. Sei der letzte Prüfflug von der Beklagten rechtswidrig angeordnet und durchgeführt worden, wie der Kläger behaupte, seien die Anordnungen des Bundesamtes rechtswidrig gewesen. Der Kläger habe dann die Aufhebung dieser Anordnungen dadurch erreichen können, daß er das Amt von seiner Eignung überzeugte. Dazu hätte es keiner Mitwirkung der Beklagten bedurft, da der Kläger nach § 11 MTV-LTU selbst für das Vorliegen der personellen Voraussetzungen für seine Einsatzfähigkeit sorgen müsse.



3. Die Beklagte habe auch rechtmäßig den Kläger nach Urlaubsende am 7. Februar 1982 nicht mehr als Flugzeugführer eingesetzt. Ab 15. Februar 1982 sei ihr durch die Ruhensanordnung jede Beschäftigung des Klägers als Flugzeugführer aus von ihr nicht zu vertretenden Gründen unmöglich gewesen und danach eine Beschäftigung unter den in der Anordnung vom 19. März 1982 gemachten Einschränkungen nicht zuzumuten gewesen. Nach dem 30. März 1982 sei die Verkehrsflugzeugführererlaubnis des Klägers nach dem unwidersprochenen Vorbringen der Beklagten erloschen gewesen.

4. Aus denselben Gründen sei die Beklagte auch nicht verpflichtet, mit dem Kläger einen erneuten Simulator-Check 16/A-4 durchzuführen. Ein Beschäftigungsanspruch über den 31. Oktober 1982 hinaus bestehe nicht, weil das Arbeitsverhältnis zu diesem Zeitpunkt wegen Erreichens der tariflichen Altersgrenze beendet worden sei.

5. Ansprüche auf Zahlung des Grundgehalts für die Monate bis Oktober 1982 sowie die aus der Zeit von Februar bis September 1982 geltend gemachten Ansprüche auf Flugstundenvergütung bestünden nicht. Sie seien im Hinblick auf die Anordnungen des Luftfahrtbundesamtes vom 15. Februar und 19. März 1982 sowie das Erlöschen der Flugzeugführererlaubnis am 30. März 1982 gemäß § 49 Abs. 1 MTV-LTU entfallen.

B. Diese Ausführungen halten der revisionsrechtlichen Nachprüfung nicht stand.



Die mit der vorliegenden Klage verfolgten Vergütungsansprüche für die Monate Februar bis Oktober 1982 (Erreichen der tariflichen Altersgrenze) können nach § 49 Abs. 1 MTV-LTU bestehen geblieben sein, obwohl der Kläger nach luftfahrtrechtlichen Vorschriften in diesem Zeitraum nicht oder nur eingeschränkt als Flugzeugführer eingesetzt werden durfte. Dies hängt davon ab, ob die Beklagte, wie der Kläger behauptet und unter Beweis gestellt hat, den Prüfflug vom 9. Januar 1982 rechtswidrig durchgeführt hat. Das Berufungsgericht hat diesen Vortrag zu Unrecht als unerheblich angesehen.

I. § 49 Abs. 1 MTV-LTU regelt die Frage der Vergütungspflicht in den Fällen, in denen ein Angehöriger des Bordpersonals die öffentlich-rechtliche Berechtigung zur Ausübung seiner fliegerischen Tätigkeit durch Verfall oder Entzug der behördlichen Erlaubnis bzw. Bestätigung aus anderen Gründen als aus denen körperlicher Untauglichkeit im Sinne des § 48 verliert. Sie bestimmt, daß mit dem Tage des Lizenzverlustes jeder Vergütungsanspruch entfällt, es sei denn, die Beklagte habe den Verlust der Erlaubnis zu vertreten. Nach Absatz 2 des § 49 kann die Beklagte das Arbeitsverhältnis in den Fällen, in denen sie den Lizenzverlust nicht zu vertreten hat, fristgemäß kündigen, soweit kein Grund zur außerordentlichen Kündigung vorliegt. Damit haben die Tarifvertragsparteien klargestellt, daß der Verlust der öffentlich-rechtlichen Erlaubnisse für die fliegerische Tätigkeit allein nicht bereits zur Beendigung des Arbeitsverhältnisses führe. Sie haben diesen Tatbestand vielmehr als Fall der (nachträglichen) rechtlichen Unmöglichkeit der Arbeitsleistung behan-



delt, der grundsätzlich nur zum sofortigen Wegfall des Vergütungsanspruchs, zu einer Beendigung des Arbeitsverhältnisses dagegen erst durch eine ordentliche Kündigung führen soll. Dies gilt jedoch nicht, wenn die Beklagte den Lizenzentzug zu vertreten hat. Hinsichtlich des Vergütungsanspruchs entspricht die Tarifnorm der in den §§ 275, 323 ff. BGB getroffenen gesetzlichen Regelung: Wird dem Schuldner (Arbeitnehmer) die Arbeitsleistung aus einem Grund unmöglich, den weder er noch der Gläubiger (Arbeitgeber) zu vertreten hat, so verliert er den Anspruch auf die Gegenleistung (Vergütung) gemäß § 323 Abs. 1 BGB. Gleiches gilt gemäß § 325 Abs. 1 Satz 3 BGB, wenn er die Unmöglichkeit selbst zu vertreten hat und der Gläubiger die Rechte aus § 323 BGB geltend macht. Hat der Gläubiger dagegen die Unmöglichkeit der Arbeitsleistung zu vertreten, so behält der Schuldner gemäß § 324 Abs. 1 BGB den Anspruch auf die Gegenleistung (Vergütung).

