Þriðjudaginn 19. maí 1987.

Nr. 2/1987. **Félag íslenskra atvinnuflugmanna**
(Sigurður G. Guðjónsson hdl.)
gegn
Arnarflugi h/f
(Baldur Guðlaugsson hrl.).

Kjarasamningur. Flugtímar. Flugmenn.

Dómur Félagsdóms.

Mál þetta dæma Garðar Gíslason, Björn Helgason, Jónas Gústavsson, Jón Þorsteinsson og Gunnar Guðmundsson.

Málið, sem tekið var til dóms 5. þ.m., er höfðað fyrir Félagsdómi með stefnu birtri 24. febrúar 1987.

Stefnandi er Félag íslenskra atvinnuflugmanna, Háleitisbraut 69, Reykjavík.

Stefndi er Arnarflug h/f, Lágmúla 7, Reykjavík.

Stefnandi gerir eftirfarandi dómkröfur:

1. Að viðurkennt verði með dómi, að túlka beri lokamálsgrein greinar 04-1 um flugtíma í kjarasamningi milli Félags íslenskra atvinnuflugmanna annars vegar og Arnarflugs h/f hins vegar frá 30. júní 1986, þar sem segir: „Flugtímar yfir 400 klst. á sex mánaða tímabili skulu greiðast með 1,5% af meðalmánaðarlaunum síðust 6 mánaða, hver flugstund," þannig, að til flugtíma í þessu sambandi teljist jafnt raunverulegar flugstundir og metnar flugstundir samkv. 2. mgr. greinar 04-1.
2. Að Arnarflug h/f greiði Félagi íslenskra atvinnuflugmanna málskostnað að mati dómsins.

Stefndi gerir eftirfarandi dómkröfur:

1. Að dómkröfum stefnanda verði hafnað og viðurkennt með dómi, að túlka beri lokamálsgrein greinar 04-1 um flugtíma í kjarasamningi milli Félags íslenskra atvinnuflugmanna annars vegar og Arnarflugs h/f hins vegar frá 30. júlí 1986, þar sem segir: „Flugtímar yfir 400 klst. á sex mánaða tímabili skulu greiðast með 1,5% af meðalmánaðarlaunum síðustu 6 mánaða, hver flugstund", þannig, að til flugtíma í þessu sambandi teljist einungis raunverulegar flugstundir samkv. 1. mgr. greinar 04-1 nefnds kjarasamnings.

2. Að stefnandi verði dæmdur til að greiða stefnda málskostnað að mati dómsins.

I.

Stefnandi kveður málsatvik vera þau, að í samningi milli aðila um kaup og kjör frá 30. júní 1986 sé í grein 04-0, sem nefnist „Vinnutími", fjallað um flugtíma í grein 04-1, og þar segi m.a., að flugtímar yfir 400 klst. á sex mánaða tímabili skuli greiðast með 1,5% af meðalmánaðarlaunum síðustu 6 mánaða, hver flugstund. Á síðastliðnu hausti, er flugmenn, sem stefndi hafi sagt upp störfum, hafi fengið uppgjör sín, hafi orðið ágreiningur milli aðila um túlkun nefnds ákvæðis. Stefnandi hafi talið, að margfalda ætti raunverulega flogna flugtíma með vægi þeirra samkvæmt kjarasamningnum og ef flugtímar væru þá fleiri en 400 á síðustu sex mánuðum, bæri að greiða sérstaklega fyrir þá flugtíma, sem væru umfram 400. Þessari túlkun hafi stefndi hafnað. Einn flugmanna stefnda, Þórarinn Hjálmarsson, Laxakvísl 6, Reykjavík, hafi framvísað m.a. reikningi, að fjárhæð kr. 72.687,00, vegna 67,8 metinna flugstunda umfram 400 flugstundir á tímabilinu 1. apríl til 30. september 1986. Forsvarsmenn stefnda hafi neitað að greiða nefnda fjárhæð við uppgjörið til Þórarins Hjálmarssonar, og hafi hann því leitað til stéttarfélags síns, sem ekki hafi fengið neinu breytt.

