

Aktenzeichen: 4 AZR 616/82

Bundesarbeitsgericht 4. Senat Urteil vom 8. Juni 1983

- 4 AZR 616/82 -

I. Arbeitsgericht Hannover Urteil vom 8. September 1980

- 9 Ca 215/80 -

II. Landesarbeitsgericht
Niedersachsen Urteil vom 25. Mai 1982

- 12 Sa 127/80 -

Für die Amtliche Sammlung: Nein

Für die Fachpresse: Nein

Entscheidungsstichwort:

Seniorität von Flugzeugführern

Gesetz: TVG § 1 Tarifverträge: Seniorität;
Senioritätstarifverträge vom 1. Au-
gust 1978 und 12. September 1978;
Vergütungstarifvertrag Nr. 1 vom
3. August 1979

Leitsätze:

K e i n e



[JLaw – Gesetze und Urteile](#)

Kostenlos
Über 200 Gesetze
Über 100.000 Urteile

[\(mobile App\)](#)



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

4 AZR 616/82

12 Sa 127/80 Niedersachsen

Verkündet am
8. Juni 1983

Sürig,
Amtsinspektor
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

Im Namen des Volkes!

Urteil

In Sachen

pp.

hat der Vierte Senat des Bundesarbeitsgerichts aufgrund der mündlichen Verhandlung vom 8. Juni 1983 durch den Vorsitzenden Richter Dr. Neumann, die Richter Dr. Feller und Dr. Etzel sowie die ehrenamtlichen Richter Gossen und Scheerer für Recht erkannt:

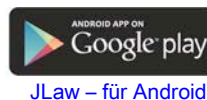
Die Revision des Klägers gegen das Urteil des Landesarbeitsgerichts Niedersachsen vom 25. Mai 1982 - 12 Sa 127/80 - wird auf Kosten des Klägers zurückgewiesen.

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

- 2 -



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



- 2 -

Tatbestand:

Der Kläger, der der Deutschen Angestellten-Gewerkschaft (DAG) als Mitglied angehört, war vom 14. November 1971 bis 30. September 1976 bei der Firma Bavaria Fluggesellschaft Schwabe & Co. KG als Copilot beschäftigt. Seit 16. Februar 1977 steht er in den Diensten der Beklagten und wird im Flugbetrieb Hannover als Copilot auf dem Flugzeugmuster B 727 eingesetzt.

Die Beklagte ist eine Bedarfsfluggesellschaft, die seit 1973 den Flugbetrieb zur Beförderung von Touristen betreibt. Bis zu ihrer Fusion mit der Firma Bavaria German Air Fluggesellschaft mbH, die ihrerseits durch eine Fusion der Firmen Bavaria Fluggesellschaft Schwabe & Co. KG und German Air Bedarfsluftfahrt GmbH & Co. entstanden war, setzte die Beklagte für ihren Flugbetrieb fast ausschließlich Flugzeuge des Typs Boeing 727 (B 727) und Airbus A 300 B ein. Flugzeuge des Typs BAC 1-11 kamen bei ihr nicht zum Einsatz.

Aufgrund eines notariell beurkundeten Beschlusses vom 15. März 1979 wurde die Firma Bavaria German Air Fluggesellschaft mbH durch Übertragung ihres Vermögens auf die Beklagte unter Ausschluß der Liquidation aufgrund des Umwandlungsgesetzes in der Fassung vom 6. November 1969 (BGBI. I S. 2081) umgewandelt. Die Umwandlung wurde am 5. April 1979 im Handelsregister der Firma Bavaria German Air Fluggesellschaft mbH eingetragen. Die Flotte dieser Firma, die aus Flugzeugen des Typs BAC 1-11 und Airbus A 300 B bestand, ging damit auf die Beklagte über, die das Unternehmen der früheren Firma Bavaria German Air Fluggesellschaft mbH mit Wirkung zum 1. April 1979 weiterführte. Flugzeuge des Typs B 727 waren bei der Firma Bavaria German Air Fluggesellschaft mbH nicht zum Einsatz gekommen.

Am 2. April 1979 schrieb die Beklagte die Stellen von vier Kapitänen für den Flugzeugtyp B 727-100 aus. In der Ausschreibung heißt es:

- 3 -



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



- 3 -

" INTERNE AUSSCHREIBUNG

Zur Umschulung zum Kapitän B 727-100
werden

4 Flugzeugführer

benötigt.

Für die Berücksichtigung der Bewerbung
gelten in Absprache mit den Personal-
vertretungen folgende Bedingungen:

I. Kapitäne:

- a) eine gültige Erlaubnis
als Linienflugzeugführer
- b) Flugerfahrung von 3.000
Stunden, davon 2.100 Stun-
den auf Flugzeugen über
20 t.