II.1. Der Kläger bedurfte nach § 4 LuftVG, §§ 14 ff. der Verordnung über Luftfahrtpersonal (LuftPersV) vom 9. Januar 1976 (BGBl. I S. 53, 1097) zur Erfüllung seiner vertraglichen Pflichten als Flugkapitän der öffentlich-rechtlichen Erlaubnis für Verkehrsflugzeugführer. Sie wird gemäß § 17 Abs. 1 Nr. 1 LuftPersV mit einer Gültigkeitsdauer von zwölf Monaten erteilt. Diese Erlaubnis war für den Kläger am 30. März 1982 abgelaufen. Hiervon ist in der Revisionsinstanz auszugehen. Das Berufungsgericht hat festgestellt, die Beklagte habe dies unwidersprochen vorgetragen. Insoweit handelt es sich um eine Feststellung von Parteivorbringen, die zum Tatbestand im Sinne des § 314 ZPO gehört und deshalb für das Revisionsgericht bindend ist, nachdem



der Kläger keine Tatbestandsberichtigung beantragt hat (§§ 320, 561 Abs. 1 ZPO).

2. Als Flugzeugführer benötigte der Kläger zur Erfüllung seiner Vertragspflicht, als Flugkapitän verantwortlich ein Flugzeug des Musters L 1011 zu führen, gemäß § 66 LuftPersV weiterhin die Berechtigung für dieses Muster (Musterberechtigung), deren Gültigkeitsdauer sich gemäß § 70 Abs. 1 Satz 1 LuftPersV nach der zugrundeliegenden Erlaubnis bemißt. In seinem Falle war die Musterberechtigung somit ebenso wie seine Verkehrsflugzeugführererlaubnis bis 30. März 1982 befristet. Nach § 70 Abs. 2 LuftPersV kann auch die Musterberechtigung verlängert werden. Hierfür hat der Luftfahrzeugführer in den letzten drei Monaten vor Ablauf der Gültigkeit der Musterberechtigung in einem Überprüfungsflug mit einem von der Erlaubnisbehörde anerkannten Sachverständigen nachzuweisen, daß seine Befähigung zum Führen und Bedienen von Luftfahrzeugen des Musters sowie zum Ausführen von Notverfahren fortbesteht. Die Erlaubnisbehörde kann zulassen, daß der Überprüfungsflug ganz oder teilweise durch eine entsprechende Überprüfung in einem vom Luftfahrtbundesamt anerkannten Flugübungsgerät (Simulator) des betreffenden Musters ersetzt wird. Um eine solche Überprüfung auf einem Flugübungsgerät handelte es sich bei dem am 9. Januar 1982 durchgeführten Check. Der Kläger hat diese Prüfung nicht bestanden. Deshalb waren die öffentlich-rechtlichen Voraussetzungen für die Verlängerung der Musterberechtigung nicht erfüllt, so daß diese zusammen mit der Flugzeugführererlaubnis am 30. März 1982 erloschen war.



3. Für den Zeitraum von Mai bis Oktober 1982, für den der Kläger die Fortzahlung des Grundgehalts begehrt, hatte er somit die Berechtigung zur Ausübung seiner vertraglich geschuldeten fliegerischen Tätigkeit durch Verfall der erforderlichen behördlichen Erlaubnisse aus anderen Gründen als aus denen körperlicher Untauglichkeit verloren. Deshalb können ihm gemäß § 49 Abs. 1 MTV-LTU Vergütungsansprüche für diesen Zeitraum nur zustehen, wenn die Beklagte den Verlust der Erlaubnisse zu vertreten hat.

Gleiches gilt für die Ansprüche auf Zahlung von Flugstundenvergütung für die Monate Februar bis September 1982. In dem vor dem 30. März 1982 liegenden Zeitraum durfte die Beklagte den Kläger aufgrund der nach § 29 Abs. 3 LuftVZO zulässigen Anordnungen des Luftfahrtbundesamtes vom 15. Februar und 19. März 1982 nicht bzw. nur unter Aufsicht eines Einweisungsberechtigten als Flugzeugführer einsetzen.

III. Das Berufungsgericht hat zu Unrecht angenommen, die Beklagte habe nach dem zu beurteilenden Sachverhalt den Verlust der Erlaubnis nicht zu vertreten. Der Kläger hat vielmehr in den Vorinstanzen diese Voraussetzung für den Fortbestand seiner Vergütungsansprüche trotz Erlöschen seiner Erlaubnisse gemäß § 49 Abs. 1 MTV-LTU schlüssig und substantiiert vorgetragen.

