jusline®
»» Recht. Schnell

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

TE OGH 2001/6/11 8ObA315/00g

JUSLINE Entscheidung

Veröffentlicht am 11.06.2001

Kopf

Der Oberste Gerichtshof hat als Revisionsgericht in Arbeits- und Sozialrechtssachen durch den Senatspräsidenten des Obersten Gerichtshofes Dr. Petrag als Vorsitzenden und die Hofräte des Obersten Gerichtshofes Dr. Langer und Dr. Kuras sowie die fachkundigen Laienrichter Mag. Kurt Retzer und Günter Krainhöfner als weitere Richter in der Arbeitsrechtssache der klagenden Partei Jaroslav N*****, vertreten durch Dr. Georg Uitz, Rechtsanwalt in Wien, wider die beklagte Partei Flughafen ***** AG, *****, vertreten durch Cerha, Hempel & Spiegelfeld, Partnerschaft für Rechtsanwälte in Wien, wegen S 531.800,-- sA, infolge Revision der beklagten Partei (Revisionsinteresse S 483.570,-- sA) gegen das Urteil des Oberlandesgerichtes Wien als Berufungsgericht in Arbeits- und Sozialrechtssachen vom 13. Oktober 2000, GZ 8 Ra 196/00b-75, womit infolge Berufung der beklagten Partei das Urteil des Arbeits- und Sozialgerichtes Wien vom 21. März 2000, GZ 30 Cga 155/98b-69, bestätigt wurde, in nichtöffentlicher Sitzung den

Beschluss

gefasst:

Spruch

I.) Dem Gerichtshof der Europäischen Gemeinschaften werden gemäß Art 234 EG folgenden Fragen zur Vorabentscheidung vorgelegt:römisch eins.) Dem Gerichtshof der Europäischen Gemeinschaften werden gemäß Artikel 234, EG folgenden Fragen zur Vorabentscheidung vorgelegt:

1.) Ist Art 145.35 der eine Anlage der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates vom 16. Dezember 1991 zur Harmonisierung der technischen Vorschriften und des Verwaltungsverfahrens in der Zivilluftfahrt (vgl ABl 373 vom 31. 12. 1991, 4) bildenden JAR 145 allenfalls unter Berücksichtigung der von der Joint Aviation Authority (JAA) getroffenen Auslegung dahin zu interpretieren, dass der Inhaber eines Instandhaltungsbetriebes über das bei ihm zur Freigabe berechtigte Personal so detaillierte Aufzeichnungen zu führen hat, dass diesen neben den Befugnissen auch die im Einzelnen konkret erledigten Aufträge an bestimmten Flugzeugtypen in einem bestimmten Zeitraum (Jahr) zu entnehmen sind.1.) Ist Artikel 145 Punkt 35, der eine Anlage der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates vom 16. Dezember 1991 zur Harmonisierung der technischen Vorschriften und des Verwaltungsverfahrens in der Zivilluftfahrt vergleiche ABl 373 vom 31. 12. 1991, 4) bildenden JAR 145 allenfalls unter Berücksichtigung der von der Joint Aviation Authority (JAA) getroffenen Auslegung dahin zu interpretieren, dass der Inhaber eines Instandhaltungsbetriebes über das bei ihm zur Freigabe berechtigte Personal so detaillierte Aufzeichnungen zu führen hat, dass diesen neben den Befugnissen auch die im Einzelnen konkret erledigten Aufträge an bestimmten Flugzeugtypen in einem bestimmten Zeitraum (Jahr) zu entnehmen sind.

2. Ist Art 145.35 der eine Anlage der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates vom 16. Dezember 1991 bildenden JAR 145 allenfalls unter Berücksichtigung der von der Joint Aviation Authority (JAA) getroffenen Auslegung dahin zu interpretieren,2. Ist Artikel 145 Punkt 35, der eine Anlage der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates vom 16.

Dezember 1991 bildenden JAR 145 allenfalls unter Berücksichtigung der von der Joint Aviation Authority (JAA) getroffenen Auslegung dahin zu interpretieren,

A dass sie den Inhaber des Instandhaltungsbetriebes verpflichtet, dem freigabeberechtigten Arbeitnehmer bei Beendigung des Arbeitsverhältnisses diese Aufzeichnungen zu überlassen,

B dass zur Erfüllung dieser Verpflichtung die Überlassung von Kopien ausreichend ist, bzw

C diese Kopien vom Arbeitgeber durch Unterfertigung bestätigt werden müssen.

3. Wen treffen allenfalls im Sinne der Frage 2 bestehende Verpflichtungen, wenn der Arbeitgeber des freigabeberechtigten Arbeitnehmers nicht der Inhaber des Instandhaltungsbetriebes, sondern ein Dritter ist, der den Arbeitnehmer diesem Inhaber aufgrund eines Konzernverhältnisses oder eines eigenen Vertrages zur Erbringung von Arbeitsleistungen überlassen hat.

4. Steht eine der sich allenfalls aus der Beantwortung der Fragen 1 bis 3 ergebenden Verpflichtungen weitergehenden nationalen Bestimmungen entgegen.

II.) Das Verfahren wird bis zum Einlangen der Vorabentscheidung des Gerichtshofes der Europäischen Gemeinschaften im Sinn des § 90a Abs 1 GOG ausgesetzt.römisch II.) Das Verfahren wird bis zum Einlangen der Vorabentscheidung des Gerichtshofes der Europäischen Gemeinschaften im Sinn des Paragraph 90 a, Absatz eins, GOG ausgesetzt.

Text

Begründung:

I. Sachverhalt:römisch eins. Sachverhalt:

Nach den für das Vorabentscheidungsverfahren wesentlichen Feststellungen war der Kläger bei der beklagten Flughafengesellschaft ab 1. 8. 1973 als Luftfahrzeugmechaniker, dann als technischer Kontrollor und schließlich ab 1. 7. 1989 als Leiter des Profitcenters Werft-Luftfahrzeuginstandhaltung beschäftigt. Ab 1. 1. 1991 wurde er dann in dieser Funktion an die 100 %ige Tochtergesellschaft der Beklagten, die diesen Bereich übernommen hatte, verliehen. Dort war er für den gesamten Werftbetrieb verantwortlich, insbesondere auch für die Einhaltung der Richtlinien MOE (Maintenance Organisation Exposition), also der Richtlinie für die Führung des Luftfahrtwerft-Betriebes. Diese Tochtergesellschaft (im Folgenden als Flughafenwerftgesellschaft bezeichnet) ist ein Instandhaltungsbetrieb im Sinne der Joint Aviation Authorities (JAA).

Als im Jahre 1997 die Beklagte 49 % der Geschäftsanteile an der Flughafenwerftgesellschaft an ein tschechisches Unternehmen übertrug und weitere 51 % ab dann nur noch treuhändig für dieses tschechische Unternehmen hielt kam es zur einvernehmlichen Beendigung des Dienstverhältnisses des Klägers, aus dem er zuletzt S 50.000 brutto monatlich bezog. Der Kläger hätte nicht mehr als Werftleiter arbeiten können. Sein persönliches Verhältnis zum späteren Geschäftsführer der neuen Gesellschaft war kein gutes, ebenso zum früheren Geschäftsführer dieser Tochtergesellschaft. Dieser schied nicht aus, sondern übernahm bei einer anderen Tochtergesellschaft der Beklagten den Bereich der Abfertigung der Kleinflugzeuge. Auch wurde er Leiter des zentralen Dienstes des Managements (Buchhalter, Rechnungswesen und Controlling) der Beklagten; er arbeitete also in leitender Funktion weiter. Er war auch weiter der Kontaktmann der Beklagten für die alte Tochtergesellschaft betreffende Angelegenheiten.

Der Kläger ist Inhaber eines Luftfahrzeugwartescheins der I. Klasse, der ihn zur Wartung von im Einzelnen festgestellten Bereichen berechtigt. Dieser im Zeitpunkt des Ausscheidens bei der Beklagten gültige Flugzeugwarteschein wurde am 27. 5. 1998 bis 5. 5. 2000 verlängert.Der Kläger ist Inhaber eines Luftfahrzeugwartescheins der römisch eins. Klasse, der ihn zur Wartung von im Einzelnen festgestellten Bereichen berechtigt. Dieser im Zeitpunkt des Ausscheidens bei der Beklagten gültige Flugzeugwarteschein wurde am 27. 5. 1998 bis 5. 5. 2000 verlängert.