II. Copiloten:

- a) eine gültige Erlaubnis
als Linienflugzeugführer
- b) Flugerfahrung von 3.000
Stunden, davon 2.100 Stun-
den auf Flugzeugen über
20 t, davon 1.000 Stun-
den auf B 727 der HF.

III. Nicht geeignet ist ein Bewer-
ber, welcher

- a) im Laufe der letzten 12
Monate bereits eine Um-
schulung nicht bestan-
den hat
- b) innerhalb der letzten
24 Monate 2 Base-Checks
nicht erfolgreich abge-
schlossen hat

IV. Stichtag

01.04.1979

V. Einsatzort

Der Einsatzort bleibt zunächst
unverändert. Falls es die be-

- 4 -



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



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

triebliche Notwendigkeit erfordert, kann jedoch ein anderer Einsatzort angeordnet werden. Umzugskosten werden in Abstimmung mit dem Personalwesen erstattet.

VI. Meldeschluß

30. April 1979/Flugbetriebsleitung Hannover

VII. Auswahl

- a) Bei der Erfüllung der unter I und II erstellten Kriterien durch mehr als 4 Bewerber entscheidet der Platz auf der Konzern-Senioritätsliste/Copilotenförderliste.
- b) Bei Bewerbungskonkurrenz zwischen einem Copiloten und einem BAC Kapitän hat der BAC Kapitän Vorrang.
- c) Der Einsatz soll im Flugbetrieb der HAPAG-LLOYD FLUG nach den HF Vorschriften erfolgen. Für Bewerber der früheren Bavaria Germanair gilt der geltende MTV weiter. Alle anderen Anstellungsbedingungen bleiben unverändert.

VIII. Schulungsbeginn

abhängig von der Schulungskapazität, spätestens jedoch bis zum 30.06.1979."

In der Folgezeit erhöhte die Beklagte die Zahl der ausgeschriebenen Stellen von vier auf sechs. Sämtliche ausgeschriebenen Stellen besetzte sie mit Flugzeugführern, die bei der Firma Bavaria German Air Fluggesellschaft mbH das Flugzeugmuster BAC 1-11 als Kapitän geflogen hatten.

Der Kläger erfuhr von der Ausschreibung vom 2. April 1979 erst nach dem 30. April 1979 und bewarb sich nicht mehr für die ausgeschriebenen Stellen. Er erfüllte damals die



- 5 -

in Ziffer II und III der Ausschreibung geforderten Voraussetzungen.

Unter dem 15. Oktober 1979 schrieb die Beklagte acht weitere Stellen eines Flugkapitäns für den Flugzeugtyp B 727-100 aus. Die Bewerbung des Klägers für eine dieser Stellen blieb ohne Erfolg. Vielmehr besetzte die Beklagte auch diese Stellen ausschließlich mit Flugkapitänen der früheren Firma Bavaria German Air Fluggesellschaft mbH, die dort das Flugzeugmuster BAC 1-11 geflogen hatten.

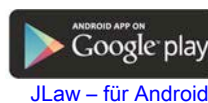
Der Kläger hat vorgetragen, die Ausschreibung vom 2. April 1979 sei im Flugbetrieb Hannover nicht bekanntgemacht worden. Dadurch sei er an einer Bewerbung gehindert worden. Hätte er sich beworben, hätte ihn die Beklagte aufgrund seines Senioritätsrangs zum Kapitän auf dem Flugzeugtyp B 727-100 umschulen müssen. Das ergebe sich aus dem Tarifvertrag über den Förderungsaufstieg und die Rückgruppierung des Bordpersonals vom 1. August 1978 (Förderungs-TV), den die Beklagte mit der DAG abgeschlossen habe. Die Regelungen dieses Tarifvertrags seien durch den Tarifvertrag über die Seniorität vom 12. September 1978 (Senioritäts-TV), den die Beklagte und die Firma Bavaria German Air Fluggesellschaft mbH mit der Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr (ÖTV) abgeschlossen haben, nicht verdrängt worden. Da eine wirksame Fusion der Beklagten mit der Firma Bavaria German Air Fluggesellschaft mbH nicht vor dem 5. April 1979 vorgelegen habe, handele es sich bei den umgeschulten BAC-Kapitänen um betriebsfremde Arbeitnehmer. Die BAC-Kapitäne seien jedenfalls außerhalb des Geltungsbereichs des Förderungs-TV verblieben. § 3 Abs. 4 Förderungs-TV habe vorgesehen, daß bei Übernahme von Unternehmen und Fusionen wegen der Eingliederung des betroffenen Bordpersonals neu verhandelt werde. Eine solche Eingliederung sei damals noch nicht vorgenommen worden. Darüber hinaus sei die Umschulung der BAC-Kapitäne auch als eine Förderungsmaßnahme im Sin-

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

- 6 -



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



- 6 -

ne des Förderungs-TV anzusehen, da die BAC-Kapitäne bis zum Abschluß der Vergütungstarifverträge vom 3. August 1979 eine geringere Vergütung bezogen hätten als ein B 727-Kapitän. Bei einer Förderungsmaßnahme sei aber der Kläger anstelle der BAC-Kapitäne wegen seines besseren Senioritätsrangs zu berücksichtigen gewesen. Schließlich dürfe die Anwendung des § 613 a BGB auf die BAC-Kapitäne nach dem Gleichbehandlungsgrundsatz nicht zu einer Verschlechterung des Status des Klägers führen. Auf jeden Fall habe der Kläger bei der Ausschreibung vom 15. Oktober 1979 berücksichtigt werden müssen, da er für diese Ausschreibung an erster Stelle der förderungsfähigen Copiloten gestanden habe.