1. Der Kläger hat in der Berufungsbegründung im einzelnen dargelegt, aus welchen Gründen insbesondere der simulierte Landeanflug auf den Flughafen Miami bei Ausfall von zwei Triebwerken, der als solcher in Ziffer 5.3 des Prüfungsnachweises 16/A-4 für



das Flugzeugmuster L 1011 vorgeschrieben war, von der Beklagten unter nicht erfüllbaren Bedingungen durchgeführt worden sei. Die Beklagte hat dies substantiiert bestritten. Ein wesentlicher Vorwurf des Klägers geht in diesem Zusammenhang dahin, das Flugzeug habe bei dem simulierten Ausfall des zweiten Triebwerks nur noch eine Höhe von 800 bis 900 Fuß und beim Durchstarten Kurs auf die Innenstadt von Miami gehabt. Demgegenüber hat die Beklagte behauptet, die Flughöhe habe zu diesem Zeitpunkt 1.600 Fuß betragen und das Flugzeug habe sich um 180 Grad entgegengesetzt zur Stadtmitte bewegt. Nach dem Vortrag der Beklagten haben die von ihr behaupteten Fehler bei diesem Manöver zu dem simulierten Absturz des Flugzeuges und entscheidend zum Nichtbestehen des Checks geführt.

2. Trifft der Vortrag des Klägers zu, so hat die Beklagte die Einsatzbeschränkungen durch die Anordnungen des Luftfahrtbundesamtes und das Erlöschen der Flugzeugführererlaubnis sowie der erforderlichen Musterberechtigung im Sinne des § 49 Abs. 1 MTV-LTU zu vertreten.

a) Der Check wurde, wie die Beklagte selbst vorgetragen hat, von dem Check-Kapitän L abgenommen, der amtlich bestellter Sachverständiger des Luftfahrtbundesamtes und gleichzeitig angestellter Flugkapitän der Beklagten ist. Stellte dieser dem Kläger bei dem Check unerfüllbare Aufgaben und bestand der Kläger deshalb den Check nicht, so hat dies die Beklagte zu vertreten (§ 278 BGB). Wenn sie von der Möglichkeit Gebrauch macht, bei ihr angestellte Flugprüfer einzusetzen, so besteht aufgrund der ar-



beitsvertraglichen Fürsorgepflicht eine Verpflichtung gegenüber dem bei ihr angestellten Flugzeugführer, daß der Check unter den üblichen, jedenfalls aber unter erfüllbaren Bedingungen durchgeführt wird. Der von ihr eingesetzte Prüfer ist auch ihr Erfüllungsgehilfe hinsichtlich dieser Verpflichtung, für dessen Verschulden sie nach § 278 BGB einzustehen hat.

b) Falls die Beklagte für das Nichtbestehen des Prüfflugs vom 9. Januar 1982 einzustehen hat, ist sie ebenfalls aufgrund der vertraglichen Fürsorgepflicht auch gehalten gewesen, den Kläger diese Prüfung auf ihre Kosten wiederholen zu lassen. Hierbei kann dahingestellt bleiben, ob nach § 11 Abs. 1 und 2 MTV-LTU der Kläger oder die Beklagte grundsätzlich verpflichtet ist, auch die Kosten für die zur Erhaltung der erforderlichen Erlaubnisse durchzuführenden Überprüfungen und im Fall des Nichtbestehens auch für deren Wiederholung zu tragen hat. Wie sich aus dem Vortrag der Beklagten über die verschiedenen Überprüfungen und Schulungen des Klägers seit Ende 1978 ergibt, hat die Beklagte in diesem gesamten Zeitraum die Kosten für diese Maßnahmen und auch für den letzten Prüfflug vom 9. Januar 1982 übernommen. Aufgrund dieser Durchführung des Vertrages über mehrere Jahre hat sich in jedem Falle die vertragliche Verpflichtung der Beklagten dahin konkretisiert, die Kosten der nach den luftfahrtrechtlichen Vorschriften für die Erhaltung der luftfahrtrechtlichen Erlaubnisse erforderlichen Überprüfungen zu tragen. Diese Verpflichtung erstreckt sich in jedem Falle auch dann auf die Kosten einer Wiederholungsprüfung, wenn die Beklagte das Nichtbestehen der Prüfung zu vertreten hat.



c) War die Beklagte zur Durchführung einer Wiederholung des Checks 16/A-4 verpflichtet, so verletzte sie ihre dem Kläger gegenüber obliegende Fürsorgepflicht weiter dadurch, daß sie ihn ab sofort von weiterer fliegerischer Tätigkeit suspendierte und das Nichtbestehen des Checks zum Anlaß nahm, das Luftfahrtbundesamt, wie im Schreiben vom 26. Januar 1982 geschehen, zu unterrichten. Zur Rechtfertigung ihres Verhaltens kann sie sich nachträglich nicht allein auf die vor diesem Check erfolgten, in jenem Schreiben geschilderten Vorkommnisse berufen. Denn diese hatte sie noch nicht zum Anlaß genommen, die fliegerische Eignung des Klägers anzuzweifeln. Anderenfalls hätte sie bereits den Check vom 9. Januar 1982 nicht mehr durchgeführt.

