jusline®
»» Recht. Schnell

Sie können die QR Codes nützen um später wieder auf die neuste Version eines Gesetzestexts zu gelangen.

TE OGH 2003/6/26 8ObA210/02v

JUSLINE Entscheidung

Veröffentlicht am 26.06.2003

Kopf

Der Oberste Gerichtshof hat in Arbeits- und Sozialrechtssachen durch den Senatspräsidenten des Obersten Gerichtshofes Dr. Petrag als Vorsitzenden und die Hofräte des Obersten Gerichtshofes Dr. Rohrer und Dr. Kuras sowie die fachkundigen Laienrichter Dr. Christoph Kainz und Erika Helscher als weitere Richter in der Arbeitsrechtssache des Antragstellers Fachverband der Luftfahrtunternehmen der Wirtschaftskammer Österreich, 1040 Wien, Wiedner Hauptstraße 3, vertreten durch Grießer Gerlach Gahleitner, Rechtsanwälte in Wien, gegen den Antragsgegner Österreichischer Gewerkschaftsbund, Gewerkschaft der Bediensteten im Handel, Transport und Verkehr, 1010 Wien, Teinfaltstraße 7, vertreten durch Dr. Adalbert Laimer, Rechtsanwalt in Wien, über den gemäß § 54 Abs 2 ASGG gestellten Antrag auf Feststellung, den BeschlussDer Oberste Gerichtshof hat in Arbeits- und Sozialrechtssachen durch den Senatspräsidenten des Obersten Gerichtshofes Dr. Petrag als Vorsitzenden und die Hofräte des Obersten Gerichtshofes Dr. Rohrer und Dr. Kuras sowie die fachkundigen Laienrichter Dr. Christoph Kainz und Erika Helscher als weitere Richter in der Arbeitsrechtssache des Antragstellers Fachverband der Luftfahrtunternehmen der Wirtschaftskammer Österreich, 1040 Wien, Wiedner Hauptstraße 3, vertreten durch Grießer Gerlach Gahleitner, Rechtsanwälte in Wien, gegen den Antragsgegner Österreichischer Gewerkschaftsbund, Gewerkschaft der Bediensteten im Handel, Transport und Verkehr, 1010 Wien, Teinfaltstraße 7, vertreten durch Dr. Adalbert Laimer, Rechtsanwalt in Wien, über den gemäß Paragraph 54, Absatz 2, ASGG gestellten Antrag auf Feststellung, den Beschluss

gefasst:

Spruch

Es wird festgestellt, dass den bei A***** angestellten Co-Piloten, die im Liniendienst gem Pkt 4.1.2 lit a) des Anhanges I zum Kollektivvertrag, abgeschlossen zwischen der Wirtschaftskammer Österreich, Fachverband der Luftfahrtunternehmen und dem Österreichischen Gewerkschaftsbund, Gewerkschaft Handel, Transport, Verkehr Wien vom 23. 7. 1987, tätig sind oder innerhalb der letzten drei Jahre waren, kollektivvertraglich lediglich eine Entlohnung gemäß der Einstufung in Verwendungsgruppe 02 (II. Offizier) mit dem Verwendungsgruppenmerkmal "ohne laufende oder abgeschlossene Rückzahlung der Ausbildungskosten" Gehaltstabelle A Cockpit-Personal VGR 02 (II. Offizier) laut Anhang II zum vorgenannten Kollektivvertrag auch für den Fall gebührt, dass A***** nur die Ausbildung der Co-Piloten im BereichEs wird festgestellt, dass den bei A***** angestellten Co-Piloten, die im Liniendienst gem Pkt 4.1.2 Litera a,) des Anhanges römisch eins zum Kollektivvertrag, abgeschlossen zwischen der Wirtschaftskammer Österreich, Fachverband der Luftfahrtunternehmen und dem Österreichischen Gewerkschaftsbund, Gewerkschaft Handel, Transport, Verkehr Wien vom 23. 7. 1987, tätig sind oder innerhalb der letzten drei Jahre waren, kollektivvertraglich lediglich eine Entlohnung gemäß der Einstufung in Verwendungsgruppe 02 (römisch II. Offizier) mit dem Verwendungsgruppenmerkmal "ohne laufende oder abgeschlossene Rückzahlung der Ausbildungskosten" Gehaltstabelle A Cockpit-Personal VGR 02 (römisch II. Offizier) laut Anhang römisch II zum vorgenannten Kollektivvertrag auch für den Fall gebührt, dass A***** nur die Ausbildung der Co-Piloten im Bereich

des Typerating (Typenberechtigungskurs, für ein bestimmtes Fluggerät, bestehend aus Theorieausbildung, Simulatortraining und aktuellen Aircraft-Training)

und zusätzlich des MCC (Praktisches Training auf einem Flugsimulator (Jet; 2-Mann-Cockpit)

und zusätzlich des MCC Theorie (Multi-Crew-Concept-TrainingKurs zum Erlernen aller Fähigkeiten und Fertigkeiten für das Arbeiten in einem 2-Mann-Cockpit; Kurs zum Wechsel von Propeller- Flugzeugen auf Flugzeuge mit Strahltriebwerken [Jets])

und zusätzlich der ATPL-Theorie (Linienpiloten-Theoriekurs [Airline Transport Pilot License]) vornahmen und die Co-Piloten keine Verpflichtung eingingen, die hiefür von A***** selbst oder gegenüber Dritten hiefür aufgewendeten Ausbildungskosten an A***** zurückzubezahlen.

Im Übrigen wird der Feststellungsantrag es werde festgestellt, dass:

1.) Den bei A***** angestellten Co-Piloten, die im Liniendienst gem Pkt 4.1.2 lit a) des Anhanges I zum Kollektivvertrag, abgeschlossen zwischen der Wirtschaftskammer Österreich, Fachverband der Luftfahrtunternehmen und dem Österreichischen Gewerkschaftsbund, Gewerkschaft Handel, Transport, Verkehr Wien vom 23. 7. 1987, tätig sind oder innerhalb der letzten drei Jahre waren, gebührt kollektivvertraglich lediglich eine Entlohnung gemäß der Einstufung in Verwendungsgruppe 02 (II. Offizier) mit dem Verwendungsgruppenmerkmal "ohne laufende oder abgeschlossene Rückzahlung der Ausbildungskosten" Gehaltstabelle A Cockpit-Personal VGR 02 (II. Offizier) laut Anhang II zum vorgenannten Kollektivvertrag auch für den Fall, dass A***** nur die Ausbildung der Co-Piloten im Bereich der (des)1.) Den bei A***** angestellten Co-Piloten, die im Liniendienst gem Pkt 4.1.2 Litera a,) des Anhanges römisch eins zum Kollektivvertrag, abgeschlossen zwischen der Wirtschaftskammer Österreich, Fachverband der Luftfahrtunternehmen und dem Österreichischen Gewerkschaftsbund, Gewerkschaft Handel, Transport, Verkehr Wien vom 23. 7. 1987, tätig sind oder innerhalb der letzten drei Jahre waren, gebührt kollektivvertraglich lediglich eine Entlohnung gemäß der Einstufung in Verwendungsgruppe 02 (römisch II. Offizier) mit dem Verwendungsgruppenmerkmal "ohne laufende oder abgeschlossene Rückzahlung der Ausbildungskosten" Gehaltstabelle A Cockpit-Personal VGR 02 (römisch II. Offizier) laut Anhang römisch II zum vorgenannten Kollektivvertrag auch für den Fall, dass A***** nur die Ausbildung der Co-Piloten im Bereich der (des)

Typerating (Typenberechtigungskurs, für ein bestimmtes Fluggerät, bestehend aus Theorieausbildung, Simulatortraining und aktuellen Aircraft-Training)

und in eventu zusätzlich zu den vorangegangenen Ausbildungsabschnitt

MCC (Praktisches Training auf einem Flugsimulator (Jet; 2-Mann-Cockpit)

und in eventu zusätzlich zu den vorangegangenen

Ausbildungsabschnitten

MCC Theorie (Multi-Crew-Concept-Training

Kurs zum Erlernen aller Fähigkeiten und Fertigkeiten für das Arbeiten in einem

2-Mann-Cockpit Kurz zum Wechsel von Propeller-Flugzeugen auf

Flugzeuge mit Strahltriebwerken [Jets])

vornahmen und die Co-Piloten keine Verpflichtung eingingen, die hiefür von A***** selbst oder gegenüber Dritten hiefür aufgewendeten Ausbildungskosten an A***** zurückzubezahlen.

