

Aktenzeichen: 7 AZR 622/00
Bundesarbeitsgericht 7. Senat

Urteil vom 20. Februar 2002
- 7 AZR 622/00 -

I. Arbeitsgericht
Darmstadt

Urteil vom 27. Oktober 1999
- 9 Ca 474/98 -

II. Hessisches
Landesarbeitsgericht

Urteil vom 13. Juli 2000
- 3 Sa 2099/99 -

Für die Amtliche Sammlung: Nein
Für die Fachpresse: Nein

Entscheidungsstichwort:

Arbeitsvertragliche Altersgrenze bei Piloten

Gesetz:

BGB § 620 Altersgrenze

Leitsätze:

keine

Hinweis des Senats:

Weitgehende Parallelsache zu den Senatsentscheidungen vom 23. Januar 2002 - 7 AZR 586/00 - zur Veröffentlichung vorgesehen (zVv.) und - 7 AZR 587/00 -



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



BUNDESARBEITSGERICHT



7 AZR 622/00
3 Sa 2099/99
Hessisches
Landesarbeitsgericht

Im Namen des Volkes!

Verkündet am
20. Februar 2002

URTEIL

Kaufhold, Urkundsbeamtin
der Geschäftsstelle

In Sachen

Kläger, Berufungskläger und Revisionskläger,

pp.

Beklagte, Berufungsbeklagte und Revisionsbeklagte,

hat der Siebte Senat des Bundesarbeitsgerichts auf Grund der mündlichen Verhandlung vom 20. Februar 2002 durch den Vorsitzenden Richter am Bundesarbeitsgericht Dörner, die Richterin am Bundesarbeitsgericht Gräfl und den Richter am Bundesarbeitsgericht Linsenmaier sowie die ehrenamtlichen Richter Coulin und Hoffmann für Recht erkannt:



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



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

Auf die Revision des Klägers wird das Urteil des Hessischen Landesarbeitsgerichts vom 13. Juli 2000 - 3 Sa 2099/99 - aufgehoben.

Auf die Berufung des Klägers wird das Urteil des Arbeitsgerichts Darmstadt vom 27. Oktober 1999 - 9 Ca 474/98 - abgeändert:

Es wird festgestellt, daß das Arbeitsverhältnis der Parteien über den 30. November 1998 hinaus fortbesteht.

Der Kläger hat ¼, die Beklagte ¾ von den bis zur teilweisen Rücknahme der Klage in der mündlichen Verhandlung vor dem Senat am 20. Februar 2002 entstandenen Kosten zu tragen.

Die danach entstandenen Kosten hat die Beklagte zu tragen.

Von Rechts wegen!

Tatbestand

Die Parteien streiten darüber, ob ihr Arbeitsverhältnis auf Grund einer arbeitsvertraglich vereinbarten Altersgrenze im November 1998 geendet hat.

Der am 18. November 1938 geborene Kläger wurde mit Arbeitsvertrag vom 28. Juni 1991 von der Rechtsvorgängerin der Beklagten, der G. GmbH (G.), ab 1. Juli 1991 als Flugzeugführer im internationalen Luftverkehr eingestellt und als Flugkapitän auf Großflugzeugen beschäftigt. Nach § 2 des Arbeitsvertrags ergeben sich die Rechte und Pflichten des Mitarbeiters aus der Beschäftigungsordnung der G. sowie den jeweils gültigen Dienstvorschriften der G. Die „Beschäftigungsordnung für das Cockpitpersonal der G. GmbH“ (BeschO) sieht in § 10 unter der Überschrift „Altersbegrenzung/Rentenzahlung“ ua. vor:

„Der Arbeitsvertrag endet, ohne daß es einer Kündigung bedarf, spätestens dann, wenn der Mitarbeiter das 65. Lebensjahr vollendet hat.

Soweit ein Gesetz oder eine Verordnung den fliegerischen Einsatz über ein bestimmtes Alter hinaus durch eine zwingende oder eine Soll-Bestimmung nicht gestattet, endet der Arbeitsvertrag, ohne daß es einer Kündigung bedarf, wenn der Mitar-



beiter das dort bestimmte Lebensjahr vollendet (gemäß § 41 Abs. 1 der Betriebsordnung).“

Mit Schreiben vom 14. September 1998 teilte die Beklagte dem Kläger mit, sein Arbeitsverhältnis ende am 30. November 1998. Ab dem 18. November 1998 beschäftigte sie den Kläger nicht mehr, bezahlte ihm jedoch bis zum 30. November 1998 die Vergütung.