Der Kläger war neben seiner Tätigkeit für die Beklagte bereits im Jahre 1997 für zwei andere Gesellschaften als technischer Leiter in deren Luftfahrtunternehmen tätig und erzielte dabei ein Entgelt von S 2.000 monatlich 12 x jährlich. Die Funktion eines technischen Leiters ist ein Nebenjob, den er auch bei einem anderen Dienstgeber hätte ausüben können. Dies wird üblicherweise von Luftfahrzeugwarten aus Werften auf Werkvertragsbasis ausgeübt. Sie tragen dann die Verantwortung für die Funktionstüchtigkeit der Luftfahrzeuge. Die Durchführung der Wartungsaufgaben wird von ihm an die Werften vergeben.

Nach Ausscheiden des Klägers bei der Beklagten kündigte die Luftfahrtbehörde im Jänner 1998 an, die Erfahrungen des Klägers zu überprüfen. In diesem Zusammenhang erfuhr der Kläger, dass er dazu das sogenannte Record of Certifying Staff (im Folgenden Record) sowohl für eine weitere Tätigkeit im Ausland als auch in Österreich benötige. Da ihm das von der Beklagten nicht übermittelt worden war, konnte er in weiterer Folge schon die Luftfahrzeugfreigaben nicht allein unterschreiben. Er beschäftigte sich daher mit der einschlägigen Vorschrift, der JAR-145. Er richtete schließlich am 11. 2. 1998 an die Flughafenwerftgesellschaft zu Handen des früheren Geschäftsführers ein Fax, in dem er um die Übermittlung seines Dienstzeugnisses, andererseits aber auch des oben genannten Records gemäß JAR-145.35/AMC (ACJ) 145.35 ersuchte und dies auch als Aufforderung entsprechend der AMC (ACJ) 145.35(a) lit 6 bezeichnete. Er führte in diesem Fax aus, dass er diese Unterlagen dringend benötige und um Übermittlung bis 20. 2. 1998 ersuche. Über die neue Funktion des früheren Geschäftsführers war der Kläger nicht informiert. Dieser ließ ihm ausrichten, der Kläger möge ihn in dieser Angelegenheit anrufen. Das Dienstzeugnis wurde dem Kläger umgehend zugesandt. Der Kläger hatte bereits seit September 1997 Gespräche mit einer deutschen Flughafenwerftgesellschaft geführt, die ihm am 6. 2. 1998 in einem Schreiben die Bereitschaft zur Einstellung mitteilte, und festhielt, dass sie an Unterlagen einerseits noch das Dienstzeugnis und andererseits auch die Unterlagen gemäß JAR-145.35 lit b (Record) des letzten Dienstgebers benötige, und zwar spätestens bis 28. 2. 1998.Nach Ausscheiden des Klägers bei der Beklagten kündigte die Luftfahrtbehörde im Jänner 1998 an, die Erfahrungen des Klägers zu überprüfen. In diesem Zusammenhang erfuhr der Kläger, dass er dazu das sogenannte Record of Certifying Staff (im Folgenden Record) sowohl für eine weitere Tätigkeit im Ausland als auch in Österreich benötige. Da ihm das von der Beklagten nicht übermittelt worden war, konnte er in weiterer Folge schon die Luftfahrzeugfreigaben nicht allein unterschreiben. Er beschäftigte sich daher mit der einschlägigen Vorschrift, der JAR-145. Er richtete schließlich am 11. 2. 1998 an die Flughafenwerftgesellschaft zu Handen des früheren Geschäftsführers ein Fax, in dem er um die Übermittlung seines Dienstzeugnisses, andererseits aber auch des oben genannten Records gemäß JAR-145.35/AMC (ACJ) 145.35 ersuchte und dies auch als Aufforderung entsprechend der AMC (ACJ) 145.35(a) lit 6 bezeichnete. Er führte in diesem Fax aus, dass er diese Unterlagen dringend benötige und um Übermittlung bis 20. 2. 1998 ersuche. Über die neue Funktion des früheren Geschäftsführers war der Kläger nicht informiert. Dieser ließ ihm ausrichten, der Kläger möge ihn in dieser Angelegenheit anrufen. Das Dienstzeugnis wurde dem Kläger umgehend zugesandt. Der Kläger hatte bereits seit September 1997 Gespräche mit einer deutschen Flughafenwerftgesellschaft geführt, die ihm am 6. 2. 1998 in einem Schreiben die Bereitschaft zur Einstellung mitteilte, und festhielt, dass sie an Unterlagen einerseits noch das Dienstzeugnis und andererseits auch die Unterlagen gemäß JAR-145.35 lit b (Record) des letzten Dienstgebers benötige, und zwar spätestens bis 28. 2. 1998.

Am 25. 2. 1998 rief der Kläger beim früheren Geschäftsführer an und fragte ihn, warum er den Record noch nicht erhalten habe, worauf dieser meinte, er habe ohnehin ein "sehr schönes" Dienstzeugnis bekommen. Der Kläger hielt jedoch fest, dass er den Record für seine weitere Tätigkeit benötige und verwies zum Ansinnen des Geschäftsführers, er solle ihm den betreffenden Paragraphen schicken, auf sein Forderungsschreiben. Der Geschäftsführer führte dann aus, dass der Kläger dafür Sorge tragen möge, dass eine der von ihm als Werftleiter betreuten Gesellschaften die Rechnungen bei der Flughafenwerftgesellschaft bezahle. An diese verwies er ihn auch für die Ausstellung des Records. Dem Kläger war jedoch von einem Rechtsanwalt geraten worden, sich insoweit an seinen Arbeitgeber zu halten. Gegenüber der Flughafenwerftgesellschaft sagte der Geschäftsführer, dass diese dem Kläger den Record ausstellen möge, der Kläger würde sich an sie wenden. Davor sei eine Ausstellung nicht erforderlich. Auch eine besondere Dringlichkeit brachte der Geschäftsführer nicht zum Ausdruck. Er hielt die Frist bis zum 28. 2. 1998 für einen Bluff. Die Vertreterin der Flughafenwerftgesellschaft äußerte, dass die Ausstellung des Records länger als eine Woche benötigen werde und sie nicht wisse, wann sie dazu komme. Wenn es sich um viel Arbeit handle werde sie die Kosten der Beklagten in Rechnung stellen. Dazu sagte der Geschäftsführer eine Bezahlung durch die Beklagte zu.

Nach den Gesprächen des Klägers mit der deutschen Flughafenwerftgesellschaft über den Abschluss seines Dienstvertrages sollte er im März 1998 noch Vorbereitungsarbeiten machen und ab 1. 4. 1998 beginnen. In einem Schreiben vom 11. 3. 1998 bedankte sich die deutsche Flughafenwerftgesellschaft für die Übermittlung des Dienstzeugnisses, wies aber erneut auf die fehlenden anderen Unterlagen hin und ersuchte, diese bis spätestens 27. 3. 1998 zu übermitteln. Bereits davor war dem Kläger der Entwurf eines Dienstvertrags übermittelt worden. Nach diesem sollte er als Prüfer für Luftfahrtgeräte (Certifying Staff) ab 1. 4. 1998 zu einem monatlichen Gehalt von DM 7.000 brutto zuzüglich Urlaubsgeld sowie Weihnachtsgeld in Höhe eines halben Monatsgehaltes bei aufrechtem Bestand des Arbeitsverhältnisses während des gesamten Kalenderjahres beschäftigt wurden.

Am 12. 3. 1998 sandte der Kläger direkt an den Vorstand der Beklagten ein Schreiben (eingelangt am 16. 3. und dem Vorstand vorgelegt am 19. 3. 1998), in dem er sich über das Fehlverhalten des früheren Geschäftsführers der Flughafenwerftgesellschaft beschwerte und ausführte, dass ihm durch die Unterlassung der Übermittlung des Records ein wirtschaftlicher Schaden entstanden sei. Er wies auf Schwierigkeiten bei der Vermittlung und seine Arbeitslosigkeit sowie darauf hin, dass die Geltendmachung von Schadenersatzansprüchen geprüft werde.

Der Vorstand beauftragte den früheren Geschäftsführer der Flughafenwerftgesellschaft, diese Angelegenheit einer vernünftigen Lösung zuzuführen. Dieser erkundigt sich bei der Flughafenwerftgesellschaft, die ihm mitteilte, dass sich der Kläger noch nicht an sie gewandt habe. Der Kläger hat auch sonst nichts unternommen.