2. Die in Punkt 1. angeführte Entlohnung gebührt den dort genannten Co-Piloten kollektivvertraglich auch dann lediglich, wenn sie die in Punkt 1. genannten und nicht von A***** bezahlten Ausbildungsabschnitte entweder zur Gänze oder zum Teil selbst finanzieren oder die dafür auflaufenden Kosten entweder ganz oder teilweise von einem A***** vorangegangenen anderen Arbeitgeber getragen wurden, ohne dass während der Beschäftigung bei A***** an diesen Arbeitgeber auf Grund einer mit diesem eingegangenen Verpflichtung Ausbildungskosten zurückzuzahlen waren oder sind, wird abgewiesen.

Text

Begründung:

Der hier maßgebliche Kollektivvertrag für das Bodenpersonal der A***** vom 23. 7. 1987 wurde zwischen dem antragstellenden Fachverband der Luffahrtunternehmen der Wirtschaftskammer Österreich und der Antragsgegnerin, 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 werden im Punkt IV.1 für das "Cockpitpersonal 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 Bodenpersonal der A***** vom 23. 7. 1987 wurde zwischen dem antragstellenden Fachverband der Luffahrtunternehmen der Wirtschaftskammer Österreich und der Antragsgegnerin, 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 werden im Punkt römisch IV.1 für das "Cockpitpersonal 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 Cockpitpersonal

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 Liniendienst 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 1.500 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 1. Offizier trotzdem bei Erfüllung der sonstigen Bedingungen.a) Ein Pilot mit Linienpilotenschein nach Erreichen von 1.500 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 1. 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 im Liniendienst, 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

a) Ein von A***** zum Flugkapitän ernannter 1. Offizier, der als verantwortlicher Pilot (Pilot in Command) eingesetzt wird."

Unter der Überschrift "Erhaltung und Ergänzung der Erlaubnisscheine" bestimmt § 21 des Kollektivvertrages in seiner Z 1, dass der Angestellte persönlich für die Aufrechterhaltung der behördlichen Erlaubnis (Zivilluftfahrtschein) die für seine Dienstverwendung erforderlich ist, verantwortlich ist und auf Verlangen der A***** auch zur Aufrechterhaltung einer behördlichen Erlaubnis, die keine Voraussetzung für seine Dienstverwendung bildet. Weiters sieht diese Bestimmung vor, dass für die Dauer des Dienstverhältnisses die A***** die Kosten für die Ausstellung, Erneuerung, Verlängerung und Ergänzung von Erlaubnisscheinen (Zivilluftfahrtscheinen) trägt. Infolge Z 2 dieser Bestimmung ist der Angestellte auch verpflichtet, sich auf Verlangen von A***** zur Ergänzung oder Erweiterung einer behördlichen Erlaubnis auszubilden und die erforderlichen Prüfungen abzulegen. Auch dafür hat die A***** die Kosten zu tragen. Generell hat zufolge der Z 3 des § 21 des Kollektivvertrages der Angestellte jedoch Anspruch auf die für die Ausbildung und Prüfung erforderliche Freizeit durch ausreichende Befreiung von der aktiven Dienstverwendung ohne Beeinträchtigung seiner Ansprüche auf Entgelt.Unter der Überschrift "Erhaltung und Ergänzung der Erlaubnisscheine" bestimmt Paragraph 21, des Kollektivvertrages in seiner Ziffer eins,, dass der Angestellte persönlich für die Aufrechterhaltung der behördlichen Erlaubnis (Zivilluftfahrtschein) die für seine Dienstverwendung erforderlich ist, verantwortlich ist und auf Verlangen der A***** auch zur Aufrechterhaltung einer behördlichen Erlaubnis, die keine Voraussetzung für seine Dienstverwendung bildet. Weiters sieht diese Bestimmung vor, dass für die Dauer des Dienstverhältnisses die A***** die Kosten für die Ausstellung, Erneuerung, Verlängerung und Ergänzung von Erlaubnisscheinen (Zivilluftfahrtscheinen) trägt. Infolge Ziffer 2, dieser Bestimmung ist der Angestellte auch verpflichtet, sich auf Verlangen von A***** zur Ergänzung oder Erweiterung einer behördlichen Erlaubnis auszubilden und die erforderlichen Prüfungen abzulegen. Auch dafür hat die A***** die Kosten zu tragen. Generell hat zufolge der Ziffer 3, des Paragraph 21, des Kollektivvertrages der Angestellte jedoch Anspruch auf die für die Ausbildung und Prüfung erforderliche Freizeit durch ausreichende Befreiung von der aktiven Dienstverwendung ohne Beeinträchtigung seiner Ansprüche auf Entgelt.

§ 21 Z 4 des Kollektivvertrages sieht dann 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.Paragraph 21, Ziffer 4, des Kollektivvertrages sieht dann 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.

Entsprechend der Z 5 des § 21 des KV ist der Angestellte zur Rückzahlung des aliquoten Teiles der Kosten des type-ratings, das seiner Anstellung zugrundegelegt wurde - unter Annahme einer 5-jährigen Amortisation desselben - dann verpflichtet, wenn er das Dienstverhältnis vor Ablauf einer fünfjährigen Verwendung kündigt oder eine Handlung setzt, die eine Entlassung nach § 27 AngG rechtfertigt. Kosten, die das im Ausbildungsvertrag vereinbarte Ausmaß übersteigen, sollen unberücksichtigt bleiben. Der Anhang II des Kollektivvertrages enthält dann die Gehaltstabellen für 2001, die beim Cockpitpersonal bei den III. Offizieren, für die jeweils nur eine Gehaltsstufe vorgesehen ist, zwischen III. Offizieren "ohne laufender oder abgeschlossener Rückzahlung der Ausbildungskosten" und III. Offizieren "mit laufender oder abgeschlossener Rückzahlung der Ausbildungskosten" unterscheiden. Während bei den III. Offizieren mit Rückzahlungsverpflichtung der Ansatz für diese eine Gehaltsstufe S 30.042 beträgt, ist jener von der Rückersatzverpflichtung mit S 38.854,-- festgelegt.Entsprechend der Ziffer 5, des Paragraph 21, des KV ist der Angestellte zur Rückzahlung des aliquoten Teiles der Kosten des type-ratings, das seiner Anstellung zugrundegelegt wurde - unter Annahme einer 5-jährigen Amortisation desselben - dann verpflichtet, wenn er das Dienstverhältnis vor Ablauf einer fünfjährigen Verwendung kündigt oder eine Handlung setzt, die eine Entlassung nach Paragraph 27, AngG rechtfertigt. Kosten, die das im Ausbildungsvertrag vereinbarte Ausmaß übersteigen, sollen unberücksichtigt bleiben. Der Anhang römisch II des Kollektivvertrages enthält dann die Gehaltstabellen für 2001, die beim Cockpitpersonal bei den römisch III. Offizieren, für die jeweils nur eine Gehaltsstufe vorgesehen ist, zwischen römisch III. Offizieren "ohne laufender oder abgeschlossener Rückzahlung der Ausbildungskosten" und römisch III. Offizieren "mit laufender oder abgeschlossener Rückzahlung der Ausbildungskosten" unterscheiden. Während bei den römisch III. Offizieren mit Rückzahlungsverpflichtung der Ansatz für diese eine Gehaltsstufe S 30.042 beträgt, ist jener von der Rückersatzverpflichtung mit S 38.854,-- festgelegt.