Mit der am 6. Oktober 1998 beim Arbeitsgericht eingegangenen Klage hat der Kläger die Feststellung begehrt, sein Arbeitsverhältnis sei durch die Kündigung vom 14. September 1998 nicht aufgelöst worden. Mit einem am 13. September 1999 beim Arbeitsgericht eingegangenen Schriftsatz hat er geltend gemacht, sein Arbeitsverhältnis sei nicht durch Vollendung seines 60. Lebensjahrs beendet, sondern bestehe jedenfalls bis zu seinem 65. Lebensjahr fort. § 10 Abs. 2 BeschO sei unklar. § 41 Abs. 1 der Betriebsordnung für Luftfahrtgerät (LuftBO) sei keine Regelung, die den fliegerischen Einsatz des Klägers iSd. § 10 Abs. 2 BeschO „nicht gestattet“. Eine Altersgrenzenregelung von 60 Jahren sei durch medizinische Erfahrungswerte nicht mehr gerechtfertigt. Außerdem sei nach dem 18. November 1998 gemäß § 625 BGB ein unbefristetes Arbeitsverhältnis zwischen den Parteien entstanden.

Der Kläger hat beantragt,

1. festzustellen, daß das Arbeitsverhältnis durch die Kündigung vom 14. September 1998, vom Kläger erhalten am 21. September 1998, nicht aufgelöst worden ist,
2. festzustellen, daß das Arbeitsverhältnis auch nicht durch andere Beendigungstatbestände endet, sondern zu unveränderten Bedingungen fortbesteht.

Die Beklagte hat beantragt,

die Klage abzuweisen.

Sie hat die Auffassung vertreten, das Arbeitsverhältnis habe auf Grund der im Arbeitsvertrag in Bezug genommenen Altersgrenzenregelung in § 10 Abs. 2 BeschO mit Vollendung des 60. Lebensjahres des Klägers geendet. Der in § 10 Abs. 2 BeschO angesprochene § 41 Abs. 1 LuftBO gelte über den 31. August 1998 hinaus auch für die von der Beklagten betriebenen Großflugzeuge fort.



Das Arbeitsgericht hat die Klage abgewiesen. Das Landesarbeitsgericht hat die Berufung des Klägers zurückgewiesen. Mit der Revision hat der Kläger seine Klageanträge zunächst uneingeschränkt weiter verfolgt. In der mündlichen Verhandlung vor dem Senat hat er mit Zustimmung der Beklagten die Kündigungsschutzklage zurückgenommen. Die Beklagte beantragt die Zurückweisung der Revision.

Entscheidungsgründe

Die Revision ist in dem nach der teilweisen Klagrücknahme noch vorliegenden Umfang begründet. Entgegen der Auffassung der Vorinstanzen hat das Arbeitsverhältnis der Parteien nicht auf Grund einer arbeitsvertraglich vereinbarten Altersgrenze mit der Vollendung des 60. Lebensjahrs des Klägers im November 1998 geendet. Denn es fehlte zu diesem Zeitpunkt an einer auf den fliegerischen Einsatz des Klägers noch anwendbaren öffentlich-rechtlichen Bestimmung iSd. § 10 Abs. 2 BeschO. § 41 Abs. 1 LuftBO ist entgegen der Auffassung des Landesarbeitsgerichts seit dem 1. September 1998 beim fliegerischen Einsatz auf Großflugzeugen nicht mehr zu beachten.

A. Die Klage ist zulässig. Bei dem vom Kläger im Revisionsverfahren zuletzt allein gestellten Antrag handelt es sich um eine allgemeine Feststellungsklage, mit welcher die Feststellung des Fortbestandes des Arbeitsverhältnisses bis zum Zeitpunkt der letzten mündlichen Tatsachenverhandlung begehrt wird. Nachdem sich die Beklagte der Beendigung des Arbeitsverhältnisses zum 30. November 1998 berührt, hat der Kläger an der beehrten alsbaldigen Feststellung des Fortbestands seines Arbeitsverhältnisses ein berechtigtes Interesse iSv. § 256 Abs. 1 ZPO.