Der Kläger hat demgemäß beantragt,

1. die Beklagte zu verurteilen, den Kläger zum verantwortlichen Luftfahrzeugführer - Flugkapitän - auf dem Flugzeugmuster Boeing 727 auszubilden, ihm Gelegenheit zur Absolvierung aller für den selbständigen Einsatz als verantwortlicher Luftfahrzeugführer auf der Boeing 727 nach der Luftfahrtpersonalverordnung vom 9. Januar 1976 sowie nach dem Flugbetriebshandbuch für die Beklagte erforderlichen Prüfungen zu geben und ihn bei Bestehen dieser Prüfungen als Flugkapitän einzusetzen und nach Maßgabe des jeweiligen Vergütungstarifvertrages als Flugkapitän zu bezahlen,
2. festzustellen, daß die Beklagte verpflichtet ist, dem Kläger allen Schaden zu ersetzen, der diesem dadurch entstanden ist und noch entstehen wird,
 - a) daß ihm die lediglich in den Betrieben München und Frankfurt veröffentlichte Ausschreibung von Arbeitsplätzen für Flugkapitäne

- 7 -



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



- 7 -

auf der Boeing 727 vom 2. April 1979 erst nach Schluß der Bewerbungsfrist bekanntgeworden ist und er sich deshalb nicht mehr fristgerecht bewerben konnte;

b) daß er trotz ordnungsgemäßer Bewerbung im Zuge der Ausschreibungen Nr. 20 sowie 20 a/79 vom 15. Oktober 1979 von Arbeitsplätzen für Flugkapitäne auf dem Flugzeugmuster Boeing 727 nicht berücksichtigt und nicht zum Flugkapitän umgeschult wurde;

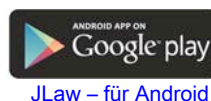
3. weiterhin festzustellen, daß die Beklagte verpflichtet ist, dem Kläger hinsichtlich seiner Seniorität in jeder Berufsfolgeliste für die Flugzeugführer des gesamten Flugbetriebes der Beklagten die bei der früheren Firma Bavaria Fluggesellschaft Schwabe & Co. KG in der Zeit vom 14. November 1971 bis 30. September 1976 verbrachte Beschäftigungszeit als Flugzeugführer anzurechnen.

Die Beklagte hat beantragt, die Klage abzuweisen. Sie hat vorgetragen, nach § 6 Abs. 3 Senioritäts-TV sei die Umschulung eines BAC-Kapitäns zum B 727-Kapitän keine Förderung. Nach den Grundsätzen der Tarifkonkurrenz gehe der Senioritäts-TV dem Förderungs-TV vor. Aber auch nach dem Förderungs-TV stelle die Umschulung der BAC-Kapitäne keine Förderung dar; denn die Vergütungen eines BAC-Kapitäns und eines B 727-Kapitäns seien durch den Vergütungsstarifvertrag Nr. 1 für das Bordpersonal der Beklagten vom 3. August 1979 (Vergütungs-TV), den die Beklagte mit der DAG und der ÖTV abgeschlossen habe, rückwirkend zum 1. April 1979 angeglichen worden. Im übrigen seien bei Anwendung des Förderungs-

- 8 -



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



TV die BAC-Kapitäne wegen des Übergangs der Arbeitsverhältnisse nach § 613 a BGB entsprechend ihrem Eintrittsdatum in den fliegerischen Einsatz bei der Firma Bavaria German Air Fluggesellschaft mbH in der Berufsfolgeliste zu berücksichtigen. Eine Berücksichtigung seiner Vordienstzeiten bei der Firma Bavaria German Air Fluggesellschaft mbH könne der Kläger für die Festsetzung seines Senioritätsrangs nicht verlangen; insoweit fehle für seinen Feststellungsantrag auch das Rechtsschutzinteresse.

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

Mit der vom Landesarbeitsgericht zugelassenen Revision verfolgt der Kläger sein Klagebegehren weiter. Die Beklagte beantragt Zurückweisung der Revision.

Entscheidungsgründe:

Die Revision ist unbegründet. Das Landesarbeitsgericht hat die Klage mit Recht abgewiesen. Für das Klagebegehren gibt es keine Rechtsgrundlage.