Die deutsche Flughafenwerftgesellschaft teilte dem Kläger schließlich mit Schreiben vom 27. 3. 1998 mit, dass sie sich an die Zusage einer Anstellung wegen der fehlenden Unterlagen nicht mehr als gebunden erachte und einen anderen Bewerber einstellen werde. Die deutsche Flughafenwerftgesellschaft hätte grundsätzlich den Record mit Unterschrift des Geschäftsführers erwartet, jedoch wäre auch dann, wenn ausschließlich Kopien des Records vorhanden gewesen wären, ein Anstellungsverhältnis zustande gekommen. Nach ihrem Qualitäts-Management-Handbuch, das vom deutschen Luftfahrtbundesamt genehmigt wurde, sind freigabeberechtigte Personen in dieser Zeit solche gewesen, die nach der Luftfahrtpersonalverordnung die entsprechende Prüferlaubnis erworben haben. In einem Bereich - dem "Line Maintenance" kommen auch qualifizierte freigabeberechtigte Personen in Betracht, die ihre Qualifikation innerbetrieblich nachgewiesen haben. Die für den Kläger geplante Funktion eines Certifying Staff-Inspektors für die Flugzeugtype Cessna Citations wäre gegenüber der deutschen Behörde genehmigungspflichtig gewesen. Nach abgelegter Prüfung hätte der Kläger auch Freigabebescheinigungen unterfertigen dürfen. Für die Prüferlaubnis der Klasse 2 hätte er sechs Monate Praxis benötigt. In der ersten Phase hätte der Kläger den Aufbau der Wartung betreut. Nach Auskunft der deutschen Behörde hätte er vorweg eine Prüferlaubnis nicht benötigt. Es hätte der österreichische Wartschein in Verbindung mit dem Record ausgereicht. Eine Prüfung der Klasse 1 wäre erst später möglich gewesen, jedoch hätte der Kläger die Mechanikerarbeiten durchführen können. Eine Anerkennung von ausländischen Wartscheinen war damals noch nicht vorgesehen. Es konnte jedoch die für die Erlaubnis nach der deutschen Luftfahrtpersonalverordnung erforderliche Tätigkeit auch im Ausland absolviert werden.

Am 20. 4. 1998 wandte sich dann der Anwalt des Klägers an die Beklagte und setzte eine Frist für die Ausstellung des Records bis 30. 4. 1998 und machte gleichzeitig den Verdienstentgang ab 1. 4. 1998 in Höhe von monatlich S 49.000 als von der Beklagten anzuerkennenden Schadenersatzanspruch geltend. Die Beklagte beauftragte daraufhin ihren Generalsekretär mit der Abklärung der Angelegenheiten und es wurde der Flughafenwerftgesellschaft empfohlen, den Record auszustellen. Gegenüber dem Rechtsanwalt des Klägers brachte die Beklagte mit Schreiben vom 24. 4. 1998 zum Ausdruck, dass die Ausstellung des Records in den Verantwortungsbereich der Flughafenwerftgesellschaft falle. Bei den JAR-145 handle es sich auch nur um eine unverbindliche Empfehlung. Der Kläger möge Kontakt mit der Flughafenwerftgesellschaft aufnehmen. Seine Schadenersatzforderungen lehnte sie ab. Der Rechtsanwalt des Klägers schrieb dann am 6. 5. 1998 an die Flughafenwerftgesellschaft, wies auf die Auffassung der Beklagten hin und setzte eine Frist zur Ausstellung des Records bis 13. 5. 1998. Gleichzeitig forderte er diese Gesellschaft auch auf, die Verpflichtung zum Ersatz des Schadens des Klägers dem Grunde nach anzuerkennen. Gegenüber der Beklagten wiederholte er seinen bisher vertretenen Rechtsstandpunkt.

Die Flughafenwerftgesellschaft teilte in einer Antwort mit, dass ihr die Schreiben an den früheren Geschäftsführer nicht mehr zuzurechnen seien und sie sämtliche Schadenersatzansprüche zurückweise, sagte jedoch die Ausstellung der Bestätigung bis 29. 5. 1998 zu. Dem schloss sich auch die Beklagte an. Der Rechtsanwalt des Klägers erklärte sich mit dieser Fristverlängerung einverstanden, jedoch sei der Kläger nicht bereit, auf den Ersatz der von ihm erlittenen Schäden zu verzichten. Am 29. 5. 1998 übermittelte die Flughafenwerftgesellschaft per Fax den Record in Form von Kopien betreffend die Personalstammdaten, die Permit-Daten des Klägers und die Aufstellung der vom Kläger geleisteten praktischen Arbeiten sowie absolvierten Continuation-Trainings. Zur Erstellung dieser Unterlagen benötigte sie verschiedene Rücksprachen und dann noch etwa drei bis vier Stunden. Am 10. 7. 1998 begehrte dann der Vertreter des Klägers die firmenmäßige Zeichnung der Unterlagen und informierte über die bevorstehende, dann tatsächlich am 17. 7. 1998 eingebrachte Klage.

Es kam dann zwischen der Beklagten und der Flughafenbetriebsgesellschaft zu einer Korrespondenz darüber, wer den Record zu unterfertigen habe, die schließlich dazu führte, dass einerseits der Qualitätsmanager der Flughafenwerftgesellschaft bestätigte, dass diese Daten seinen Unterlagen entsprechen und andererseits der frühere

Geschäftsführer als solcher am 29. 10. 1998 diese Daten unterfertigte. In dieser Form wurden dann die Unterlagen dem Vertreter des Klägers mit Schreiben vom 6. 11. 1998 übermittelt.

Allgemein liegt die Funktion des Records darin, dass er im Sinne eines Lebenslaufes bei Personen, die bestimmte Funktionen in sogenannten JAR-145-Betrieben haben, persönliche und technisch relevante Daten festhält.

Der Wartungsbetrieb legt in seinen Richtlinien über das innerbetriebliche Verfahren (MOE) fest, wie die Qualifikationen der eingesetzten Personen im Sinne von Mindesterfordernissen auszusehen haben. Dieses Verfahren wird von der Luftfahrtbehörde auf seine Übereinstimmung mit dem JAR-Standard geprüft. Die Anstellung von neuen Mitarbeitern hängt von deren vorgesehener Verwendung ab.

Wenngleich in Österreich für die Berechtigung der Instandhaltungsbetriebe der Wartschein maßgeblich ist, hat der Geschäftsführer des Werftbetriebes entsprechend seinem festgelegten Verfahren (MOE) bei einer Neueinstellung die Tätigkeitsnachweise zu verlangen.

Neben dem Warteschein ist auch die erbrachte Tätigkeit entscheidend. Der Mitarbeiter erhält zusätzlich eine sogenannte Firmenberechtigung, die ein Teil des Record of certifying staff darstellt und eine firmeninterne Erlaubnis umfasst. Die firmeninternen Richtlinien verlangen Erfahrungsnachweise, die selbst nicht allein auf die Records oder den scope of authorisation abstellen, sondern in verschiedener Art erbracht werden können. Der Record ist grundsätzlich auch vom Mitarbeiter selbst rekonstruierbar. Die Austro Control würde dann die Zeugnisse vom früheren Arbeitgeber anfordern. Das Dienstzeugnis des Klägers war nicht ausreichend, weil nicht ersichtlich war, was der Kläger nach dem 30. 6. 1998 gemacht hat und auch keine Erwähnung darüber enthält, ob er als certifying staff tätig war. Fallweise beschäftigen die Unternehmen Mitarbeiter mit Warteschein auch auf Grund ihrer persönlichen Eindrücke, was jedoch gegen die Richtlinien verstößt und auch von der Behörde beanstandet wird. Gegebenenfalls hat der Arbeitnehmer persönlich Erklärungen darüber abzugeben, welche Wartungen er in bestimmten Zeiträumen an bestimmten Flugzeugen durchgeführt hat. Die österreichische Behörde würde einen Record im Sinne einer Fotokopie mit Firmenemblem nicht beanstanden und fordert keine Bestätigungsvermerke. Die österreichische Flughafenwerftgesellschaft verlangt bei der Aufnahme keine Records, da sie auch keine Mitarbeiter als certifying staff aufnimmt, sondern diese erst ausbildet. Die Wartescheinverlängerungen des Klägers in Österreich erforderten auf Grund der unmittelbaren Kenntnis der österreichischen Behörde vom Kläger keinen Record, hingegen verlangte die tschechische Behörde für die Verlängerung des tschechischen Wartescheins des Klägers am 3. 10. 1998 dessen Vorlage.

