

TE OGH 2005/4/28 8ObA1/05p

JUSLINE Entscheidung

© Veröffentlicht am 28.04.2005

Kopf

Der Oberste Gerichtshof hat als Revisionsgericht in Arbeits- und Sozialrechtssachen durch die Vizepräsidentin des Obersten Gerichtshofes Hon. Prof. Dr. Langer als Vorsitzende und den Hofrat des Obersten Gerichtshofes Dr. Spenling und die Hofrätin des Obersten Gerichtshofes Dr. Lovrek sowie die fachkundigen Laienrichter ADir. RR. Winfried Kmenta und Mag. Dr. Walter Zeitler als weitere Richter in den verbundenen Arbeitsrechtssachen der klagenden Parteien 1.) Markus B******, 2.) Oliver B******, 3.) Michael D******, 4.) Johann F******, 5.) Heiko G******, 6.) Dr. Wolfgang H******, 7.) Alexander N******, 8.) Michael P******, 9.) Peter S******, 10.) Daniela S******,

1. 11.)11

Ing. Gerhard T******, 12.) Michael T******, 13.) Horst W******

2. 14.)14

Thomas W******, 15.) Wolfgang W******, alle vertreten durch Dr. Adalbert Laimer, Rechtsanwalt in Wien, wider die beklagte Partei A*****-Aktiengesellschaft, ******, vertreten durch Dr. Georg Grießer, Dr. Roland Gerlach, Dr. Sieglinde Gahleitner, Rechtsanwälte in Wien, wegen 1.) Zinsen, 2.) EUR 42.106,45 brutto sA; 3.) EUR 30.776,78 brutto sA; 4.) EUR 40.239,49 brutto sA; 5.) EUR 21.371,10 brutto sA;

6.) EUR 38.928,17 brutto sA; 7.) EUR 31.287,39 brutto sA; 8.) EUR 37.041,45 brutto sA; 9.) EUR 46.552,21 brutto sA; 10.) EUR 36.876,06 brutto sA; 11.) EUR 25.260,32 brutto sA; 12.) EUR 16.204,90 brutto sA; 13.) EUR 24.641,92 brutto sA; 14.) EUR 14.318,69 brutto sA; 15.) EUR 36.289,11 brutto sA; über die Revision des Elftklägers und die Revision der beklagten Partei in Ansehung des Fünftklägers, des Zwölftklägers und des Fünfzehntklägers gegen das Teilurteil des Oberlandesgerichtes Wien als Berufungsgericht in Arbeits- und Sozialrechtssachen vom 28. September 2004, GZ 10 Ra 80/04i-37, womit über Berufung der beklagten Partei das Urteil des Arbeits- und Sozialgerichtes Wien vom 12. Dezember 2003, GZ 3 Cga 188/02s-32, in Ansehung des Elftklägers abgeändert und in Ansehung des Fünftklägers, des Zwölftklägers und des Fünfzehntklägers bestätigt wurde und über den Rekurs des Drittklägers, des Viertklägers, des Sechst- bis Neuntklägers, der Zehntklägerin und des Dreizehntklägers und des Vierzehntklägers und über den Rekurs der Beklagten gegen den Aufhebungsbeschluss des Oberlandesgerichtes Wien als Berufungsgericht in Arbeits- und Sozialrechtssachen vom 28. September 2004, GZ 10 Ra 80/04i-37, womit über Berufung der beklagten Partei das Urteil des Arbeits- und Sozialgerichtes Wien vom 12. Dezember 2003, GZ 3 Cga 188/02s-32, in Ansehung des Drittklägers, des Viertklägers, des Sechst- bis Neuntklägers, der Zehntklägerin und des Dreizehnt- und des Vierzehntklägers aufgehoben wurde, zu Recht erkannt:

Spruch

- 1.) Der Revision des Elftklägers wird nicht Folge gegeben. Der Elftkläger ist schuldig, der beklagten Partei die mit EUR 1.315,08 bestimmten Kosten des Revisionsverfahrens (darin enthalten EUR 219,18 USt) binnen 14 Tagen zu ersetzen.
- 2.) Der Revision der Beklagten wird in Ansehung des Fünftklägers, des Zwölftklägers und des Fünfzehntklägers nicht

Folge gegeben. Die Beklagte ist schuldig, dem Fünftkläger die mit EUR 227,21 (darin enthalten EUR 37,87 USt), dem Zwölftkläger die mit EUR 172,30 (darin enthalten EUR 28,72 USt) und dem Fünfzehntkläger die mit EUR 385,60 (darin enthalten EUR 64,26 USt) bestimmten Kosten des Revisionsverfahrens binnen 14 Tagen zu ersetzen.

3.) Dem Rekurs der Beklagten und des Drittägers, des Viertklägers, des Sechst- bis Neuntklägers, der Zehntklägerin, des Dreizehntklägers und des Vierzehntklägers wird Folge gegeben.

Der angefochtene Beschluss wird aufgehoben und in der Sache selbst erkannt, dass in Ansehung des Dritt- und des Viertklägers, des Sechst- bis Neuntklägers, der Zehntklägerin, des Dreizehntklägers und des Vierzehntklägers das Urteil des Erstgerichtes wiederhergestellt wird, sodass es insgesamt - einschließlich der unbekämpft gebliebenen, bestätigenden und der abändernden Teile zu lauten hat wie folgt:

„Die beklagte Partei ist schuldig,

dem Erstkläger 10,75 % Zinsen aus EUR 28.132,52 brutto seit 13. 9. 2002 bis 30. 10. 2003 sowie die mit EUR 3.340,27 bestimmten Verfahrenskosten (darin enthalten EUR 464,88 USt, EUR 552,40 Barauslagen) binnen 14 Tagen zu bezahlen;

dem Zweitkläger EUR 42.106,45 brutto samt 10,75 % seit 1. 7. 2001 sowie die mit EUR 5.862,50 bestimmten Verfahrenskosten (darin enthalten EUR 796,75 USt, EUR 1.084,09 Barauslagen) binnen 14 Tagen zu bezahlen;

dem Drittkläger EUR 30.776,78 brutto samt 10,75 % Zinsen seit 10. 7. 2000 sowie die mit EUR 4.228,11 bestimmten Verfahrenskosten (darin enthalten EUR 612,85 USt und EUR 552,54 Barauslagen) binnen 14 Tagen zu bezahlen;

dem Viertkläger EUR 40.239,49 brutto samt 10,75 % Zinsen seit 1. 4. 2001 sowie die mit EUR 5.707,32 bestimmten Verfahrenskosten (darin enthalten EUR 770,89 USt, EUR 1.083,99 Barauslagen) binnen 14 Tagen zu bezahlen;

dem Fünftkläger EUR 21.371,10 brutto samt 10,75 % Zinsen seit 16. 4. 2000 und die mit EUR 3.131,13 bestimmten Verfahrenskosten (darin enthalten EUR 430,02 USt, EUR 552,06 Barauslagen) binnen 14 Tagen zu bezahlen.

dem Sechstkläger EUR 38.928,17 brutto samt 10,75 % Zinsen seit 16. 12. 2000 und die mit EUR 5.586,55 bestimmten Verfahrenskosten (darin enthalten EUR 750,76 USt, EUR 1.083,93 Barauslagen) binnen 14 Tagen zu bezahlen;

dem Siebentkläger EUR 31.287,39 brutto samt 10,75 % Zinsen seit 10. 7. 2000 sowie die mit EUR 4.272,31 bestimmten Verfahrenskosten (darin enthalten EUR 620,22 USt, EUR 552,55 Barauslagen) binnen 14 Tagen zu bezahlen;

dem Achtkläger EUR 37.041,45 brutto samt 10,75 % Zinsen seit 22. 11. 2000 und die mit EUR 5.421,99 bestimmten Verfahrenskosten (darin enthalten EUR 722,33 USt, EUR 1.083,84 Barauslagen) binnen 14 Tagen zu bezahlen;

dem Neuntkläger EUR 46.552,21 brutto samt 10,75 % Zinsen seit 1. 11. 2001 und die mit EUR 6.251,73 bestimmten Verfahrenskosten (darin enthalten EUR 861,62 USt, EUR 1.084,30 Barauslagen) binnen 14 Tagen zu zahlen.