Ein Anspruch des Klägers auf Ausbildung zum Kapitän auf dem Flugzeugtyp B 727 käme nur in Betracht, wenn die Beklagte eine Bewerbung des Klägers aufgrund der Ausschreibungen vom 2. April 1979 und 15. Oktober 1979 hätte berücksichtigen müssen. Das ist jedoch zu verneinen. Als einzige Anspruchsgrundlage für einen solchen Anspruch des Klägers kann § 4 Förderungs-TV herangezogen werden, der kraft beiderseitiger Tarifbindung mit unmittelbarer und zwingender Wirkung zwischen den Parteien galt (§ 4 Abs. 1 Satz 1 TVG). Diese Vorschrift lautet:



" Anspruch auf Förderung

Diejenigen Angehörigen des Bordpersonals, die ausweislich ihres Platzes in der "Berufsfolgeliste des Bordpersonals der HL-Fluggesellschaft" die größere Priorität haben und die festgelegten Ausschreibungsbedingungen erfüllen, haben einen Anspruch auf Förderung in die betreffende Stelle."

Unter Förderung im Sinne dieses Tarifvertrags sind "nur solche Personalveränderungen zu verstehen, die eine Umgruppierung mit Erhöhung der Gesamtvergütung aufgrund des jeweils gültigen Tarifvertrags über die Vergütung des Bordpersonals bewirken" (§ 1 Abs. 1 Förderungs-TV). Für den Kläger würde sich die Umschulung zum B 727-Kapitän zwar als eine Umgruppierung mit Erhöhung seiner Gesamtvergütung darstellen. Nach dem Gesamtzusammenhang der tariflichen Regelung bedeutet dies aber nur, daß ein Anspruch auf Förderung eines Angehörigen des Bordpersonals dann entsteht, wenn die Beklagte eine Umgruppierung im Sinne von § 1 Förderungs-TV vornimmt. Hingegen folgt daraus noch nicht, daß die Beklagte freiwerdende Stellen durch eine Förderungsmaßnahme im Sinne des Förderungs-TV zu besetzen hat. Vielmehr steht es in ihrem Belieben, freiwerdende Stellen durch Umsetzung von Arbeitnehmern derselben Vergütungsgruppe ohne Erhöhung der maßgebenden tariflichen Gesamtvergütung zu besetzen. Dies folgt aus § 7 Förderungs-TV. Danach kann die Beklagte neues fliegendes Personal für die Besetzung freiwerdender oder neu entstehender Förderungsstellen einstellen, wenn es nicht möglich ist, diese Stellen durch eine Förderungsmaßnahme im Sinne des Förderungs-TV zu besetzen. Daraus ist zu schließen, daß die Beklagte zwar vor der Neueinstellung fliegenden Personals versuchen muß, die freien Stellen durch Förderungsmaßnahmen zu besetzen. Damit ist ihr aber nicht verwehrt, die freien Stellen durch Umsetzung von Arbeitnehmern



- 10 -

derselben Vergütungsgruppe bei gleichbleibender Gesamtvergütung zu besetzen, ohne vorher eine Förderung im Sinne des Förderungs-TV zu versuchen. Auch sonstige tarifliche Vorschriften stehen einer solchen Umsetzung nicht entgegen. Das bedeutet, daß für eine Förderungsmaßnahme kein Raum ist, wenn die Beklagte freie Stellen durch eine Umsetzung ohne Erhöhung der Gesamtvergütung besetzt. In diesen Fällen entsteht demgemäß auch kein Förderungsanspruch nach § 4 Förderungs-TV. So liegt der Fall hier.

Die Umschulung der BAC-Kapitäne zu B 727-Kapitänen aufgrund der Ausschreibung vom 2. April 1979 stellte nämlich eine Umsetzung ohne Erhöhung der Gesamtvergütung dar. Entgegen der Auffassung des Klägers handelt es sich bei den BAC-Kapitänen nicht um betriebsfremde Arbeitnehmer, die im Sinne von § 7 Förderungs-TV neu eingestellt wurden. Für die Frage, ob der Kläger einen Förderungsanspruch nach dem Förderungs-TV hatte, kommt als frühester Zeitpunkt der Ablauf der Bewerbungsfrist am 30. April 1979 in Betracht; denn erst in diesem Zeitpunkt ließ sich aufgrund der vorliegenden Bewerbungen absehen, ob freie Stellen durch Umsetzungen ohne Erhöhung der Gesamtvergütung besetzt werden konnten und ob bei möglichen Förderungsmaßnahmen der Kläger gegenüber Mitbewerbern den besseren Senioritätsrang besaß. Bei Ablauf der Bewerbungsfrist am 30. April 1979 waren aber die Arbeitsverhältnisse der BAC-Kapitäne infolge der Fusion mit der Firma Bavaria German Air Fluggesellschaft mbH gemäß § 613 a BGB auf die Beklagte übergegangen. Die Fusion war spätestens mit der Eintragung im Handelsregister am 5. April 1979 abgeschlossen. Damit waren die BAC-Kapitäne am 30. April 1979 Arbeitnehmer der Beklagten, deren Umschulung zu B 727-Kapitänen folglich keine Neueinstellung war.