Der Kläger bezog ab 1. 4. 1998 neben seinem geringfügigen Entgelt aus der Beschäftigung als technischer Leiter von monatlich S 3.830 ab April bis Dezember Arbeitslosengeld und dann ab 20. Dezember 1998 bis Ende Mai 1999 Notstandshilfe in einer im Einzelnen festgestellten Höhe. Ab 1. 6. 1999 arbeitete er dann selbständig für das deutsche Werftunternehmen beim Aufbau einer Station in Prag und konnte dort auch die Freigabebescheinigungen unterfertigen.

Beim deutschen Werftunternehmen hätte der Kläger von April bis Dezember 1998 netto S 293.858 und dann von Jänner bis Mai 1998 netto S 152.892 zuzüglich aliquoter Sonderzahlungen von S 13.458 erzielt. Unter Berücksichtigung der sonstigen Einkünfte sowie des Doppelbesteuerungsabkommens Österreich-Deutschland und der Kosten der Familienheimfahrten errechnet sich ein Nettoschaden dann für den Zeitraum bis April bis Dezember 1998 mit S 159.716 und für Jänner bis Mai 1999 mit S 139.902 zuzüglich S 9.611 Sonderzahlung. Der Bruttoschaden des Klägers unter Einbeziehung der österreichischen Steuerpflicht beträgt S 483.570.

Nach dem Scheitern der Anstellung bei dem deutschen Werftunternehmer hat der Kläger in Österreich auf Grund seiner sehr guten Marktkenntnisse keine Bewerbungen bei anderen Werftunternehmen in Österreich oder im benachbarten Ausland durchgeführt, da er keine konkreten Möglichkeiten sah. Er hat jedoch wiederholt telefonische Einkünfte eingeholt und stand auch in Kontakt mit verschiedenen Firmen in Österreich, der Schweiz und Deutschland. Am österreichischen Arbeitsmarkt hatte er weder vor noch nach Erhalt der Records eine Chance, einen anderen Arbeitsplatz zu erhalten. Mit den Records hätte er Chancen gehabt bei einer schweizer oder einer deutschen Firma eine Anstellung zu erlangen. Zusätzlich hätte er dann auch noch entsprechende Schulungen durchführen müssen. Unverzichtbares Anstellungserfordernis wäre der Record nicht gewesen, jedoch hätte er sich im Konkurrenzkampf mit

anderen Arbeitsplatzbewerbern vorteilhaft mitunter ausschlaggebend ausgewirkt. Dass der Kläger bereits im April oder Mai 1998 dennoch einen Arbeitsplatz in Deutschland oder der Schweiz gefunden hätte, konnte nicht festgestellt werden.

II. Das Vorbringen der Parteien:römisch II. Das Vorbringen der Parteien:

Der Kläger begehrte zuletzt den Ersatz des ihm bei dem deutschen Werftunternehmen entgangenen Verdienstes abzüglich der bezogenen monatlichen Arbeitslosenunterstützung. Er stützte dies zusammengefasst auch darauf, dass die Beklagte auf Grund der nach der Zivilluftfahrt-Luftgeräteverordnung 1995 verbindlichen Richtlinien JAR-145 und ACJ 145 verpflichtet gewesen sei, dem Kläger mit Beendigung des Dienstverhältnisses einen Record auszustellen. Dieser sei für das weitere berufliche Fortkommen des Klägers erforderlich gewesen sei. Die Beklagte sei den Aufforderungen des Klägers jedoch nur nach mehrfachen Urgenzen und dann nur unvollständig nachgekommen. Kommunikationsprobleme zwischen dem früher der Beklagten gehörenden Lufthafenwerftbetrieb und der Beklagten könnten nicht zu Lasten des Klägers gehen. Die Beklagte habe im Rahmen ihrer Fürsorgepflicht für die entsprechende Ausstellung zu sorgen gehabt und müsse sich Verzögerungen der Flughafenwerftgesellschaft als Erfüllungsgehilfin zurechnen zu lassen. Durch das rechtswidrige Verhalten der Beklagten sei dem Kläger ein Schaden entstanden, da er die Beschäftigung beim deutschen Werftbetrieb nicht habe antreten können und damit einen monatlichen Bruttoverdienstentgang von S 49.000 abzüglich des Arbeitslosengeldes gehabt habe. Der Record sei grundsätzlich auch für die Verlängerung des Wartescheins erforderlich gewesen. Den deutschen Warteschein hätte der Kläger nicht benötigt, da der Instandhaltungsbetrieb selbst bestimmen könne, wer freigabeberechtigt ist. Im Übrigen erfülle er auch die Qualifikationserfordernisse nach der deutschen Luftfahrt-Personalverordnung. Er hätte nur eine Prüfung ablegen und seine berufliche Praxis durch den Record nachweisen müssen. Trotz intensiver Bemühungen habe der Kläger bis Ende Mai 1999 keine auch nur annähernd gleichwertige Anstellung wie bei dem deutschen Werftunternehmen gefunden. Eine Anstellung als bloß auszubildender Mechaniker sei ihm nicht zumutbar, ebenso eine solche im Ausland.

Die Beklagte beantragte die Abweisung des Klagebegehrens und wendete im Wesentlichen ein, dass sie selbst kein Instandhaltungsbetrieb im Sinne der JAR-145 sei und daher eine entsprechende Bestätigung nicht habe ausstellen können. Diese Regelung sei auch keine verbindliche Rechtsvorschrift. Der Kläger hätte sich entsprechend den Auskünften der Beklagten an die Flughafenwerftgesellschaft wenden müssen. Die Dringlichkeit des Ansinnens des Klägers sei vorweg nicht klar gewesen. Auch handle es sich bei dem vom Kläger begehrten Verdienstentgang um entgangenen Gewinn, der nur bei grober Fahrlässigkeit zu ersetzen sei, die hier jedenfalls nicht vorliege.

Einer Anstellung des Klägers beim deutschen Werftunternehmen seien unabhängig vom Record die Erfordernisse der deutschen Luftfahrt-Personalverordnung entgegengestanden, da der Kläger dazu auch den deutschen Wartschein benötigt hätte. Zumindest sechs Monate hätte der Kläger in Deutschland arbeiten müssen.

Auch treffe den Kläger insoweit ein Mitverschulden, als er sich nicht um die anderen, festgestellten Arbeitsplätze in Deutschland und der Schweiz bemüht habe. Diese seien im Hinblick auf die angestrebte Beschäftigung in Deutschland jedenfalls zumutbar.

III. Der bisherige Verfahrensverlauf:römisch III. Der bisherige Verfahrensverlauf:

Das Erstgericht gab dem Klagebegehren im Ausmaß von S 483.570 samt gestaffelten 8 bzw 8,5 % Zinsen statt und wies das Mehrbegehren auf weitere S 48.230 samt Zinsen und das darüber hinausgehende Zinsenmehrbegehren ab. Rechtlich folgerte das Erstgericht, dass die JAR-145 auf Grundlage der Verordnung des Rates der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft vom 16. 12. 1991 Nr 3922/91 zur Harmonisierung der technischen Vorschriften und der Verwaltungsverfahren in der Zivilluftfahrt Geltung habe. Es nahm aufgrund der JAR 145 und AMC 145 eine Verpflichtung des Instandhaltungsbetriebes an, ausscheidenden Mitarbeitern auf ihr Verlangen den Record auszufolgen. Es erachtete die Auslegung durch die Behörden als verbindlich. Im Rahmen ihrer Fürsorgepflicht sei die Beklagte auch als Arbeitskräfteüberlasserin verpflichtet, dafür zu sorgen, dass der Kläger den Record als Erfahrungsnachweis erhält. Es hafte der Arbeitgeber für den Beschäftiger wegen der Verletzung der Fürsorgepflicht wie für einen Erfüllungsgehilfen, es sei denn es handle sich um Rechte und Pflichten, die aus der Natur der Beschäftigung nur dem Beschäftiger obliegen könnten. Letzteres sei jedoch hier nicht der Fall. Aus der Überlassung des Arbeitnehmers dürfe der Arbeitgeber (Überlasser) keinen Vorteil ziehen. Der Arbeitnehmer könne nicht auf einen

Anspruch gegen die Beschäftiger verwiesen werden, mit dem er kein Vertragsverhältnis habe. Daher habe sein Arbeitgeber für die Ausstellung des Records Sorge zu tragen und für das Verhalten des Beschäftigers als Erfüllungsgehilfen einzustehen.