B. Entgegen der Auffassung des Landesarbeitsgerichts ist die allgemeine Feststellungsklage begründet.

I. Das Landesarbeitsgericht hat zur Begründung seiner gegenteiligen Entscheidung im wesentlichen ausgeführt, die Beschäftigungsordnung der G. sei wirksamer Bestandteil des Arbeitsvertrags der Parteien geworden. Gemäß § 10 Abs. 2 BeschO iVm. § 41 Abs. 1 Satz 2 der Betriebsordnung für Luftfahrtgerät (LuftBO) vom 4. März 1970 (BGBl. I S 262) habe daher das Arbeitsverhältnis mit der Vollendung des 60. Lebensjahrs des Klägers geendet. Es sei unschädlich, daß in § 10 Abs. 2 BeschO die Betriebsordnung für Luftfahrtgerät nur unvollständig bezeichnet sei. Der substantielle



Inhalt des § 10 Abs. 2 BeschO habe dem Kläger hinreichend Veranlassung gegeben, der Frage nachzugehen, welche „zwingende“ oder „Soll-Bestimmung“ eine Einschränkung des § 10 Abs. 1 BeschO zur Folge habe. § 41 Abs. 1 Satz 2 LuftBO finde nach dem 1. September 1998 weiterhin auch auf die Luftfahrzeuge Anwendung, die in Art. 1 Nr. 2 § 1 Abs. 2 Nr. 1 der Verordnung zur Änderung luftrechtlicher Vorschriften über Anforderungen an den Betrieb der Luftfahrzeuge vom 29. Juli 1998 (BGBl. I S 1989) beschrieben sind. Zwar würden nach dieser Vorschrift nur noch die darin ausdrücklich genannten §§ 3, 14, 25 und 55 LuftBO sowie die Bestimmungen der Joint Aviation Authorities über die gewerbsmäßige Beförderung von Personen und Sachen in Flugzeugen in ihrer jeweils jüngsten vom Bundesministerium für Verkehr im Bundesanzeiger bekanntgemachten Fassung der deutschen Übersetzung (JAR-OPS 1 deutsch) gelten. Die JAR-OPS 1 deutsch sei aber im Hinblick auf den Regelungsbereich „Flugbesatzung“ unvollständig. Daher sei dem Abschnitt N - Flugbesatzung eine Anmerkung vorangestellt. Danach seien bis zum Inkrafttreten der JAR-FCL die entsprechenden nationalen luftrechtlichen Bestimmungen anzuwenden. Zu diesen gehöre § 41 Abs. 1 Satz 2 LuftBO, die als einzige nationale luftrechtliche Bestimmung eine Altersgrenze zum Gegenstand habe. Die hiernach vorliegend weiterhin maßgebliche einzelvertragliche Altersgrenze von 60 Jahren sei wirksam.

II. Diese Begründung hält der revisionsrechtlichen Prüfung nicht stand.

1. Es erscheint bereits zweifelhaft, ob für die Zeit bis zum 31. August 1998 durch die im Arbeitsvertrag der Parteien erfolgte Bezugnahme auf die Beschäftigungsordnung der G. eine Altersgrenze von 60 Jahren mit der erforderlichen Eindeutigkeit vereinbart war. Zumindest Bedenken sind insoweit nämlich deshalb veranlaßt, weil weder der Arbeitsvertrag noch § 10 BeschO eine Altersgrenze von 60 Jahren ausdrücklich benennt und darüber hinaus der erläuternde Klammerzusatz in § 10 Abs. 2 BeschO mit „41 Abs. 1 der Betriebsordnung“ die LuftBO nur unvollständig bezeichnet. Die Frage konnte jedoch dahin stehen. Denn auch wenn mit der Beklagten und dem Landesarbeitsgericht angenommen wird, der Kläger habe erkennen können und müssen, daß § 41 Abs. 1 Satz 2 LuftBO eine Soll-Bestimmung iSd. § 10 Abs. 2 BeschO darstellte, welche seinen fliegerischen Einsatz über die Vollendung des 60. Lebensjahrs hinaus „nicht gestattet“, so galt dies jedenfalls nur für die Zeit bis zum 31. August 1998.