Demgegenüber kommt es nicht darauf an, ob die BAC-Kapitäne auch schon am 1. April 1979 Arbeitnehmer der Beklagten waren oder wegen noch nicht abgeschlossener Fusion noch

- 11 -



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



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

- 11 -

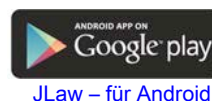
in den Diensten der Firma Bavaria German Air Fluggesellschaft mbH standen. Dem in der Ausschreibung genannten Stichtag "1. April 1979" kommt insoweit nicht die Bedeutung zu, die ihm der Kläger beimißt. Dieser Stichtag unter Ziffer IV der Ausschreibung bezieht sich nach dem tariflichen Gesamtzusammenhang ersichtlich auf Ziffer III der Ausschreibung, der Bewerber ausschließt, die "im Laufe der letzten 12 Monate" oder "innerhalb der letzten 24 Monate" bestimmte Bedingungen nicht erfüllt hatten. Insoweit sind diese Zeiträume aufgrund der Stichtagsregelung in Ziffer IV der Ausschreibung vom 1. April 1979 an zu berechnen. Darüber hinaus läßt die "interne Ausschreibung" vom 2. April 1979 erkennen, daß sie auch die von der Firma Bavaria German Air Fluggesellschaft mbH übernommenen BAC-Kapitäne erfassen wollte; denn in Ziffer VII Buchst. c) der Ausschreibung heißt es ausdrücklich, daß bei Bewerbungskonkurrenz zwischen einem Copiloten und einem BAC-Kapitän der BAC-Kapitän Vorrang hat.

Entgegen der weiteren Auffassung des Klägers kann bei der Anwendung des Förderungs-TV nach dem Willen der Tarifvertragsparteien nicht davon ausgegangen werden, daß die BAC-Kapitäne außerhalb des Geltungsbereichs des Förderungs-TV verbleiben und insoweit nicht zum Personal der Beklagten zählen sollten. Für diese Auffassung ist aus dem Förderungs-TV kein Anhaltspunkt ersichtlich. Vielmehr erstreckt sich der persönliche Geltungsbereich des Förderungs-TV auf das gesamte Bordpersonal der Beklagten. Hierzu gehörten nach vollzogener Fusion auch die BAC-Kapitäne der früheren Firma Bavaria German Air Fluggesellschaft mbH. Der Förderungs-TV enthält insoweit auch keine Beschränkung auf das in Norddeutschland beschäftigte Bordpersonal. Wenn es in § 3 Abs. 4 Förderungs-TV heißt, bei Fusionen werde wegen der Eingliederung des betroffenen Bordpersonals neu verhandelt, so folgt daraus nur, daß bis zum Abschluß der Neuverhandlungen die

- 12 -



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



bisherige tarifliche Regelung gilt. Demgemäß war das bisherige Bordpersonal der Firma Bavaria German Air Fluggesellschaft mbH nach deren Fusion mit der Beklagten gemäß § 3 Abs. 2 Förderungs-TV mit dem Eintrittsdatum in den fliegerischen Dienst der Beklagten in die Berufsfolgeliste einzureihen. Daraus erwachsen aber nur für die tarifgebundenen Kapitäne entsprechende tarifliche Ansprüche; im übrigen dient die Aufnahme von nicht-tarifgebundenen Arbeitnehmern der Beklagten in die Berufsfolgeliste der Festlegung des Ranges der tarifgebundenen Arbeitnehmer. Diese Anknüpfung der tariflichen Vorschriften an einen außertariflichen Umstand ist rechtlich unbedenklich. Eine Tarifbindung für nicht-tarifgebundene Mitarbeiter der Beklagten wird dadurch nicht herbeigeführt.

Die Umschulung der BAC-Kapitäne zu B 727-Kapitänen stellt eine Umsetzung ohne Erhöhung der Gesamtvergütung und damit keine Förderungsmaßnahme im Sinne des Förderungs-TV dar. In dem Zeitraum, in dem die Beklagte die im April 1979 ausgeschriebenen Stellen mit den Flugkapitänen der früheren Bavaria German Air besetzte, galt der Vergütungstarifvertrag Nr. 1 für das Bordpersonal der Beklagten, der mit Wirkung vom 1. April 1979 in Kraft trat. Es ist hierbei unerheblich, daß dieser Tarifvertrag erst am 3. August 1979 abgeschlossen wurde. Für die Frage, ob eine Umsetzung mit einer höheren tariflichen Gesamtvergütung vorliegt, kann nur auf die objektive Lage im Zeitpunkt der Umsetzung abgestellt werden. Auch wenn eine tarifliche Regelung rückwirkend in Kraft tritt, ist sie damit für den von ihr festgesetzten Zeitraum maßgebend. Das mag im Einzelfall zu einer gewissen Rechtsunsicherheit führen, ändert aber nichts an der tariflichen Rechtslage, auf die § 1 Förderungs-TV ausdrücklich Bezug nimmt ("Erhöhung der Gesamtvergütung aufgrund des jeweils gültigen Tarifvertrages"). Arbeitnehmer sind hier insoweit geschützt, als ein rückwirkender Tarifvertrag