Der Zehntklägerin EUR 36.876,06 brutto samt 10,75 % Zinsen seit 17. 11. 2000 und die mit EUR 5.408,89 bestimmten Verfahrenskosten (darin enthalten EUR 721,15 USt, EUR 1.083,83 Barauslagen) binnen 14 Tagen zu bezahlen;

dem Zwölftkläger EUR 16.204,90 brutto samt 10,75 % Zinsen seit 13. 12. 1999 und die mit EUR 2.564,37 bestimmten Verfahrenskosten (darin enthalten EUR 335,56 USt, EUR 551,80 Barauslagen) binnen 14 Tagen zu bezahlen;

dem Dreizehntkläger EUR 24.641,92 brutto samt 10,75 % Zinsen seit 16. 4. 2000 sowie die mit EUR 3.493,58 bestimmten Verfahrenskosten (darin enthalten EUR 490,43 USt, EUR 552,22 Barauslagen) binnen 14 Tagen zu bezahlen;

dem Vierzehntkläger EUR 14.318,69 brutto samt 10,75 % Zinsen seit 13. 9. 2002 und die mit EUR 2.318,22 bestimmten Verfahrenskosten (darin enthalten EUR 294,54 USt, EUR 551,71 Barauslagen) binnen 14 Tagen zu bezahlen;

dem Fünfzehntkläger EUR 36.289,11 brutto samt 10,75 % Zinsen seit 13. 9. 2002 und die mit EUR 4.825,23 bestimmten Verfahrenskosten (darin enthalten EUR 712,37 USt, EUR 552,80 Barauslagen) binnen 14 Tagen zu bezahlen.

Das Klagebegehren des Elftklägers, die Beklagte sei schuldig, dem Elftkläger EUR 25.260,32 brutto samt 10,75 % Zinsen seit 11. 6. 2000 zu bezahlen, wird abgewiesen.

Der Elftkläger ist schuldig, der Beklagten die mit EUR 3.038,96 bestimmten Verfahrenskosten (darin enthalten EUR 506,28 USt, EUR 1,28 Barauslagen) binnen 14 Tagen zu bezahlen.“

Die Beklagte ist schuldig, dem Drittkläger die mit EUR 2.668,15 (darin enthalten EUR 181,94 USt, EUR 1.576,56 Barauslagen), dem Viertkläger die mit EUR 3.486,30 (darin enthalten EUR 237,87 USt, EUR 2.059,10 Barauslagen), dem Sechstkläger die mit EUR 3.374,51 (darin EUR 230,12 USt, EUR 1.993,79 Barauslagen), dem Siebentkläger die mit EUR 2.712,44 (darin EUR 184,95 USt, EUR 1.602,73 Barauslagen), dem Achtkläger die mit EUR 3.210,48 (darin EUR 218,94 USt, EUR 1.896,80 Barauslagen), dem Neuntkläger die mit EUR 4.034,12 (darin EUR 275,14 USt, EUR 2.383,32 Barauslagen), der Zehntklägerin die mit EUR 3.195,79 (darin enthalten EUR 218,04 USt, EUR 1.887,56 Barauslagen), dem Dreizehntkläger die mit EUR 2.136,88 (darin enthalten EUR 145,74 USt, EUR 1.262,48 Barauslagen) und dem Vierzehntkläger die mit EUR 1.240,49 (darin EUR 84,61 USt, EUR 732,85 Barauslagen) bestimmten Kosten des Rechtsmittelverfahrens binnen 14 Tagen zu ersetzen.

Text

Entscheidungsgründe:

Der Kollektivvertrag für das Bordpersonal der Beklagten vom 23.7. 1987 unterscheidet zwischen dem Cockpit-Personal (Piloten) und dem Kabinen-Personal (Flugbegleiter).

Bis 1990 bildete die Beklagte ihre Piloten zur Gänze selbst aus. Mit den Piloten wurden nach Ende der Ausbildung Rückzahlungsvereinbarungen getroffen. Ab 15. 11. 1990 wurden die Gehaltstabellen für III. Offiziere und II. Offiziere mit Wirksamkeit ab 1. 5. 1990 zweigeteilt. Gleichzeitig lagerte die Beklagte ihre Luftfahrtsschule in eine GmbH aus. Neu eintretende Co-Piloten wurde in die niedrigere Tabelle mit der Bezeichnung „Konzernpiloten“ eingestuft. Bis 1990 bildete die Beklagte ihre Piloten zur Gänze selbst aus. Mit den Piloten wurden nach Ende der Ausbildung Rückzahlungsvereinbarungen getroffen. Ab 15. 11. 1990 wurden die Gehaltstabellen für römisch III. Offiziere und römisch II. Offiziere mit Wirksamkeit ab 1. 5. 1990 zweigeteilt. Gleichzeitig lagerte die Beklagte ihre Luftfahrtsschule in eine GmbH aus. Neu eintretende Co-Piloten wurde in die niedrigere Tabelle mit der Bezeichnung „Konzernpiloten“ eingestuft.

Nach Einführung des Konzernpilotensystems gab es Piloten, die Ausbildungskosten an die Beklagte zurückzuzahlen hatten. Diese wurden in die - der ursprünglichen Tabelle entsprechende - nunmehr höhere der beiden Tabellen, II. und III. Offiziere betreffend, eingestuft. Co-Piloten, die von der damaligen Tochter der Beklagten (A***** A***** S*****-*****) kamen, wurden in die niedrigere Tabelle eingestuft. Die höhere Tabelle sollte ausschließlich für jene Piloten gelten, die bereits eine Rückzahlungsverpflichtung betreffend Ausbildungskosten traf. Die höhere Gehaltstabelle war als „Auslaufmodell“ gedacht. Nach Einführung des Konzernpilotensystems gab es Piloten, die Ausbildungskosten an die Beklagte zurückzuzahlen hatten. Diese wurden in die - der ursprünglichen Tabelle entsprechende - nunmehr höhere der beiden Tabellen, römisch II. und römisch III. Offiziere betreffend, eingestuft. Co-Piloten, die von der damaligen Tochter der Beklagten (A***** A***** S*****-*****) kamen, wurden in die niedrigere Tabelle eingestuft. Die höhere Tabelle sollte ausschließlich für jene Piloten gelten, die bereits eine Rückzahlungsverpflichtung betreffend Ausbildungskosten traf. Die höhere Gehaltstabelle war als „Auslaufmodell“ gedacht.

Etwa drei bis dreieinhalb Jahre nach Zweiteilung der Gehaltstabellen für III. und II. Offiziere gab es keine Piloten mehr, die in der höheren Gruppe eingestuft waren. Zu keinem Zeitpunkt gab es geteilte Bezugstabellen für die Verwendungsgruppe 03 (I. Offizier) und die Verwendungsgruppe 04 (Flugkapitän). Etwa drei bis dreieinhalb Jahre nach Zweiteilung der Gehaltstabellen für römisch III. und römisch II. Offiziere gab es keine Piloten mehr, die in der höheren Gruppe eingestuft waren. Zu keinem Zeitpunkt gab es geteilte Bezugstabellen für die Verwendungsgruppe 03 (römisch eins. Offizier) und die Verwendungsgruppe 04 (Flugkapitän).

Unabhängig von ihrer Einstufung konnten II. Offiziere nach einer Tätigkeit von drei Jahren bei der beklagten Partei und dem Erwerb der entsprechenden Flugstundenanzahl den Linienpilotenschein erwerben und waren berechtigt, zu I. Offiziere zu avancieren. Jene Piloten, die sich zum Ausbildungskostenrükersatz verpflichtet hatten, zahlten die Ausbildungskosten üblicherweise über einen Zeitraum von 7 - 10 Jahren zurück. Unabhängig von ihrer Einstufung konnten römisch II. Offiziere nach einer Tätigkeit von drei Jahren bei der beklagten Partei und dem Erwerb der entsprechenden Flugstundenanzahl den Linienpilotenschein erwerben und waren berechtigt, zu römisch eins. Offiziere zu avancieren. Jene Piloten, die sich zum Ausbildungskostenrükersatz verpflichtet hatten, zahlten die Ausbildungskosten üblicherweise über einen Zeitraum von 7 - 10 Jahren zurück.

Am 1. 6. 1994 wurde die AAS liquidiert. Konzernpiloten im ursprünglich gemeinten Sinn gab es ab diesem Zeitpunkt nicht mehr. In der Neufassung des Kollektivvertrages, der am 1. 1. 1997 in Kraft gesetzt wurde, wurde die Bezeichnung

„Konzernpiloten“ für die Verwendungsgruppen 01 (III. Offizier) und 02 (II. Offizier) entfernt. Es gab jedoch weiterhin zwei unterschiedlich hohe Gehaltstabellen für die Verwendungsgruppen. Die niedrigere dieser Tabellen war mit der Überschrift „ohne laufender oder abgeschlossener Rückzahlung der Ausbildungskosten“ übertitelt. Die Tabelle mit den höheren Bezügen trug den Titel „mit laufender oder abgeschlossener Rückzahlung der Ausbildungskosten“. Am 1. 6. 1994 wurde die AAS liquidiert. Konzernpiloten im ursprünglich gemeinten Sinn gab es ab diesem Zeitpunkt nicht mehr. In der Neufassung des Kollektivvertrages, der am 1. 1. 1997 in Kraft gesetzt wurde, wurde die Bezeichnung „Konzernpiloten“ für die Verwendungsgruppen 01 (römisch III. Offizier) und 02 (römisch II. Offizier) entfernt. Es gab jedoch weiterhin zwei unterschiedlich hohe Gehaltstabellen für die Verwendungsgruppen. Die niedrigere dieser Tabellen war mit der Überschrift „ohne laufender oder abgeschlossener Rückzahlung der Ausbildungskosten“ übertitelt. Die Tabelle mit den höheren Bezügen trug den Titel „mit laufender oder abgeschlossener Rückzahlung der Ausbildungskosten“.