d) Die behaupteten Pflichtverletzungen der Beklagten wären auch ursächlich für die Anordnungen des Luftfahrtbundesamt vom 15. Februar und 19. März 1982, aufgrund deren die Verkehrsflugzeugführererlaubnis zunächst bis 18. März 1982 ruhte und danach für das Flugzeugmuster L 1011 auf Flüge unter Aufsicht eines Einweisungsberechtigten beschränkt wurde. Denn Grundlage für diese Maßnahmen waren die Informationen der Beklagten über die fliegerischen Leistungen des Klägers und auch über sein Versagen in dem Check vom 9. Januar 1982. Ob die auf diese Informationen gestützten Anordnungen nach verwaltungsrechtlichen Grundsätzen ebenfalls rechtswidrig wären und dem Kläger auch gegenüber der Bundesrepublik Deutschland Schadenersatzansprüche zustünden, ist unerheblich. Bereits die Anordnungen des Luftfahrtbundesamtes wären Folgen der möglichen Pflichtverletzungen der Beklagten. Sie unterbrächen somit nicht den ursächlichen Zu-



sammenhang zwischen diesen Pflichtverletzungen und der durch die behördlichen Beschäftigungsverbote eingetretenen (rechtlichen) Unmöglichkeit, den Kläger als Flugzeugführer weiterzubeschäftigen.

e) Damit hätte die Beklagte nach dem Vortrag des Klägers das Erlöschen der Musterberechtigung für das Flugzeugmuster L 1011 und der Verkehrsflugzeugführererlaubnis des Klägers am 30. März 1982 im Sinne des § 49 Abs. 1 MTV-LTU zu vertreten.

Dies gilt für den gesamten Anspruchszeitraum bis 30. Oktober 1982. Die Musterberechtigung kann nach Erlöschen gemäß § 70 Abs. 2 LuftPersV erneuert werden, wenn der Luftfahrzeugführer in den letzten drei Monaten vor Stellung des Antrags auf Erneuerung in einem Überprüfungsflug mit einem von der Erlaubnisbehörde anerkannten Sachverständigen nachweist, daß seine Befähigung zum Führen und Bedienen von Luftfahrzeugen des Musters sowie zum Ausführen von Notverfahren fortbesteht. Die Verkehrsflugzeugführererlaubnis kann nach § 17 Abs. 2 LuftPersV nach Erlöschen ebenfalls erneuert werden, wenn der Bewerber 20 Flugstunden als verantwortlicher Flugzeugführer innerhalb der letzten zwölf Monate vor Stellung des Erneuerungsantrags sowie einen Überprüfungsflug nach den Instrumentenflugregeln in den letzten drei Monaten vor Stellung dieses Antrags von einem von der Erlaubnisbehörde anerkannten Sachverständigen nachweist. Drei Jahre nach Ablauf der Erlaubnis, im Falle des Klägers somit erst nach dem 30. März 1985, ist für die Erneuerung der Flugzeugführererlaubnis zusätzlich die theoretische Prüfung nach § 15 LuftPersV zu



wiederholen.

War die Beklagte vertraglich zur Durchführung des Prüfflugs vom 9. Januar 1982 und damit auch zur Durchführung eines Wiederholungsprüffluges auf ihre Kosten verpflichtet, sofern sie das Nichtbestehen des ersten Prüffluges zu vertreten hat, so mußte sie dem Kläger auch aus dem Gesichtspunkt der Fürsorgepflicht Gelegenheit zu angemessenem Flugtraining auf ihre Kosten geben, sofern sie die Wiederholung nicht alsbald durchführte, sondern den Kläger nicht mehr einsetzte und über das Luftfahrtbundesamt ein behördliches Verbot seiner Beschäftigung mit der vertraglich geschuldeten Tätigkeit als verantwortlicher Verkehrsflugzeugführer auf dem Muster L 1011 erwirkte. Sie hätte es dann zu vertreten, daß die erforderlichen Erlaubnisse des Klägers nach ihrem Erlöschen am 30. März 1982 bis zum 31. Oktober 1982 auch nicht mehr erneuert wurden. Bestand eine vertragliche Pflicht der Beklagten, auf ihre Kosten die Voraussetzungen für den Fortbestand der Erlaubnisse in diesem Zeitraum zu schaffen, so war es für den Kläger im Hinblick auf den Umfang der Kosten (nach Darstellung der Beklagten kostet eine Flugstunde 16.000,-- DM) unzumutbar, sich auf eigene Kosten den erforderlichen Überprüfungen zu unterziehen. War das Erlöschen der Erlaubnis auf eine von der Beklagten zu vertretende Vertragsverletzung zurückzuführen, so kann sich die Beklagte auch nicht darauf berufen, die ihr entstehenden Kosten hätten ihr im Hinblick auf das bevorstehende Ende des Arbeitsverhältnisses am 31. Oktober 1982 nicht mehr zugemutet werden können.



