

Fimmtudaginn 7. október 1999.

Nr. 167/1999. **Friðrik Már Jónsson**

(Ástráður Haraldsson hrl.)

gegn

Flugmálastjórn

(Kristján Þorbergsson hrl.)

Kjarasamningur. Hvíldartími.

F starfaði sem flugumferðarstjóri hjá FMS. F krafðist sérstakrar greiðslu þar sem hann hefði ekki náð umsaminni lágmarkshvöld þegar hann vann tímabundið í flugturninum í Vestmannaeyjum árin 1995 og 1996. Talið var að á fundi fjármálaráðuneytisins og Félags íslenskra flugumferðarstjóra árið 1988 hefði tekist samkomulag um fjölgun fastra yfirvinnustunda flugumferðarstjóra í Vestmannaeyjum gegn því að greiðslur fyrir bakvaktir og skerta næturhvöld teldust innifaldar. Með samningnum hefði komist á samkomulag með aðilum um frávik frá reglum IX. kafla laga nr. 46/1980 um aðbúnað, hollustuhætti og öryggi á vinnustöðum, sem þá gildi um hvíldartíma og frídaga. Var staðfest niðurstaða héraðsdóms um að sýkna FMS af kröfum F.

Dómur Hæstaréttar.

Mál þetta dæma hæstaréttardómararnir Pétur Kr. Hafstein, Guðrún Erlendsdóttir og Hrafn Bragason.

Áfrýjandi skaut máli þessu til Hæstaréttar 21. apríl 1999. Hann krefst þess að stefndi greiði 610.825 krónur með dráttarvöxtum samkvæmt III. kafla vaxtalaga nr. 25/1987 af 53.270 krónum frá 1. september 1994 til 1. mars 1995, af 71.300 krónum frá þeim degi til 1. september s.á., af 252.849 krónum frá þeim degi til 1. október s.á., af 313.364 krónum frá þeim degi til 1. ágúst 1996, af 344.198 krónum frá þeim degi til 1. september s.á., af 573.643 krónum frá þeim degi til 1. október s.á., af 589.060 krónum frá þeim degi til 20. desember s.á., en af 610.825 krónum frá þeim degi til greiðsludags. Þá krefst hann málskostnaðar í héraði og fyrir Hæstarétti.

Stefndi krefst aðallega staðfestingar héraðsdóms og málskostnaðar fyrir Hæstarétti. Til vara krefst hann þess að verði krafa áfrýjanda tekin

til greina verði dráttarvextir aðeins dæmdir frá þingfestingu málsins í héraði og málskostnaður felldur niður.

Málavextir koma fram í héraðsdómi. Áfrýjandi krefst sérstakrar greiðslu þar sem hann hafi ekki náð umsaminni lágmarkshvöld þegar hann vann tímabundið í flugturninum í Vestmannaeyjum 1995 og 1996. Staðfesta ber þá niðurstöðu héraðsdóms með skírskotun til forsendna hans að á fundi fulltrúa fjármálaráðuneytis og Félags íslenskra flugumferðarstjóra 6. apríl 1988 hafi tekist samkomulag þess efnis að föstum yfirvinnustundum flugumferðarstjóra á Akureyri og í Vestmannaeyjum yrði fjölgað í 50 á mánuði gegn því að greiðslur fyrir bakvaktir og skerta næturhvöld teldust innifaldar. Í héraðsdómi er frá því greint að þannig hafi þetta verið framkvæmt allt þar til ákvörðun var um það tekin á samstarfsnefndarfundum samningsaðila 17. desember 1996 að í flugturni í Vestmannaeyjum gildi ákvæði um lágmarkshvöld samkvæmt grein 2.6 í kjarasamningi aðila. Framkvæmdinni var þá breytt og eftir það greitt sérstaklega vegna skerðingar á hvíldartíma.

Telja verður að með samkomulaginu sem tókst 6. apríl 1988, sem stjórn Félags íslenskra flugumferðarstjóra samþykkti, og eftirfarandi framkvæmd þess hafi komist á bindandi samningur um þetta efni. Með samningnum komst á samkomulag með samningsaðilum um frávik frá reglum IX. kafla laga nr. 46/1980 um aðbúnað, hollustuhætti og öryggi á vinnustöðum, sem þá gildi um hvíldartíma og frídaga, sbr. 2. mgr. 53. gr. laganna. Ákvæði 1. gr. laga nr. 55/1980 um starfskjör launafólks og skyldutryggingu lífeyrisréttinda og 7. gr. laga nr. 80/1938 um stéttarfélag og vinnudeilur verða ekki talin eiga hér við, eins og máli þessu er háttað.

Að framangreindu athuguðu ber að staðfesta héraðsdóm.

Í niðurstöðu héraðsdóms er vitnið Jón Árni Þórisson ranglega talið gegna starfi yfirmanns hjá stefnda. Það á hins vegar við vitnið Helga Björnsson. Þetta ranghermi á hins vegar ekki að hafa áhrif á niðurstöðu málsins, en framburður núverandi yfirmanna stefnda um hvað gerðist í stjórnartíð þeirra hjá Félagi íslenskra flugumferðarstjóra er staðfest af öðrum sem ekki gegna slíkum stöðum.

Samkvæmt framangreindri niðurstöðu ber áfrýjanda að greiða stefnda málskostnað fyrir Hæstarétti, svo sem nánar er ákveðið í dómsorði.

D ó m s o r ð :

Héraðsdómur skal vera óraskaður.

Áfrýjandi, Friðrik Már Jónsson, greiði stefnda, Flugmálastjórn, 150.000 krónur í málskostnað fyrir Hæstarétti.

Dómur Héraðsdóms Reykjavíkur 22. janúar 1999.

I.

Mál þetta, sem tekið var til dóms að loknum munnlegum málflutningi 8. desember sl., er höfðað fyrir Héraðsdómi Reykjavíkur við þingfestingu þess 26. febrúar 1998. Stefnandi er Friðrik Már Jónsson, kt. 200867-3199, Rofabæ 31, Reykjavík.

Stefndi er Flugmálastjórn, kt. 550169-6819, Reykjavíkurflugvelli.