Bis 1997 gab es keine „Quereinsteiger“, die bei Beginn ihrer Tätigkeit für die Beklagte bereits über einen Linienspilotenschein verfügten. Alle sonstigen Quereinsteiger wurden in die niedrigere der beiden Tabellen eingeordnet. Ein Ausbildungskostenrükersatz wurde mit den „Quereinsteigern“ nicht vereinbart.

Die höhere Tabelle („mit laufender oder abgeschlossener Rückzahlung der Ausbildungskosten“) wurde anlässlich der Verhandlungen 1998 für zwei Fälle belassen: Die Beklagte wollte sich die Möglichkeit offen halten, zum alten System der Rückverrechnung von Ausbildungskosten zurückzukehren. Andererseits sollte die höhere Tabelle für jene Piloten gelten, die der Beklagten keine Ausbildungskosten verursachten. Beide Tabellen sollten für „Quereinsteiger“ beibehalten werden. Bei den Kollektivvertragsverhandlungen 1998 waren „Quereinsteiger“ jedoch kein Thema.

Mit der am 15. 7. 1999 zu 21 Cga 195/99d des Arbeits- und Sozialgerichtes Wien zur Post gegebenen Klage begehrte der Betriebsrat Bord gegenüber der Beklagten die Feststellung, dass Dienstnehmer der Beklagten, die als Cockpit-Personal II. Offizier beschäftigt werden, Anspruch auf Gehalt im Ausmaß des im Anhang II des Kollektivvertrages für das Bordpersonal der Beklagten angeführten ersten Gehaltsschemas nach Maßgabe des jeweiligen Verwendungsgruppenjahres haben. Dem lag zugrunde, dass 1998 erstmals eine Gruppe von 12 Piloten, die ihre Ausbildung bei der L***** absolviert hatten, bei der Beklagten als II. Offiziere eingestellt wurden. Diese Piloten wurden von der Beklagten auf dem Flugzeugtyp Airbus A 320 eingeschult. Sie erhielten befristete Dienstverträge. Im Frühjahr 2000 wurde eine weitere Gruppe von 12 Piloten als II. Offiziere eingestellt, die ihre Ausbildung bei der niederländischen Luftlinie K***** erhalten hatten. Diese Piloten schulte die Beklagte auf dem Flugzeugtyp Fokker F 70 ein. Die bei der L***** ausgebildeten Piloten hatten sich gegenüber der L***** zum Rükersatz von Ausbildungskosten in erheblicher Höhe verpflichtet. Die von der K***** ausgebildeten Piloten schlossen Vereinbarungen, mit denen sie sich verpflichteten, Schülerbeiträge an die K***** zu zahlen. Die restlichen Ausbildungskosten sollte die K***** übernehmen. Das in diesem Verfahren ergangene klagestattgebende Urteil des Arbeits- und Sozialgerichtes Wien lautet in seinem Spruch wie folgt:

Mit der am 15. 7. 1999 zu 21 Cga 195/99d des Arbeits- und Sozialgerichtes Wien zur Post gegebenen Klage begehrte der Betriebsrat Bord gegenüber der Beklagten die Feststellung, dass Dienstnehmer der Beklagten, die als Cockpit-Personal römisch II. Offizier beschäftigt werden, Anspruch auf Gehalt im Ausmaß des im Anhang römisch II des Kollektivvertrages für das Bordpersonal der Beklagten angeführten ersten Gehaltsschemas nach Maßgabe des jeweiligen Verwendungsgruppenjahres haben. Dem lag zugrunde, dass 1998 erstmals eine Gruppe von 12 Piloten, die ihre Ausbildung bei der L***** absolviert hatten, bei der Beklagten als römisch II. Offiziere eingestellt wurden. Diese Piloten wurden von der Beklagten auf dem Flugzeugtyp Airbus A 320 eingeschult. Sie erhielten befristete Dienstverträge. Im Frühjahr 2000 wurde eine weitere Gruppe von 12 Piloten als römisch II. Offiziere eingestellt, die ihre Ausbildung bei der niederländischen Luftlinie K***** erhalten hatten. Diese Piloten schulte die Beklagte auf dem Flugzeugtyp Fokker F 70 ein. Die bei der L***** ausgebildeten Piloten hatten sich gegenüber der L***** zum Rükersatz von Ausbildungskosten in erheblicher Höhe verpflichtet. Die von der K***** ausgebildeten Piloten schlossen Vereinbarungen, mit denen sie sich verpflichteten, Schülerbeiträge an die K***** zu zahlen. Die restlichen Ausbildungskosten sollte die K***** übernehmen. Das in diesem Verfahren ergangene klagestattgebende Urteil des Arbeits- und Sozialgerichtes Wien lautet in seinem Spruch wie folgt:

„Es wird festgestellt, dass Dienstnehmer der beklagten Partei, die als Cockpit-Personal - II. Offizier beschäftigt werden, Anspruch auf Gehalt im Ausmaß des im Anhang II des Kollektivvertrages für das Bordpersonal der A*****-AG angeführten Gehaltsschemas mit der Überschrift "mit laufender oder abgeschlossener Rückzahlung der Ausbildungskosten" nach Maßgabe des jeweiligen Verwendungsgruppenjahres haben, wenn ihre Ausbildungskosten

nicht von der beklagten Partei getragen wurden.“ „Es wird festgestellt, dass Dienstnehmer der beklagten Partei, die als Cockpit-Personal - römisch II. Offizier beschäftigt werden, Anspruch auf Gehalt im Ausmaß des im Anhang römisch II des Kollektivvertrages für das Bordpersonal der A*****-AG angeführten Gehaltschemas mit der Überschrift "mit laufender oder abgeschlossener Rückzahlung der Ausbildungskosten" nach Maßgabe des jeweiligen Verwendungsgruppenjahres haben, wenn ihre Ausbildungskosten nicht von der beklagten Partei getragen wurden.“

Dieses Urteil wurde durch die den Parteienvertretern am 13. 6. 2002 zugestellte Entscheidung des Obersten Gerichtshofes (9 ObA 289/01t vom 17. 4. 2002) rechtskräftig.

Jeder bei der Beklagten tätige Pilot hat sich den Flugbetriebsvorschriften der Beklagten zu unterwerfen. Die von der Beklagten vorgeschriebenen speziellen Einschulungen zum Erwerb der Kenntnisse der Standardabläufe, die bei jeder Airline anders geregelt sind und die von den gesetzlich oder durch Verordnung geregelten Vorschriften über die Ausbildung von Piloten zu unterscheiden sind, sind im Flugbetriebshandbuch (FOM) Teil A und D enthalten. Jeder Pilot muss das FOM Teil A und D absolvieren, bevor er bei der Beklagten fliegen darf.

Das Typerating, also die Typenberechtigung, die einen Piloten berechtigt, eine bestimmte Flugzeugtype zu fliegen, kann mit der praktischen Prüfung zum Erwerb des Linienpilotenscheines (ATPL) zusammenfallen.

Für den Erwerb einer Linienpilotenlizenz ist der Erwerb des Privatpilotenscheines (PPL), des allgemeinen Funkerzeugnisses (AFZ), der Instrumentenflugberechtigung (IFR) und des österreichischen Berufspilotenscheines Gewichtsklasse C (CPL) erforderlich. Erst danach kann der Linienpilotentheoriekurs (ATPL-Theorie) und danach die theoretische Linienpilotenprüfung (theoretische ATPL-Prüfung) absolviert werden.

Aus der folgenden Tabelle ergibt sich die Ausbildung, die die Kläger zum Zeitpunkt des Beginnes der Schulung bei der Beklagten bzw. des Beginnes ihres Dienstverhältnisses bereits absolviert hatten, der Zeitpunkt, ab welchem Entgelddifferenzen begehrt werden und der Zeitpunkt allfälliger Aufforderungsschreiben:

Der Elftkläger Ing. T***** war als kaufm. technischer Angestellter bei der Beklagten und als Lehrer an der Fliegerschule in G***** tätig. Dieses erste Dienstverhältnis zur Beklagten endete 1994. Seit 11. 6. 1997 ist er neuerlich bei der Beklagten beschäftigt. Bereits vor seinem zweiten Eintritt bei der Beklagten als Pilot erwarb der Kläger die Berechtigungen IFR, AFZ, PPL sowie den österreichischen Berufspilotenschein CPL. Diese Ausbildungsschritte finanzierte er selbst. 1993 legte er die theoretische Linienpilotenprüfung (ATPL-Prüfung) im Rahmen seiner Lehrtätigkeit an der Fliegerschule der Beklagten in G***** ab. Den Kurs für die theoretische ATPL-Prüfung bezahlte der Elftkläger nicht selbst. Diesen finanzierte die Beklagte.