Auch bei den II. Offizieren finden sich zwei Gehaltstabellen, wobei jedoch die erste Gehaltstabelle auch (ohne

Rückzahlungsverpflichtung) nur zehn Gehaltsstufen umfasst und von S 39.337,-- bis zuletzt S 50.488,-- ansteigt, während die zweite Gehaltstabelle insgesamt 16 Gehaltsstufen umfasst und von S 53.353 bis zur 10. Gehaltsstufe auf S 79.992,-- und dann bis zur 16. Gehaltsstufe auf S 97.606,-- ansteigt. Bei den I Offizieren - Verwendungsgruppe 03 beträgt der Gehaltsansatz im ersten Verwendungsgruppenjahr für 1991 S 65.900,-. Mit seinem Urteil vom 17. 4. 2002 zu GZ 9 ObA 289/01t (= ASoK 2003,Auch bei den römisch II. Offizieren finden sich zwei Gehaltstabellen, wobei jedoch die erste Gehaltstabelle auch (ohne Rückzahlungsverpflichtung) nur zehn Gehaltsstufen umfasst und von S 39.337,-- bis zuletzt S 50.488,-- ansteigt, während die zweite Gehaltstabelle insgesamt 16 Gehaltsstufen umfasst und von S 53.353 bis zur 10. Gehaltsstufe auf S 79.992,-- und dann bis zur 16. Gehaltsstufe auf S 97.606,-- ansteigt. Bei den römisch eins Offizieren - Verwendungsgruppe 03 beträgt der Gehaltsansatz im ersten Verwendungsgruppenjahr für 1991 S 65.900,-. Mit seinem Urteil vom 17. 4. 2002 zu GZ 9 ObA 289/01t (= ASoK 2003,

131) hat der Oberste Gerichtshof die Entscheidung der Vorinstanzen über eine nach § 54 Abs 1 eingeleitete Feststellungsklage des Betriebsrates der A***** (ist im Folgenden A*****) bestätigt. Darin wurde festgestellt, dass die Arbeitnehmer der A*****, die als Cockpitpersonal-II. Offizier beschäftigt werden, Anspruch auf Gehalt im Ausmaß des im Anhang II des Kollektivvertrages angeführten Gehaltsschemas mit der Überschrift "Mit laufender oder abgeschlossener Rückzahlung der Ausbildungskosten" haben, auch wenn ihre Ausbildungskosten nicht von der A***** getragen wurden. Der Oberste Gerichtshof hat dieser Entscheidung zugrundegelegt, dass die A***** nunmehr auch Piloten beschäftigt, die nicht von ihr, sondern von anderen Fluggesellschaften ausgebildet wurden. Bis 1990 habe die A***** ihre Piloten noch selbst ausgebildet und mit diesen Rückzahlungsvereinbarungen über die Ausbildungskosten geschlossen, dann sei jedoch die Pilotenschule ausgelagert und die Ausbildung von der Beklagten bezahlt worden. Die Piloten mussten seit damals keine direkte Rückzahlung mehr leisten, wurden aber dafür in die neu eingeführte niedrigere Bezugstabelle eingestuft, die früher die Bezeichnung "Konzernpiloten" trug. Im Ergebnis sei ersichtlich, dass nur jene Piloten in die niedrigere Einstufung kommen sollten, deren Ausbildungskosten von der A***** getragen wurden. Ausdrücklich ausgeklammert wurden die Fragen einer allfälligen teilweisen Tragung der Ausbildungskosten durch die Beklagte, sowie die von der Beklagten in der Revision geltend gemachten Aspekte einer historischen Interpretation des KV.131) hat der Oberste Gerichtshof die Entscheidung der Vorinstanzen über eine nach Paragraph 54, Absatz eins, eingeleitete Feststellungsklage des Betriebsrates der A***** (ist im Folgenden A*****) bestätigt. Darin wurde festgestellt, dass die Arbeitnehmer der A*****, die als Cockpitpersonal-II. Offizier beschäftigt werden, Anspruch auf Gehalt im Ausmaß des im Anhang römisch II des Kollektivvertrages angeführten Gehaltsschemas mit der Überschrift "Mit laufender oder abgeschlossener Rückzahlung der Ausbildungskosten" haben, auch wenn ihre Ausbildungskosten nicht von der A***** getragen wurden. Der Oberste Gerichtshof hat dieser Entscheidung zugrundegelegt, dass die A***** nunmehr auch Piloten beschäftigt, die nicht von ihr, sondern von anderen Fluggesellschaften ausgebildet wurden. Bis 1990 habe die A***** ihre Piloten noch selbst ausgebildet und mit diesen Rückzahlungsvereinbarungen über die Ausbildungskosten geschlossen, dann sei jedoch die Pilotenschule ausgelagert und die Ausbildung von der Beklagten bezahlt worden. Die Piloten mussten seit damals keine direkte Rückzahlung mehr leisten, wurden aber dafür in die neu eingeführte niedrigere Bezugstabelle eingestuft, die früher die Bezeichnung "Konzernpiloten" trug. Im Ergebnis sei ersichtlich, dass nur jene Piloten in die niedrigere Einstufung kommen sollten, deren Ausbildungskosten von der A***** getragen wurden. Ausdrücklich ausgeklammert wurden die Fragen einer allfälligen teilweisen Tragung der Ausbildungskosten durch die Beklagte, sowie die von der Beklagten in der Revision geltend gemachten Aspekte einer historischen Interpretation des KV.

Mit seinem Antrag begehrt der antragstellende Fachverband mit ausführlicher Begründung die aus dem stattgebenden Teil des Spruch ersichtlichen Feststellungen, jedoch ergänzt um weitere Eventualbegehren dahin dass

in eventu zusätzlich zu den vorangegangenen Ausbildungsabschnitten das IFR (Praktisches Flugtraining auf zweimotorigen Schulflugzeugen zum Erwerb der Berufspilotenlizenz mit Instrumentenflugberechtigung [Fliegen nach Instrument Flight Rules])

und in eventu zusätzlich zu den vorangegangenen

Ausbildungsabschnitten

IPT (Instrument Procedure Training; Praktisches Ausbildungsprogramm auf einem synthetischen Flugübungsgerät zum Erlernen der Instrumentenflugverfahren)

und in eventu zusätzlich zu den vorangegangenen

Ausbildungsabschnitten

CPL-Theorie (Berufspiloten-Theoriekurs [Commercial Pilot License]) und in eventu zusätzlich zu den vorangegangenen

Ausbildungsabschnitten

VFR (Kurs zum Erreichen der erforderlichen Mindestflugstunden, um die nächste Lizenz gemäß ZLPV erwerben zu können; Fliegen nach Sichtflugregeln [Visual Flight Rules])

und in eventu zusätzlich zu den vorangegangenen

Ausbildungsabschnitten

PPL (Kurs zum Erwerb des Privatpilotenscheines [Private Pilot License] einmotorige Flugzeuge, Fliegen nach Sichtflugregeln) und in eventu zusätzlich zu den vorangegangenen

Ausbildungsabschnitten

AFZ (Kurs zum Erwerb des Allgemeinen Funktelefonisten-Zeugnisses für den Flugdienst)

von der A***** getragen wurde.