Letztlich könne der Charakter der einschlägigen JAR-Bestimmungen dahingestellt bleiben, da sich die Haftung der Beklagten ohnehin aus der Fürsorgepflicht und § 1313a ABGB ergebe. Die Aufforderungen des Klägers seien im Ergebnis der Beklagten zugegangen. Diese sei als Arbeitsvertragspartner auch zulässiger Adressat dieses Verlangens gewesen sei. Die Beklagte sei den Aufforderungen des Klägers nicht fristgerecht nachgekommen und habe sich auch nur zögernd an die Flughafenwerftgesellschaft gewandt. Auch diese habe schuldhaft die Ausstellung verzögert. Zwischen diesem Verhalten und dem Verlust der Chance auf den neuen Arbeitsplatz bestehe ein ursächlicher Zusammenhang. Die deutschen Rechtsvorschriften seien einer Beschäftigung des Klägers im Ergebnis nicht entgegengestanden, da der Kläger nach sechs Monaten Praxis eine Prüfung nach der deutschen Luftfahrt-Personalverordnung hätte ablegen können. Die für den Kläger in Aussicht genommene Beschäftigung als "Certifying Staff-Inspektor" hätte nur nicht die selbständige Unterzeichnung von Freigabebescheinigungen umfasst. Im Übrigen setzte sich das Erstgericht noch umfangreich mit der Höhe des Schadenersatzanspruches auseinander.Letztlich könne der Charakter der einschlägigen JAR-Bestimmungen dahingestellt bleiben, da sich die Haftung der Beklagten ohnehin aus der Fürsorgepflicht und Paragraph 1313 a, ABGB ergebe. Die Aufforderungen des Klägers seien im Ergebnis der Beklagten zugegangen. Diese sei als Arbeitsvertragspartner auch zulässiger Adressat dieses Verlangens gewesen sei. Die Beklagte sei den Aufforderungen des Klägers nicht fristgerecht nachgekommen und habe sich auch nur zögernd an die Flughafenwerftgesellschaft gewandt. Auch diese habe schuldhaft die Ausstellung verzögert. Zwischen diesem Verhalten und dem Verlust der Chance auf den neuen Arbeitsplatz bestehe ein ursächlicher Zusammenhang. Die deutschen Rechtsvorschriften seien einer Beschäftigung des Klägers im Ergebnis nicht entgegengestanden, da der Kläger nach sechs Monaten Praxis eine Prüfung nach der deutschen Luftfahrt-Personalverordnung hätte ablegen können. Die für den Kläger in Aussicht genommene Beschäftigung als "Certifying Staff-Inspektor" hätte nur nicht die selbständige Unterzeichnung von Freigabebescheinigungen umfasst. Im Übrigen setzte sich das Erstgericht noch umfangreich mit der Höhe des Schadenersatzanspruches auseinander.

Das Berufungsgericht gab der Berufung der beklagten Partei gegen den klagsstattgebenden Teil des Urteils nicht Folge. Es ging davon aus, dass über die gesetzlich geregelten Fälle hinaus ein Anspruch auf Ausstellung von Zeugnissen dann bestehe, wenn in der jeweiligen Branche der umfassende Tätigkeitsnachweis für das berufliche Fortkommen des Arbeitnehmers von entscheidender Bedeutung sei. Dies treffe auf den Luftverkehr zu. Die auf der Fürsorgepflicht basierende Verpflichtung zur "Verschaffung des Records" sei von der in der JAR-145 geregelten Verpflichtung des Instandhaltungsbetriebes zur Führung der Arbeitsaufzeichnung und "Überlassung" eines Record auf Verlangen des Arbeitnehmers zu trennen. Der Record umfasse nur die Zusammenstellung der bereits vorhandenen Tätigkeitsnachweise, deren Authentizität auch bestätigt werden müsse. Die Beklagte sei aber auch auf Grund ihres Vertragsverhältnisses zum Flughafenwerftbetrieb und ihrer Stellung im Konzern zur Verschaffung in der Lage gewesen. Ob der Kläger theoretisch einen unmittelbaren Anspruch gegen den Flughafenwerftbetrieb gehabt habe, sei nicht entscheidend. Die aus der Fürsorgepflicht abzuleitende umfassende Verpflichtung zum Schutz der Persönlichkeit des Arbeitnehmers ergebe klar, dass ein negativer "Kompetenzkonflikt" nicht zu Lasten des Klägers gehen könne. Dieser könne sich jedenfalls an seinen vertraglichen Arbeitgeber wenden. Weder dieser noch der Flughafenwerftbetrieb habe die Unterlagen bereit gehalten. Es gehe auch der Einwand der Beklagten, dass es sich um eine Holschuld gehandelt habe, ins Leere. Auch die Arbeitskräfteüberlassung außerhalb des Arbeitskräfteüberlassungsgesetzes ändere nichts daran, dass bei einer Tätigkeit des Arbeitnehmers beim Beschäftiger den Überlasser weiter sämtliche Arbeitgeberpflichten träfen, soweit sie nicht aus der Natur der Beschäftigung ausschließlich den Beschäftiger treffen könnten. Wenn sich die Beklagte zur Erfüllung ihrer Verpflichtung der Flughafenwerftgesellschaft bediene, so hafte sie für deren Verzögerungen als Erfüllungsgehilfe. Ferner habe es die Beklagte unterlassen, alle ihr möglichen Schritte zur Verschaffung der Unterlagen zu setzen, obwohl der Kläger wiederholt auf die Dringlichkeit hingewiesen habe. Sie habe vorweg überhaupt nicht auf die Flughafenwerftgesellschaft eingewirkt und auch dann die Dringlichkeit der Ausstellung nicht zum Ausdruck gebracht. Ein Mitverschulden des Klägers sei zu verneinen, da der Kläger auf Grund der unsicheren Rechtslage nicht dazu verhalten gewesen sei, sich direkt an den Flughaftenwerftbetrieb zu halten, mit dem keine unmittelbare vertragliche Beziehung bestanden habe. Ebensowenig seien ihm sonstige Verzögerungen vorzuwerfen. Auch das Berufungsgericht ging davon aus, dass dem Kläger grundsätzlich für die gesamte Dauer der Schadenersatzanspruch zustehe, da kein Anhaltspunkt dafür bestehe, dass das Dienstverhältnis zum deutschen

Werftbetrieb früher geendet hätte. Eine Verletzung der Schadensminderungspflicht verneinte das Berufungsgericht mit der Begründung, dass der Beklagten als Schädigerin der von ihr dazu zu erbringende Nachweis nicht gelungen sei. Zur Frage der steuerrechtlichen Beurteilung der Ersatzansprüche verwies das Berufungsgericht zu Recht auf die rechtliche Beurteilung des Erstgerichtes.

Die ordentliche Revision erachtete das Berufungsgericht als zulässig, da eine neuere Rechtsprechung des Obersten Gerichtshofes zur Frage der Vereitelung einer konkreten Erwerbschance des Arbeitnehmers durch Nichtausstellung eines Zeugnisses oder sonstiger Bestätigungen sowie der dabei bestehenden Schadensminderungspflichten nicht vorliege.

IV. Die dem Obersten Gerichtshof vorgelegten Rechtsmittelrömisch IV. Die dem Obersten Gerichtshof vorgelegten Rechtsmittel:

Rechtliche Beurteilung

Die gegen dieses Urteil erhobene Revision der beklagten Partei ist aus dem vom Berufungsgericht genannten Grunde zulässig.

Der Kläger macht zusammengefasst einen Schadenersatzanspruch wegen Vernichtung einer konkreten Erwerbschance durch ein rechtswidriges Verhalten der Beklagten bei der Ausstellung einer Bestätigung über seine konkrete bei der Tochtergesellschaft der Beklagten ausgeübte Tätigkeit geltend. Er legt dabei auch die sogenannte JAR-145 zugrunde, während die Beklagte, die den Kläger überlassende Konzernmutter, unter anderem einwendet, dass nicht sie, sondern den den Kläger beschäftigenden Tochterbetrieb diese Verpflichtung treffe.