- 13 -

im allgemeinen keine gesicherten Rechtspositionen ("wohlerworbene Rechte") beseitigen darf (vgl. Wiedemann/Stumpf, TVG, 5. Aufl. 1977, § 4 Rz 139).

Im vorliegenden Fall war ein solcher Vertrauenstatbestand nicht gegeben. Der bisherige Vergütungstarifvertrag war zum 31. März 1979 gekündigt. Die Tarifverhandlungen für den Abschluß eines neuen Vergütungstarifvertrages begannen im Februar 1979. Damit mußten sich alle Beteiligten darauf einrichten, daß mit Wirkung vom 1. April 1979 neue Vergütungsregelungen in Kraft traten und diese dann auch für die Frage maßgebend waren, inwiefern in der Zeit ab 1. April 1979 eine Umsetzung mit einer Erhöhung der tariflichen Gesamtvergütung verbunden war. Nach dem insoweit maßgebenden Vergütungstarifvertrag Nr. 1 ist in § 4 Abs. 1 geregelt, daß Grundgehalt, Flugzulage 1 und Flugzulage 2 der Kapitäne, die auf den Flugzeugmustern BAC 1-11, B 727 oder vergleichbaren Flugzeugmustern eingesetzt sind, in Stufe 1 beginnen und in Stufe 12 enden. Damit ist für die Flugzeugführer der Flugzeugmuster BAC 1-11 und B 727 die gleiche tarifliche Vergütung festgelegt.

Diese Grundsätze gelten zumindest dann, wenn - wie hier - nach der bisherigen tariflichen Regelung, die bis zum Neuabschluß des rückwirkend in Kraft gesetzten Tarifvertrages angewendet wurde, die Eingruppierung nach der bisherigen oder der neuen Tätigkeit überhaupt nicht geregelt war. Der Gehaltstarifvertrag Nr. 2 für das Bordpersonal der Firma Bavaria German Air Fluggesellschaft mbH - abgeschlossen mit der ÖTV - und der entsprechende Vergütungstarifvertrag Nr. 2 - abgeschlossen mit der DAG -, in die die Beklagte durch die Fusion anstelle der Firma Bavaria German Air Fluggesellschaft mbH eintrat (vgl. Wiedemann/Stumpf, aaO, § 3 Rz 73), enthalten keine Regelung über die Eingruppierung von B 727-Kapitänen. Die allgemeinen Gehaltsstufen der Gehaltstabelle für Kapitäne können für die Vergütung von B 727-Kapitä-

- 14 -



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



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

nen nicht herangezogen werden, weil bei der Firma Bavaria German Air Fluggesellschaft mbH Flugzeuge des Flugzeugtyps B 727 überhaupt nicht zum Einsatz kamen. Da es sich bei dem Gehaltstarifvertrag Nr. 2 und dem Vergütungstarifvertrag Nr. 2 um Firmentarifverträge handelt, muß davon ausgegangen werden, daß die Tarifvertragsparteien bei der Regelung des Kapitänsgehalts nur die Flugzeugtypen berücksichtigen wollten, die bei der Firma auch tatsächlich geflogen wurden, z. B. die Flugzeuge des Typs BAC und A 300, die die Tarifverträge auch ausdrücklich erwähnen.

Andererseits enthält der Vergütungstarifvertrag für das Bordpersonal der Beklagten vom 19. Juni 1978, der bis zum Abschluß des Vergütungstarifvertrags vom 3. August 1979 angewendet wurde, keine Eingruppierungsregelung für BAC-Kapitäne. Denn bei der Beklagten kamen keine Flugzeuge des Flugzeugtyps BAC 1-11 zum Einsatz. Deshalb ist davon auszugehen, daß die Tarifvertragsparteien diesen Flugzeugtyp bei der Regelung des Kapitänsgehalts nicht berücksichtigten.