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



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

IV.1. Auf den vorstehend (unter III) dargelegten Rechtsfehlern beruht das angefochtene Urteil zunächst insoweit, als es die Zahlungsklage abgewiesen hat. Das Berufungsgericht muß nachprüfen, ob die Beklagte dem Kläger bei der Durchführung des Simulator-Checks vom 9. Januar 1982 unerfüllbare Aufgaben gestellt hat. Der Kläger hat dies substantiiert und unter Beweisantritt (Vorlage der Check-Unterlagen) vorgetragen.

2. Auf den weiteren Vortrag des Klägers, mit dem er zu begründen versucht, die Beklagte habe unabhängig von den Bedingungen dieses Checks den Wegfall der für seinen Einsatz als Flugzeugführer erforderlichen luftfahrtrechtlichen Erlaubnisse zu vertreten, kommt es dagegen nicht an.

a) Der Kläger beruft sich ohne Erfolg darauf, der Check hätte nach § 42 Abs. 3 Satz 2 LuftBO erst vier Monate nach dem letzten, am 15. September 1981 durchgeführten Check, und somit erst nach dem 15. Januar 1982 angesetzt werden dürfen. Denn mit der Unterschreitung dieses Mindestzeitraums hat die Beklagte keine für das Nichtbestehen des Checks oder das Erlöschen der Erlaubnisse ursächliche, dem Kläger gegenüber bestehende Rechtspflicht verletzt.

Die Einhaltung einer Mindestfrist zwischen den durchzuführenden Checks soll gewährleisten, daß der Nachweis der fliegerischen Fähigkeiten in einer gewissen Gleichmäßigkeit innerhalb des Zwölf-Jahres-Zeitraums erbracht und dadurch die Aussagekraft der Überprüfungen für das Vorliegen dieser Fähigkeiten in dem



gesamten Zeitraum erhöht wird. Die Vorschrift dient somit dem Interesse der Sicherheit des Luftverkehrs. Gleiches gilt für die der gesetzlichen Vorschrift entsprechende Bestimmung im Flugbetriebshandbuch der Beklagten. Wird der Mindestzeitraum, wie im vorliegenden Fall, nur geringfügig unterschritten, so verletzt das Luftfahrtunternehmen hierdurch jedenfalls keine dem Flugzeugführer gegenüber obliegende Pflicht, die für ein Erlöschen seiner luftfahrtrechtlichen Erlaubnisse ursächlich ist. Das wäre nur der Fall, wenn der Prüfflug vom Luftfahrtbundesamt aus diesem Grund nicht anerkannt und deshalb die luftfahrtrechtlichen Erlaubnisse des Flugzeugführers erlöschen würden.

b) Unerheblich ist auch der weitere Vortrag des Klägers, der Check sei kurzfristig nach dem Hinflug über den Atlantik angesetzt worden, auf dem er einem anstrengenden Routen-Check unterzogen worden sei. Nach dem insoweit unbestritten gebliebenen erstinstanzlichen Vortrag der Beklagten lagen zwischen der Ankunft in Miami am 6. Januar 1982 und dem Beginn des Checks am 9. Januar 1982 drei volle Tage. Danach hatte der Kläger ausreichend Zeit zur Erholung. Die Revision greift diesen Gesichtspunkt auch nicht auf.

c) Eine Verpflichtung der Beklagten, den Check vom 9. Januar 1982 ohne Rücksicht auf die Ordnungsmäßigkeit seiner Durchführung zu wiederholen, kann der Kläger auch nicht damit begründen, bei der Beklagten sei generell eine Wiederholung wie bei allen Luftfahrtunternehmen üblich. Dies kann zugunsten des Klägers unterstellt werden. Nach dem substantiierten Vortrag der Beklagten hat



der Kläger bereits bis zu dem umstrittenen Check erhebliche Fehlleistungen erbracht und nur durch Nachschulungen und Wiederholung mehrerer Prüfungen weiterbeschäftigt werden können. Der Kläger ist auf diese Darstellung der Beklagten nicht eingegangen und hat auch nicht behauptet, die Beklagte habe diese Fehlleistungen zu vertreten. Der Vortrag der Beklagten ist deshalb nach § 138 Abs. 3 ZPO als unbestritten anzusehen. Unter diesen besonderen, in der Person des Klägers liegenden Umständen wäre die Beklagte bei einer korrekten Durchführung des umstrittenen Checks nicht mehr zu einer weiteren Wiederholung verpflichtet gewesen. Denn der Kläger hat nicht vorgetragen, daß bei der Beklagten oder allgemein in der Branche die Wiederholung von Prüfungen ohne Rücksicht auf die Häufigkeit und den Intensitätsgrad früherer Fehlleistungen und die von dem Luftfahrtunternehmen daraufhin durchgeführten Wiederholungsprüfungen und Nachschulungen üblich ist.