Stefnandi kveður hið umdeilda ákvæði hafa verið í samningum aðila um nokkra hríð og tekur fram, að ekki sé annað vitað en stefndi hafi þar til á síðastliðnu hausti litið svo á, að með 400 flugtímum væri átt við jafnt raunverulegar sem metnar flugstundir. Stefnandi vísar í sjálft ákvæðið til túlkunar þess og bendir á, að ákvæðið um metnar flugstundir, þ.e. 2. mgr. greinarinnar, sé ekki takmarkað við neina eina málsgrein innan greinarinnar og því beri að líta svo á, að matið á flugstundum taki til allra málsgreinanna.

II.

Stefndi styður kröfu sína með því að benda á, að búið hafi verið til „mat" á flugstundum til þess að skipuleggja áhafnauppsetningu og vinnutíma, enda séu áhafnaskrár gerðar langt fram í tímann. Þessar „metnu flugstundir" hafi því alls ekki átt að vera grundvöllur fyrir launagreiðslum, eins og stefnandi vilji halda fram í máli þessu.

Stefndi lýsir aðdragandanum þannig, að hið stefnda félag hafi verið stofnað árið 1976. Fyrstu árin hafi starfsemi þess einskorðast

við leiguflug erlendis og til og frá Íslandi. Ekki hafi á þessum tíma verið gerðir sérstakir kjarasamningar milli aðila þessa máls. Á árinu 1978 hafi félagið og flugmenn hjá því gert með sér samkomulag. Þar hafi verið ákvæði um, að hámarksflugtímaþak flugmanna skyldi vera 110 tímar á mánuði eða 280 tímar á 90 dögum en 840 á ári. Einnig hafi verið sagt í samkomulagi þessu: „Flugtímar umfram 840 á ári skulu greiðast sem yfirvinna og skal greiða hvern umframtíma með 1,5% af meðalmánaðarlaunum síðustu sex mánaða fyrir uppgjör." Í þessu samkomulagi fyrirfannst ekki fyrirbærið „metin flugstund", og hafi því verið ótvírætt, að til grundvallar yfirvinnugreiðslum hafi borið að leggja raunverulega flugtíma.

Fyrsti kjarasamningur milli aðila um kaup og kjör atvinnuflugmanna hjá stefnda hafi verið gerður árið 1982. Þá var sú breyting á orðin, að stefndi hafði byrjað áætlunarflug innan lands og til og frá Íslandi. Fyrrgreint samkomulag frá 1978 hafi geymt rýmri flugtímamörk en viðgengust í kjarasamningum stefnanda við önnur innlend flugfélög, að því er varðaði flugtíma í áætlunarflugi innan lands og á milli landa. Til þess að samræma þetta ákvæðum í samningum stefnanda við Flugleiðir h/f féllst stefndi á kröfu stefnanda um, að í kjarasamninginn kæmu ákvæði um sérstakt mat á flugstundum. Óbreytt hélst hins vegar sú meginregla, að flugtímar umfram ákveðinn klukkustundafjölda á tilteknu viðmiðunartímabili skyldu greiðast með 1,5% af meðalmánaðarlaunum síðustu 6 mánaða hver flugstund. Eina breytingin frá upphaflegu samkomulagi frá árinu 1978 var sú að miða eftirleiðis við flugtíma umfram 400 klst. á 6 mánaða tímabili í stað flugtíma umfram 840 klst. á ári. Þessi ákvæði standi enn óbreytt, sbr. gr. 4 í kjarasamningi frá 30. júní 1986.

Stefndi bendir á, að tildrög hins umdeilda samningsákvæðis, sem rakin hafi verið hér að framan, bendi ótvírætt til þess, að skilningur hans sé réttur. Í því sambandi bendir hann á, að hans skilningur hafi verið lagður til grundvallar við framkvæmd kjarasamningsins án ágreinings, allt þar til á síðast liðnu hausti, er deilur risu við uppgjör til flugmanna, er voru að láta af störfum hjá félaginu. Stefndi bendir og á, að sjálft orðalagið í hinu umdeilda ákvæði styðji skilning hans. Hugtakið „flugtími" sé skilgreint í upphafi greinarinnar. Í hinni umdeildu málsgrein sé talað um flugtíma, en

ekki „metnar flugstundir". Telja verði, að skilgreiningin í upphafi greinarinnar eigi að endast út greinina, þannig, að orðið flugtími merki ekki eitthvað allt annað í lok greinarinnar heldur en í upphafi hennar. Megi og benda á, að væri skilningur stefnanda réttur, væri innbyggð þversögn í gr. 04-1 í kjarasamningnum frá 30. júní 1986, þar sem þar segi, að metnar flugstundir skuli vera 800 klst. á 365 dögum, en ef greiða ætti yfirvinnu fyrir metnar flugstundir, sem umfram eru 400 klst. á hverju 6 mánaða tímabili, jafngilti það því, að metnar flugstundir mættu aldrei vera fleiri en 2 × 400, þ.e. 800, en ekki 900 á hverjum 365 dögum, án þess að réttur til yfirvinnugreiðslna stofnaðist.