2. Entgegen der Auffassung des Landesarbeitsgerichts war § 41 Abs. 1 Satz 2 LuftBO ab dem 1. September 1998 keine öffentlich-rechtliche Bestimmung mehr, wel-



che den fliegerischen Einsatz des Klägers über dessen 60. Lebensjahr hinaus auf einem der in Art. 1 Nr. 2 § 1 Abs. 2 Nr. 1 der Änderungsverordnung vom 29. Juli 1998 beschriebenen Großflugzeuge im Sinne des § 10 Abs. 2 BeschO „nicht gestattete“. Dem steht nicht entgegen, daß die Bestimmung des § 41 Abs. 1 LuftBO durch die Änderungsverordnung vom 29. Juli 1998 nicht vollständig gestrichen wurde. Entscheidend ist vielmehr, daß der fliegerische Einsatz des Klägers auf einem Großflugzeug nicht mehr dem Anwendungsbereich des § 41 Abs. 1 LuftBO unterfiel. Entgegen der Auffassung des Landesarbeitsgerichts findet nämlich § 41 Abs. 1 Satz 2 LuftBO seit dem 1. September 1998 auf den gewerbsmäßigen Betrieb der in Art. 1 Nr. 2 § 1 Abs. 2 Nr. 1 der Änderungsverordnung vom 29. Juli 1998 beschriebenen Großflugzeuge keine Anwendung mehr.

a) § 41 LuftBO enthält unter der Überschrift „Zusammensetzung der Besatzung“ in Absatz 1 folgende Regelung:

„Der Unternehmer hat für jeden Flug den verantwortlichen Luftfahrzeugführer und die Flugbesatzung zu bestimmen. Mitglieder der Flugbesatzung mit einem Alter über 60 Jahren sollen nicht eingesetzt werden.“

Bis zum 31. August 1998 galt die LuftBO nach ihrem § 1 für den Betrieb des nach den Vorschriften der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung zum Verkehr zugelassenen Luftfahrtgeräts. Durch Art. 1 Nr. 2 der Änderungsverordnung vom 29. Juli 1998 wurde der Anwendungsbereich der LuftBO dahin geändert, daß sich gemäß § 1 Abs. 2 LuftBO der Betrieb der in § 1 Abs. 1 LuftBO genannten Luftfahrzeuge

„1. bei Flugzeugen, deren höchstzulässige Startmasse mehr als 10 000 Kilogramm oder deren höchst genehmigte Fluggastplatzanzahl mehr als 19 beträgt und die zur gewerbsmäßigen Beförderung von Personen und Sachen eingesetzt werden, nach den §§ 3, 14, 25 und 55 sowie nach den Bestimmungen der Joint Aviation Authorities über die gewerbsmäßige Beförderung von Personen und Sachen in Flugzeugen in ihrer jeweils jüngsten vom Bundesministerium für Verkehr im Bundesanzeiger bekanntgemachten Fassung der deutschen Übersetzung (JAR-OPS 1 deutsch);

2. im übrigen nach den nachfolgenden Vorschriften“

richtet.

Gemäß Art. 4 Abs. 3 der am 6. August 1998 im Bundesgesetzblatt bekannt gemachten Änderungsverordnung vom 29. Juli 1998 trat die Verordnung am ersten



Tag des auf die Verkündung folgenden Kalendermonats und damit am 1. September 1998 in Kraft.

Die in § 1 Abs. 2 Nr. 1 LuftBO in Bezug genommene JAR-OPS 1 deutsch (bekanntgemacht am 4. August 1998 im Bundesanzeiger Nr. 181a, ausgegeben am 26. September 1998) enthält im „Abschnitt N - Flugbesatzung“ in JAR-OPS 1.940 Regelungen über die „Zusammensetzung Flugbesatzung“. Dem Abschnitt N ist folgende Anmerkung vorangestellt:

„In diesem Abschnitt wird auf JAR-FCL verwiesen. Bis zum Inkrafttreten dieser Vorschrift sind die entsprechenden nationalen luftrechtlichen Bestimmungen anzuwenden.“

Die JAR-FCL (Joint Aviation Requirements - Flight Crew Licensing) ist bis heute nicht in Kraft getreten. Sie soll zahlreiche Regelungen über die Vergabe von Flugbesatzungslizenzen enthalten. Der Entwurf sieht nach den nicht angegriffenen Ausführungen des Landesarbeitsgerichts im Abschnitt A 1.060 unter der Überschrift „Beschränkung für Lizenzinhaber ab dem 60. Lebensjahr“ folgendes vor:

„a) 60 bis 64 Jahre

Der Inhaber einer Pilotenlizenz darf nach Vollendung des 60. Lebensjahres nicht mehr als Pilot von Flugzeugen bei der gewerbsmäßigen Beförderung eingesetzt werden, es sei denn:

- (1) er ist Mitglied einer Flugbesatzung, die aus mehreren Piloten besteht und
- (2) die anderen Piloten haben das 60. Lebensjahr noch nicht vollendet.