Damit stellen sich im Wesentlichen 2 Fragenkreise, die einen gemeinschaftsrechtlichen Bezug haben:

1. Besteht eine Verpflichtung zur Ausfolgung der "Records"?

2. Wen trifft diese?

Es kommen als Rechtsgrundlage für eine Verpflichtung der Beklagten zur Ausstellung detaillierter Unterlagen über den Beschäftigungsverlauf, die einschlägigen gemeinschaftsrechtlichen Regelungen und damit im Zusammenhang auch die JAR-145 - auf deren Rechtscharakter im Folgenden noch eingegangen wird -, die Verpflichtung zur Ausstellung eines Dienstzeugnisses nach § 39 AngG bzw § 1163 ABGB und schließlich die allgemeine Fürsorgepflicht im Sinne des§ 1157 ABGB in Betracht. Zusätzlich wird auf die Bestimmungen des Arbeitskräfteüberlassungsgesetzes (AÜG) einzugehen sein. Die vom Kläger ebenfalls allgemein herangezogene Zivilluftfahrzeug- und Luftfahrtgeräteverordnung BGBl 191/1995 legt eine Verpflichtung zur Ausstellung von Records unmittelbar nicht fest. Die Verordnung weist nur etwa in § 55 Abs 4 bei der Verpflichtung zur Genehmigung von Instandhaltungsbetrieben nach den JAR 145 dies - damals - dem Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr zu. Eine arbeitsrechtliche Verpflichtung ist daraus nicht ableitbar.Es kommen als Rechtsgrundlage für eine Verpflichtung der Beklagten zur Ausstellung detaillierter Unterlagen über den Beschäftigungsverlauf, die einschlägigen gemeinschaftsrechtlichen Regelungen und damit im Zusammenhang auch die JAR-145 - auf deren Rechtscharakter im Folgenden noch eingegangen wird -, die Verpflichtung zur Ausstellung eines Dienstzeugnisses nach Paragraph 39, AngG bzw Paragraph 1163, ABGB und schließlich die allgemeine Fürsorgepflicht im Sinne des Paragraph 1157, ABGB in Betracht. Zusätzlich wird auf die Bestimmungen des Arbeitskräfteüberlassungsgesetzes (AÜG) einzugehen sein. Die vom Kläger ebenfalls allgemein herangezogene Zivilluftfahrzeug- und Luftfahrtgeräteverordnung Bundesgesetzblatt 191 aus 1995, legt eine Verpflichtung zur Ausstellung von Records unmittelbar nicht fest. Die Verordnung weist nur etwa in Paragraph 55, Absatz 4, bei der Verpflichtung zur Genehmigung von Instandhaltungsbetrieben nach den JAR 145 dies - damals - dem Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr zu. Eine arbeitsrechtliche Verpflichtung ist daraus nicht ableitbar.

Voranzustellen ist, dass es sich bei dem vom Kläger begehrten Record um eine detaillierte Aufzeichnung einerseits über die dem Kläger zukommenden Befugnisse nach dem Warteschein sowie innerhalb des Instandhaltungsbetriebes und andererseits die vom Kläger im einzelnen konkret erledigten Aufträge an bestimmten Flugzeugtypen in einem bestimmten Zeitraum handelt. Letzteres wird darin nach Jahr, Auftragsnummer, Beschreibung der Tätigkeit, Flugzeugtype und Stundenanzahl aufgelistet.

V. Die Vorlagefragen:römisch fünf. Die Vorlagefragen:

Der Rat hat gestützt auf Art 84 Abs 2 EG-Vertrag (jetzt Art 80 Abs 2 EG) am 16. Dezember 1991 eine Verordnung zur Harmonisierung der technischen Vorschriften und des Verwaltungsverfahrens in der Zivilluftfahrt mit der Nr. 3922/91 erlassen (vgl ABl 373 vom 31. 12. 1991, 4; vgl auch zur Anwendung der Kompetenzgrundlagen zur Freizügigkeit Erdmenger in Gröben/Thiesing/Ehlermann [Herausgeber], Kommentar zum EU-Vertrag Vorbemerkungen zum Art 74 bis 84 Rz 21). Mit dieser Verordnung sollte unter Bedachtnahme auf die Verpflichtungen nach dem Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt die von der Joint Aviation Authority (JAA) im Rahmen der Europäischen Zivilluftfahrtkonferenz (ECAC) erarbeiteten Standards, und zwar die Joint Aviation Authority Requirements = JAR als Grundlage für eine Harmonisierung im Rahmen der Gemeinschaft herangezogen werden. Ein Ziel war es auch, zur Verwirklichung des freien Personenverkehrs hinsichtlich jener Personen, die an der Instandhaltung beschäftigt sind, die vorhandenen Bewertungen aus anderen Mitgliedstaaten anzuerkennen, dies aber insbesondere hinsichtlich der instandgehaltenen Erzeugnisse zu bewirken.Der Rat hat gestützt auf Artikel 84, Absatz 2, EG-Vertrag (jetzt Artikel 80, Absatz 2, EG) am 16. Dezember 1991 eine Verordnung zur Harmonisierung der technischen Vorschriften und des Verwaltungsverfahrens in der Zivilluftfahrt mit der Nr. 3922/91 erlassen vergleiche ABl 373 vom 31. 12. 1991, 4; vergleiche auch zur Anwendung der Kompetenzgrundlagen zur Freizügigkeit Erdmenger in Gröben/Thiesing/Ehlermann [Herausgeber], Kommentar zum EU-Vertrag Vorbemerkungen zum Artikel 74 bis 84 Rz 21). Mit dieser Verordnung sollte unter Bedachtnahme auf die Verpflichtungen nach dem Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt die von der Joint Aviation Authority (JAA) im Rahmen der Europäischen Zivilluftfahrtkonferenz (ECAC) erarbeiteten Standards, und zwar die Joint Aviation Authority Requirements = JAR als Grundlage für eine Harmonisierung im Rahmen der Gemeinschaft herangezogen werden. Ein Ziel war es auch, zur Verwirklichung des freien Personenverkehrs hinsichtlich jener Personen, die an der Instandhaltung beschäftigt sind, die vorhandenen Bewertungen aus anderen Mitgliedstaaten anzuerkennen, dies aber insbesondere hinsichtlich der instandgehaltenen Erzeugnisse zu bewirken.

Dazu ordnet die Verordnung an, dass die im Anhang II angeführten technischen Vorschriften und Verwaltungsverfahren für alle von einem Halter in einem Mitgliedstaat betriebenen Luftfahrzeuge gelten. Die Mitgliedstaaten haben ua die Erzeugnisse, die nach diesen gemeinsamen technischen Vorschriften instandgehalten werden, ohne weitere Bewertung anzuerkennen (vgl Art 6 der Verordnung 3922/91).Dazu ordnet die Verordnung an, dass die im Anhang römisch II angeführten technischen Vorschriften und Verwaltungsverfahren für alle von einem Halter in einem Mitgliedstaat betriebenen Luftfahrzeuge gelten. Die Mitgliedstaaten haben ua die Erzeugnisse, die nach diesen gemeinsamen technischen Vorschriften instandgehalten werden, ohne weitere Bewertung anzuerkennen vergleiche Artikel 6, der Verordnung 3922/91).

In den Art 10 f ist dann vorgesehen, dass die Kommission unter anderem über geänderte Vorschriften oder Verfahren durch die Mitgliedstaaten zu informieren ist und dann in einem bestimmten Verfahren in Zusammenarbeit mit einem Ausschuss aus Vertretern der Mitgliedstaaten selbst Änderungen der im Anhang geregelten Bereich vornehmen bzw dem Rat vorschlagen kann. Gestützt darauf hat die Kommission auch bereits wiederholt den Anhang II der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 durch einen neuen Anhang ersetzt, so auch mit Verordnung vom 13. November 1996 Nr. 2176/96 (ABl vom 14. 11. 1996 L 291, 15 f). Der Anhang II verweist unter der Überschrift "Liste der geltenden Vereinbarungen mit den gemeinsamen technischen Vorschriften und Verwaltungsartikeln im Sinne von Art 3" im Bereich der "Musterzulassung von Erzeugnissen und Teilen" auf die JAR-145 über "Aprooved Maintainance Organisations (anerkannte Instandhaltungsorganisationen)".In den Artikel 10, f ist dann vorgesehen, dass die Kommission unter anderem über geänderte Vorschriften oder Verfahren durch die Mitgliedstaaten zu informieren ist und dann in einem bestimmten Verfahren in Zusammenarbeit mit einem Ausschuss aus Vertretern der Mitgliedstaaten selbst Änderungen der im Anhang geregelten Bereich vornehmen bzw dem Rat vorschlagen kann. Gestützt darauf hat die Kommission auch bereits wiederholt den Anhang römisch II der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 durch einen neuen Anhang ersetzt, so auch mit Verordnung vom 13. November 1996 Nr. 2176/96 (ABl vom 14. 11. 1996 L 291, 15 f). Der Anhang römisch II verweist unter der Überschrift "Liste der geltenden Vereinbarungen mit den gemeinsamen technischen Vorschriften und Verwaltungsartikeln im Sinne von Artikel 3 ", im Bereich der "Musterzulassung von Erzeugnissen und Teilen" auf die JAR-145 über "Aprooved Maintainance Organisations (anerkannte Instandhaltungsorganisationen)".