Die Kläger absolvierten unmittelbar vor Beginn des Dienstverhältnisses eine von der Beklagten finanzierte Schulung. Dabei erfolgte einerseits eine Vorbereitung auf das Typerating (zB beim Sechst- bis Achtkläger), andererseits wurden die internen Flugbetriebsvorschriften der Beklagten vermittelt (zB Elftkläger, Zwölftkläger). Zum Teil nahmen die Kläger auch an „Auffrischungskursen“ teil (zB Zwölft- und Dreizehntkläger Auffrischung ATPL-Theorie; Zehntklägerin Auffrischung IFR). Einige der Kläger absolvierten im Zuge dieser Schulung auch einen Kurs für die Tätigkeit in einem Zwei-Mann-Cockpit („MCC-Kurs“) (zB Neuntkläger, Fünfzehntkläger).

Sämtliche Kläger schlossen im Wesentlichen gleichlautende Schulungsverträge ab, die die Schulung unmittelbar vor Eintritt bei der Beklagten umfassten. Die Kosten dieser Schulung wurden von der Beklagten getragen. Während der Dauer der Schulung bestand kein Dienstverhältnis. Eine Verpflichtung zum Rückersatz der Ausbildungskosten bestand lediglich in bestimmten Fällen (Ende des Dienstverhältnisses innerhalb von fünf Jahren durch Dienstnehmerkündigung, unberechtigten vorzeitigen Austritt oder gerechtfertigte Entlassung). Im Übrigen bestand keine Verpflichtung, Ausbildungskosten für die Schulung zurückzuerstatten. In den im Wesentlichen gleichlautenden Angestellten-Dienstverträgen der Kläger ist in Punkt 9 festgehalten:

„Verfall von Ansprüchen:

Es wird vereinbart, dass sämtliche Ansprüche aus dem gegenständlichen Dienstverhältnis bei sonstigem Verfall innerhalb von sechs Monaten ab Fälligkeit beim Arbeitgeber schriftlich geltend gemacht werden müssen. Bei rechtzeitiger Geltendmachung bleibt die gesetzliche Verjährungsfrist gewahrt.“

Sämtliche Kläger wurden in die Tabelle „ohne laufende oder abgeschlossene Rückzahlung der Ausbildungskosten“ eingestuft. Der Dritt- bis Neuntkläger, die Zehntklägerin und der Elft- bis Fünfzehntkläger (die Stattegebung der Klagen des Erst- und des Zweitklägers erwuchs in Rechtskraft) begehren mit den am 13. 9. 2002 überreichten Klagen der

rechnerischen Höhe nach unstrittige Entgelddifferenzen. Sie seien ab Beginn ihres Dienstverhältnisses als III. und II. Offiziere tätig gewesen und jeweils in die niedrigere der beiden Gehaltsgruppen (Verwendungsgruppe 01-III. Offizier; Verwendungsgruppe 02-II. Offizier) mit der Überschrift „ohne laufender oder abgeschlossener Rückzahlung der Ausbildungskosten“ eingestuft gewesen. Die Kläger hätten jedoch vor Beginn ihres Dienstverhältnisses ihre Ausbildung als Berufspiloten selbst finanziert. Sie hätten den österreichischen Berufspilotenschein (CPL) und die theoretische Linienpilotenprüfung (theoretische ATPL-Prüfung) absolviert. Die von der Beklagten vor Beginn der Dienstverhältnisse durchgeführten Schulungen hätten lediglich das Typerating, also den Erwerb der Typenberechtigung für einen bestimmten Flugzeugtyp, umfasst, sowie weitere, auf Verlangen der Beklagten erfolgte, nach den gesetzlichen Bestimmungen aber nicht verpflichtende Ausbildungsschritte. Sämtliche Kläger wurden in die Tabelle „ohne laufende oder abgeschlossene Rückzahlung der Ausbildungskosten“ eingestuft. Der Dritt- bis Neuntkläger, die Zehntklägerin und der Elft- bis Fünfzehntkläger (die Stattgebung der Klagen des Erst- und des Zweitklägers erwuchs in Rechtskraft) begehren mit den am 13. 9. 2002 überreichten Klagen der rechnerischen Höhe nach unstrittige Entgelddifferenzen. Sie seien ab Beginn ihres Dienstverhältnisses als römisch III. und römisch II. Offiziere tätig gewesen und jeweils in die niedrigere der beiden Gehaltsgruppen (Verwendungsgruppe 01-III. Offizier; Verwendungsgruppe 02-II. Offizier) mit der Überschrift „ohne laufender oder abgeschlossener Rückzahlung der Ausbildungskosten“ eingestuft gewesen. Die Kläger hätten jedoch vor Beginn ihres Dienstverhältnisses ihre Ausbildung als Berufspiloten selbst finanziert. Sie hätten den österreichischen Berufspilotenschein (CPL) und die theoretische Linienpilotenprüfung (theoretische ATPL-Prüfung) absolviert. Die von der Beklagten vor Beginn der Dienstverhältnisse durchgeführten Schulungen hätten lediglich das Typerating, also den Erwerb der Typenberechtigung für einen bestimmten Flugzeugtyp, umfasst, sowie weitere, auf Verlangen der Beklagten erfolgte, nach den gesetzlichen Bestimmungen aber nicht verpflichtende Ausbildungsschritte.

Die von den Klägern geltend gemachten Ansprüche seien im Hinblick auf das Verfahren 21 Cga 145/99t des ASG Wien gemäß § 54 Abs 5 ASGG nicht verfallen. Die von den Klägern geltend gemachten Ansprüche seien im Hinblick auf das Verfahren 21 Cga 145/99t des ASG Wien gemäß Paragraph 54, Absatz 5, ASGG nicht verfallen.

Die Einstufung der Kläger sei deshalb zu Unrecht erfolgt, weil sämtliche Kläger die Theorieprüfung zum Erwerb des Linienpilotenscheines (theoretische ATPL-Prüfung) vor Eintritt bei der Beklagten abgelegt hätten. Der Erstkläger, der Zwölf- und Fünfzehntkläger hätten bereits vor Eintritt bei der Beklagten den österreichischen Linienpilotenschein erworben. Alle anderen Kläger hätten nach Eintritt bei der Beklagten lediglich die vorgeschriebene Anzahl von Flugstunden erwerben müssen, um den Linienpilotenschein zu erhalten. Eine weitere Prüfung sei nicht notwendig gewesen. Eine weitere Ausbildung zum Erwerb des Linienpilotenscheines sei gesetzlich nicht vorgeschrieben. Die Absolvierung der vorgeschriebenen Anzahl von Flugstunden stelle eine Dienstpflicht dar. Einige der Kläger hätten überdies bereits bei Eintritt der Beklagten die erforderliche Anzahl von Flugstunden aufgewiesen. Sie hätten lediglich den Linienpilotenschein nicht ausstellen lassen. Darauf sei von der Beklagten auch kein Wert gelegt worden, da die halbjährlich notwendig werdende Erneuerung des Linienpilotenscheines Kosten verursache. Die Beistellung eines Fluglehrers während der ersten Monate nach Beginn der Anstellung bei der Beklagten ergebe sich nicht aus dem Gesetz. Es handle sich um eine interne Maßnahme der Beklagten.

Die Beklagte wendet ein, dass die Einstufung der Kläger zutreffend erfolgt sei. Eine ergänzende Ausbildung der Kläger sei erfolgt. Insbesondere sei das Typerating notwendig gewesen. Die Co-Piloten hätten nicht jene Typenberechtigung für das Fluggerät aufgewiesen, auf dem sie im Liniendienst eingesetzt werden sollten. In jedem Fall habe jedoch die Beklagte die Kosten des Typeratings übernommen, ohne dafür Rückforderungsansprüche zu stellen. Lediglich die von der Beklagten von Beginn an ausgebildeten Co-Piloten, die sich zur Rückzahlung der Ausbildungskosten verpflichtet hätten, seien in die höhere Bezugstabelle eingestuft worden. Der Betriebsrat habe sich gegen diese Einstufungspraxis nicht ausgesprochen. Die höhere Bezugsstufe gelte nur dann, wenn Piloten an die Beklagte Rückzahlungen für die Ausbildung zu leisten hätten. Neben den von der Beklagten übernommenen Kosten für das Typerating sei überdies zu berücksichtigen, dass für die Ausübung der Pilotentätigkeit in Österreich eine österreichische Pilotenlizenz erforderlich sei. Neben der Ablegung der theoretischen Linienpilotenprüfung (ATPL) sei auch eine praktische Prüfung auf einem Motorluftfahrzeug der Gewichtsklasse E oder F erforderlich. Darüber hinaus bedürfe es noch der Absolvierung bestimmter Flugstunden, bevor der Linienpilotenschein ausgestellt werden könne. In diese Ausbildungsphase falle, dass der Co-Pilot zunächst nur in Begleitung eines Fluglehrers fliegen dürfe. Das sei im Operation Manual Teil A vorgeschrieben. Auch daraus sei ersichtlich, dass sich der Pilot bis dahin noch in einer praktischen Ausbildungsphase befindet, die zusätzliche Kosten verursache. Die Mehrzahl der Kläger habe die erforderliche Anzahl von Flugstunden