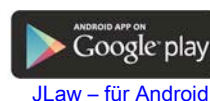
b) 65 Jahre

Der Inhaber einer Pilotenlizenz darf nach Vollendung des 65. Lebensjahres nicht mehr als Pilot von Flugzeugen bei der gewerbsmäßigen Beförderung eingesetzt werden.“

b) Hiernach gilt § 41 Abs. 1 Satz 2 LuftBO entgegen der Auffassung des Landesarbeitsgerichts ab dem 1. September 1998 nicht mehr für die in § 1 Abs. 2 Nr. 1 LuftBO bezeichneten Luftfahrzeuge. Denn § 41 Abs. 1 Satz 2 LuftBO gehört weder zu den in § 1 Abs. 2 Nr. 1 LuftBO ausdrücklich für weiterhin anwendbar erklärten Vorschriften der LuftBO noch zu den Bestimmungen der JAR-OPS 1 deutsch. Es besteht auch keine planwidrige Regelungslücke, die durch eine entsprechende Anwendung des § 41 Abs. 1 LuftBO zu schließen wäre.



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



aa) Der Verordnungsgeber hat in § 1 Abs. 2 Nr. 1 LuftBO mit den §§ 3, 14, 25 und 55 LuftBO im einzelnen die Vorschriften der LuftBO benannt, die auch weiterhin beim Betrieb der in § 1 Abs. 2 Nr. 1 LuftBO bezeichneten Flugzeuge Anwendung finden sollen. Zu diesen Bestimmungen gehört § 41 LuftBO nicht. Anhaltspunkte für ein Redaktionsversehen des Verordnungsgebers liegen nicht vor. Wie sich aus der Begründung zu Art. 1 Nr. 2 der Änderungsverordnung vom 29. Juli 1998 ergibt, wollte der Verordnungsgeber vielmehr mit § 1 Abs. 2 LuftBO ua. auch klarstellen, daß neben den verbindlich eingeführten Bestimmungen der JAR-OPS 1 deutsch „die bisherigen besonderen Flugbetriebsvorschriften des Sechsten Abschnitts der Betriebsordnung für Luftfahrtgerät insoweit nicht mehr gelten“. Zu diesen Flugbetriebsvorschriften gehört gerade auch § 41 LuftBO.

bb) § 41 Abs. 1 Satz 2 LuftBO gehört auch nicht zu den in § 1 Abs. 2 Nr. 1 LuftBO für anwendbar erklärten Bestimmungen der JAR-OPS 1 deutsch. Die Bestimmungen der JAR-OPS 1 deutsch nehmen auf § 41 Abs. 1 Satz 2 LuftBO weder ausdrücklich noch mittelbar Bezug. Die JAR-OPS 1 deutsch enthält vielmehr mit JAR-OPS 1.940 nebst Anhang eine eigenständige, detaillierte Regelung über die Zusammensetzung der Flugbesatzung. Darin ist eine Bestimmung, nach der Mitglieder der Flugbesatzung mit einem Alter über 60 Jahren nicht eingesetzt werden sollen, gerade nicht vorgesehen. Entgegen der Auffassung des Landesarbeitsgerichts gehört § 41 Abs. 1 Satz 2 LuftBO auch nicht deshalb zu den Bestimmungen der JAR-OPS 1 deutsch iSv. § 1 Abs. 2 Nr. 1 LuftBO, weil sie als „entsprechende nationale luftrechtliche Bestimmung“ im Sinne der Anmerkung vor Abschnitt N - Flugbesatzung JAR-OPS 1 deutsch anzusehen wäre.

(1) Auch wenn der Anmerkung vor Abschnitt N - Flugbesatzung JAR-OPS 1 deutsch durch die in § 1 Abs. 2 Nr. 1 LuftBO erfolgte Bezugnahme auf die Bestimmungen der JAR-OPS 1 deutsch normative Bedeutung zukommen sollte, so sind jedenfalls nicht sämtliche der JAR-FCL entsprechenden nationalen luftrechtlichen Bestimmungen zum normativen Inhalt der LuftBO geworden. Ein derart weitreichender Normsetzungswille kann dem Verordnungsgeber der Änderungsverordnung vom 29. Juli 1998 nicht unterstellt werden. Vielmehr wäre es mit den Erfordernissen der hinreichenden Bestimmtheit von Gebots- und Verbotsnormen sowie der Rechtssicherheit unvereinbar, in einer öffentlich-rechtlichen, normativen Vorschrift ohne nähere Konkretisierung pauschal auf nationale Bestimmungen zu verweisen, die den wiederum nicht im einzelnen bezeichneten Vorschriften eines bislang lediglich im Entwurf vorliegenden internatio-