Somit kann weder nach den bei der früheren Firma Bavaria German Air Fluggesellschaft mbH geltenden Vergütungstarifverträgen noch nach den bei der Beklagten vor Inkrafttreten des Vergütungstarifvertrags vom 3. August 1979 geltenden tariflichen Regelungen beurteilt werden, ob die Umschulung eines BAC-Kapitäns zum B 727-Kapitän eine Umgruppierung mit Erhöhung der tariflichen Gesamtvergütung darstellte, weil in den angeführten Tarifverträgen insoweit miteinander zu vergleichende Eingruppierungsregelungen fehlen. Zumindest in diesen Fällen sind mangels anderweitiger Regelungen die rückwirkend in Kraft getretenen tariflichen Vorschriften für die Frage einer Umgruppierung mit Erhöhung der tariflichen Gesamtvergütung heranzuziehen. Der rückwirkend in Kraft getretene Vergütungstarifvertrag Nr. 1 vom



3. August 1979 wollte damit auch ersichtlich die Tariflücken schließen, die die bisherigen Tarifverträge bei einer Umschulung vom BAC-Kapitän zum B 727-Kapitän aufwiesen.

Entgegen der Auffassung des Klägers gebietet es der arbeitsrechtliche Gleichbehandlungsgrundsatz nicht, daß beim Übergang von Arbeitsverhältnissen nach § 613 a BGB infolge einer Betriebsübernahme der "Status" der bisher im übernehmenden Betrieb beschäftigten Arbeitnehmer nicht verschlechtert werden dürfe und deshalb die Bewerbungen der BAC-Kapitäne nicht hätten berücksichtigt werden dürfen. Dem Kläger ist zwar zuzugeben, daß Rechtsansprüche des bisherigen Bordpersonals der Beklagten durch die Fusion mit der Firma Bavaria German Air Fluggesellschaft mbH nicht beeinträchtigt werden dürfen. Das ist jedoch hier nicht geschehen. Dem Kläger ist kein vertragliches oder tarifliches Recht entzogen worden. Er hatte zu keinem Zeitpunkt einen vertraglichen oder tariflichen Anspruch auf Umschulung zum B 727-Kapitän erworben. Die Übernahme der BAC-Kapitäne durch die Beklagte führte allerdings dazu, daß sich die Chancen des Klägers auf Förderung bei innerbetrieblichen Ausschreibungen verringerten. Solche Chancen bei künftigen Bewerbungen verschaffen dem Arbeitnehmer aber keine geschützte oder schützenswerte Rechtsposition, da insoweit eine gesetzliche Rechtsgrundlage fehlt. Auch der Förderungs-TV sieht in dieser Hinsicht keinen Schutz der betroffenen Arbeitnehmer vor. Im übrigen gilt dies auch für die übernommenen BAC-Kapitäne. Ihre Chancen auf Förderung durch die Beklagte sichert ihnen ebenfalls keine entsprechenden Rechtsansprüche.

Auch bei der Ausschreibung vom 15. Oktober 1979 brauchte die Beklagte die Bewerbung des Klägers nicht zu berücksichtigen. Der Kläger hatte keinen Anspruch auf Förderung nach dem Förderungs-TV. Denn es lag bei der Besetzung der freien Stellen keine Umgruppierung mit Erhöhung der tariflichen Gesamtvergütung vor. Die Besetzung der ausgeschrie-

- 16 -

benen Stellen ausschließlich mit BAC-Kapitänen stellt eine Umsetzung ohne Erhöhung der tariflichen Gesamtvergütung dar. Dies ergibt sich aus dem damals geltenden Vergütungstarifvertrag Nr. 1 vom 3. August 1979.

Da die Beklagte Bewerbungen des Klägers aufgrund der Ausschreibungen vom 2. April 1979 und 15. Oktober 1979 nicht zu berücksichtigen brauchte, hat sie durch die unterbliebene Umschulung des Klägers zum B 727-Kapitän auch keine Rechte des Klägers verletzt. Folglich ist sie dem Kläger auch nicht zum Schadenersatz verpflichtet. Demgemäß sind die Klageanträge zu 2) und 3) unbegründet.

Die Klageforderung nach den Klageanträgen zu 2) und 3) ist somit bereits nach den Vorschriften des FörderungstV – auf den sich der Kläger allein stützen kann – nicht gerechtfertigt. Daher kann offenbleiben, wie sich die unterbliebene Bewerbung des Klägers um eine der am 2. April 1979 ausgeschriebenen Stellen auf die geltend gemachten Klageansprüche auswirken könnte. Ebensowenig braucht entschieden zu werden, ob der FörderungstV betriebliche oder betriebsverfassungsrechtliche Fragen im Sinne von § 3 Abs. 2 TVG regelt und ob in einem solchen Falle der FörderungstV nach den Grundsätzen der Tarifkonkurrenz durch die Vorschriften des SenioritätstV verdrängt und insoweit unanwendbar wurde, wie die Beklagte meint und in der mündlichen Verhandlung vor dem Senat näher ausgeführt hat.