nicht aufgewiesen. Die praktische Ausbildung zum Erwerb des Linienpilotenscheines sei nicht Gegenstand des Feststellungsantrages zu 8 ObA 210/02v gewesen. Im Übrigen wendet die Beklagte Verfall bzw Verjährung der geltend gemachten Ansprüche ein: Durch das Feststellungsverfahren 21 Cga 145/99t des ASG-Wien sei keine Hemmung gemäß § 54 Abs 5 ASGG eingetreten. Dieses Verfahren habe sich nur auf die in der Klage namentlich genannten L*****-Piloten und darauf bezogen, ob die höhere Einstufung gebühre, wenn sich die Beklagte Ausbildungskosten erspart habe. Die Beklagte wendet ein, dass die Einstufung der Kläger zutreffend erfolgt sei. Eine ergänzende Ausbildung der Kläger sei erfolgt. Insbesondere sei das Typerating notwendig gewesen. Die Co-Piloten hätten nicht jene Typenberechtigung für das Fluggerät aufgewiesen, auf dem sie im Liniendienst eingesetzt werden sollten. In jedem Fall habe jedoch die Beklagte die Kosten des Typeratings übernommen, ohne dafür Rückforderungsansprüche zu stellen. Lediglich die von der Beklagten von Beginn an ausgebildeten Co-Piloten, die sich zur Rückzahlung der Ausbildungskosten verpflichtet hätten, seien in die höhere Bezugstabelle eingestuft worden. Der Betriebsrat habe sich gegen diese Einstufungspraxis nicht ausgesprochen. Die höhere Bezugsstufe gelte nur dann, wenn Piloten an die Beklagte Rückzahlungen für die Ausbildung zu leisten hätten. Neben den von der Beklagten übernommenen Kosten für das Typerating sei überdies zu berücksichtigen, dass für die Ausübung der Pilotentätigkeit in Österreich eine österreichische Pilotenlizenz erforderlich sei. Neben der Ablegung der theoretischen Linienpilotenprüfung (ATPL) sei auch eine praktische Prüfung auf einem Motorluftfahrzeug der Gewichtsklasse E oder F erforderlich. Darüber hinaus bedürfe es noch der Absolvierung bestimmter Flugstunden, bevor der Linienpilotenschein ausgestellt werden könne. In diese Ausbildungsphase falle, dass der Co-Pilot zunächst nur in Begleitung eines Fluglehrers fliegen dürfe. Das sei im Operation Manual Teil A vorgeschrieben. Auch daraus sei ersichtlich, dass sich der Pilot bis dahin noch in einer praktischen Ausbildungsphase befindet, die zusätzliche Kosten verursache. Die Mehrzahl der Kläger habe die erforderliche Anzahl von Flugstunden nicht aufgewiesen. Die praktische Ausbildung zum Erwerb des Linienpilotenscheines sei nicht Gegenstand des Feststellungsantrages zu 8 ObA 210/02v gewesen. Im Übrigen wendet die Beklagte Verfall bzw Verjährung der geltend gemachten Ansprüche ein: Durch das Feststellungsverfahren 21 Cga 145/99t des ASG-Wien sei keine Hemmung gemäß Paragraph 54, Absatz 5, ASGG eingetreten. Dieses Verfahren habe sich nur auf die in der Klage namentlich genannten L*****-Piloten und darauf bezogen, ob die höhere Einstufung gebühre, wenn sich die Beklagte Ausbildungskosten erspart habe.

Das Erstgericht gab sämtlichen Klagen statt. Neben den eingangs zusammengefasst wiedergegebenen Feststellungen traf das Erstgericht noch Feststellungen über die Anzahl der von den Klägern vor Beginn ihrer Dienstverhältnisse absolvierten Flugstunden.

Rechtlich vertrat das Erstgericht die Auffassung, dass aus der - wenngleich nicht bindenden - Entscheidung⁸ ObA 210/02v, die im Feststellungsverfahren nach § 54 Abs 2 ASGG ergangen sei, ableitbar sei, dass die Einstufung in die niedrigere Verwendungsgruppe (nur) dann gerechtfertigt sei, wenn die Beklagte zusätzlich zum Typerating, dem MCC-Kurs sowie dem MCC-Theoriekurs auch die theoretische Ausbildung zum Linienpiloten (insbesondere Linienpiloten - Theoriekurs) vorgenommen habe und die Co-Piloten keine Verpflichtung eingegangen seien, die dafür von der Beklagten selbst oder gegenüber Dritten aufgewendeten Ausbildungskosten zurückzubezahlen. Maßgeblich für die Einstufung sei der Zeitpunkt des Eintrittes bei der Beklagten. Die Zivilluftfahrt-Personalverordnung (in der Folge immer: ZLPV) unterscheide zwischen der Ausbildung zum Berufspiloten und jener zum Linienpiloten. Auch die Kollektivvertragsparteien seien davon ausgegangen, dass unter Ausbildung jene zum Linienpiloten zu verstehen sei. Der Oberste Gerichtshof habe in der genannten Entscheidung unter Verweis auf § 21 Z 5 des Kollektivvertrages ausgesprochen, dass das Typerating, also die Schulung für eine bestimmte Flugzeugtype, nicht zur Berufsausbildung zu zählen sei. Das ergebe sich daraus, dass auch für I. Offiziere ein Typerating erforderlich sein könne. Sämtliche Kläger hätten ihre Ausbildung bis inklusive Ablegung des theoretischen Linienpilotenkurses und Absolvierung der theoretischen Linienpilotenprüfung (ATPL-Theorieprüfung) selbst finanziert. Zur Ausstellung des Linienpilotenscheines (§ 50 Abs 1 lit b ZLPV) sei der Erwerb einer gewissen Anzahl an Flugstunden innerhalb eines bestimmten Zeitraumes erforderlich. Überdies sei die Ablegung einer praktischen Linienpilotenprüfung (praktische ATPL-Prüfung) erforderlich, die jedoch regelmäßig ident mit dem ersten Typerating auf einem Flugzeug der Gewichtsklasse D, E oder F sei (§ 51 Abs 3 ZLPV; § 52 ZLPV). Co-Piloten benötigten weder in der Verwendungsgruppe 01 noch in der Verwendungsgruppe 02 einen Linienpilotenschein. Wenngleich - mangels entsprechenden Antragsvorbringens - der OGH in 8 ObA 210/02v davon ausgegangen sei, dass die „Ausbildung“ des Piloten mit dem Erwerb des Linienpilotenscheines ende, ergebe sich aus dem Spruch der genannten Entscheidung in Verbindung mit der Entscheidungsbegründung, dass die Ausbildung der Piloten dann abgeschlossen sei, wenn sie die theoretische ATPL-Prüfung und die praktische ATPL-Prüfung, die mit