nationalen Regelungswerks „entsprechen“ sollen. Dies gilt um so mehr, als es bisher an einer autorisierten öffentlichen Bekanntmachung der JAR-FCL in deutscher Sprache fehlt, so daß für die Rechtsunterworfenen eine zuverlässige, rechtsstaatlichen Maßstäben genügende Feststellung aller „entsprechenden nationalen luftrechtlichen Bestimmungen“ nahezu unmöglich erscheint. Daher kann der Anmerkung vor Abschnitt N - Flugbesatzung JAR-OPS 1 deutsch iVm. § 1 Abs. 2 Nr. 1 LuftBO normative Geltung allenfalls in der Weise beigemessen werden, daß bei den Bestimmungen in Abschnitt N - Flugbesatzung der JAR-OPS 1 deutsch, die ausdrücklich auf die JAR-FCL Bezug nehmen, statt der einschlägigen in der JAR-FCL vorgesehenen Regelung die entsprechende deutsche luftrechtliche Bestimmung Anwendung finden soll.

(2) § 41 Abs. 1 Satz 2 LuftBO ist keine entsprechende deutsche luftrechtliche Bestimmung in diesem Sinn. Zwar mag § 41 Abs. 1 Satz 2 LuftBO der in JAR-FCL im Abschnitt A 1.060 vorgesehenen Regelung insofern „entsprechen“, als beide Bestimmungen eine - wenn auch inhaltlich nicht identische - Altersgrenzenregelung zum Gegenstand haben. Die Bestimmungen in Abschnitt N - Flugbesatzung JAR-OPS 1 deutsch enthalten jedoch weder ausdrücklich noch indirekt einen Verweis auf die in JAR-FCL im Abschnitt A 1.060 vorgesehene Altersgrenzenregelung. Diese Bestimmungen verweisen auf die JAR-FCL lediglich in JAR-OPS 1.940 (a) (5) sowie in JAR-OPS 1.945 (a) (1), (b) und (c). Keine dieser Verweisungen bezieht sich dabei auf die Altersgrenzenregelung der JAR-FCL Abschnitt A 1.060.

(a) Nach JAR-OPS 1.940 (a) (5) hat der Luftfahrtunternehmer sicherzustellen, daß ein Pilot, der gemäß JAR-FCL als verantwortlicher Pilot qualifiziert ist, aus der Besatzung zum Kommandanten bestimmt wird; dieser kann die Durchführung des Fluges an einen anderen entsprechend qualifizierten Piloten delegieren. Die der JAR-FCL in diesem Zusammenhang entsprechende nationale luftrechtliche Bestimmung ist § 16 Abs. 2 Satz 1 LuftPersV. Danach berechtigt die gemäß § 16 Abs. 1 LuftPersV erteilte Erlaubnis zur Tätigkeit als verantwortlicher oder zweiter Flugzeugführer auf Flugzeugen der im Luftfahrerschein eingetragenen Muster. Eine Altersgrenze ist insoweit nicht bestimmt. Die Erlaubnis für die Tätigkeit als Verkehrs- oder Berufsflugzeugführer wird aber gemäß § 17 Abs. 1 Nr. 1 LuftPersV nur für zwölf Monate erteilt und bedarf nach § 17 Abs. 2 Satz 1 LuftPersV zu ihrer stets nur zwölfmonatigen Verlängerung jeweils des Beweises von 20 Flugstunden sowie eines Überprüfungsflugs mit einem von der Erlaubnisbehörde anerkannten Sachverständigen.



(b) Die weiteren Verweisungen auf die JAR-FCL in JAR-OPS 1.945 (a) (1), (b) und (c) beziehen sich auf die Bestimmungen über die Musterberechtigung. Die Regelungen hierüber enthalten derzeit die §§ 66 ff. LuftPersV. Mit Altersgrenzen hat dies ebenfalls nichts zu tun.