Endanlegar dómkröfur stefnanda eru þær að stefndi verði dæmdur til greiðslu skuldar að fjárhæð 610.825 krónur, með dráttarvöxtum samkvæmt III. kafla vaxtalaga nr. 25/1987 af 53.270 krónum frá 1. september 1994 til 1. mars 1995, en af 71.300 krónum frá þeim degi til 1. september 1995, en af 252.849 krónum frá þeim degi til 1. október 1995, en af 313.364 krónum frá þeim degi til 1. ágúst 1996, en af 344.198 krónum frá þeim degi til 1. september 1996, en af 573.643 krónum frá þeim degi til 1. október 1996, en af 589.060 krónum frá þeim degi til 20. desember 1996, en af 610.825 krónum frá þeim degi til greiðsludags.

Krafist er málskostnaðar úr hendi stefnda samkvæmt mati dómsins auk álags er nemi virðisaukaskatti.

Endanlegar dómkröfur stefnda eru þær að hann verði sýknaður af kröfum stefnanda og tildæmdur málskostnaður úr hendi hans að skaðlausu.

Fyrir aðalmeðferð málsins féll stefnandi frá kröfu um greiðslu á þeim hluta upphaflegrar kröfu sem var eldri en fjögurra ára við höfðun málsins. Þá féll stefndi frá varakröfu sinni.

II.

Óumdeild málsatvik.

Stefnandi starfar sem fastráðinn flugumferðarstjóri í flugstjórnarmiðstöðinni í Reykjavík, þar sem hann alla jafna skilar umsömdu dagvinnuframlagi sínu samkvæmt ráðningarsamningi. Hann hefur á undanförnum árum af og til sinnt íhlaupaverkefnum í flugturninum í Vestmannaeyjum. Árin 1993 og 1994 sinnti hann þessum verkefnum aðeins í frítíma sínum, þ.e. hann skilaði dagvinnu sinni að öllu leyti í Reykjavík en fékk alla vinnu sína í Vestmannaeyjum greidda sem næturvinnu. Á árinu 1995, 1996 og 1997 vann hann hins vegar hluta dagvinnu sinnar í Vestmannaeyjum. Svo háttar til í Vestmannaeyjum að ekki er um sólar-

hringsvakt að ræða heldur er flugumferðarstjóri kallaður sérstaklega út ef á þarf að halda um nætur, t.d. vegna sjúkraflugs.

Í kjarasamningum Félags íslenskra flugumferðarstjóra (hér eftir FÍF) og fjármálaráðherra f.h. ríkissjóðs frá 1987 er ekki að finna ákvæði um lágmarkshvöld eða ákvæði um sérstakar álagsgreiðslur ef slík lágmarkshvöld næðist ekki vegna yfirvinnu eða útkalla. Slíkt ákvæði kom ekki inn í kjarasamninga FÍF og fjármálaráðherra f.h. ríkissjóðs fyrir en með grein 2.6 í kjarasamningi undirrituðum 29. desember 1995. Óumdeilt er að stefndi hefur frá því fyrir 1987 fylgt slíkum ákvæðum um lágmarkshvöld gagnvart flugumferðarstjórum í Reykjavík.

Með bréfi til stefnda 13. september 1996 vakti lögmaður FÍF athygli á því að misbrestur væri á að ákvæði kjarasamnings aðila varðandi lágmarkshvöld væru uppfyllt. Jafnframt var tilkynnt að ef ekki yrðu gerðar ráðstafanir af hálfu stefnda til að leiðrétta brot á kjarasamningi aðila myndi stjórn FÍF grípa til aðgerða til að tryggja að samningurinn yrði virtur, m.a. málshöfðunar.

Fjallað var um málið á vettvangi samstarfsnefndar fjármálaráðuneytisins og FÍF 17. desember 1996. Í 3. lið fundargerðar segir: „Aðilar eru sammála um að í flugturni í Vestmannaeyjum gildi ákvæði um lágmarkshvöld samkv. 2.6 í kjarasamningi aðila.“

Stefndi hóf að greiða stefnanda í samræmi við títtnefnt ákvæði kjarasamnings næst þegar á það reyndi í störfum stefnanda í ágúst 1997 en leiðrétti ekki launagreiðslur til stefnanda vegna liðins tíma.

Með kjarasamningi undirrituðum 8. september 1997 var ekki hróflað við grein 2.6 í kjarasamningi frá 1995 en bókun 6 með samningnum hafði að geyma svofellt ákvæði:

„Komið skal á bakvaktakerfi á Akureyri og í Vestmannaeyjum í samráði við starfsmenn á viðkomandi stöðum. Bakvaktakerfið skal ekki hafa meiri kostnað í för með sér en nemur útkallinu. Skal fyrirkomulag þetta metið til jafns við þá hagræðingu sem gerð hefur verið annars staðar í flugumferðarþjónustunni.“

Ljóst er því að ágreiningur sá sem uppi er í þessu máli tekur aðeins til liðins tíma.

III.

Málsástæður og lagarök stefnanda.

Stefnandi bendir á að í grein 2.6.1. í kjarasamningi aðila frá 29. desember 1995 sé kveðið á um að ef starfsmaður hafi ekki fengið í það minnsta 8 klst. hvíld vegna yfirvinnu eða hvers konar útkalla beri honum 8 klst. hvíld frá lokum þess útkalls þar til hann mæti til reglubundinnar vinnu á ný án skerðingar á reglubundnum launum. Í grein 2.6.3. sé síðan fjallað um að ef starfsmaður fái ekki þá hvíld sem tilskilin er í grein 2.6.1. og 2.6.2. skuli honum greitt yfirvinnukaup auk hinna hefðbundnu launa (dagvinnu- og yfirvinnulauna auk vaktaálaga) sem hann hefði fengið greidd. Stefnandi telur samsvarandi ákvæði hafa gilt um

alla flugumferðarstjóra fyrir gerð þessa kjarasamnings og hafi það verið viðurkennt af stefnda hvað varðaði flugumferðarstjóra í Reykjavík.