Der antragstellende Fachverband stützt sich dabei im Wesentlichen auf den einleitend dargestellten Sachverhalt. Die 1990 vorgenommene Umstellung von der Rückzahlungsverpflichtung zum Entfall der Rückzahlungsverpflichtung und Einstufung in einer niedrigeren Bezugstabelle als "Konzernpiloten" sei auch aus steuerlichen Gründen zu Gunsten der Arbeitnehmer erfolgt. Die höhere Bezugsstufe stelle noch eine auslaufende Gehaltstabelle dar. Auch in den Fällen, in denen A***** die Ausbildung von Anfang an übernommen habe, sei jetzt eine weitere Ausbildung, insbesondere das sogenannte Typerating, notwendig gewesen. Die niedrigere Einstufung sei unabhängig von der bereits vorhandenen Ausbildung und deren Bezahlung wie allfälligen Rückzahlungen gegenüber Dritten erfolgt. Die Bezeichnung der niedriger eingestuften Piloten als "Konzernpiloten" sei darauf zurückzuführen, dass die A***** Piloten auch bei Tochterfirmen eingesetzt habe, die aber nach einer bestimmten Zeit ein Übertrittsrecht zu den A***** gehabt hätten. Nach Liquidation der Tochterfirma sei diese Bezeichnung entfallen. Der Streit sei aus Anlass der zur Überbrückung einer Personalknappheit vorgenommenen Einstellung von Piloten von anderen Luftlinien entstanden, die teilweise gar keine weitere Ausbildung benötigten.

Nunmehr sei von 45 Piloten, von denen manche nur Teilausbildungen privater Natur beim Bundesheer aufwiesen oder von nunmehrigen Konzerngesellschaften kostenlos ausgebildet worden seien, Ansprüche auf die höhere Einstufung erhoben worden. Insgesamt seien auch bereits 43 Klagen eingebracht worden. Da die A***** verstärkt einen Pilotenbedarf am allgemeinen Arbeitsmarkt bei Piloten mit gewisser Ausbildung decken würden, bedeute die vertretene Rechtsansicht, dass dann die höhere Einstufung vorherrschend werde. Die Entscheidung zu 9 ObA 289/01t stehe dem Begehren nicht entgegen, da sie ja ausdrücklich nur den Fall behandelt habe, dass die A***** keine Ausbildungskosten trage und der Pilot dem früheren Arbeitgeber die Ausbildungskosten laufend zurückzuzahlen habe. Die Einstufung in der Verwendungsgruppe mit Rückzahlungsverpflichtung habe darauf abgestellt, dass früher eben eine umfassende Ausbildung regelmäßig vorgenommen worden sei, die auch zur Rückersatzverpflichtungen geführt habe. Dies ergebe sich auch aus der Übergangsbestimmung des Kollektivvertrages wonach 24 Pilotenschüler, die bestimmte Kurse besuchten, bis zur Beendigung der Typenausbildung im Rahmen des Kollektivvertrages für Angestellte beschäftigt würden. Es lasse sich auch ableiten, dass das "type rating" zum Bereich der Ausbildungskosten zähle. Durch die Änderung des Kollektivvertrages sollte der A***** auch die Möglichkeit geboten werden, bei Neueinstellungen Gehälter an das niedrigere Niveau am allgemeinen Arbeitsmarkt anzupassen. Ein Auslegung dahin, dass die niedrigere Lohngruppe ein Äquivalent dafür sei, dass der Arbeitgeber sich die Ausbildungskosten erspare, könne nicht zutreffen, wenn das Ausmaß der Ersparnis ungewiss und unterschiedlich sei. Dies würde auch eine weitgehende Einschränkung der unternehmerischen Dispositionsfreiheit bedeuten, wenn unabhängig vom Ausmaß der Vorkenntnis und der tatsächlichen Einsparung dies mit einer höheren Einstufung "pönalisiert" werde. Auch trete damit eine unzulässige Einschränkung der Wettbewerbsfähigkeit der A***** ein. Es könne nicht jeder Co-Pilot in der höheren Bezugstabelle eingestuft werden, der auch nur wenige Schillinge selbst oder von Dritten in die Ausbildung investiert habe. Die jeweils gestellten Begehren seien als Eventualbegehren zu verstehen, ab welchen die A***** beginnend mit dem letzten Ausbildungsabschnitt eine Einstufung in die niedrige Bezugstabelle vornehmen könnten bzw in Punkt 2 den Fall erfassen, dass eine vorhandene Ausbildung von einem Dritten finanziert wurde, ohne dass den Arbeitnehmer eine Rückzahlungsverpflichtung treffe. Bei den genannten einzelnen Ausbildungsschritten handle es sich