dem ersten Typerating zusammenfalle, abgelegt hätten. Die Voraussetzung des Erwerbes einer bestimmten Anzahl an Flugstunden sei nur für die Ausstellung des Linienpilotenscheines erforderlich. Dadurch entstünden der Beklagten weder Kosten noch seien solche behauptet worden. Die von der Beklagten zusätzlich zum Typerating bei einigen Klägern veranlassten Schulungen (theoretischer und praktischer MCC-Kurs, Auffrischungskurse, Vermittlung interner Flugbetriebsvorschriften) stünden in keinem rechtlichen Zusammenhang zum Erwerb des Linienpilotenscheines. Rechtlich könne überdies dahingestellt bleiben, bei welchem der Kläger das von der Beklagten finanzierte Typerating die praktische ATPL-Prüfung ersetzt habe: Im Umfang der Kosten des Typerating gelte generell § 21 Z 5 des Kollektivvertrages. Damit sei eine Sonderregelung getroffen worden, weshalb die Übernahme der Kosten des Typeratings durch die Beklagte keine Einreihung in die niedrigere Tabelle begründen könne. Im Sinne des Beschlusses 8 ObA 210/02v habe die Beklagte für keinen der Kläger Ausbildungskosten, weder ganz oder teilweise, übernommen. Sämtliche Kläger seien daher in die höhere Gehaltstabelle „mit laufender oder abgeschlossener Rückzahlung der Ausbildungskosten“ einzustufen. Die internen Flugbetriebsvorschriften der Beklagten, die im FOM geregelt seien, stünden weder mit dem Typerating noch mit der Ablegung der praktischen ATPL-Prüfung in einem Zusammenhang. Rechtlich vertrat das Erstgericht die Auffassung, dass aus der - wenngleich nicht bindenden - Entscheidung 8 ObA 210/02v, die im Feststellungsverfahren nach Paragraph 54, Absatz 2, ASGG ergangen sei, ableitbar sei, dass die Einstufung in die niedrigere Verwendungsgruppe (nur) dann gerechtfertigt sei, wenn die Beklagte zusätzlich zum Typerating, dem MCC-Kurs sowie dem MCC-Theoriekurs auch die theoretische Ausbildung zum Linienpiloten (insbesondere Linienpiloten - Theoriekurs) vorgenommen habe und die Co-Piloten keine Verpflichtung eingegangen seien, die dafür von der Beklagten selbst oder gegenüber Dritten aufgewendeten Ausbildungskosten zurückzubezahlen. Maßgeblich für die Einstufung sei der Zeitpunkt des Eintrittes bei der Beklagten. Die Zivilluftfahrt-Personalverordnung (in der Folge immer: ZLPV) unterscheide zwischen der Ausbildung zum Berufspiloten und jener zum Linienpiloten. Auch die Kollektivvertragsparteien seien davon ausgegangen, dass unter Ausbildung jene zum Linienpiloten zu verstehen sei. Der Oberste Gerichtshof habe in der genannten Entscheidung unter Verweis auf Paragraph 21, Ziffer 5, des Kollektivvertrages ausgesprochen, dass das Typerating, also die Schulung für eine bestimmte Flugzeugtype, nicht zur Berufsausbildung zu zählen sei. Das ergebe sich daraus, dass auch für römisch eins. Offiziere ein Typerating erforderlich sein könne. Sämtliche Kläger hätten ihre Ausbildung bis inklusive Ablegung des theoretischen Linienpilotenkurses und Absolvierung der theoretischen Linienpilotenprüfung (ATPL-Theorieprüfung) selbst finanziert. Zur Ausstellung des Linienpilotenscheines (Paragraph 50, Absatz eins, Litera b, ZLPV) sei der Erwerb einer gewissen Anzahl an Flugstunden innerhalb eines bestimmten Zeitraumes erforderlich. Überdies sei die Ablegung einer praktischen Linienpilotenprüfung (praktische ATPL-Prüfung) erforderlich, die jedoch regelmäßig ident mit dem ersten Typerating auf einem Flugzeug der Gewichtsklasse D, E oder F sei (Paragraph 51, Absatz 3, ZLPV; Paragraph 52, ZLPV). Co-Piloten benötigten weder in der Verwendungsgruppe 01 noch in der Verwendungsgruppe 02 einen Linienpilotenschein. Wenngleich - mangels entsprechenden Antragsvorbringens - der OGH in 8 ObA 210/02v davon ausgegangen sei, dass die „Ausbildung“ des Piloten mit dem Erwerb des Linienpilotenscheines ende, ergebe sich aus dem Spruch der genannten Entscheidung in Verbindung mit der Entscheidungsbegründung, dass die Ausbildung der Piloten dann abgeschlossen sei, wenn sie die theoretische ATPL-Prüfung und die praktische ATPL-Prüfung, die mit dem ersten Typerating zusammenfalle, abgelegt hätten. Die Voraussetzung des Erwerbes einer bestimmten Anzahl an Flugstunden sei nur für die Ausstellung des Linienpilotenscheines erforderlich. Dadurch entstünden der Beklagten weder Kosten noch seien solche behauptet worden. Die von der Beklagten zusätzlich zum Typerating bei einigen Klägern veranlassten Schulungen (theoretischer und praktischer MCC-Kurs, Auffrischungskurse, Vermittlung interner Flugbetriebsvorschriften) stünden in keinem rechtlichen Zusammenhang zum Erwerb des Linienpilotenscheines. Rechtlich könne überdies dahingestellt bleiben, bei welchem der Kläger das von der Beklagten finanzierte Typerating die praktische ATPL-Prüfung ersetzt habe: Im Umfang der Kosten des Typerating gelte generell Paragraph 21, Ziffer 5, des Kollektivvertrages. Damit sei eine Sonderregelung getroffen worden, weshalb die Übernahme der Kosten des Typeratings durch die Beklagte keine Einreihung in die niedrigere Tabelle begründen könne. Im Sinne des Beschlusses 8 ObA 210/02v habe die Beklagte für keinen der Kläger Ausbildungskosten, weder ganz oder teilweise, übernommen. Sämtliche Kläger seien daher in die höhere Gehaltstabelle „mit laufender oder abgeschlossener Rückzahlung der Ausbildungskosten“ einzustufen. Die internen Flugbetriebsvorschriften der Beklagten, die im FOM geregelt seien, stünden weder mit dem Typerating noch mit der Ablegung der praktischen ATPL-Prüfung in einem Zusammenhang.

Gemäß § 54 Abs 5 ASGG seien für die Dauer eines Verfahrens nach § 54 Abs 1 oder Abs 2 ASGG alle Fristen zur Geltendmachung des Anspruches des Berechtigten gehemmt. Nach Beendigung des Verfahrens stehe dem

Berechtigten zur Erhebung der Leistungsklage zumindest noch eine Frist von drei Monaten offen. Durch diese Regelung solle vermieden werden, dass die zur Leistungsklage Berechtigten bei längerer Dauer des Feststellungsverfahrens gezwungen würden, Leistungsklagen zu erheben. Die Fristenhemmung trete mit dem Tag des Einlangens der Klage bei Gericht (16. 7. 1999 im Verfahren 21 Cga 145/99t des ASG-Wien) ein. Zu den Berechtigten aus Feststellungsklagen nach § 54 Abs 1 ASGG gehörten alle jene Arbeitnehmer eines Betriebes oder Unternehmens, die von dem festzustellenden Recht oder Rechtsverhältnis während der Dauer des Feststellungsverfahrens konkret betroffen seien, sofern es in den Wirkungsbereich des klagenden oder beklagten Organes fielen. Berechtigt seien also alle durch das klagende (beklagte) Organ vertretene Arbeitnehmer, auf welche der der Feststellungsklage zugrundeliegende anspruchsbegründende Sachverhalt zutreffe, sodass sie Leistungsklage erheben könnten. Sämtliche Kläger fielen in den Wirkungsbereich des zu 21 Cga 145/99t des ASG-Wien klagenden Betriebsrates. Wenn auch richtig sei, dass die 12 L*****- bzw 12 K*****-Piloten, die in jenem Verfahren im Mittelpunkt der rechtlichen Betrachtungen gestanden seien, Ausbildungskosten an andere Airlines zurückzuzahlen hätten und von anderen Airlines ausgebildet worden seien, sei der zugrundeliegende Sachverhalt jedoch insofern ident, als es auch in jenem Verfahren um die Frage der Einstufung in eine der beiden Gehaltstabellen gegangen sei. Der Oberste Gerichtshof sei zum Ergebnis gelangt, dass nur jene Piloten niedriger einzustufen seien, deren Ausbildungskosten von der Beklagten getragen worden seien. Es lägen daher alle Voraussetzungen für den Eintritt der Hemmungswirkung nach § 54 Abs 5 ASGG vor. Ausgehend davon und unter Berücksichtigung der von den Klägern abgesandten Forderungsschreiben seien die geltend gemachten Ansprüche nicht verfallen. Gemäß Paragraph 54, Absatz 5, ASGG seien für die Dauer eines Verfahrens nach Paragraph 54, Absatz eins, oder Absatz 2, ASGG alle Fristen zur Geltendmachung des Anspruches des Berechtigten gehemmt. Nach Beendigung des Verfahrens stehe dem Berechtigten zur Erhebung der Leistungsklage zumindest noch eine Frist von drei Monaten offen. Durch diese Regelung solle vermieden werden, dass die zur Leistungsklage Berechtigten bei längerer Dauer des Feststellungsverfahrens gezwungen würden, Leistungsklagen zu erheben. Die Fristenhemmung trete mit dem Tag des Einlangens der Klage bei Gericht (16. 7. 1999 im Verfahren 21 Cga 145/99t des ASG-Wien) ein. Zu den Berechtigten aus Feststellungsklagen nach Paragraph 54, Absatz eins, ASGG gehörten alle jene Arbeitnehmer eines Betriebes oder Unternehmens, die von dem festzustellenden Recht oder Rechtsverhältnis während der Dauer des Feststellungsverfahrens konkret betroffen seien, sofern es in den Wirkungsbereich des klagenden oder beklagten Organes fielen. Berechtigt seien also alle durch das klagende (beklagte) Organ vertretene Arbeitnehmer, auf welche der der Feststellungsklage zugrundeliegende anspruchsbegründende Sachverhalt zutreffe, sodass sie Leistungsklage erheben könnten. Sämtliche Kläger fielen in den Wirkungsbereich des zu 21 Cga 145/99t des ASG-Wien klagenden Betriebsrates. Wenn auch richtig sei, dass die 12 L*****- bzw 12 K*****-Piloten, die in jenem Verfahren im Mittelpunkt der rechtlichen Betrachtungen gestanden seien, Ausbildungskosten an andere Airlines zurückzuzahlen hätten und von anderen Airlines ausgebildet worden seien, sei der zugrundeliegende Sachverhalt jedoch insofern ident, als es auch in jenem Verfahren um die Frage der Einstufung in eine der beiden Gehaltstabellen gegangen sei. Der Oberste Gerichtshof sei zum Ergebnis gelangt, dass nur jene Piloten niedriger einzustufen seien, deren Ausbildungskosten von der Beklagten getragen worden seien. Es lägen daher alle Voraussetzungen für den Eintritt der Hemmungswirkung nach Paragraph 54, Absatz 5, ASGG vor. Ausgehend davon und unter Berücksichtigung der von den Klägern abgesandten Forderungsschreiben seien die geltend gemachten Ansprüche nicht verfallen.