Stefnandi heldur því fram að þegar hann hóf störf í Vestmannaeyjum hafi honum verið tjáð fyrst þegar reyndi á að hann náði ekki 8 klst. lágmarkshvöld, vegna yfirvinnu eða útkalls, að ekki væri greitt sérstaklega fyrir það þótt hann næði ekki umsaminni lágmarkshvöld. Stefnandi hafi strax gert athugasemd um þetta við stefnda enda í gildi milli aðila kjarasamningsákvæði um það að ef starfsmenn næðu ekki lágmarkshvöld bæri að greiða þeim sérstaklega fyrir það. Þær athugasemdir hafi ekki dugað og hann þá leitað til stéttarfélags síns sem gert hafi athugasemdir við stefnda um þennan framgangsmáta. Þær athugasemdir hafi í fyrstu ekki borið árangur en eftir að stefnda hafi verið sent bréf 13. september 1996 hafi verið fjallað um málið í samstarfsnefnd fjármálaráðuneytisins og FÍF 17. desember 1996. Stefnandi túlkar niðurstöðu fundarins á þann veg að ákvæði kjarasamnings í grein 2.6 hafi verið talið í fullu gildi vegna vinnu í flugturninum í Vestmannaeyjum, enda ekki um neitt annað samið.

Þrátt fyrir niðurstöðu fundarins hafi launagreiðslur til stefnanda vegna liðins tíma ekki verið leiðréttar heldur hafi stefndi tekið að greiða honum í samræmi við títtnefnt ákvæði kjarasamnings næst þegar á það hafi reynt í ágúst 1997, þó ekki að fullu.

Samkvæmt skýru ákvæði greinar 2.6.3. beri stefnanda slíkt aukavinnukaup þá daga sem á það hafi reynt að hann hafi ekki notið umsaminnar hvíldar. Þrátt fyrir óumdeildan skilning og viðurkenningu í verki hafi stefndi ekki hirt um að greiða kröfu stefnanda né hafi hann andmælt henni.

Hvað málsástæður stefnda varðar telur stefnandi að kjarasamningar séu formbundnir samningar og vísar um það til 6. gr. laga nr. 80/1938 um stéttarfélög og vinnudeilur. Hann telur að efnislega samsvarandi ákvæði og gilt hafi um flugumferðarstjóra samkvæmt almennum kjarasamningum BSRB, um 8 klst. hvíldartíma og álagsgreiðslur, hafi gilt áfram um alla flugumferðarstjóra eftir kjarasamninginn 1987. Stefnandi dregur í efa að nokkurt samkomulag hafi komist á um lágmarkshvöld í Vestmannaeyjum og á Akureyri 1988 og þó að svo væri hafi það ekki haft neitt gildi því lágmarksformreglum hafi ekki verið fylgt. Ef um samkomulag var að ræða hafi það a.m.k. verið mjög óljóst og hvorki skriflegt né borið upp með formlegum hætti á félagsfundi í FÍF. Fráleitt sé að slíkt samkomulag hafi gildi gagnvart stefnanda, sérstaklega ekki þar sem hann var í föstu starfi í Reykjavík.

Stefnandi telur stefnda bera sönnunarbyrði fyrir tilvist samkomulagsins, efni þess og að það hafi tekið til sumarleyfis- og afleysingastarfa stefnanda í Vestmannaeyjum. Þá telur stefnandi að ef samkomulagið hafi komist á hafi það fallið niður við gerð næstu kjarasamninga eftir 1988 þar sem efnisatriði þess hafi ekki verið tekið inn í þann kjarasamning.

Um greiðsluskyldu stefnda vísar stefnandi m.a. til meginreglna vinnuréttar um greiðslu verkkaups og meginreglna samningaréttar um skyldu til efnda samninga auk laga nr. 30/1987 um orlof. Þá styður stefnandi kröfu sína við lög nr. 55/1980, lög nr. 19/1979 og lög nr. 80/1938. Stefnandi sé ekki virðisauka-skattsskyldur og sé því nauðsynlegt að fá álag er honum nemi dæmt úr hendi gagnaðila.

IV.

Málsástæður og lagarök stefnda.

Stefndi kveður málið eiga rætur að rekja allt aftur til ársins 1987, en 10. júní það ár hafi verið undirritaður kjarasamningur milli FÍF og ríkisins. Gildistími samningsins hafi verið frá 1. febrúar 1987. Fram til þess dags hafi stétt flugumferðarstjóra verið skipt í tvo hópa eftir því hvort þeir höfu störf fyrir eða eftir 1. janúar 1974. Þessi flokkun hafi haft í för með sér mismunun sem birst hafi í því að sama vinnuframlagi fylgdi mismunandi fjöldi yfirvinnustunda sem föst greiðsla. Þeir sem hafið höfðu störf fyrir 1. janúar 1974 höfðu 63 fasta yfirvinnutíma á mánuði en þeir sem síðar höfu störf höfðu 42 fastar yfirvinnustundir. Hvort tveggja miðað við að sólarhringsvaktir væru gengnar. Kjaramismununin hafi verið forystumönnum FÍF mikill þyrnir í augum.

Forsendur fyrir útreikningi þessa mismunandi yfirvinnustundafjölda hafi verið skjal sem undirritað hafi verið af FÍF og stefnda 25. janúar 1974. Á þeim tíma hafi greinimarkið milli eldri flugumferðarstjóra og yngri verið hvort þeir höfðu hafið störf fyrir 1. janúar 1971, en með kjarasamningi undirrituðum 10. júní 1987 hafi greinimarkið verið flutt til 1. janúar 1974. Mismununin mun upphaflega hafa verið til komin fyrir þær sakir, að fyrrum hafi í ákveðnum vaktavinnusamningum verið lenska að telja aðeins 50 mínútur í klukkustundinni. Þegar sú hefð hafi verið brotin upp, hafi þeim sem höfðu vanist henni ekki verið gert að sæta þeirri kjararýrnun sem útjöfnun hafi haft í för með sér gagnvart þeim og því hafi þessi flokkaskipting myndast. Mismunurinn, sem nam 21 yfirvinnutíma fyrir sama vinnuframlag, hafi átt sér þessar skýringar.

Þegar kom að kjarasamningnum 1987 hafi mismunun þessi þótt örökræn og óréttlát og af hálfu félagsins verið lagt kapp á að finna leið til að eyða henni. Í samningum undirrituðum 10. júní 1987 hafi það síðan verið gert með því að fasta yfirvinnutímagreiðslan hafi verið færð í 50 tíma fyrir alla sem gengu sól- arhringsvaktir. Til þess að útjöfnun þessi hefði ekki kjararýrnun í för með sér hafi jafnframt verið um það samið, að þeir sem haft höfðu 63 tíma, fengu tveggja launaflokka hækkun, sem talin var jafngilda þeim 13 klst. í yfirvinnu á mánuði sem á vantaði.