nur teilweise (CPL/IFR; ATPL) um solche, die für den Erwerb der Lizenz selbst erforderlich seien, daneben aber um weitere in den Operationsmanual definierte Auflagen. Diese seien aber ebenfalls als notwendige Ausbildung anzusehen. Es stehe dem Luftfahrtunternehmen zu, die erforderlichen Fähigkeiten und Qualifikationen festzulegen. Der Antragsgegner beantragte die Abweisung des Antrages und stützte sich zusammengefasst darauf, dass die Einreihung in die niedrigere Gehaltsgruppe während der Tätigkeit als III. und II. Offizier ein Äquvalent dafür darstelle, dass diese Dienstnehmer ihre Ausbildungskosten nicht an die A***** zu refundieren hatten. Dass diese die Kosten der Pilotenausbildung trage, habe sich nach 1990 der nicht geändert. Die Frage von fertig ausgebildeten Piloten sei vorweg von den Kollektivvertragsparteien mangels Relevanz nicht als regelungswert eingestuft worden. Das Problem habe sich erst gestellt, als tatsächlich 1998 mehrere Piloten von anderen Luftlinien eingestellt wurden. In dem Vorverfahren habe allerdings die Frage der teilweisen Tragung der Ausbildungskosten durch die A***** nicht geklärt werden können. Bei den Piloten, die nunmehr ihre Ansprüche angemeldet hätten, handle es sich um ausgebildete Berufspiloten, die zumindest den Berufspilotenschein erworben hätten. Es stehe nun der A***** durchaus frei, die Qualitätsstandards in ihrem Betrieb festzulegen, für die Einstufung sei aber das von der Verwendungsgruppe festgelegte Berufsbild entscheidend. Dieses stelle aber für die Verwendungsgruppe 01 III. Offizier lediglich auf den Berufspilotenschein und eine Instrumentenflugberechtigung ab. Die Kosten für die Erlangung der Typenberechtigung im Sinne der Einstufung als II. Offizier seien nicht Ausbildungskosten. Der Besitz des Linienpilotenscheines sei nur Voraussetzung für den I. Offizier, wobei die erforderliche Ausbildung und Praxis während der Tätigkeit als II. Offizier erfolge. Ein Ansatzpunkt "Teilausbildungen" zu berücksichtigen, finde sich im Kollektivvertrag nicht.Nunmehr sei von 45 Piloten, von denen manche nur Teilausbildungen privater Natur beim Bundesheer aufwiesen oder von nunmehrigen Konzerngesellschaften kostenlos ausgebildet worden seien, Ansprüche auf die höhere Einstufung erhoben worden. Insgesamt seien auch bereits 43 Klagen eingebracht worden. Da die A***** verstärkt einen Pilotenbedarf am allgemeinen Arbeitsmarkt bei Piloten mit gewisser Ausbildung decken würden, bedeute die vertretene Rechtsansicht, dass dann die höhere Einstufung vorherrschend werde. Die Entscheidung zu 9 ObA 289/01t stehe dem Begehren nicht entgegen, da sie ja ausdrücklich nur den Fall behandelt habe, dass die A***** keine Ausbildungskosten trage und der Pilot dem früheren Arbeitgeber die Ausbildungskosten laufend zurückzuzahlen habe. Die Einstufung in der Verwendungsgruppe mit Rückzahlungsverpflichtung habe darauf abgestellt, dass früher eben eine umfassende Ausbildung regelmäßig vorgenommen worden sei, die auch zur Rückersatzverpflichtungen geführt habe. Dies ergebe sich auch aus der Übergangsbestimmung des Kollektivvertrages wonach 24 Pilotenschüler, die bestimmte Kurse besuchten, bis zur Beendigung der Typenausbildung im Rahmen des Kollektivvertrages für Angestellte beschäftigt würden. Es lasse sich auch ableiten, dass das "type rating" zum Bereich der Ausbildungskosten zähle. Durch die Änderung des Kollektivvertrages sollte der A***** auch die Möglichkeit geboten werden, bei Neueinstellungen Gehälter an das niedrigere Niveau am allgemeinen Arbeitsmarkt anzupassen. Ein Auslegung dahin, dass die niedrigere Lohngruppe ein Äquivalent dafür sei, dass der Arbeitgeber sich die Ausbildungskosten erspare, könne nicht zutreffen, wenn das Ausmaß der Ersparnis ungewiss und unterschiedlich sei. Dies würde auch eine weitgehende Einschränkung der unternehmerischen Dispositionsfreiheit bedeuten, wenn unabhängig vom Ausmaß der Vorkenntnis und der tatsächlichen Einsparung dies mit einer höheren Einstufung "pönalisiert" werde. Auch trete damit eine unzulässige Einschränkung der Wettbewerbsfähigkeit der A***** ein. Es könne nicht jeder Co-Pilot in der höheren Bezugstabelle eingestuft werden, der auch nur wenige Schillinge selbst oder von Dritten in die Ausbildung investiert habe. Die jeweils gestellten Begehren seien als Eventualbegehren zu verstehen, ab welchen die A***** beginnend mit dem letzten Ausbildungsabschnitt eine Einstufung in die niedrige Bezugstabelle vornehmen könnten bzw in Punkt 2 den Fall erfassen, dass eine vorhandene Ausbildung von einem Dritten finanziert wurde, ohne dass den Arbeitnehmer eine Rückzahlungsverpflichtung treffe. Bei den genannten einzelnen Ausbildungsschritten handle es sich nur teilweise (CPL/IFR; ATPL) um solche, die für den Erwerb der Lizenz selbst erforderlich seien, daneben aber um weitere in den Operationsmanual definierte Auflagen. Diese seien aber ebenfalls als notwendige Ausbildung anzusehen. Es stehe dem Luftfahrtunternehmen zu, die erforderlichen Fähigkeiten und Qualifikationen festzulegen. Der Antragsgegner beantragte die Abweisung des Antrages und stützte sich zusammengefasst darauf, dass die Einreihung in die niedrigere Gehaltsgruppe während der Tätigkeit als römisch III. und römisch II. Offizier ein Äquvalent dafür darstelle, dass diese Dienstnehmer ihre Ausbildungskosten nicht an die A***** zu refundieren hatten. Dass diese die Kosten der Pilotenausbildung trage, habe sich nach 1990 der nicht geändert. Die Frage von fertig ausgebildeten Piloten sei vorweg von den Kollektivvertragsparteien mangels Relevanz nicht als regelungswert eingestuft worden. Das Problem habe sich erst gestellt, als tatsächlich 1998 mehrere Piloten von anderen Luftlinien eingestellt wurden. In dem Vorverfahren habe

allerdings die Frage der teilweisen Tragung der Ausbildungskosten durch die A***** nicht geklärt werden können. Bei den Piloten, die nunmehr ihre Ansprüche angemeldet hätten, handle es sich um ausgebildete Berufspiloten, die zumindest den Berufspilotenschein erworben hätten. Es stehe nun der A***** durchaus frei, die Qualitätsstandards in ihrem Betrieb festzulegen, für die Einstufung sei aber das von der Verwendungsgruppe festgelegte Berufsbild entscheidend. Dieses stelle aber für die Verwendungsgruppe 01 römisch III. Offizier lediglich auf den Berufspilotenschein und eine Instrumentenflugberechtigung ab. Die Kosten für die Erlangung der Typenberechtigung im Sinne der Einstufung als römisch II. Offizier seien nicht Ausbildungskosten. Der Besitz des Linienpilotenscheines sei nur Voraussetzung für den römisch eins. Offizier, wobei die erforderliche Ausbildung und Praxis während der Tätigkeit als römisch II. Offizier erfolge. Ein Ansatzpunkt "Teilausbildungen" zu berücksichtigen, finde sich im Kollektivvertrag nicht.

Rechtliche Beurteilung

Der Feststellungsantrag ist zulässig, und teilweise berechtigt. Kollektivvertragsfähige Körperschaften der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer können im Rahmen ihres Wirkungsbereiches gegen die jeweilige andere kollektivvertragsfähige Körperschaft der Arbeitgeber bzw Arbeitnehmer beim Obersten Gerichtshof einen Antrag auf Feststellung des Bestehens oder Nichtbestehens von Rechten oder Rechtsverhältnissen stellen, wenn dieser einen von namentlich bestimmten Personen unabhängigen Sachverhalt betrifft und der Klärung einer Rechtsfrage des materiellen Rechtes auf dem Gebiet der Arbeitsrechtssachen nach § 50 ASGG dient. Der Gegenstand des jeweiligen Antrages muss für mindestens drei Arbeitgeber oder Arbeitnehmer von Bedeutung sein (§ 54 Abs 2 ASGG). Der antragstellende Fachverband ist als gesetzliche Interessenvertretung der Arbeitgeber gemäß § 4 Abs 1 ArbVG kollektivvertragsfähig. Dem Antragsgegner kommt als auf freiwilliger Mitgliedschaft beruhender Berufsvereinigung nach § 4 Abs 2 ArbVG Kollektivvertragsfähigkeit zu. Unstrittig ist auch, dass zumindest drei Arbeitnehmer des Antragstellers betroffen sind.Der Feststellungsantrag ist zulässig, und teilweise berechtigt. Kollektivvertragsfähige Körperschaften der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer können im Rahmen ihres Wirkungsbereiches gegen die jeweilige andere kollektivvertragsfähige Körperschaft der Arbeitgeber bzw Arbeitnehmer beim Obersten Gerichtshof einen Antrag auf Feststellung des Bestehens oder Nichtbestehens von Rechten oder Rechtsverhältnissen stellen, wenn dieser einen von namentlich bestimmten Personen unabhängigen Sachverhalt betrifft und der Klärung einer Rechtsfrage des materiellen Rechtes auf dem Gebiet der Arbeitsrechtssachen nach Paragraph 50, ASGG dient. Der Gegenstand des jeweiligen Antrages muss für mindestens drei Arbeitgeber oder Arbeitnehmer von Bedeutung sein (Paragraph 54, Absatz 2, ASGG). Der antragstellende Fachverband ist als gesetzliche Interessenvertretung der Arbeitgeber gemäß Paragraph 4, Absatz eins, ArbVG kollektivvertragsfähig. Dem Antragsgegner kommt als auf freiwilliger Mitgliedschaft beruhender Berufsvereinigung nach Paragraph 4, Absatz 2, ArbVG Kollektivvertragsfähigkeit zu. Unstrittig ist auch, dass zumindest drei Arbeitnehmer des Antragstellers betroffen sind.