Allgemein dient die Zusammenarbeit der Kommission mit der ECAC dazu, deren Harmonisierungsarbeiten zu verwerten (vgl Erdmenger aaO, Rz 48), in dem eben auf die von der JAA im Rahmen der ECAC als JAR erarbeiteten Standards aufgebaut wird (vgl dazu auch Rogalla/Schweren Der Luftverkehr in der Europäischen Union, 115 f). Aus

eigener Vollmacht kann die JAA ihre Vorschriften jedenfalls aus der Sicht der österreichischen Rechts nicht in Kraft setzen (vgl Giemulla/Schmid/Mölls Europäisches Luftverkehrsrecht XIII Rz 255). Nur die vom Rat im Rahmen der Verordnung 3922/91 bzw von der Kommission im Rahmen der ihr darin erteilten Kompetenz übernommenen JAR gelten in den Mitgliedstaaten als unmittelbar anwendbares Recht (vgl Giemulla/Schmid/Mölls aaO).Allgemein dient die Zusammenarbeit der Kommission mit der ECAC dazu, deren Harmonisierungsarbeiten zu verwerten vergleiche Erdmenger aaO, Rz 48), in dem eben auf die von der JAA im Rahmen der ECAC als JAR erarbeiteten Standards aufgebaut wird vergleiche dazu auch Rogalla/Schweren Der Luftverkehr in der Europäischen Union, 115 f). Aus eigener Vollmacht kann die JAA ihre Vorschriften jedenfalls aus der Sicht der österreichischen Rechts nicht in Kraft setzen vergleiche Giemulla/Schmid/Mölls Europäisches Luftverkehrsrecht römisch XIII Rz 255). Nur die vom Rat im Rahmen der Verordnung 3922/91 bzw von der Kommission im Rahmen der ihr darin erteilten Kompetenz übernommenen JAR gelten in den Mitgliedstaaten als unmittelbar anwendbares Recht vergleiche Giemulla/Schmid/Mölls aaO).

Verbindlich sind damit die vom Rat und der Kommission übernommenen JAR-145 in der Fassung vom 1. Jänner 1992 (vgl auch Anhang II Verordnung der Kommission vom 29. 12. 2000 ABl Nr. 2871/2000 333, 47 f).Verbindlich sind damit die vom Rat und der Kommission übernommenen JAR-145 in der Fassung vom 1. Jänner 1992 vergleiche auch Anhang römisch II Verordnung der Kommission vom 29. 12. 2000 ABl Nr. 2871/2000 333, 47 f).

Die JAR-145 (vgl ABl C197 vom 25. 10. 1994, 12 ff) sieht vor, dass ein Luftfahrzeug im gewerbsmäßigen Luftverkehr nur eingesetzt werden darf, wenn ein Betrieb, der eine Genehmigung nach der JAR-145 besitzt bzw anerkannt ist, eine Freigabebestätigung ausgestellt hat. Nach diesen Regelungen handelt es sich beim "freigabeberechtigten" Personal um Personen, die vom Instandhaltungsbetrieb gemäß einem von der Behörde als geeignet erachteten Verfahren ermächtigt worden sind, Luftfahrzeuge oder Luftfahrzeugbauteile freizugeben (vgl JAR-145.5). Es finden sich auch Regelungen über die Anforderungen an das Personal. Danach muss unter anderem die Befähigung der mit der Instandhaltung befassten Personen einem Verfahren und einer Norm entsprechen, die die Behörde als geeignet erachtet hat. Für das freigabeberechtigte Personal wird auf eigene Qualitätsanforderungen verwiesen, wobei jedoch bis zum Inkrafttreten dieser sogenannten JAR-65, die 1998 noch nicht im Anhang II der VO 3922/91 übernommen und damit noch nicht in Geltung war, die nationalen Luftfahrtvorschriften des jeweiligen Staates zu erfüllen sind (vgl JAR-145.30 lit d). Im Anschluss sieht dann die hier maßgebliche JAR-145.35 unter der Überschrift "Aufzeichnungen über das freigabeberechtigte Personal" folgendes vor:Die JAR-145 vergleiche ABl C197 vom 25. 10. 1994, 12 ff) sieht vor, dass ein Luftfahrzeug im gewerbsmäßigen Luftverkehr nur eingesetzt werden darf, wenn ein Betrieb, der eine Genehmigung nach der JAR-145 besitzt bzw anerkannt ist, eine Freigabebestätigung ausgestellt hat. Nach diesen Regelungen handelt es sich beim "freigabeberechtigten" Personal um Personen, die vom Instandhaltungsbetrieb gemäß einem von der Behörde als geeignet erachteten Verfahren ermächtigt worden sind, Luftfahrzeuge oder Luftfahrzeugbauteile freizugeben vergleiche JAR-145.5). Es finden sich auch Regelungen über die Anforderungen an das Personal. Danach muss unter anderem die Befähigung der mit der Instandhaltung befassten Personen einem Verfahren und einer Norm entsprechen, die die Behörde als geeignet erachtet hat. Für das freigabeberechtigte Personal wird auf eigene Qualitätsanforderungen verwiesen, wobei jedoch bis zum Inkrafttreten dieser sogenannten JAR-65, die 1998 noch nicht im Anhang römisch II der VO 3922/91 übernommen und damit noch nicht in Geltung war, die nationalen Luftfahrtvorschriften des jeweiligen Staates zu erfüllen sind vergleiche JAR-145.30 Litera d,). Im Anschluss sieht dann die hier maßgebliche JAR-145.35 unter der Überschrift "Aufzeichnungen über das freigabeberechtigte Personal" folgendes vor:

"a) Der gemäß JAR-145 genehmigte Instandhaltungsbetrieb muss über das freigabeberechtigte Personal Aufzeichnungen führen, die Einzelheiten zum Umfang der jeweiligen Berechtigung enthalten.

b) Dem freigabeberechtigten Personal ist ein Nachweis über den Umfang seiner jeweiligen Berechtigung auszuhändigen."

Schließlich ist auch noch vorgesehen, dass im Instandhaltungsbetriebshandbuch auch ein Verzeichnis des freigabeberechtigten Personals enthalten sein muss, ebenso wie die in diesem Zusammenhang bestehenden Verfahren und Qualitätssicherungen (vgl JAR-145.70 lit a Z 5 und 11). In diesem Zusammenhang für die Genehmigung maßgebliche Änderungen müssen gemeldet werden (vgl JAR-145.85 lit a Z 6).Schließlich ist auch noch vorgesehen, dass im Instandhaltungsbetriebshandbuch auch ein Verzeichnis des freigabeberechtigten Personals enthalten sein muss, ebenso wie die in diesem Zusammenhang bestehenden Verfahren und Qualitätssicherungen vergleiche JAR-145.70 Litera a, Ziffer 5 und 11). In diesem Zusammenhang für die Genehmigung maßgebliche Änderungen müssen gemeldet

werden vergleiche JAR-145.85 Litera a, Ziffer 6,).

Aus diesen Bestimmungen allein lässt sich nun eine unmittelbare Verpflichtung zur Übergabe von umfangreichen Aufzeichnungen über die Tätigkeit des jeweiligen Arbeitnehmers bei Beendigung der Beschäftigung nicht mit einer Klarheit ableiten, die es erlauben würde, von der Einleitung des Vorabentscheidungsverfahrens nach § 234 des EG-Vertrages zur Klärung dieser Auslegungsfrage Abstand zu nehmen. Dafür sprechen würde zwar, dass auch nach dem Grundanliegen der Verordnung unter anderem der freie Personenverkehr von Personen, die an der Instandhaltung von Erzeugnissen beteiligt sind gefördert werden soll (vgl die Präambel der Verordnung 3922/91), jedoch stellt die JAR-145.35b nur auf einen Nachweis über den Umfang der "jeweiligen" Berechtigung ab und nicht auf eine umfassende Dokumentation des gesamten Beschäftigungsverlaufes.Aus diesen Bestimmungen allein lässt sich nun eine unmittelbare Verpflichtung zur Übergabe von umfangreichen Aufzeichnungen über die Tätigkeit des jeweiligen Arbeitnehmers bei Beendigung der Beschäftigung nicht mit einer Klarheit ableiten, die es erlauben würde, von der Einleitung des Vorabentscheidungsverfahrens nach Paragraph 234, des EG-Vertrages zur Klärung dieser Auslegungsfrage Abstand zu nehmen. Dafür sprechen würde zwar, dass auch nach dem Grundanliegen der Verordnung unter anderem der freie Personenverkehr von Personen, die an der Instandhaltung von Erzeugnissen beteiligt sind gefördert werden soll vergleiche die Präambel der Verordnung 3922/91), jedoch stellt die JAR-145.35b nur auf einen Nachweis über den Umfang der "jeweiligen" Berechtigung ab und nicht auf eine umfassende Dokumentation des gesamten Beschäftigungsverlaufes.