Das Berufungsgericht gab der dagegen erhobenen Berufung der Beklagten - die die Stattgebung der Klage des Erstklägers unbekämpft ließ - in Ansehung der Klagestattgebung gegenüber dem Zweitkläger, dem Fünftkläger, dem Zwölftkläger und dem Fünfzehntkläger nicht Folge und bestätigte in diesem Umfang das Urteil des Erstgerichtes. Der Berufung der Beklagten hinsichtlich des Elftklägers gab das Berufungsgericht Folge und änderte das Ersturteil in diesem Umfang dahin ab, dass das Klagebegehren des Elftklägers abgewiesen wurde. Den Berufungen der Beklagten bezüglich des Dritt- bis Neuntklägers, der Zehntklägerin, des Dreizehnt- und des Vierzehntklägers gab das Berufungsgericht Folge, hob das Urteil des Erstgerichtes auf und verwies die Rechtssache in diesem Umfang zur ergänzenden Verhandlung und neuerlichen Entscheidung an das Erstgericht. Das Berufungsgericht sprach aus, dass die Revision und der Rekurs an den Obersten Gerichtshof zulässig seien, weil die zu lösenden Rechtsfragen auch in Zukunft für eine größere Zahl von Dienstnehmern der Beklagten Bedeutung hätten.

Rechtlich ging das Berufungsgericht davon aus, dass das Erstgericht zutreffend alle Voraussetzungen für den Eintritt der Hemmungswirkung nach § 54 Abs 5 ASGG durch das Verfahren 21 Cga 145/99t des ASG-Wien bejaht habe. Soweit der Zweitkläger, der Fünftkläger, der Zwölft- und der Fünfzehntkläger betroffen sei, sei daher der Berufung deshalb

nicht Folge zu geben, weil auch die Beklagte die Klagestattgebung bezüglich dieser Kläger nur wegen des Verfalleinwandes bekämpfe. Die genannten Kläger hätten bereits zum Zeitpunkt ihres Eintrittes die Voraussetzungen für die Ausstellung eines Linienpilotenscheines erworben. Rechtlich ging das Berufungsgericht davon aus, dass das Erstgericht zutreffend alle Voraussetzungen für den Eintritt der Hemmungswirkung nach Paragraph 54, Absatz 5, ASGG durch das Verfahren 21 Cga 145/99t des ASG-Wien bejaht habe. Soweit der Zweitkläger, der Fünftkläger, der Zwölft- und der Fünfzehntkläger betroffen sei, sei daher der Berufung deshalb nicht Folge zu geben, weil auch die Beklagte die Klagestattgebung bezüglich dieser Kläger nur wegen des Verfalleinwandes bekämpfe. Die genannten Kläger hätten bereits zum Zeitpunkt ihres Eintrittes die Voraussetzungen für die Ausstellung eines Linienpilotenscheines erworben.

Das Klagebegehren des Elftklägers sei im Sinne der von der Beklagten im Berufungsverfahren beantragten Klageabweisung spruchreif: Es stehe fest, dass der Elftkläger den Kurs für die theoretische ATPL-Prüfung nicht habe bezahlen müssen. Diesen habe die Beklagte finanziert, die ihn als Lehrer und Dienstnehmer zu diesem Kurs gesendet habe. Die insoweit missverständlichen Feststellungen des Erstgerichtes seien korrekturbedürftig. Der Elftkläger habe somit die Kosten für eine wesentliche, den Linienpilotenschein vermittelnde Teilausbildung nicht selbst getragen. Im Sinne der Entscheidung 8 ObA 210/02v sei daher dieser Kläger in das niedrigere Gehaltsschema einzustufen. Bezuglich der übrigen Kläger sei eine abschließende Sachentscheidung nicht möglich: Die Auffassung des Erstgerichtes, dass die praktische Linienpilotenprüfung mit der praktischen Prüfung vor Erteilung einer Typenberechtigung (Typerating) zusammenfallen könne, könne nicht geteilt werden: Für diese Auslegung biete § 51 ZLPV keine Grundlage. Aus § 51 Abs 2 ZLPV ergebe sich, dass der Bewerber zunächst seine fachliche Befähigung auf einem Instrumentenfluggerät nachzuweisen habe. Erst danach sei ein Flug auf einem Motorflugzeug zu absolvieren. Nur dieser Teil der praktischen Prüfung stelle ein Typerating dar. Daraus folge, dass die praktische Prüfung zum Erwerb des Linienpilotenscheines zwar stets den Erwerb eines Typeratings einschließe; umgekehrt könne jedoch nicht der Schluss gezogen werden, dass ein Typerating den gesamten Bereich der praktischen Prüfung zum Erwerb des Linienpilotenscheines abdecke. Es sei daher nicht auszuschließen, dass die Beklagte im Zusammenhang mit der praktischen Linienpilotenprüfung Kosten getragen habe. Das gleiche gelte für den Erwerb der erforderlichen Flugstunden. Die Beklagte habe vorgebracht, in der Ausbildungsphase dürfe der Co-Pilot zunächst nur in Begleitung eines Fluglehrers fliegen. Es sei daher nicht ausgeschlossen, dass der Beklagten dadurch erhebliche Kosten entstanden seien. Wäre dies so, so müsse das zur Klageabweisung führen. Im zweiten Rechtsgang werde daher das Erstgericht das Verfahren in Richtung der von der Beklagten behaupteten Kosten zu ergänzen und die erforderlichen Feststellungen zu treffen haben. Das Klagebegehren des Elftklägers sei im Sinne der von der Beklagten im Berufungsverfahren beantragten Klageabweisung spruchreif: Es stehe fest, dass der Elftkläger den Kurs für die theoretische ATPL-Prüfung nicht habe bezahlen müssen. Diesen habe die Beklagte finanziert, die ihn als Lehrer und Dienstnehmer zu diesem Kurs gesendet habe. Die insoweit missverständlichen Feststellungen des Erstgerichtes seien korrekturbedürftig. Der Elftkläger habe somit die Kosten für eine wesentliche, den Linienpilotenschein vermittelnde Teilausbildung nicht selbst getragen. Im Sinne der Entscheidung 8 ObA 210/02v sei daher dieser Kläger in das niedrigere Gehaltsschema einzustufen. Bezuglich der übrigen Kläger sei eine abschließende Sachentscheidung nicht möglich: Die Auffassung des Erstgerichtes, dass die praktische Linienpilotenprüfung mit der praktischen Prüfung vor Erteilung einer Typenberechtigung (Typerating) zusammenfallen könne, könne nicht geteilt werden: Für diese Auslegung biete Paragraph 51, ZLPV keine Grundlage. Aus Paragraph 51, Absatz 2, ZLPV ergebe sich, dass der Bewerber zunächst seine fachliche Befähigung auf einem Instrumentenfluggerät nachzuweisen habe. Erst danach sei ein Flug auf einem Motorflugzeug zu absolvieren. Nur dieser Teil der praktischen Prüfung stelle ein Typerating dar. Daraus folge, dass die praktische Prüfung zum Erwerb des Linienpilotenscheines zwar stets den Erwerb eines Typeratings einschließe; umgekehrt könne jedoch nicht der Schluss gezogen werden, dass ein Typerating den gesamten Bereich der praktischen Prüfung zum Erwerb des Linienpilotenscheines abdecke. Es sei daher nicht auszuschließen, dass die Beklagte im Zusammenhang mit der praktischen Linienpilotenprüfung Kosten getragen habe. Das gleiche gelte für den Erwerb der erforderlichen Flugstunden. Die Beklagte habe vorgebracht, in der Ausbildungsphase dürfe der Co-Pilot zunächst nur in Begleitung eines Fluglehrers fliegen. Es sei daher nicht ausgeschlossen, dass der Beklagten dadurch erhebliche Kosten entstanden seien. Wäre dies so, so müsse das zur Klageabweisung führen. Im zweiten Rechtsgang werde daher das Erstgericht das Verfahren in Richtung der von der Beklagten behaupteten Kosten zu ergänzen und die erforderlichen Feststellungen zu treffen haben.

Gegen das Teilurteil des Berufungsgerichtes, das in Ansehung des Zweitklägers in Rechtskraft erwuchs, wendet sich die Revision der Beklagten, soweit die Stattgebung der Klagen des Fünftklägers, des Zwölftklägers und des

Fünfzehntklägers betroffen sind. Die Revision des Elftklägers gegen das Teilurteil des Berufungsgerichtes strebt in diesem Umfang eine Wiederherstellung des erstgerichtlichen Urteiles an.