Das Hauptbegehren des Antrages geht nun dahin, festzustellen, dass die Co-Piloten in der Verwendungsgruppe 02 II Offiziere, die das Typerating bzw die im Spruch ersichtlichen zusätzlichen "Ausbildungsabschnitte" vornahmen und keine Verpflichtung eingingen, diese Ausbildungskosten zurückzubezahlen, nur in der niedrigeren Gehaltstabelle für II. Offiziere "ohne laufende oder abgeschlossene Rückzahlung der Ausbildungskosten" einzustufen sind. Im Ergebnis geht es um die Frage, ob weitere "Ausbildungsschritte" nach Erwerb des Berufspilotenscheines dann, wenn diese von der A***** getragen werden, es noch rechtfertigen, die Piloten in die niedrigere Gehaltstabelle für II. Offiziere "ohne laufende oder abgeschlossene Rückzahlung der Ausbildungskosten " einzustufen. Diese Frage wurde im Vorverfahren noch nicht entschieden, da ausdrücklich der Fall ausgeklammert wurde, dass die A***** teilweise die Ausbildungskosten trägt; ebenso die relevierten Aspekte einer historischen Interpretation.Das Hauptbegehren des Antrages geht nun dahin, festzustellen, dass die Co-Piloten in der Verwendungsgruppe 02 römisch II Offiziere, die das Typerating bzw die im Spruch ersichtlichen zusätzlichen "Ausbildungsabschnitte" vornahmen und keine Verpflichtung eingingen, diese Ausbildungskosten zurückzubezahlen, nur in der niedrigeren Gehaltstabelle für römisch II. Offiziere "ohne laufende oder abgeschlossene Rückzahlung der Ausbildungskosten" einzustufen sind. Im Ergebnis geht es um die Frage, ob weitere "Ausbildungsschritte" nach Erwerb des Berufspilotenscheines dann, wenn diese von der A***** getragen werden, es noch rechtfertigen, die Piloten in die niedrigere Gehaltstabelle für römisch II. Offiziere "ohne laufende oder abgeschlossene Rückzahlung der Ausbildungskosten " einzustufen. Diese Frage wurde im Vorverfahren noch nicht entschieden, da ausdrücklich der Fall ausgeklammert wurde, dass die A***** teilweise die Ausbildungskosten trägt; ebenso die relevierten Aspekte einer historischen Interpretation.

Entsprechend der ständigen Judikatur ist allgemein zur Auslegung von Kollektivverträgen festzuhalten, dass diese wie Gesetze nach dem §§ 6 und 7 ABGB auszulegen sind (vgl RIS-Justiz RS0008807 mzwN zuletzt etwa 9 ObA 293/01f; vgl aber auch Strasser im ArbVG, Komm § 2 Rz 57). Wesentlicher Ausgang der Interpretation ist also auch bei Firmenkollektivverträgen -wie dem vorliegenden - der Text des Kollektivvertrages, wie er sich für die Normunterworfenen darstellt (vgl RIS-Justiz RS0010088 mwN zuletzt 9 ObA 289/01t; Strasser aaO § 2 Rz 60). Auszugehen ist dabei vom jeweils geltenden Wortlaut des Kollektivvertrages und der daraus ableitbaren Absicht der Kollektivvertragsparteien, während frühere Regelungen nur dann zur Auslegung heranzuziehen sind, wenn die am Text des geltenden Kollektivvertrages orientierte Auslegung zu keinem eindeutigen Ergebnis führt (vgl RIS-Justiz RS0010089 mwN zuletzt OGH 9 ObA 108/01z und OGH 9 ObA 289/01t). Dabei ist den Kollektivvertragsparteien grundsätzlich zu unterstellen, dass sie eine vernünftige, zweckentsprechende und praktisch durchführbare Regelung treffen, die einen gerechten Ausgleich der Interessen herbeiführen wollten (vgl RIS-Justiz RS008828 mwN; RS0008897 mwN zuletzt etwa 9 ObA 117/02z).Entsprechend der ständigen Judikatur ist allgemein zur Auslegung von Kollektivverträgen festzuhalten, dass diese wie Gesetze nach dem Paragraphen 6 und 7 ABGB auszulegen sind vergleiche RIS-Justiz RS0008807 mzwN zuletzt etwa 9 ObA 293/01f; vergleiche aber auch Strasser im ArbVG, Komm Paragraph 2, Rz 57). Wesentlicher Ausgang der Interpretation ist also auch bei Firmenkollektivverträgen -wie dem vorliegenden - der Text des Kollektivvertrages, wie er sich für die Normunterworfenen darstellt vergleiche RIS-Justiz RS0010088 mwN zuletzt 9 ObA 289/01t; Strasser aaO Paragraph 2, Rz 60). Auszugehen ist dabei vom jeweils geltenden Wortlaut des Kollektivvertrages und der daraus ableitbaren Absicht der Kollektivvertragsparteien, während frühere Regelungen nur dann zur Auslegung heranzuziehen sind, wenn die am Text des geltenden Kollektivvertrages orientierte Auslegung zu keinem eindeutigen Ergebnis führt vergleiche RIS-Justiz RS0010089 mwN zuletzt OGH 9 ObA 108/01z und OGH 9 ObA 289/01t). Dabei ist den Kollektivvertragsparteien grundsätzlich zu unterstellen, dass sie eine vernünftige, zweckentsprechende und praktisch durchführbare Regelung treffen, die einen gerechten Ausgleich der Interessen herbeiführen wollten vergleiche RIS-Justiz RS008828 mwN; RS0008897 mwN zuletzt etwa 9 ObA 117/02z).

Betrachtet man hier nun die wesentlichen Abgrenzungskriterien der zwei verschiedenen Gehaltstabellen einerseits mit "ohne laufender oder abgeschlossener Rückzahlung der Ausbildungskosten" und andererseits "mit laufender oder abgeschlossener Rückzahlung der Ausbildungskosten", ist daraus schon ersichtlich, dass die Kollektivvertragsparteien offenbar zugrundelegten, dass die A***** bestimmte Ausbildungskosten vorweg trägt. Anders wäre nicht verständlich, warum auf eine "Rückzahlung" abgestellt wird. Daraus wird aber auch ersichtlich, dass die Kollektivvertragsparteien offensichtlich den hier im Wesentlichen strittigen Fall, dass bereits mehr oder weniger "fertig" ausgebildete Piloten von der A***** aufgenommen werden, deren Ausbildungskosten vorweg nicht von der A***** getragen wurden, nicht bedacht haben.

Andererseits ist aus der Definition des Geltungsbereiches, wonach das gesamte Cockpitpersonal (Piloten) erfasst werden soll (vgl § 1 des Kollektivvertrages), doch ersichtlich, dass sämtliche Piloten in die Gehaltstabellen eingestuft werden sollen. Dieses Verständnis legen auch beide Parteien dieses Verfahrens übereinstimmend zugrunde. Fehlt es aber in einem Kollektivvertrag an einem unmittelbar passenden Gehaltsansatz, so sind die Gehaltsansätze heranzuziehen, die in ihren Voraussetzungen der zu beurteilenden "Verwendungen" am ähnlichsten sind (vgl RIS Justiz RS0064335 mwN OGH 18. 8. 1995, 8 ObA 248/95).Andererseits ist aus der Definition des Geltungsbereiches, wonach das gesamte Cockpitpersonal (Piloten) erfasst werden soll vergleiche Paragraph eins, des Kollektivvertrages), doch ersichtlich, dass sämtliche Piloten in die Gehaltstabellen eingestuft werden sollen. Dieses Verständnis legen auch beide Parteien dieses Verfahrens übereinstimmend zugrunde. Fehlt es aber in einem Kollektivvertrag an einem unmittelbar passenden Gehaltsansatz, so sind die Gehaltsansätze heranzuziehen, die in ihren Voraussetzungen der zu beurteilenden "Verwendungen" am ähnlichsten sind vergleiche RIS Justiz RS0064335 mwN OGH 18. 8. 1995, 8 ObA 248/95).