Þessari uppstokkun hafi verið haganlega komið fyrir í kjarasamningum og þannig að lítið bæri á. Í gr. 2.7.2. komi uppbótin fyrir 13 tímuna fram á fskj. 1

með samningnum, þar sem segi að við 13 ára starfsaldur hækki flugumferðarstjórar um tvo launaflokka. Í því sambandi beri að hafa í huga að greinimark eldri og yngri starfsréttinda hafi verið 1. janúar 1974 en kjarasamningurinn frá 10. júní 1987 hafi gilt frá 1. febrúar það ár. Ákvæðið um 13 ára starfsaldurs-hækkunina sé í rökrænu samhengi við þessar dagsetningar.

Framangreind umfjöllun eigi við um þá sem ganga vaktir allan sólarhringinn en það geri stærstur hópur flugumferðarstjóra og hafi gert. Öðru máli gegni um þá sem vinni í flugturninum á Akureyri og í Vestmannaeyjum en þar séu næturvaktir ekki staðnar. Fyrir þá samræmingu á kjörum annarra flugumferðarstjóra, sem að framan sé rakin, hafi fastur fjöldi yfirvinnustunda starfsmanna á Akureyri og í Vestmannaeyjum verið 32 klst. á mánuði og mismunurinn sem fyrr segir falist í því að ekki séu staðnar þar næturvaktir.

Þegar kjör annarra flugumferðarstjóra hafi verið samræmd í greindum 50 klst. hafi falist í því nokkur hækkun launa þeirra sem yngri starfsréttindi höfðu en afstaða launaskrifstofu fjármálaráðuneytisins hafi verið sú að breytingin tæki ekki til þeirra sem störfuðu í Vestmannaeyjum.

FÍF, sem haft hafi það að markmiði að jafna kjör allra flugumferðarstjóra, hafi í framhaldi þessa verið sérstakt kappsmál að ná fram þeim kjarabótum fyrir félaga sína á Akureyri og í Vestmannaeyjum, sem það taldi þá hafa farið varhluta af, þegar mismunurinn í föstu tímaskráningunni hafi verið jafnaður út. Hafi málið verið rætt á a.m.k. tveimur formlegum fundum og fyrirsvarsmenn félagsins lagt mikla áherslu á að finna viðunandi lausn. Um slíka lausn hafi samist 6. apríl 1988. Hafi hún falist í því að flugumferðarstjórar á Akureyri og í Vestmannaeyjum fengu 50 fasta yfirvinnutíma í stað 32 á mánuði frá og með 1. apríl 1988, gegn því að greiðslur fyrir skerta næturhvíld skyldu teljast innifaldar og að fullu af hendi inntar. Í hækkuninni hafi falist sem næst tvöföldun yfirvinnustunda. Samkomulagi þessu hafi því verið fagnað af þeim sem í hlut hafi átt og þeir unnið samkvæmt því allar götur síðan og hagað tímaskrift sinni í samræmi við samkomulagið. Yfirflugumferðarstjóra hafi gefist tilefni til að áréttta gildi samkomulagsins og efni með bréfi dags. 16. febrúar 1990.

Árekstrar hafi fyrst orðið á allra síðustu árum þegar til starfa hafi komið nýir starfsmenn sem ekki höfðu tekið þátt í umfjöllun um þann samning sem um ræðir. Stefndi viðurkennir að orðalag 1. liðar fundargerðarinnar frá 6. apríl 1988 geti ekki talist skýrt, en telur að á sínum tíma og lengst af síðan hafi ríkt fullkominn einhugur um hvað í honum fælist.

Í desember 1996 hafi, á hliðstæðum fundi og þeim sem haldinn hafi verið 6. apríl 1988, verið tekin ný ákvörðun um málefni Vestmannaeyja. Hún hafi ekki verið afturvirk og komið til framkvæmda á árinu 1997 gagnvart stefnanda. Ákvörðun þessi hafi gilt þar til tekin hafi verið ný ákvörðun með síðasta kjarasamningi aðila 8. september 1997, um að staðfesta ákvörðun þá sem gerð hafi

verið 6. apríl 1988, þó að á öðrum forsendum væri. Eitt meginviðfangsefni þeirrar samningsgerðar hafi verið að leysa deilur um það með hvaða hætti skyldi skipta því á milli flugumferðarstjóra og stefnda sem náðst hafði við sérstakar hagræðingaraðgerðir í flugstjórnarmiðstöðinni í Reykjavík.

Enda þótt hagræðingarstarfið tæki ekki til flugturnsins í Vestmannaeyjum skyldu þeir sem þar starfa allt að einu njóta umsaminnar fjölgunar yfirvinnustunda. Hins vegar hafi með samningnum verið ákveðið að hagræða deilumálinu um greiðslur fyrir skerta næturhvíld til fyrra horfs, eða þess sem um hafi verið samið 6. apríl 1988, þ.e. að innifalin skyldi vera í launum sérstök þóknun fyrir skerðingar sem kynnu að verða á næturhvíld.

Sýknukrafa stefndu sé studd þeim rökum að samið hafi verið um þann skilning á kjarasamningi aðila, að greiðsla fyrir skerta næturhvíld vegna starfa í flugturninum í Vestmannaeyjum skyldi vera innifalin í föstum mánaðargreiðslum, eftir að samið hafi verið um fjölgun þeirra úr 32 í 50 stundir á mánuði 6. apríl 1988. Því sé ekki um neina úppgerða skuld við stefnanda að ræða. Stefnda telur samning þennan hafa verið gerðan af löglegum fyrirsvarsmönnum FÍF og framkvæmd hans hafi haldist óbreytt allar götur fram í desember 1996 er hún hafi tímabundið verið lögð af.

Svo sem yfirvinnuskýrslur stefnanda sjálfs beri með sér, daga þá sem kröfugerð hans varðar, hafi hann ávallt við gerð þeirra fylgt því sérstaka samkomulagi sem gert hafi verið 6. apríl 1988 varðandi tilhögun tímaskriftar í Vestmannaeyjum.

Stefndi mótmælir upphafstíma dráttarvaxta og telur að ef krafa stefnanda verði tekin til greina beri ekki að reikna dráttarvexti fyrr en frá því að málið var höfðað.

V.

Niðurstöður.