3. Sollte das Berufungsgericht in dem erneuten Verfahren zu dem Ergebnis gelangen, daß die geltend gemachten Vergütungsansprüche dem Grunde nach bestehen, so wird es zu prüfen haben, ob die vom Kläger für die Monate Februar bis April 1982 geltend gemachten Ansprüche auf Zahlung rückständiger Flugstundenvergütung in Höhe von insgesamt 8.987,12 DM netto sowie Pauschalvergütung für Sonn- und Feiertagsarbeit sowie Nachtarbeit in Höhe von insgesamt 1.418,30 DM brutto (Spezifizierung Anlage zur Berufungsbegründung, Bl. 71/72 VorA) nach § 51 Satz 1 MTV-LTU verfallen sind.

a) Nach dieser Tarifnorm sind Ansprüche aus dem Arbeitsver-



hältnis beiderseits binnen einer Ausschlußfrist von sechs Monaten nach Fälligkeit geltend zu machen. Diese Frist hat der Kläger für sämtliche Vergütungsansprüche aus den Monaten Mai bis Oktober 1982 nach dem unstreitigen Sachverhalt gewahrt.

Die Grundvergütung ist jeweils am Monatsende fällig geworden (§ 24 Abs. 1 a, Abs. 5 MTV-LTU). Den Anspruch auf das Maigehalt hat der Kläger mit der am 27. Juli 1982 zugestellten Klageschrift, die Ansprüche aus den Monaten Juni bis Oktober 1982 mit der am 1. Dezember 1982 zugestellten Berufungsbegründung und damit jeweils innerhalb von sechs Monaten nach Fälligkeit geltend gemacht.

Die Ansprüche auf Flugstunden- und Pauschalvergütung sind jeweils am Ende des folgenden Monats fällig geworden (§ 24 Abs. 1 b, Abs. 6 MTV-LTU). Der Kläger hat sie im vorliegenden Verfahren sämtlich erst in der Berufungsbegründung geltend gemacht. Damit hat er lediglich für Ansprüche aus den Monaten Mai bis Oktober 1982, die ab 30. Juni 1982 und jeweils am Ende der folgenden Monate fällig geworden sind, die bis 31. Dezember 1982 bzw. zum Ende der folgenden Monate laufende Ausschlußfrist gewahrt.

b) Die Ansprüche auf Flugstunden- und Pauschalvergütung aus den Monaten Februar bis April 1982 waren dagegen jeweils am Ende der Monate März bis Mai 1982 fällig geworden. Sie mußten demnach jeweils spätestens am Ende der Monate September bis November 1982 geltend gemacht werden. Die Verfallfrist hierfür ist durch die am



1. Dezember 1982 zugestellte Berufungsbegründung nicht mehr gewahrt worden; auf die Zustellung kommt es an, da der Tarifvertrag für die Geltendmachung keine Form vorschreibt. Das Berufungsgericht ist bisher dieser Frage, von seinem Standpunkt aus zu Recht, nicht weiter nachgegangen. Der Kläger muß deshalb Gelegenheit erhalten, hierzu gegebenenfalls noch vorzutragen, ob er diese Ansprüche rechtzeitig außerhalb des Verfahrens schriftlich oder mündlich geltend gemacht hat.

C. Die vom Kläger weiter erhobenen Ansprüche auf Gewährung von Übungsstunden und erneute Durchführung des Simulator-Checks 16/A-4 durch einen neutralen Sachverständigen hängen ebenfalls davon ab, ob die Beklagte den Check vom 9. Januar 1982 unter rechtswidrigen Bedingungen durchgeführt hat.

I.1. In diesem Falle wäre die Beklagte aus dem Gesichtspunkt der Fürsorgepflichtverletzung zur Wiederholung des Checks und als Vorbereitung hierfür auch zur Gewährung von Übungsstunden in dem geltend gemachten, als angemessen anzusehenden Umfang verpflichtet gewesen, nachdem sie den Kläger längere Zeit nicht als Flugkapitän eingesetzt hatte.

a) Zum Anspruchsgrund kann auf die vorstehenden Ausführungen (zur Fürsorgepflicht als Anspruchsgrundlage unter B III 2 b und e; zur - behaupteten - Verletzung dieser Pflicht unter B III 1, 2 a, c und d der Gründe) verwiesen werden.

Ist der Check unter den vom Kläger behaupteten und danach



rechtswidrigen Bedingungen durchgeführt worden, so hat der Kläger auch Anspruch darauf, daß der erneute Check durch einen neutralen Sachverständigen abgenommen wird. Denn sollten die Vorwürfe des Klägers zutreffen, so bestünde für ihn die berechtigte Besorgnis, von einem wiederum von der Beklagten gestellten, in ihren Diensten stehenden Sachverständigen nicht unparteiisch beurteilt zu werden.

b) Der Inhalt der Ansprüche ergibt sich aus § 249 Satz 1 BGB. Danach hat derjenige, der zum Schadenersatz verpflichtet ist, den Zustand herzustellen, der bestehen würde, wenn der zum Ersatz verpflichtende Umstand nicht eingetreten wäre. Nach diesem Grundsatz der Naturalrestitution muß im vorliegenden Fall die Beklagte den Kläger in die Lage versetzen, die Flugzeugführer-erlaubnis und Musterberechtigung erneut zu erhalten (vgl. dazu die vorstehenden Ausführungen unter B II 1 und 2, III 2 e) und damit hinsichtlich dieser luftfahrtrechtlichen Erlaubnisse den Zustand herzustellen, der bei ordnungsgemäßer Durchführung des Checks fortbestanden hätte. Diese Ansprüche hängen demgemäß nicht von dem Fortbestand des Arbeitsverhältnisses der Parteien über den 31. Oktober 1982 hinaus ab.