Damit stellt sich also die Frage nach der Zielrichtung der Gehaltstabellen "mit" und "ohne" Rückzahlung der Ausbildungskosten. Ersichtlich ist, dass es sich dabei um 2 verschiedene Gruppen von Arbeitnehmern handeln muss.

Dass sich die Abgrenzung nicht darauf beschränkt, die höhere Tabelle als angemessenes Entgelt festzulegen und davon dann die "Ausbildungskosten" abzuziehen, ergibt sich schon aus dem Umstand, dass die Copiloten ja zwar üblicherweise nach ca 3 Jahren (vgl die Verwendungsgruppenbestimmung in Pkt 4.1.3. des KV für I. Offiziere, aber auch das Urteil im Vorverfahren 21 Cga 145/99t-15 des ASG Wien) in die höhere einheitliche Tabelle für I. Offiziere wechseln können, die niedere der beiden Tabellen für II. Offiziere aber für jedenfalls 1o Dienstjahre vorgesehen ist. Es kann nun

nicht davon ausgegangen werden, dass die KV- Parteien den länger als II. Offiziere arbeitenden Piloten, denen also der Aufstieg in die höhere einheitliche Tabelle für I. Offiziere versagt ist, weiter das "angemessene" Entgelt vorenthalten wollten. Auch spricht die Höhe der Gesamtdifferenz zwischen den beiden Gehaltstabellen dafür, dass es dabei nicht nur einfach um den "Abzug" der "Ausbildungskosten" geht, sondern um 2 pauschal abgegrenzte Ausbildungs- und Entgeltsysteme für verschiedene Arbeitnehmergruppen.Dass sich die Abgrenzung nicht darauf beschränkt, die höhere Tabelle als angemessenes Entgelt festzulegen und davon dann die "Ausbildungskosten" abzuziehen, ergibt sich schon aus dem Umstand, dass die Copiloten ja zwar üblicherweise nach ca 3 Jahren vergleiche die Verwendungsgruppenbestimmung in Pkt 4.1.3. des KV für römisch eins. Offiziere, aber auch das Urteil im Vorverfahren 21 Cga 145/99t-15 des ASG Wien) in die höhere einheitliche Tabelle für römisch eins. Offiziere wechseln können, die niedere der beiden Tabellen für römisch II. Offiziere aber für jedenfalls 1o Dienstjahre vorgesehen ist. Es kann nun nicht davon ausgegangen werden, dass die KV- Parteien den länger als römisch II. Offiziere arbeitenden Piloten, denen also der Aufstieg in die höhere einheitliche Tabelle für römisch eins. Offiziere versagt ist, weiter das "angemessene" Entgelt vorenthalten wollten. Auch spricht die Höhe der Gesamtdifferenz zwischen den beiden Gehaltstabellen dafür, dass es dabei nicht nur einfach um den "Abzug" der "Ausbildungskosten" geht, sondern um 2 pauschal abgegrenzte Ausbildungs- und Entgeltsysteme für verschiedene Arbeitnehmergruppen.

Im Hinblick auf die Kontinuität der Gehaltstabellen über mehrere Jahre hinweg ist davon auszugehen, dass ein Arbeitnehmer pauschal in die eine oder die andere Gehaltstabelle fällt, also in das eine oder das andere Ausbildungssystem integriert ist. Es steht also einerseits dem Arbeitgeber nicht frei - soweit dies der Kollektivvertrag überhaupt zuließe - etwa durch Vereinbarungen über den Erlass des Rückersatzes einzelner Ausbildungsschritte einen Wechsel in die niederere Gehaltstabelle zu bewirken. Ebensowenig kann es aber darauf ankommen, ob der Arbeitnehmer einzelne "Ausbildungsschritte" bereits vor dem Eintritt bei der Beklagten (bzw der Pilotenschule) absolviert hat. Es muss also jeweils zu Beginn, des "Eintrittes" bei der Beklagten -nur auf diese stellt der KV ja ab - eine Entscheidung für das eine oder das andere System - "mit" oder "ohne" Ausbildungskostenrückersatz - erfolgen.

Damit stellt sich die Frage was unter Ausbildung und "Ausbildungskosten" im Sinne der Abgrenzung der beiden Gehaltstabellen zu verstehen ist. Schon vom Begriff her bietet es sich an, auf etwaige "Berufsausbildungsvorschriften" abzustellen. In diesem Zusammenhang ist auf die sogenannte Zivilluftfahrt-Personalverordnung-ZLPV zu verweisen, die verschiedene Voraussetzungen für den Erwerb der verschiedenen Pilotenscheine aber auch die damit verbundenen Flugberechtigungen regelt. Darin erfasst ist sowohl der Berufspilot (vgl etwa §§ 36 ff der ZLPV) als auch der Linienpilot (vgl §§ 49 ff der ZLPV) jeweils samt entsprechender Erweiterungen. Von den gesetzlichen Grundlagen spricht einiges dafür, unter Ausbildung das zu verstehen, was für die Berufsberechtigung eines Berufspiloten oder eines Linienpiloten erforderlich ist. Aber auch die Kollektivvertragsparteien selbst verstehen offensichtlich unter Ausbildung nicht nur die Ausbildung zum Berufspiloten, sondern auch die Ausbildung zum Linienpiloten. Bestimmt doch der Kollektivvertrag selbst bei der Festlegung der Verwendungsgruppe 4.1.3-I. Offiziere, dass die "Ausbildung" zur Erlangung des Linienpilotenscheines durch die A***** während der ersten drei Dienstjahre erfolgt.Damit stellt sich die Frage was unter Ausbildung und "Ausbildungskosten" im Sinne der Abgrenzung der beiden Gehaltstabellen zu verstehen ist. Schon vom Begriff her bietet es sich an, auf etwaige "Berufsausbildungsvorschriften" abzustellen. In diesem Zusammenhang ist auf die sogenannte Zivilluftfahrt-Personalverordnung-ZLPV zu verweisen, die verschiedene Voraussetzungen für den Erwerb der verschiedenen Pilotenscheine aber auch die damit verbundenen Flugberechtigungen regelt. Darin erfasst ist sowohl der Berufspilot vergleiche etwa Paragraphen 36, ff der ZLPV) als auch der Linienpilot vergleiche Paragraphen 49, ff der ZLPV) jeweils samt entsprechender Erweiterungen. Von den gesetzlichen Grundlagen spricht einiges dafür, unter Ausbildung das zu verstehen, was für die Berufsberechtigung eines Berufspiloten oder eines Linienpiloten erforderlich ist. Aber auch die Kollektivvertragsparteien selbst verstehen offensichtlich unter Ausbildung nicht nur die Ausbildung zum Berufspiloten, sondern auch die Ausbildung zum Linienpiloten. Bestimmt doch der Kollektivvertrag selbst bei der Festlegung der Verwendungsgruppe 4.1.3-I. Offiziere, dass die "Ausbildung" zur Erlangung des Linienpilotenscheines durch die A***** während der ersten drei Dienstjahre erfolgt.