Stefndi hefur sem fyrr segir fallið frá varakröfu sinni og lýsti lögmaður stefnda því yfir fyrir aðalmeðferð málsins að ekki væri lengur tölulegur ágreiningur í málinu.

Í 6. gr. laga nr. 80/1938 um stéttarfélög og vinnudeilur er að finna þá formreglu að allir samningar milli stéttarfélaga og atvinnurekenda um kaup og kjör verkafólks skuli vera skriflegir og samningstími og uppsagnarfrestur tilgreindur. Ella telst samningstíminn eitt ár og uppsagnarfrestur þrír mánuðir. Í lögnum er ekki getið um aðrar afleiðingar þess ef út af þessum formreglum er brugðið.

Fyrsti kjarasamningur sem FÍF stóð eitt að gagnvart ríkinu var undirritaður 10. júní 1987 og gildi frá 1. febrúar 1987 til 31. desember 1988. Í kjarasamningnum er ekki að finna ákvæði um lágmarkshvíld eða álagsgreiðslur. Aðilar eru sammála um að stefndi hafi þó farið eftir slíkum ákvæðum gagnvart flugumferð-

arstjórum í Reykjavík með sama hætti og gert hafi verið fyrir undirritun kjarasamningsins. Slík samningsákvæði komust fyrst inn í kjarasamninga aðila 1995.

Af hálfu stefnanda hefur ekki verið mótmælt skýringum stefnda á því hvernig launakjör eldri og yngri flugumferðarstjóra voru jöfnuð með því að báðir hópar fengu 50 fasta yfirvinnutíma á mánuði og bætt var inn tveggja launaflokka starfsaldurshækkun eftir 13 ár í starfi. Verða þær lagðar til grundvallar í málinu.

Ákvæði um fyrrnefnda 50 fasta yfirvinnutíma var að finna í grein 2.7 í kjarasamningnum en greinin fjallaði um fastar vaktageiðslur. Í 2.7.2 sagði: „Flugumferðarstjórar ganga vaktir og bakvaktir samkvæmt vaktakerfi er miðast við að vinnutími reglubundinnar vaktskrár sé 38 til 42 klst. á viku að jafnaði á ári.“ Í 2.7.1 sagði síðan: „Fyrir störf samkvæmt vaktskrá, sbr. 2.7.1., ber að greiða flugumferðarstjórum, auk fastra mánaðarlauna, þann tíma sem hér greinir í hverjum mánuði:

32 klst. með 33,33% vaktalági

80 klst. með 45%

50 klst. yfirvinnu.“

Skilningur ríkisins var sá að ákvæðið tæki aðeins til þeirra flugumferðarstjóra sem gengju vaktir allan sólarhringinn og því ekki til flugumferðarstjóra á Akureyri og Vestmannaeyjum. Með framburði vitna þykir í ljós leitt að við umrædda kjarasamningsgerð hafi gleymst að taka tillit til flugumferðarstjóra á Akureyri og í Vestmannaeyjum sem unnu ekki næturvaktir og fengu færri fasta yfirvinnutíma greidda en stéttarbræður þeirra í Reykjavík. Af hálfu FÍF var þrátt fyrir það talið að ákvæðið tæki til allra flugumferðarstjóra.

Óumdeilt er að samkomulag náðist á fundi samstarfsnefndar FÍF og fjármálaráðuneytisins 6. apríl 1988, um að fyrrnefnt ákvæði gildi bæði á Akureyri og Vestmannaeyjum frá 1. apríl 1988. Stefndi heldur því fram að í samkomulaginu hafi einnig falist fjölgun fastra yfirvinnustunda flugumferðarstjóra á Akureyri og í Vestmannaeyjum í 50 gegn því að að greiðslur fyrir skerta næturhvíld teldust innifaldar og að fullu af hendi inntar.

Ásgeir Pálsson, sem nú gegnir starfi framkvæmdastjóra flugumferðarþjónustu stefnda, starfaði sem flugumferðarstjóri á árunum 1987-8 og sat þá í stjórn FÍF. Hann bar fyrir dómi að hann hefði tekið þátt í gerð kjarasamnings af hálfu FÍF árið 1987. Aðalatriðið við gerð þessa kjarasamnings hafi verið að jafna kjör yngri flugumferðarstjóra sem haft höfðu 42 fasta yfirvinnutíma og hinna eldri sem haft höfðu fasta 63 tíma. Lausnin hafi falist í því að báðir hópar fengu 50 yfirvinnutíma og auk þess hafi verið bætt við tveggja launaflokka hækkun við 13 ára starfsaldur sem jafngilti nánast þeim 13 tímum sem á vantaði fyrir eldri flugumferðarstjórana. Samningamenn FÍF hefðu ekki vitað um að aðeins væri greitt fyrir 32 fastar yfirvinnustundir á Akureyri og í Vestmannaeyjum, þar sem

þar voru ekki gengnar næturvaktir eins og í Reykjavík. Ekkert hefði verið minnst á þetta við gerð kjarasamningsins. Þegar byrjað hafi verið að greiða út eftir samningnum hafi komið í ljós að flugumferðarstjórar á þessum stöðum fengu ekki greidda 50 yfirvinnutíma heldur áfram 32. Sú lausn hafi fundist á fundi samningsaðila að ekki yrði greitt fyrir bakvaktir og ónóga hvíld á Akureyri og í Vestmannaeyjum og hafi það verið þeirra framlag til að ná upp í 50 tímana. Þessi lausn hafi verið borin fram á samstarfsnefndarfundi 6. apríl 1988 og samkomulag tekist um hana. Bókun frá fundinum hafi hins vegar verið ónákvæm og þar komi ekki fram hvaða lausn hafi verið fundin til að ná sáttum. Stjórnarmenn FÍF hafi verið rólegir yfir því þar sem umræddir flugumferðarstjórar hafi fengið greitt samkvæmt samningi eins og farið hafi verið fram á. Hann kvað ekki hafa verið gengið formlega frá samkomulaginu og kvaðst ekki vita um hvernig staðið var að samþykkt þess. Hann kvaðst ekki minnst þess að það hafi verið borið upp á félagsfundi í FÍF.