II. Die Ansprüche sind, entgegen der Ansicht der Beklagten, nicht wegen Versäumung der Ausschlußfrist des § 51 MTV-LTU verfallen.

Der Kläger hat die Ansprüche mit der am 27. Juli 1982 zugestellten Klageschrift rechtzeitig geltend gemacht. Die Beklagte

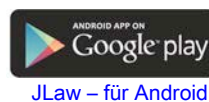


wendet ohne Erfolg ein, sie seien bereits am 9. Januar 1982, dem Zeitpunkt der vom Kläger behaupteten Vertragspflichtverletzung, fällig geworden. Nach § 271 Abs. 1 BGB kann der Gläubiger die Leistung sofort verlangen, wenn für sie eine Zeit weder bestimmt noch aus den Umständen zu entnehmen ist. Für die hier in Frage stehenden Ansprüche fehlt zwar eine vertragliche Leistungsbestimmung. Der Kläger konnte jedoch nach den gegebenen Umständen die Durchführung einer Wiederholung des Simulator-Checks nicht vor dem 8. Februar 1982 verlangen, so daß die tarifliche Ausschußfrist von sechs Monaten für diese Ansprüche erst am 8. August 1982 und damit nach Klagezustellung abgelaufen ist. Nach dem unstreitigen Sachverhalt hatte die Beklagte dem Kläger nach der mit Schreiben vom 14. Januar 1982 verfügten Suspendierung ab 15. Januar bis 7. Februar 1982 Urlaub gewährt. Während des Urlaubs konnte der Kläger nur die Gewährung von Freizeit und die Fortzahlung der Vergütung verlangen. Ob in den vier zwischen dem gescheiterten Check und dem Urlaubsbeginn - der 10. Januar 1982 war ein Sonntag - liegenden Werktagen überhaupt ein erneuter Check durchführbar gewesen wäre, kann dahingestellt bleiben. Denn es wäre der Beklagten nach Treu und Glauben verwehrt, sich auf eine solche Möglichkeit innerhalb dieses kurzen Zeitraumes vor Urlaubsbeginn zur Begründung des Verwirkungseinwands zu berufen. Sie hatte bereits einen Tag vor Urlaubsbeginn durch die Suspendierung ihren Entschluß zu erkennen gegeben, endgültige Konsequenzen aus dem Scheitern des Checks zu ziehen. Ein Bestehen des Klägers auf Wiederholung des Checks wäre deswegen jedenfalls in diesem Zeitraum offensichtlich aussichtslos gewesen.



D. Der vom Kläger verfolgte Anspruch auf Beschäftigung als Flugkapitän auf dem Flugzeugmuster Lockheed Tristar L 1011 hängt dagegen zusätzlich von dem Fortbestehen des Arbeitsverhältnisses über den 31. Oktober 1982 hinaus ab. Auch insoweit ist der Rechtsstreit jedoch noch nicht entscheidungsreif.

I. Vorweg ist festzustellen, daß der Kläger insoweit jedenfalls bisher nicht den in Rechtsprechung und Rechtslehre umstrittenen Anspruch auf tatsächliche Beschäftigung während des Streits um den Fortbestand des Arbeitsverhältnisses verfolgt (vgl. dazu BAG 29, 195 = AP Nr. 5 zu § 611 BGB Beschäftigungspflicht, sowie die Vorlagebeschlüsse des Siebten Senats - BAG 44, 370 = AP Nr. 10 zu § 611 BGB Beschäftigungspflicht - und des erkennenden Senats vom 29. März 1984 - 2 AZR 429/83 (B) - AP Nr. 12 zu § 611 BGB Beschäftigungspflicht). Der Kläger macht vielmehr den Anspruch auf Beschäftigung in der Zeit, in der das Arbeitsverhältnis unangefochten besteht, und damit für die Zeit nach rechtskräftiger Feststellung des Fortbestehens des Arbeitsverhältnisses oder rechtskräftiger Verurteilung der Beklagten zum Abschluß von Verlängerungsverträgen über die tarifliche Altersgrenze hinaus entsprechend seinen Anträgen im Parallelrechtsstreit 2 AZR 3/84 geltend. Dies folgt aus der Begründung seines Antrags, in der er sich allein auf die bisherige ständige Rechtsprechung des Bundesarbeitsgerichts zum Bestehen eines Beschäftigungsanspruchs (AP Nr. 2 bis 5 zu § 611 BGB Beschäftigungspflicht) beruft. Nach diesen Entscheidungen setzt der Beschäftigungsanspruch jedoch grundsätzlich den unangefochtenen Fortbestand des Arbeitsverhältnisses voraus. Die Bedingungen, unter denen der erkennende



Senat (BAG 29, 195) einen Weiterbeschäftigungsanspruch auch während eines Bestandsstreits anerkannt hat (offensichtlich rechtswirksame, offenbar rechtsmißbräuchliche oder willkürliche Kündigung) sind weder vorgetragen noch ersichtlich.