(3) Die vom Landesarbeitsgericht für anwendbar erachtete Verweisungskette widerspricht auch der Systematik des § 1 Abs. 2 Nr. 1 LuftBO. Denn wenn nach dem Willen des Verordnungsgebers § 41 LuftBO auf die in § 1 Abs. 2 Nr. 1 LuftBO bezeichneten Flugzeuge weiterhin hätte Anwendung finden sollen, hätte nichts näher gelegen, als § 41 LuftBO neben den dort ausdrücklich genannten §§ 3, 14, 25 und 55 LuftBO anzuführen. Es ist nicht ersichtlich, warum der Verordnungsgeber statt dessen von einer komplizierten und rechtsstaatlich bedenklichen Verweisungstechnik hätte Gebrauch machen sollen.

cc) Durch die mit Wirkung vom 1. September 1998 eingetretene Unanwendbarkeit des § 41 Abs. 1 Satz 2 LuftBO auf die in § 1 Abs. 2 Nr. 1 LuftBO bezeichneten Flugzeuge ist keine planwidrige Regelungslücke entstanden, die durch eine entsprechende Anwendung des § 41 Abs. 1 Satz 2 LuftBO zu schließen wäre. Ein Regelungskonzept des Verordnungsgebers, auch weiterhin den Einsatz von Piloten im Alter von über 60 Jahren zu verhindern, ist nicht erkennbar. Dies gilt um so mehr, als bereits bisher § 41 Abs. 1 Satz 2 LuftBO den Einsatz von Mitgliedern der Flugbesatzung mit einem Alter über 60 Jahren nicht verbot, sondern lediglich eine an den Luftfahrtunternehmer gerichtete Soll-Vorschrift darstellte. Die Argumentation des Landesarbeitsgerichts, es sei ein widersinniges Ergebnis, daß es für die Piloten der Großflugzeuge überhaupt keine Altersgrenze mehr gebe, während § 41 Abs. 1 Satz 2 LuftBO „im übrigen“, dh. für alle kleineren Fluggeräte fortgelte, ist schon deshalb nicht zwingend, weil sie lediglich eine relativ kurze Übergangszeit betrifft. Denn gemäß Art. 3 Nr. 1 iVm. Art. 4 Abs. 2 der Änderungsverordnung vom 29. Juli 1998 entfiel ab 1. Oktober 1999 die in § 1 Abs. 2 Nr. 1 LuftBO vorgesehene Beschränkung auf „größere“ Flugzeuge. Die unterschiedlichen Zeitpunkte des Inkrafttretens sollten, wie sich aus der Verordnungsbegründung ergibt, den Luftfahrtbehörden und Luftfahrtunternehmen eine hinreichende Vorbereitungszeit für die Umstellung auf die neuen Anforderungen erlauben. Rückschlüsse auf eine planwidrige Regelungslücke hinsichtlich einer Altersgrenze lassen sich hieraus nicht ziehen. Im übrigen erscheint es entgegen der Auffassung des Landesarbeitsgerichts auch nicht ohne weiteres „widersinnig“, die Altersgrenzen bei Großflugzeugen, die von einer Mehr-Piloten-Crew geflogen werden, eher zu lockern als bei nur von einem Pilo-



ten gesteuerten kleinen Flugzeugen. Immerhin sieht auch die Altersgrenzenregelung der JAR-FCL Abschnitt A 1.060 eine derartige Differenzierung vor.

3. Entgegen der Auffassung des Landesarbeitsgerichts gab es daher zu dem Zeitpunkt, als der Kläger sein 60. Lebensjahr vollendete, keine Vorschrift, welche den fliegerischen Einsatz des Klägers auf einem der von der Beklagten betriebenen Großflugzeuge iSd. § 10 Abs. 2 BeschO nicht gestattete. Somit lag diese nach § 10 Abs. 2 BeschO erforderliche Voraussetzung für eine vorzeitige Beendigung des Arbeitsverhältnisses nicht vor. Die Entscheidung des Landesarbeitsgerichts erwiese sich aber auch dann als rechtsfehlerhaft, wenn mit dem Landesarbeitsgericht davon ausgegangen würde, § 41 Abs. 1 Satz 2 LuftBO sei über die vom Landesarbeitsgericht konstruierte Verweisungskette auf den Betrieb der in § 1 Abs. 2 Nr. 1 LuftBO bezeichneten Flugzeuge objektiv anwendbar geblieben. Vielmehr hätte dann ab dem 1. September 1998 eine Unklarheit der arbeitsvertraglichen Gestaltung vorgelegen, die zu Lasten der Beklagten ginge. Denn nach der Änderung der LuftBO konnte und mußte der Kläger nicht mehr erkennen, daß § 41 Abs. 1 Satz 2 LuftBO weiterhin eine Bestimmung darstellt, die seinen fliegerischen Einsatz im Sinne von § 10 Abs. 2 BeschO nicht gestattet. Vielmehr durfte er davon ausgehen, daß ab dem 1. September 1998 die nach § 10 Abs. 1 BeschO grundsätzlich maßgebliche Altersgrenze von 65 Jahren zur Anwendung kommt.