Jón Árni Þórisson, sem gegnt hefur starfi flugumferðarstjóra frá árinu 1975, sat í stjórn FÍF á árinu 1987 og tók þá þátt í gerð kjarasamnings. Hann bar fyrir dómi að meginviðfangsefni þess kjarasamnings hafi verið að samræma fastar yfirvinnugreiðslur til eldri og yngri flugumferðarstjóra. Með kjarasamningnum hafi það tekist. Hann kvaðst ekki minnst þess að flugumferðarstjórar frá Vestmannaeyjum hafi tekið þátt í gerð kjarasamningsins og honum hafi ekki verið ljóst við gerð hans að þeir fengju greiddar færri fastar yfirvinnustundir. Á samstarfsnefndarfundum í mars og apríl 1988 hafi fjármálaráðuneytið fallist á að flugumferðarstjórar á Akureyri og í Vestmannaeyjum fengju sömu laun og aðrir. Hann minntist þess ekki að gengið hafi verið frá sérstöku samkomulagi um greiðslur fyrir bakvaktir og skerta næturhvíld en taldi að það að þessir flugumferðarstjórar fengu ekki slíkar álagsgreiðslur hafi m.a. verið notað af hálfu félagsins sem réttlætning fyrir því að þeir fengju líka þessa hækkun.

Helgi Björnsson, sem nú gegnir starfi yfirflugumferðarstjóra hjá stefnda, starfaði sem flugumferðarstjóri á árunum 1987-8 og sat þá í stjórn FÍF. Hann bar fyrir dómi að hann hefði tekið þátt í gerð kjarasamnings af hálfu FÍF 1987. Meginviðfangsefni kjarasamningsins hafi verið að ná fram launajöfnuði milli eldri og yngri flugumferðarstjóra. Það hafi tekist og samningamenn FÍF talið að samningurinn tæki til allra flugumferðarstjóra. Samningamenn hafi hins vegar fallið í þá gryfju að álíta að aðeins tvenns konar fyrirkomulag á greiðslu yfirvinnustunda væru í gangi, þ.e. 42 og 63 fastar yfirvinnustundir. Eftir undirritun kjarasamningsins hafi komið í ljós að flugumferðarstjórar á Akureyri og í Vestmannaeyjum höfðu aðeins fengið greidda 32 fasta yfirvinnutíma þar sem þeir gengu ekki næturvaktir. Ríkið hafi ekki fjölgað föstum yfirvinnutímum hjá flugumferðarstjórum í dreifbýli upp í 50 þar sem ekkert hefði verið á þá minnst í kjarasamningsviðræðum. Umræður hafi orðið um málið og lausn hafi fundist á

fundi sem haldinn var á skrifstofu Guðmundar Matthíassonar hjá Flugmálastjórn. Auk hans hafi setið fundinn annar stjórnarmaður í FÍF, fyrrnefndur Guðmundur og Sigrún Ásgeirsdóttir af hálfu fjármálaráðuneytisins. Flugumferðarstjórar á Akureyri og í Vestmannaeyjum höfðu ekki rukkað fyrir bakvaktir og ónógan hvíldartíma og hafi þess verið krafist af hálfu FÍF að tekið yrði upp bakvaktakerfi og greiðslur innheimtar fyrir skerta hvíld. Niðurstaða þessa fundar hafi orðið sú að vísa til samstarfsnefndarfundar hugsanlegri afgreiðslu á þeim nótum að í stað bakvakta og greiðslna fyrir skerta hvíld fengju þessir flugumferðarstjórar sömu hækkun og aðrir. Á samstarfsnefndarfundinum 6. apríl 1988 hafi verið ákveðið að það samkomulag sem menn komust að á skrifstofu Guðmundar Matthíassonar stæði, þ. e. að flugumferðarstjórar á Akureyri og í Vestmannaeyjum stæðu áfram bakvaktir og ekki yrði greitt sérstakt álag fyrir skertan hvíldartíma. Hann kvaðst hafa rætt samkomulagið m.a. við Sverri Ágústsson fulltrúa Akureyringanna og Vestmannaeyingana Bjarna Herjólfsson og Einar Steingrímsson. Hafi þeir verið mjög ánægðir með samkomulagið og Bjarni lýst því sem einum af bestu samningum sem hann hafi séð gerða. Í samkomulaginu hafi falist breyting á kjarasamningi að því leyti að þar var verið að fá fram launajöfnuð fyrir þessa einstaklinga með öðru vinnuframlagi en kemur fram í kjarasamningi. Samkomulagið hafi verið borið upp á stjórnarfundum en ekki samþykkt á félagsfundi. Það hafi strax komið til framkvæmda en láðst hafi að koma því inn í næsta kjarasamning. Hann kannaðist við að tilefni bréfs yfirflugumferðarstjóra frá 16. febrúar 1990 kynni að hafa verið krafa um greiðslu fyrir skerta hvíld. Haft hefði verið samband við hann vegna ritunar bréfsins og samkomulagið frá 1988 þá rifjað upp. Hann kannaðist að öðru leyti ekki við að samkomulagið hafi sætt athugasemdum og taldi að sátt hafi verið um framkvæmd þess.

Einar Steingrímsson hefur starfað sem flugumferðarstjóri í Vestmannaeyjum frá 1973. Hann bar fyrir dómi að miklar launahækkanir hafi orðið hjá flugumferðarstjórum í Vestmannaeyjum árið 1988. Gerður hafi verið samningur um að á móti launahækkuninni kæmi að þeir sinntu bakvöktum á kvöldin og fengju ekki greitt sérstaklega fyrir þótt um skertan hvíldartíma væri að ræða vegna kvöldvinnu. Lýsti hann launahækkuninni sem happdrættisvinningi. Unnið hafi verið í samræmi við samkomulagið síðan og kannaðist hann ekki við ágreiningsefni vegna þess. Hann kvað afleysingamenn hafa gengið inn í sama vaktakerfi og heimamenn unnu eftir. Hann kvaðst ekkert hafa komið að samningsgerðinni en flugumferðarstjórum í Vestmannaeyjum verið tilkynnt um hana. Hann minnti að tilkynning hefði komið frá FÍF um að greiðslur fyrir bakvaktir og skertan hvíldartíma væru innifaldar í launahækkuninni.