II. Gegenstand dieses Klageantrages ist somit eine künftige Leistung der Beklagten, nämlich die Beschäftigung des Klägers als Flugkapitän, die von der Bedingung abhängt, daß der Feststellungsprozeß zu seinen Gunsten rechtskräftig entschieden wird.

Dieser Antrag ist nach § 259 ZPO zulässig.

Nach dieser Vorschrift kann Klage auf künftige Leistung erhoben werden, wenn den Umständen nach die Besorgnis gerechtfertigt ist, daß der Schuldner sich der rechtzeitigen Leistung entziehen werde. Die Vorschrift enthält eine Art Generalklausel für sämtliche nicht fälligen Ansprüche, auch für bedingte (Baumbach/Lauterbach/Albers/Hartmann, ZPO, 43. Aufl., § 259 Anm. 1 A). Von der Zulässigkeit einer solchen Beschäftigungsklage ist der erkennende Senat bereits in seiner Grundsatzentscheidung über das Bestehen eines Beschäftigungsanspruchs des Arbeitnehmers ausgegangen (BAG 2, 221 = AP Nr. 2 zu § 611 BGB Beschäftigungspflicht; ebenso Senatsurteil vom 15. März 1984 - 2 AZR 159/83 - zu B I 2 der Gründe, nicht veröffentlicht).

Es besteht auch die Besorgnis, daß die Beklagte den Beschäftigungsanspruch nicht erfüllen werde. Dies ergibt sich aus ihrem Vorbringen, der Kläger sei als Flugzeugführer nicht mehr

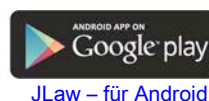


tauglich und seine Weiterbeschäftigung sei ihr keinesfalls mehr zumutbar.

III.1. Soweit der Beschäftigungsanspruch das Bestehen eines Arbeitsverhältnisses zwischen den Parteien über die tarifliche Altersgrenze und damit über den 31. Oktober 1982 hinaus voraussetzt, hängt die Entscheidung ebenfalls davon ab, ob die Beklagte den Simulator-Check vom 9. Januar 1982 unter rechtswidrigen Bedingungen durchgeführt hat.

Zwar ist die Vorschrift des § 47 Abs. 1 MTV-LTU über die Beendigung des Arbeitsverhältnisses mit der Vollendung des 55. Lebensjahres grundsätzlich wirksam. Jedoch kann der Kläger nach Ziff. 2 dieser Tarifnorm eine Vertragsverlängerung bis längstens zur Vollendung des 59. Lebensjahres verlangen, wenn der letzte Simulator-Check unter rechtswidrigen Bedingungen durchgeführt worden ist. Dies hat der Senat in dem ebenfalls am 20. Dezember 1984 verkündeten Urteil in der Parallelsache 2 AZR 3/84 entschieden. Auf die Gründe dieses Urteils wird Bezug genommen.

2. Bei einem in dem Parallelverfahren noch zu klärenden Fortbestand des Arbeitsverhältnisses hat der Kläger auch einen Anspruch auf Beschäftigung in der vertraglich vereinbarten Funktion als Flugkapitän. Der Arbeitnehmer ist grundsätzlich während des Bestehens des Arbeitsverhältnisses im Hinblick auf den Persönlichkeitsschutz der Art. 1, 2 GG auch zu beschäftigen (BAG 2, 221). Eine Freistellung von der Arbeit unter Fortzahlung der Bezüge ist ohne Zustimmung des Arbeitnehmers nur vorübergehend oder



bei besonderem, schutzwürdigem Interesse des Arbeitgebers, dessen Voraussetzung sorgfältig zu prüfen ist, zulässig. Ist eine Kündigung des Arbeitgebers rechtskräftig für unwirksam erklärt, so kann er die Beschäftigung des Arbeitnehmers nicht aus denselben Gründen ablehnen, auf die er die Kündigung stützte (ebenso BAG 29, 195, zu III 4 der Gründe). Entsprechendes gilt im vorliegenden Fall für die Gründe, die die Beklagte zur Rechtfertigung ihres Standpunktes anführt, durch das Nichtbestehen des Checks vom 9. Januar 1982 sei offenbar geworden, daß der Kläger die erforderlichen fliegerischen Fähigkeiten für seinen Posten als Flugkapitän nicht mehr besitze. Erweist sich dieser Vorwurf als unberechtigt, so kann die Beklagte damit eine Weiterbeschäftigung für die Dauer des Arbeitsverhältnisses bis längstens zur Vollendung des 59. Lebensjahres nicht mehr ablehnen.

E. Der Rechtsstreit ist somit zur erneuten Verhandlung und Entscheidung über sämtliche Klageanträge an das Landesarbeitsgericht zurückzuverweisen. Alle Ansprüche hängen von der Klärung der Frage ab, ob die Beklagte den Check vom 9. Januar 1982 unter rechtswidrigen Bedingungen durchgeführt hat. Die hierzu erforderlichen Feststellungen muß das Berufungsgericht nachholen.

Hillebrecht

Triebfürst

Dr. Weller

Schulze

Dr. Kirchner



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



JLaw – für Android



JLaw – für iOS