4. Die Entscheidung des Landesarbeitsgerichts stellt sich auch nicht aus anderen Gründen als richtig dar (§ 561 ZPO). Die allgemeine Feststellungsklage ist nicht etwa deshalb unbegründet, weil der Kläger zunächst lediglich eine Kündigungsschutzklage erhoben und erstmals mit einem am 13. September 1999 beim Arbeitsgericht eingegangenen Schriftsatz ausdrücklich geltend gemacht hat, das Arbeitsverhältnis habe auch nicht auf Grund einer Altersgrenze mit der Vollendung seines 60. Lebensjahres geendet.

a) Allerdings muß ein Arbeitnehmer, der die Rechtsunwirksamkeit der Befristung seines Arbeitsvertrags geltend machen will, gemäß § 1 Abs. 5 Satz 1 BeschFG (in der vom 1. Oktober 1996 bis 31. Dezember 2000 geltenden Fassung; seitdem § 17 Satz 1 TzBfG) innerhalb von drei Wochen nach dem vereinbarten Ende des befristeten Arbeitsvertrags Klage beim Arbeitsgericht auf Feststellung erheben, daß das Arbeitsverhältnis auf Grund der Befristung nicht beendet ist. Versäumt er diese Frist, so gilt die Befristung nach § 1 Abs. 5 Satz 2 BeschFG iVm. § 7 KSchG als von Anfang an



rechtswirksam. Dabei werden nach der Rechtsprechung des Senats mit der Versäumung der Klagefrist des § 1 Abs. 5 Satz 1 BeschFG alle Voraussetzungen einer rechtswirksamen Befristung fingiert (9. Februar 2000 - 7 AZR 730/98 - BAGE 93, 305 = AP BeschFG 1985 § 1 Nr. 22, zu a der Gründe; 19. September 2001 - 7 AZR 574/00 - nv., zu I der Gründe). Die Fiktion der Rechtswirksamkeit ist nicht auf bestimmte Unwirksamkeitsgründe beschränkt (BAG 19. September 2001 - 7 AZR 574/00 - aaO, zu I der Gründe). Nach dem eindeutigen Gesetzeswortlaut muß aber lediglich die Rechtswirksamkeit der Befristung mit einer fristgerechten Klage geltend gemacht werden. Streiten dagegen die Parteien darüber, ob überhaupt eine Befristungsabrede getroffen wurde oder ob eine vertraglich vereinbarte Voraussetzung für die Beendigung des Arbeitsverhältnisses vorliegt, findet die Klagefrist des § 1 Abs. 5 Satz 1 BeschFG keine Anwendung. Daher ist auch für die Fiktion des § 7 KSchG iVm. § 1 Abs. 5 Satz 2 BeschFG kein Raum.

b) Vorliegend konnte hiernach der Kläger auch noch später als drei Wochen nach der Vollendung seines 60. Lebensjahrs erstmals geltend machen, sein Arbeitsverhältnis habe nicht auf Grund des Erreichens einer Altersgrenze geendet. Denn er beruft sich in erster Linie zu Recht darauf, daß es zu dem Zeitpunkt, als er sein 60. Lebensjahr vollendete, bereits am Vorliegen der für eine Beendigung des Arbeitsverhältnisses vertraglich vereinbarten Voraussetzung fehlte. Daher konnte auch dahinstehen, ob es sich bei der durch den Arbeitsvertrag iVm. § 10 Abs. 2 BeschO vereinbarten Altersgrenze nicht ohnehin um eine auflösende Bedingung handelte, auf die § 1 Abs. 5 Satz 1 BeschFG unanwendbar war.

C. Die Kostenentscheidung folgt aus § 91 Abs. 1 Satz 1, § 269 Abs. 3 Satz 2 ZPO.

Dörner Gräfl Linsenmaier

Coulin Hoffmann



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



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)