Die JAA und damit auch die österreichische Zivilluftfahrtbehörde haben nun eine Auslegung und Interpretation der JAR vorgenommen und diese als AMC bzw ACJ bezeichnet. Nach dieser haben die Aufzeichnungen nach den JAR 145.35 unter anderem auch die typenbezogene Ausbildung, Weiterbildung und Erfahrungen zu umfassen. Ferner ist den freigabeberechtigten Personen nicht nur ein angemessener Zugang zu den eigenen Unterlagen ermöglichen, sondern ihnen bei Verlassen des Betriebes auch auf Verlangen eine Kopie der Nachweise auszufolgen. Dieser Interpretation kann jedoch im Sinne der obigen Ausführungen nach Ansicht der Obersten Gerichtshofes jedenfalls aus der Sicht des österreichischen Rechts keine bindende Wirkung zukommen. Ist doch weder ersichtlich, dass die österreichische Zivilluftfahrtbehörde hier eine Verordnung erlassen wollte, noch erfolgte eine entsprechende Kundmachung (vgl § 2 Abs 2 Z 2 des Gesetzes über das BGBl 1996, BGBl 1996; dF BGBl I Nr 35/1998; vgl zum Grundsatz der Beschränkung der Typen genereller Rechtsnormen und die Geschlossenheit des Rechtsschutzsystems VfGH VfSlg 9886 ähnlich OGH SSV-NF 10/63).Die JAA und damit auch die österreichische Zivilluftfahrtbehörde haben nun eine Auslegung und Interpretation der JAR vorgenommen und diese als AMC bzw ACJ bezeichnet. Nach dieser haben die Aufzeichnungen nach den JAR 145.35 unter anderem auch die typenbezogene Ausbildung, Weiterbildung und Erfahrungen zu umfassen. Ferner ist den freigabeberechtigten Personen nicht nur ein angemessener Zugang zu den eigenen Unterlagen ermöglichen, sondern ihnen bei Verlassen des Betriebes auch auf Verlangen eine Kopie der Nachweise auszufolgen. Dieser Interpretation kann jedoch im Sinne der obigen Ausführungen nach Ansicht der Obersten Gerichtshofes jedenfalls aus der Sicht des österreichischen Rechts keine bindende Wirkung zukommen. Ist doch weder ersichtlich, dass die österreichische Zivilluftfahrtbehörde hier eine Verordnung erlassen wollte, noch erfolgte eine entsprechende Kundmachung vergleiche Paragraph 2, Absatz 2, Ziffer 2, des Gesetzes über das BGBl 1996, BGBl 1996; dF BGBl römisch eins Nr 35/1998; vergleiche zum Grundsatz der Beschränkung der Typen genereller Rechtsnormen und die Geschlossenheit des Rechtsschutzsystems VfGH VfSlg 9886 ähnlich OGH SSV-NF 10/63).

Damit sind aber verschiedene Fragen, der aus JAR-145.35 lit b selbst - allenfalls unter Berücksichtigung der ACJ - ableitbaren Verpflichtung zu klären.Damit sind aber verschiedene Fragen, der aus JAR-145.35 Litera b, selbst - allenfalls unter Berücksichtigung der ACJ - ableitbaren Verpflichtung zu klären.

Im Einzelnen handelt es sich dabei um die Fragen

1. in welchem Umfang der Inhaber eines Instandhaltungsbetriebes über das bei ihm zur Freigabe berechtigte Personal Aufzeichnungen zu führen hat;

2. ob der Inhaber verpflichtet ist, dem freigabeberechtigten Arbeitnehmer bei Beendigung des Arbeitverhältnisses diese Aufzeichnungen zu überlassen oder eigene zu erstellen;

3. ob zur Erfüllung dieser Verpflichtung die Überlassung von Kopien ausreichend ist, und

4. ob diese Kopien vom Arbeitgeber durch Unterfertigung bestätigt werden müssen;

5. sowie, wen diese Verpflichtungen treffen, wenn der Arbeitgeber des freigaberechtigten Arbeitnehmer nicht der Inhaber des Instandhaltungsbetriebes, sondern ein Dritter ist, der den Arbeitnehmer diesem Inhaber aufgrund eines Konzernverhältnisses oder eines eigenen Vertrages zur Erbringung von Arbeitsleistungen überlassen hat.

Schließlich ist auch zu klären, inwieweit diese Bestimmungen abschließende Regelungen darstellen.

Entgegen der Ansicht der Vorinstanzen kann über die geltend gemachten Ansprüche nicht ohne Klärung der gemeinschaftsrechtlichen Fragen entschieden werden.

Nach § 39 Abs 1 AngG hat zwar der Arbeitgeber bei Beendigung des Dienstverhältnisses dem Angestellten auf Verlangen ein schriftliches Zeugnis über die Dauer und die Art der Dienstleistung auszustellen (vgl zum rechtsdogmatischen Hintergrund der Fürsorgepflicht Runggaldier/Eichinger, Arbeitszeugnis, 57 mwN; Windisch-Graetz Soziale Gestaltungspflicht über die Betriebsgrenzen hinaus ZAS 1996, 116). Aus der Funktion des Dienstzeugnisses, das Fortkommen des Arbeitnehmers zu fördern, kann sich auch die Verpflichtung zur näheren Darstellung der Tätigkeit des Arbeitnehmers ergeben (vgl OGH Arb 8597 ebenso Arb 6868 und Runggaldier/Eichinger aaO, 87). Nicht erfasst werden kann aber vom Begriff der "Art" der Tätigkeit eine Beschreibung die nach Jahr, Auftragsnummer, Beschreibung der Tätigkeit, Flugzeugtype und Stundenanzahl die einzelnen Inhalte der Tätigkeit des Arbeitnehmers auflistet. Insoweit könnte eine Anspruch nur auf Grundlage der allgemeinen Fürsorgepflicht geprüft werden.Nach Paragraph 39, Absatz eins, AngG hat zwar der Arbeitgeber bei Beendigung des Dienstverhältnisses dem Angestellten auf Verlangen ein schriftliches Zeugnis über die Dauer und die Art der Dienstleistung auszustellen vergleiche zum rechtsdogmatischen Hintergrund der Fürsorgepflicht Runggaldier/Eichinger, Arbeitszeugnis, 57 mwN; Windisch-Graetz Soziale Gestaltungspflicht über die Betriebsgrenzen hinaus ZAS 1996, 116). Aus der Funktion des Dienstzeugnisses, das Fortkommen des Arbeitnehmers zu fördern, kann sich auch die Verpflichtung zur näheren Darstellung der Tätigkeit des Arbeitnehmers ergeben vergleiche OGH Arb 8597 ebenso Arb 6868 und Runggaldier/Eichinger aaO, 87). Nicht erfasst werden kann aber vom Begriff der "Art" der Tätigkeit eine Beschreibung die nach Jahr, Auftragsnummer, Beschreibung der Tätigkeit, Flugzeugtype und Stundenanzahl die einzelnen Inhalte der Tätigkeit des Arbeitnehmers auflistet. Insoweit könnte eine Anspruch nur auf Grundlage der allgemeinen Fürsorgepflicht geprüft werden.

Dazu ist im Rahmen dieses Beschlusses nur darauf zu verweisen, dass ein Rückgriff auf derart allgemeine arbeitsrechtliche Verpflichtungen, wie hier im Ergebnis die Fürsorgepflicht, dann, wenn konkrete bundesrechtliche Bestimmungen die Verpflichtung regeln würden, nach dem allgemeinen Grundsatz der lex specialis derogat legi generali (vgl Koziol in Koziol/Welser11 Bürgerliches Recht I, 34 f; RIS-Justiz RS0058123, RS0112549) nicht in Betracht kommen würde. Werden diese allgemeine Grundsätze doch dann eben von konkreten speziellen Vorschriften ausgeformt (vgl auch Floretta/Spielbüchler/Strasser Individualarbeitsrecht4 330 f). Diese Vorschriften enthalten ja auch den vom Gesetzgeber festgelegten Umfang der Verpflichtungen und deren Adressaten. Der allgemeine Grundsatz kann dann nur allenfalls zur Auslegung der spezielleren Regelung herange

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