Hallgrímur N. Sigurðsson, sem nú gegnir starfi forstöðumanns rekstrardeildar stefnda, starfaði sem yfirflugumferðarstjóri frá því síðla árs 1987 og á árinu 1988. Hann bar fyrir dómi að tilefni bréfs sem hann ritaði 16. febrúar 1990 hafi

verið að reikningur flugumferðarstjóra í Vestmannaeyjum fyrir yfirvinnu vegna skerts hvíldartíma hafi sloppið í gegnum kerfið. Annar slíkur reikningur hafi komið í kjölfarið og hafi hann þá veitt þessu athygli. Honum hafi verið tjáð að flugumferðarstjórar á Akureyri og í Vestmannaeyjum höfðu afsalað sér þessum réttindum með samkomulagi 1988. Hann hafi þá skrifað umrætt bréf og í kjölfarið haldið fund á Akureyri. Einnig hafi hann haft samband við Einar Steingrímsson flugumferðarstjóra í Vestmannaeyjum. Hafi menn munað eftir samkomulagi þess efnis að flugumferðarstjórar á þessum stöðum hafi fengið launahækkun vegna þess að þeir tóku ekki greiðslur vegna bakvakta eða tvöföldun vegna ónógrar hvíldar. Menn hafi hætt að rukka fyrir skerðingu á hvíldartíma og allir verið mjög ánægðir með málalokin. Að öðru leyti hafi framkvæmd samkomulagsins verið athugasemdaleus til ársins 1995.

Torfi Birningur Gunnlaugsson hefur starfað sem flugumferðarstjóri á Akureyri frá 1973. Hann kvaðst muna eftir kjarabreytingunum 1988. Fastir yfirvinnutímar flugumferðarstjóra á Akureyri hafi fram til þess verið 29-32 á mánuði en þá verið fjölgað í 50 til samræmis við flugumferðarstjóra í Reykjavík. Auk þess hafi flugumferðarstjórar á Akureyri hækkað um tvo launaflokka. Þeir hafi aldrei fengið aðra eins kjarabót. Hann kannaðist við að þessi hækkun hafi m.a. fengist vegna þess að flugumferðarstjórar á Akureyri hefðu alla tíð sinnt útköllum alla 365 daga ársins án greiðslna. Þeir hafi aldrei tekið tvöfalt kaup vegna skertrar næturhvíldar fyrir samkomulagið og alls ekki eftir það. Þessi gæsla og óþægindi hefðu verið metin inn í launin. Hann kvað flugumferðarstjóra á Akureyri hafa fylgst með framvindu málsins og verið mjög ánægðar með málalok.

Árni Þór Þorgrímsson starfaði sem flugumferðarstjóri á árunum 1987-8. Hann bar fyrir dómi að hann hafi á þeim tíma verið formaður FÍF og í forsvari fyrir samninganefnd félagsins við gerð kjarasamnings 1987. Hann kvað kjarasamninginn hafa falið í sér viðunandi lausn fyrir eldri og yngri félagsmenn. Hins vegar hafi málefni flugumferðarstjóra á Akureyri og í Vestmannaeyjum ekki komist á dagskrá. Hann hafi þó talið að samninganefnd FÍF væri að semja fyrir alla félagsmenn. Flugumferðarstjórar á fyrrnefndum stöðum hafi eftir kjarasamninginn fengið áfram greidda 32 fasta yfirvinnutíma. Þetta mál hafi verið tekið upp sérstaklega á fundum samningsaðila og að lokum hafi náðst sú niðurstaða á samráðsfundi 6. apríl 1988 að flugumferðarstjórar á Akureyri og í Vestmannaeyjum sætu við sama borð og aðrir. Hann minntist þess að fyrir samráðsfundinn 6. apríl hafi verið haldinn fundur hjá Flugmálastjórn á Reykjavíkflugvelli sem Helgi Björnsson, Ásgeir Pálsson og Jón Árni hafi sennilega setið í fullu umboði FÍF. Hann hafi þá starfað í Keflavík og ekki setið fundinn. Niðurstaða þess fundar hafi verið lögð fyrir stjórn félagsins og samþykkt af öðrum stjórnarmönnum. Hann kvaðst ekki muna eftir smáatriðum varðandi samkomulagið og mundi ekki eftir öðru en að flugumferðarstjórar á Akureyri og í Vestmanna-

eyjum hafi verið ánægðir með niðurstöðuna. Hann mundi ekki eftir athugasemdum við framkvæmd þessara mála í sinni stjórnartíð. Um hafi verið að ræða heildarsamkomulag sem þeir hafi verið ánægðir með. Hann hafi einnig tekið þátt í gerð næsta kjarasamnings þar á eftir og engin bókun eða samningsákvæði þá komið inn vegna þessa.

Enda þótt vitnin Ásgeir og Jón Árni gegni nú starfi yfirmanna hjá stefnanda verður að meta trúverðugleika þeirra með hliðsjón af því að þeir voru á árunum 1987 og 1988 í forystusveit FÍF og framburður þeirra er í góðu samræmi við framburð vitnanna Einars, Torfa Birnings og Árna Þórs sem allir teljast trúverðug vitni í þessu máli.

Með framburði vitnanna Ásgeirs og Jóns Árna og með vísan til framburðar vitnisins Árna Þórs þykir sannað að á fundi á Reykjavíkurlflugvelli á árinu 1988 hafi náðst samkomulag með fulltrúum FÍF og fjármálaráðuneytisins þess efnis að föstum yfirvinnustundum flugumferðarstjóra á Akureyri og í Vestmannaeyjum yrði fjölgað í 50 á mánuði gegn því að greiðslur fyrir bakvaktir og skerta næturhvíld teldust innifaldar og að fullu af hendi inntar. Þá þykir sannað með framburði vitna að á formlegum samstarfsnefndarfundum fulltrúa FÍF og fjármálaráðuneytisins 6. apríl 1988 var samkomulag þetta borið upp og staðfest enda þótt það komi ekki skýrt fram í bókun.

Upplýst þykir að samkomulag framangreinds efnis var samþykkt af þeim stjórnarmönnum í FÍF sem ekki sátu þessa fundi. Samkomulag þetta var hins vegar aldrei borið undir félagsfund í FÍF eða staðfest af félagsmönnum í FÍF með öðrum hætti. Af framburði vitnanna Ásgeirs, Jóns Árna, Einars, Torfa Birnings, Árna Þórs og Hallgríms má ráða að samkomulagið hafi verið kynnt fyrir flugumferðarstjórum í Vestmannaeyjum og á Akureyri. Í framburði þeirra allra kom fram að flugumferðarstjórar á báðum þessum stöðum hafi verið mjög ánægðir með samkomulagið og ljóst þykir að unnið var eftir því frá upphafi.