Der Dritt- und Viertkläger, der Sechst- bis Neuntkläger, die Zehntklägerin und der Dreizehnt- und Vierzehntkläger bekämpfen ebenso wie die Beklagte den Aufhebungsbeschluss des Berufungsgerichtes.

Rechtliche Beurteilung

Die Revisionen sind ebenso wie die Rekurse gegen den Aufhebungsbeschluss aus dem vom Berufungsgericht genannten Grund zulässig; die Revisionen der Beklagten und des Elftklägers sind nicht berechtigt. Der Rekurs des Dritt- und Viertklägers, des Sechst- bis Neuntklägers, der Zehntklägerin und des Dreizehnt- und Vierzehntklägers sind im Sinne der Wiederherstellung der erstinstanzlichen Entscheidung berechtigt.

Der hier maßgebliche Kollektivvertrag für das Bordpersonal der Beklagten vom 23. 7. 1987 wurde zwischen dem Fachverband der Luftfahrtunternehmen der Wirtschaftskammer Österreich und der Gewerkschaft der Bediensteten im Handel, Transport und Verkehr geschlossen. Dieser Kollektivvertrag enthält in seinem Anhang I die Bestimmungen über die Ein- und Umstufung sowie die jährliche Vorrückung in die nächste Gehaltsstufe in der jeweiligen Verwendungsgruppe. Als Verwendungsgruppen sind im Punkt IV.1 für das „Cockpit-Personal“ die Verwendungsgruppe 01-III. Offiziere, die Verwendungsgruppe 02-II. Offiziere, die Verwendungsgruppe 03-I. Offiziere und die Verwendungsgruppe 04 Flugkapitäne vorgesehen. Im Einzelnen lauten die Einstufungsvoraussetzungen wie folgt: Der hier maßgebliche Kollektivvertrag für das Bordpersonal der Beklagten vom 23. 7. 1987 wurde zwischen dem Fachverband der Luftfahrtunternehmen der Wirtschaftskammer Österreich und der Gewerkschaft der Bediensteten im Handel, Transport und Verkehr geschlossen. Dieser Kollektivvertrag enthält in seinem Anhang römisch eins die Bestimmungen über die Ein- und Umstufung sowie die jährliche Vorrückung in die nächste Gehaltsstufe in der jeweiligen Verwendungsgruppe. Als Verwendungsgruppen sind im Punkt römisch IV.1 für das „Cockpit-Personal“ die Verwendungsgruppe 01-III. Offiziere, die Verwendungsgruppe 02-II. Offiziere, die Verwendungsgruppe 03-I. Offiziere und die Verwendungsgruppe 04 Flugkapitäne vorgesehen. Im Einzelnen lauten die Einstufungsvoraussetzungen wie folgt:

„4.1. Cockpit-Personal

4.1.1 Verwendungsgruppe 01-III. Offizier

- a) Ein Pilot mit Berufspilotenschein und Instrumentenberechtigung, der im Rahmen seiner Ausbildung, die den Zeitraum von 12 Monaten nicht überschreiten soll, im Liniendienst als dritter Pilot oder als Co-Pilot unter Aufsicht von Fluglehrern eingesetzt wird, oder
- b) als Co-Pilot auf Flugzeugen jener Gewichtsklasse eingesetzt wird, zu deren Führung eine eingetragene Typenberechtigung nicht erforderlich ist ...

4.1.2 Verwendungsgruppe 02-II. Offizier

- a) Ein Pilot mit Berufspilotenschein und Instrumentenflugberechtigung, der im Innendienst als Co-Pilot auf Flugzeugen eingesetzt wird, zu deren Führung eine eingetragene Typenberechtigung erforderlich ist, oder
- b) als verantwortlicher Pilot auf Flugzeugen eingesetzt wird, zu deren Führung keine Typenberechtigung erforderlich ist....

4.1.3 Verwendungsgruppe 03-I. Offizier

- a) Ein Pilot mit Linienpilotenschein nach Erreichen von 1500 Flugstunden im Liniendienst und mit mindestens drei Jahren Dienstzeit als II. Offizier, der im Liniendienst als Co-Pilot auf Flugzeugen eingesetzt wird, zu deren Führung eine eingetragene Typenberechtigung erforderlich ist. Die Ausbildung zur Erlangung des Linienpilotenscheines erfolgt durch A***** während der ersten drei Dienstjahre. Ist ein Angestellter an der Erlangung des Linienpilotenscheines aus Gründen verhindert, die nicht durch ihn zu vertreten sind, so erfolgt die Beförderung zum I. Offizier trotzdem bei Erfüllung der sonstigen Bedingungen.a) Ein Pilot mit Linienpilotenschein nach Erreichen von 1500 Flugstunden im Liniendienst und mit mindestens drei Jahren Dienstzeit als römisch II. Offizier, der im Liniendienst als Co-Pilot auf Flugzeugen eingesetzt wird, zu deren Führung eine eingetragene Typenberechtigung erforderlich ist. Die Ausbildung

zur Erlangung des Linienpilotenscheines erfolgt durch A***** während der ersten drei Dienstjahre. Ist ein Angestellter an der Erlangung des Linienpilotenscheines aus Gründen verhindert, die nicht durch ihn zu vertreten sind, so erfolgt die Beförderung zum römisch eins. Offizier trotzdem bei Erfüllung der sonstigen Bedingungen.

b) ein Pilot mit Linienpilotenschein nach Erreichen von 2500 Flugstunden im Liniendienst und gültiger Typenberechtigung auf der entsprechenden Flugzeugtype, der den verantwortlichen Piloten auf dessen Arbeitsplatz vertritt (R-PIC-Relief Pilot in Command) und die dafür erforderlichen behördlichen Vorschriften erfüllt.

c) ein Pilot mit Linienpilotenschein nach Erreichen von 3500 Flugstunden bei A*****, der als verantwortlicher Pilot auf Passagierflugzeugen mit maximal 80 Sitzplätzen eingesetzt wird (Regional-PIC) und die dafür erforderlichen behördlichen Vorschriften erfüllt.

4.1.4 Verwendungsgruppe 04-Flugkapitän

Ein von A***** zum Flugkapitän ernannter I. Offizier, der als verantwortlicher Pilot (Pilot in Command) eingesetzt wird."Ein von A***** zum Flugkapitän ernannter römisch eins. Offizier, der als verantwortlicher Pilot (Pilot in Command) eingesetzt wird."

Unter der Überschrift „Erhaltung und Ergänzung der Erlaubnisscheine“ bestimmt § 21 des Kollektivvertrages in Z 1, dass der Angestellte persönlich für die Aufrechterhaltung der behördlichen Erlaubnis (Zivilluftfahrtschein), die für eine Dienstverwendung bei A***** erforderlich ist, verantwortlich ist. Für die Dauer des Dienstverhältnisses trägt A***** die Kosten für die Ausstellung, Erneuerung, Verlängerung und Ergänzung von Erlaubnisscheinen (Zivilluftfahrscheinen) und die Kosten der verlangten vertragsärztlichen Pflichtuntersuchungen sowie Impfungen. Gemäß § 21 Z 2 des Kollektivvertrages ist der Angestellte verpflichtet, sich auf Verlangen von A***** zur Ergänzung oder Erweiterung einer behördlichen Erlaubnis auszubilden und die erforderlichen Prüfungen abzulegen. Die Kosten hiefür tragen A*****. § 21 Z 4 des Kollektivvertrages sieht schließlich vor, dass die Verpflichtung zur Übernahme der Kosten für die Ausbildung und Prüfung durch die A***** mit dem Tag, an dem eine Kündigung oder vorzeitige Auflösung des Dienstverhältnisses erfolgt, endet.Unter der Überschrift „Erhaltung und Ergänzung der Erlaubnisscheine“ bestimmt Paragraph 21, des Kollektivvertrages in Ziffer eins,, dass der Angestellte persönlich für die Aufrechterhaltung der behördlichen Erlaubnis (Zivilluftfahrtschein), die für eine Dienstverwendung bei A***** erforderlich ist, verantwortlich ist. Für die Dauer des Dienstverhältnisses trägt A***** die Kosten für die Ausstellung, Erneuerung, Verlängerung und Ergänzung von Erlaubnisscheinen (Zivilluftfahrscheinen) und die Kosten der verlangten vertragsärztlichen Pflichtuntersuchungen sowie Impfungen. Gemäß Paragraph 21, Ziffer 2, des Kollektivvertrages ist der Angestellte verpflichtet, sich auf Verlangen von A***** zur Ergänzung oder Erweiterung einer behördlichen Erlaubnis auszubilden und die erforderlichen Prüfungen abzulegen. Die Kosten hiefür tragen A*****. Paragraph 21, Ziffer 4, des Kollektivvertrages sieht schließlich vor, dass die Verpflichtung zur Übernahme der Kost

Quelle: Oberster Gerichtshof (und OLG, LG, BG) OGH, <http://www.ogh.gv.at>

© 2026 JUSLINE

JUSLINE® ist eine Marke der ADVOKAT Unternehmensberatung Greiter & Greiter GmbH.
www.jusline.at