Der Umstand, dass die Kollektivvertragsparteien ja allgemein entsprechend § 21 des Kollektivvertrages zugrundelegen, dass die A***** die zur "Erhaltung und Ergänzung der Erlaubnisscheine" (Überschrift des § 21 KV) erforderlichen Kosten zu tragen hat steht dieser Auslegung nicht entgegen. Es kann nun dahingestellt bleiben, ob die Kosten für den Erwerb neuer Zivilluftfahrt-Berechtigungen - hier des Linienpilotenscheines - noch unter den Bereich der "Ausstellung,

Erneuerung, Verlängerung und Ergänzung von Zivilluftfahrtscheinen im Sinne des § 21 Z 1 des KV fällt, für die der KV eine Kostentragung durch die A***** vorsieht (vgl auch § 21 Z 3 des KV über den Freistellungsanspruch für die "Ausbildung". Ebensowenig bedarf es einer Erörterung, ob nicht aus der Abgrenzung der Gehaltstabellen (mit und ohne Rückersatz) abgeleitet werden könnte, dass die A***** zwar die Kosten zuerst tragen, sich aber den Rückersatz vorbehalten kann. Selbst wenn man davon ausgeht, dass die Kollektivvertragsparteien diese Kostentragung auch für den Erwerb des Linienpilotenscheines festlegen und auch einen späteren Rückersatz ausschließen wollten, steht es den Arbeitsvertragsparteien doch frei, eine im Gruppenvergleich im Sinne des § 3 Abs 2 ArbVG für den Arbeitnehmer günstigere Vereinbarung zu treffen. Entscheidend ist dabei, ob die unter Berücksichtigung der sozialpolitischen Zwecke des Kollektivvertrages als in einem sachlichen und rechtlichen Zusammenhang stehend zu beurteilenden Bestimmungen für den Arbeitnehmer nicht nur gleichwertig, sondern günstiger sind als jene des Kollektivvertrages (vgl RIS Justiz RS0051081 mwN zuletzt 8 ObA 10/02g; RIS Justiz RS0117393 = 9 ObA 220/02x; Strasser aO § 3 Rz 6 und 10 mwN). Hier steht nun die Abgrenzung der Gehaltstabellen schon nach deren Überschrift in einem klaren Zusammenhang mit der Frage der Tragung der Ausbildungskosten. Gerade in den von der Antragsgegnerin herangezogenen Fällen, dass ein Arbeitnehmer bereits Teile der Pilotenausbildung absolviert hat, kann es für den Arbeitnehmer - neben allfälligen Vereinbarungen über die Abgeltung von Rückersatzverpflichtungen gegenüber dem früheren Arbeitgeber - im Rahmen des Dienstvertrages mit der A***** durchaus günstiger sein, eine Rückersatzvereinbarung über die noch ausstehenden Teile der Ausbildung zu schließen, weil er dadurch in die höhere Gehaltstabelle kommt.Der Umstand, dass die Kollektivvertragsparteien ja allgemein entsprechend Paragraph 21, des Kollektivvertrages zugrundelegen, dass die A***** die zur "Erhaltung und Ergänzung der Erlaubnisscheine" (Überschrift des Paragraph 21, KV) erforderlichen Kosten zu tragen hat steht dieser Auslegung nicht entgegen. Es kann nun dahingestellt bleiben, ob die Kosten für den Erwerb neuer Zivilluftfahrt-Berechtigungen - hier des Linienpilotenscheines - noch unter den Bereich der "Ausstellung, Erneuerung, Verlängerung und Ergänzung von Zivilluftfahrtscheinen im Sinne des Paragraph 21, Ziffer eins, des KV fällt, für die der KV eine Kostentragung durch die A***** vorsieht vergleiche auch Paragraph 21, Ziffer 3, des KV über den Freistellungsanspruch für die "Ausbildung". Ebensowenig bedarf es einer Erörterung, ob nicht aus der Abgrenzung der Gehaltstabellen (mit und ohne Rückersatz) abgeleitet werden könnte, dass die A***** zwar die Kosten zuerst tragen, sich aber den Rückersatz vorbehalten kann. Selbst wenn man davon ausgeht, dass die Kollektivvertragsparteien diese Kostentragung auch für den Erwerb des Linienpilotenscheines festlegen und auch einen späteren Rückersatz ausschließen wollten, steht es den Arbeitsvertragsparteien doch frei, eine im Gruppenvergleich im Sinne des Paragraph 3, Absatz 2, ArbVG für den Arbeitnehmer günstigere Vereinbarung zu treffen. Entscheidend ist dabei, ob die unter Berücksichtigung der sozialpolitischen Zwecke des Kollektivvertrages als in einem sachlichen und rechtlichen Zusammenhang stehend zu beurteilenden Bestimmungen für den Arbeitnehmer nicht nur gleichwertig, sondern günstiger sind als jene des Kollektivvertrages vergleiche RIS Justiz RS0051081 mwN zuletzt 8 ObA 10/02g; RIS Justiz RS0117393 = 9 ObA 220/02x; Strasser aO Paragraph 3, Rz 6 und 10 mwN). Hier steht nun die Abgrenzung der Gehaltstabellen schon nach deren Überschrift in einem klaren Zusammenhang mit der Frage der Tragung der Ausbildungskosten. Gerade in den von der Antragsgegnerin herangezogenen Fällen, dass ein Arbeitnehmer bereits Teile der Pilotenausbildung absolviert hat, kann es für den Arbeitnehmer - neben allfälligen Vereinbarungen über die Abgeltung von Rückersatzverpflichtungen gegenüber dem früheren Arbeitgeber - im Rahmen des Dienstvertrages mit der A***** durchaus günstiger sein, eine Rückersatzvereinbarung über die noch ausstehenden Teile der Ausbildung zu schließen, weil er dadurch in die höhere Gehaltstabelle kommt.

In den Regelungen der ZLPV werden nun die Flugzeugtypen nur nach groben Klasseneinteilungen erfasst. Dazu kommen noch die nach den für die A***** geltenden Operation-Manuals erforderlichen weiteren Schulungen für bestimmte Flugzeugtypen (Typeratings). Dagegen, diese auch noch als "Berufsausbildung" zu verstehen, sprechen nicht nur die in der ZLPV festgelegten Berufsvoraussetzungen, sondern auch das sich aus dem Kollektivvertrag ergebene Verständnis vom Berufseinstieg.

Bestimmen doch die beiden unterschiedlichen Gehaltstabellen kontinuierlich jeweils für mehrere Jahre zu Beginn der Verwendungsgruppe "Cockpitpersonal" eine höhere und eine niederere Einstufung, wobei im folgenden dann - nach ca 3 Jahren als übliche Verweildauer in der Verwendungsgruppe 2 (vgl die Verwendungsgruppenbestimmung in Pkt 4.1.3. des KV für I. Offiziere, aber auch das Urteil Vorverfahren 21 Cga 145/99t-15) - an die höhere Einstufung angeknüpft wird. Dagegen, allenfalls nach dem Erwerb der Linienpilotenberechtigung liegende "Ausbildungsschritte",

insbesondere das von der Antragstellerin herangezogene Typerating, also die Typenberechtigungskurse für ein bestimmtes Fluggerät, heranziehen, spricht schon der Umstand , dass nicht ersichtlich, dass nicht auch in höheren Einstufungen (Linien

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

© 2025 JUSLINE
JUSLINE® ist eine Marke der ADVOKAT Unternehmensberatung Greiter & Greiter GmbH.
www.jusline.at