Samkvæmt framburði vitna voru engar athugasemdir gerðar við samkomulagið eða framkvæmd þess fram til ársins 1990 þegar yfirvinnureikningur, sem hafði að geyma tímaskrif vegna skertrar næturhvíldar, fékkst greiddur án athugasemda. Annar slíkur reikningur varð tilefni bréfs yfirflugumferðarstjóra 16. febrúar 1990 til flugumferðarstjóra á Akureyri og í Vestmannaeyjum. Í bréfinu var tilurð og efni samkomulagsins rifjað upp. Ekki virðast hafa verið gerðar frekari athugasemdir við samkomulagið allt til ársins 1995. Samhljóða framburðir vitna þykja sanna að viðkomandi flugumferðarstjórar hafi vitað um tilvist samkomulagsins og verið mjög ánægðir með það. Verður að líta svo á að í nær athugasemdalausri framkvæmd hafi falist samþykki þeirra sem eftir því unnu.

Fyrir liggur að talsvert skorti á að umrætt samkomulag uppfyllti þær formkröfur sem gerðar eru til kjarasamninga í 6. gr. laga um stéttarfélög og vinnudeilur og það var flugumferðarstjórum þ.a.l. ekki eins aðgengilegt og æskilegt

hefði verið. Hins vegar verður að líta til þess að í kjarasamninga FÍF og fjármálaráðherra frá 1987 og fram til 1995 skorti ákvæði um lágmarkshvildartíma. Samkomulagið fól því hvorki í sér skerðingu á samningsbundnum réttindum né breytingu á fyrri framkvæmd. Einnig verður að líta til þess að forsenda fyrir fjölgun fastra yfirvinnustunda í 50 samkvæmt kjarasamningnum 1997 átti ekki við flugumferðarstjóra í Vestmannaeyjum en fól engu að síður í sér hvað mestar kjarabætur fyrir þá þegar á heildina er litið. Í því ljósi voru ákvæði samkomulagsins um að álagsgreiðslur vegna skertrar næturbhíldar teldust innifaldar í fjölgun yfirvinnutíma fullkomlega eðlileg. Með vísan til framangreinds, en einnig þess að umrætt samkomulag frá 6. apríl 1988 tók til mjög fárra flugumferðarstjóra, samkomulagið var kynnt þeim, þeir voru mjög ánægðir með það og það var framkvæmt nær athugasemdalaust, verður að fallast á með stefnda að það hafi orðið hluti af samningum FÍF og ríkisins um kaup og kjör flugumferðarstjóra á þessum stöðum.

Fyrir liggur að samkomulagið kom ekki til umræðu við gerð kjarasamnings FÍF 1989 eða síðar og framkvæmd þess hélst óbreytt fram á árið 1996. Ekki verður fallist á með stefnanda að stefnda hafi fremur en FÍF borið að koma efni samkomulagsins inn í kjarasamning ef hann vildi festa það í sessi. Verður því ekki litið svo á að samkomulagið hafi fallið úr gildi við gerð næsta kjarasamnings á árinu 1989. Enda þótt ákvæði um lágmarkshvild hafi verið tekið inn í kjarasamning FÍF 1995 var ekkert vikið að fyrrnefndu samkomulagi og verður að líta svo á að greiðslur samkvæmt grein 2.6.3. í kjarasamningnum hafi, á grundvelli samkomulagsins, verið innifaldar í þeim 50 föstu yfirvinnutímum sem greitt var fyrir í Vestmannaeyjum. Ekki verður litið svo á að í samkomulagi því sem náðist á samstarfsnefndarfundum 17. desember 1996 hafi falist annað og meira en það að ákvæði 2.6 í þágildandi kjarasamningi FÍF skyldu framvegis gilda um lágmarkshvild í flugturninum í Vestmannaeyjum og að samkomulagið frá 6. apríl 1988 væri þá úr gildi fellt hvað þann vinnustað varðaði.

Stefnandi hóf störf sem flugumferðarstjóri eftir að umrætt samkomulag frá 6. apríl 1988 kom til framkvæmda. Stefnandi bar sjálfur fyrir dómi að yfirflugumferðarstjóri hafi gert honum grein fyrir því, er hann hóf störf við afleysingar í Vestmannaeyjum, hvernig hann ætti að haga tímaskrifum og að hann hefði séð fyrrnefnt bréf yfirflugumferðarstjóra frá 16. febrúar 1990. Verður því ekki annað séð en að stefnda hafi verið kunnugt um efni fyrrnefnds samkomulags og sætt sig við þá framkvæmd sem á því var grundvölluð. Upplýst er að stefnandi gekk vaktir með sama hætti og heimamenn í Vestmannaeyjum þegar hann leysti þar af. Sem fyrr segir fylgdu starfandi flugumferðarstjórar á Akureyri og í Vestmannaeyjum samkomulaginu án athugasemda eftir 1990, að því er séð verður. Engin rök eru því til annars en að telja stefnanda bundinn af því hvað varðar álagsgreiðslur vegna skerts hvíldartíma þá er hann var að störfum í Vestmannaeyjum.

Þar sem fjárfkrafa stefnanda er ekki í samræmi við samkomulagið frá 6. apríl 1988, en það var samkvæmt framansögðu hluti af samningum um kaup og kjör flugumferðarstjóra í Vestmannaeyjum á þeim tíma sem krafan stafar frá, ber að sýkna stefnda af öllum kröfum stefnanda í málinu.

Með hliðsjón af atvikum öllum, og sérstaklega því að framangreindu samkomulagi var ekki komið inn í kjarasamninga FÍF og ríkisins með formlegum hætti, þykir rétt að hvor aðila beri sinn kostnað af málinu.

Af hálfu stefnanda flutti mál þetta Ástráður Haraldsson hrl., en af hálfu stefnda Kristján Þorbergsson hdl.

Sigurður T. Magnússon héraðsdómari kvað upp dóminn.

D ó m s o r ð :

Stefndi, Flugmálastjórn, skal vera sýkn af öllum kröfum stefnanda, Friðriks Más Jónssonar, í máli þessu.

Málkostnaður fellur niður.