Entgegen den Bedenken der Beklagten ist der Klageantrag zu 3) zulässig. Das nach § 256 Abs. 1 ZPO erforderliche Rechtsschutzinteresse für die Feststellung der Seniorität des Klägers bezüglich seiner Vordienstzeiten bei der Firma Bavaria Fluggesellschaft Schwabe & Co. KG ist gegeben. Die Seniorität spielt im Berufsleben eines Flugzeugführers erfahrungsgemäß eine große Rolle. Die technische Entwicklung bedingt es, daß immer wieder neue Flugzeugmuster entwickelt werden, auf die das Personal umgeschult wer-

- 17 -



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



den muß. Hierbei werden erfahrungsgemäß Bewerbungen in der Reihenfolge der Seniorität berücksichtigt. Dabei ist es denkbar, daß nicht alle Flugzeugführer auf das neue Flugzeugmuster umgeschult werden können, weil nicht so viele Flugzeugführer auf dem neuen Flugzeugmuster benötigt werden. Dies kann für diejenigen, die sich nicht umschulen lassen oder nicht umschulen lassen können, mit Nachteilen verbunden sein, z. B. wenn die Tätigkeit auf dem neuen Flugzeugmuster mit einer höheren Vergütung verbunden ist. Ferner kann die Einführung eines neuen Flugzeugmusters dazu führen, daß weniger Flugzeugführer als bisher benötigt werden und deshalb einige Flugzeugführer entlassen oder mit einer anderen Tätigkeit betraut werden müssen. In allen diesen Fällen werden erfahrungsgemäß die Flugzeugführer mit der vorrangigen Seniorität bevorzugt, so daß Flugzeugführer mit einer schlechten Platzziffer gegebenenfalls auf dem bisherigen, geringer bezahlten Flugzeugmuster tätig bleiben müssen oder sogar entlassen werden können. Um insoweit für das gesamte Berufsleben des Klägers Klarheit zu schaffen, besteht ein Rechtsschutzinteresse an der von ihm begehrten Feststellung, ob seine Seniorität unter Berücksichtigung seiner angeführten Vordienstzeiten festzusetzen ist.

Der Klageantrag zu 3) ist jedoch unbegründet. Nach § 3 Abs. 2 Förderungs-TV richtet sich die Reihenfolge in der Berufsfolgeliste nach dem jeweiligen Eintrittsdatum in den fliegerischen Einsatz der Beklagten. Eine Anrechnung von Vordienstzeiten bei der früheren Firma Bavaria Fluggesellschaft Schwabe & Co. KG sieht der Förderungs-TV nicht vor. Die zwischen der Firma Bavaria und deren Personalvertretung abgeschlossene Vereinbarung vom 14. September 1976 über die Anrechnung von Vordienstzeiten bei Rechtsnachfolgern der Firma Bavaria findet auf den Kläger keine Anwendung, weil der Kläger nicht von einem Rechtsnachfolger der Firma Bavaria oder Bavaria German Air Fluggesellschaft mbH eingestellt wurde, sondern von der rechtlich selbständigen



Beklagten. Das war im Jahre 1977. Rechtsnachfolger der Firma Bavaria bzw. Bavaria German Air Fluggesellschaft mbH wurde die Beklagte erst im Jahre 1979. Damals war aber der Kläger schon längst von der Beklagten eingestellt.

Auch aus dem Tarifvertrag über die Auswahl bei Förderung und Rückgruppierung des Bordpersonals der Beklagten vom 28. November 1979 kann der Kläger nichts für seine Seniorität herleiten. Der Tarifvertrag sieht insoweit keine Anrechnung von Vordienstzeiten bei einem anderen Luftfahrtunternehmen vor. Nach der tariflichen Protokollnotiz Nr. 1 werden zwar Vordienstzeiten bei Rechtsvorgängern der Beklagten berücksichtigt. Das ist aber nach dem Sinn dieser Regelung nur so zu verstehen, daß bei denjenigen Arbeitsverhältnissen, bei denen die Beklagte als Rechtsnachfolger eingetreten ist, das Eintrittsdatum bei dem Rechtsvorgänger für die Seniorität maßgebend ist. Nur die ununterbrochene Beschäftigung bei der Beklagten und ihren Rechtsvorgängern soll nach der tariflichen Regelung zu einer Anrechnung der Vordienstzeiten führen. Im vorliegenden Fall ist die Beklagte jedoch nicht als Rechtsnachfolger in das Arbeitsverhältnis des Klägers mit der Firma Bavaria eingetreten (vgl. auch BAG Urteil vom 8. Juni 1983 - 4 AZR 593/80-). Vielmehr wurde zwischen den Parteien im Jahre 1977 durch Vertrag ein Arbeitsverhältnis begründet. Diese tarifliche Regelung ist aus verfassungsrechtlichen Gründen nicht zu beanstanden. Deshalb ist für Billigkeitserwägungen, die zu einem von den Tarifvertragsparteien nicht gewollten Ergebnis führen, kein Raum.

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

Dr. Neumann

Dr. Feller

Dr. Etzel

Gossen

Scheerer



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