III.

Hin umdeilda grein 04-1 í kjarasamningi aðila hljóðar svo:

„FLUGTÍMI.

Flugtími reiknast frá því, að flugvélin hreyfist af eigin afli, uns hreyflar hennar hafa verið stöðvaðir eftir lendingu.

Hámarksflugstundir skulu vera sem hér segir:

	Á sólarhr.	*30 d.*	*90 d.*	*365 d.*
Twin Otter	9 klst.	100 klst.	285 klst.	900 klst.
Cessna 402	8 klst.	100 klst.	285 klst.	900 klst.
B - 737	10 klst.	*95 klst.	Sjá metnar flugstundir.	

Flugstundir skulu metnar eftir tegund flugs, sem hér segir:

	Vægi flugstunda:	Raunverul. flugstundir:	Metnar flugstundir:
1. Leiguflug utanlands	1.00 x	110	110
2. A. Leiguflug til og frá Íslandi	1.15 x	95	110
B. Leiguflug erlendis þar sem um fasta búsetu er að ræða til lengri tíma	1.15 x	95	110
3. Áætlunarflug til og frá Íslandi	1.30 x	85	110
4. Innanlandsflug	1.10 x	100	110

Flugstundir í utanlandsflugi skulu að hámarki vera 12 klst. á sólarhring.

Metnar flugstundir skulu vera sem hér segir:

30 d.	*90. d.*	*365 d.*
110 klst.	280 klst.	900 klst.

Flugtímar yfir 400 klst. á sex mánaða tímabili skulu greiðast með 1,5% meðalmánaðarlaunum síðustu 6 mánaða, hver flugstund."

Hvorki í þessari grein né öðrum ákvæðum samningsins kemur það skilmerkilega fram, hvers vegna raunverulegar flugstundir eru umreiknaðar í metnar flugstundir.

Í upphafi greinarinnar segir, að flugtími reiknist frá því, að flugvélin hreyfist af eigin afli, uns hreyflar hennar hafa verið stöðvaðir eftir lendingu. Með þetta í huga er eðlilegast að líta svo á, að orðið „flugtímar" í niðurlagi greinarinnar merki samanlagða flugtíma viðkomandi flugmanns mælda í klukkustundum, þar sem hver flugtími fyrir sig er afmarkaður með framangreindum hætti. Verður því að líta þannig á málið, að hér sé átt við raunverulegar flugstundir, en ekki metnar flugstundir. Það styrkir þessa niðurstöðu að tímamörkin „400 klst. á sex mánaða tímabili" falla ekki inn í þann ramma, sem metnum flugstundum er settur í greininni. Þessi niðurstaða er einnig í samræmi við staðhæfingu stefnda um langvarandi framkvæmd á kjarasamningi milli málsaðila, en þeirri staðhæfingu hefur stefnandi ekki hnekkt.

Samkvæmt framangreindu ber að hafna dómkröfu stefnanda, en taka til greina dómkröfu stefnda, Arnarflugs h/f, um, að túlka beri lokamálsgrein gr. 04-1 um flugtíma í kjarasamningi málsaðila frá 30. júní 1986 á þann veg, að til flugtíma teljist einungis raunverulegar flugstundir.

Í ljósi þessara úrslita er rétt, að stefnandi, Félag íslenskra atvinnuflugmanna, greiði stefnda, Arnarflugi h/f, kr. 35.000,00 í málskostnað.

Dómsorð:

Túlka ber lokamálsgrein greinar 04-1 um flugtíma í kjarasamningi málsaðila frá 30. júní 1986 þannig, að til flugtíma í þessu sambandi teljist einungis raunverulegar flugstundir.

Stefnandi, Félag íslenskra atvinnuflugmanna, greiði stefnda, Arnarflugi h/f, kr. 35.000,00 í málskostnað innan 15 daga frá birtingu dóms þessa að viðlagðri aðför að lögum.