Þriðjudaginn 20. desember 1988.

Nr. 7/1988. **Vinnuveitendasamband Íslands**
f.h. Flugleiða h/f
(Hrafnhildur Stefánsdóttir cand.jur.)
gegn
Alþýðusambandi Íslands
f.h. Flugfreyjufélags Íslands
(Arnmundur Backman hrl.).

Kjarasamningur. Friðarskylda. Flugfreyjur. Sératkvæði.

Dómur Félagsdóms.

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

Málið, sem tekið var til dóms 6. þ.m., er höfðað fyrir Félagsdómi með stefnu birtri 11. nóvember sl.

Stefnandi er Vinnuveitendasamband Íslands, Garðastræti 41, Reykjavík, f.h. Flugleiða h/f, Reykjavíkurflugvelli, Reykjavík.

Stefndi er Alþýðusamband Íslands, Grensásvegi 16, Reykjavík, f.h. Flugfreyjufélags Íslands, Borgartúni 22, Reykjavík.

Dómkröfur stefnanda eru þessar:

1. Að ákvörðun Flugfreyjufélags Íslands að fella niður sölu tollfrjáls varnings um borð í flugvélum Flugleiða, sem tók gildi 13. október sl., verði dæmd brot á kjarasamningi Flugfreyjufélags Íslands og Flugleiða h/f og því ólögmæt.
2. Að stefnanda verði tildæmdur málskostnaður að skaðlausu úr hendi stefnda.

Dómkröfur stefnda eru þessar:

Að hann verði sýknaður af öllum kröfum stefnanda og tildæmdur málskostnaður að skaðlausu úr hendi hans.

I.

Stefnandi kveður málavexti vera þá, að milli Flugfreyjufélags Íslands og Flugleiða h/f sé í gildi kjarasamningur um kaup og kjör flugfreyju/flugþjóna frá 30. júní 1987, en sá samningur hafi verið framlengdur með bráðabirgðalögum 14/1988 og gildi til 15. febrúar 1989, sbr. 15. gr. bráðabirgðalaga 83/1988.

Í 1. grein fyrrgreinds kjarasamnings sé kveðið á um störf og skyldur, og hljóði grein 01-1 þannig:

„Verkefni flugfreyju eru að inna af hendi þau störf, sem nauðsynleg eru, til þess að sem best megi fara um farþega félagsins, og gera þeim ferðina sem ánægjulegasta, gæta öryggis þeirra, annast alla framreiðslu í flugvélum og sölu varnings."

Þá segir í grein 01-9:

„Fyrsta flugfreyja hefur umsjón með sölu varnings um borð og ber að skila uppgjöri fyrir seldan varning til félagsins."

Ákvæðið um skyldu til sölu varnings hafi verið í samningum flugfreyja frá því fyrir 1960 og sé ásamt ákvæðinu um umsjón og ábyrgð fyrstu freyju óbreytt frá samningi þeirra 1966. Greiðslum til flugfreyja vegna sölunnar hafi þá verið hagað þannig, að fyrstu og annarri freyju hafi verið greidd árleg upphæð vegna kostnaðar við uppgjör.

Flugfreyjur hafi selt varning um borð í flugvélum flugfélaganna þar til 1970, að flugfélögin ákváðu að hætta sölu, því að komið var upp fríhöfn fyrir farþega, sem koma til landsins. Engar takmarkanir á þessar starfsskyldur hafi komið inn í kjarasamning, enda hafi hér verið um einhliða ákvörðun flugfélaganna að tefla.

Við breyttar aðstæður hafi komið fram áhugi á að taka þessa þjónustu upp á ný, og hafi þá verið samið við flugfreyjur um endurgjald/sölulaun og um samráð um framkvæmd, áður en sala yrði hafin á nýjan leik. Þetta hafi verið gert með eftirfarandi yfirlýsingu með kjarasamningi 11. júní 1986:

„Flugfreyjur lýsa sig reiðubúnar til þess að annast sölu varnings um borð í flugvélum félagsins, enda verði vandað til undirbúnings, vinnuaðstöðu komið í viðunandi horf og framkvæmd sölunnar gerð möguleg.

Flugfreyjur eru nú þegar tilbúnar til að annast sölu varnings um borð í leiguferðum og í flugi á Fokker-flugvélum félagsins til Færeyja, Skotlands og Grænlands.

Þóknun skal vera 10% af sölu og skiptist jafnt á milli flugfreyja/flugþjóna, er annast sölu á viðkomandi flugi.

Við undirbúning og framkvæmd fyrirhugaðrar sölu um borð verður haft fullt samráð við fulltrúa FFÍ og ofannefnd samþykkt háð því, að hann telji úrbætur viðunandi og fyrirkomulag framkvæmanlegt".

Fyrrgreind yfirlýsing hafi þannig miðast við samráð um fyrirkomulag við upptöku sölustarfseminnar. Það hafi verið gert, og séu

niðurstöður þessa samráðs staðfestar með bréfum forstjóra Flugleiða frá 25. apríl og 6. júlí sl. Í fyrra bréfinu hafi verið lýst vilja til að endurskoða afstöðuna til fjölda flugfreyja um borð í ljósi reynslunnar. Með síðara bréfinu hafi í framhaldi af þeirri reynslu, sem komin var á, frá því að salan hófst þann 1. maí, verið staðfest, að félagið viðurkenni, að þau atvik geti skapast, að ekki sé unnt í einstökum ferðum að framkvæma sölu samhliða annarri þjónustu og 1. freyjum treyst til að meta það. Fyrirkomulagi söluþóknunar hafi einnig verið breytt nokkuð og staðfest, að félagið myndi endurskoða allt fyrirkomulag sölunnar og annarrar þjónustu um borð með tilliti til sölunnar u.þ.b. 6 vikum eftir, að salan hæfist, og að samráð yrði haft við FFÍ.

Við þessi fyrirheit hafi verið staðið og salan verið rædd á fundum með Flugfreyjufélaginu þann 13. júlí og 23. ágúst, þar sem fram hafi komið ábendingar og tillögur, sem reynt hafi verið að fara eftir, en engin bein óánægja né kröfur um meiri háttar breytingar eða gagngera endurskoðun.

Þann 19. september hafi FFÍ síðan skrifað félaginu bréf um kjaramál. Í bréfinu sé vísað til fundar með félaginu þann 6. sept., þar sem kröfum FFÍ um launahækkanir hafi verið vísað frá. Framkoma forsvarsmanna Flugleiða gagnvart FFÍ í kjaramálum er síðan harðlega átalin og því lýst yfir, að FFÍ muni ekki sætta sig við þær málalyktir, að flugfreyjur og flugþjónar hjá Flugleiðum hafi ekki notið sömu kjarabóta og aðrir flugliðar í landinu.

Næst hafi það gerst, að FFÍ hafi með bréfi, dags. 3. október sl., þar sem vísað sé til vanefnda á 3. gr. í yfirlýsingu forstjóra, sent félaginu samþykkt félagsfundar Flugfreyjufélagsins frá 29. september um, að flugfreyjur og flugþjónar Flugleiða muni láta af sölu tollfrjáls varnings um borð í flugvélum félagsins frá og með 10. október nk. sökum aukins álags vegna vinnu, sem sé sölunni samfara.

Af því tilefni var haldinn fundur með fulltrúum FFÍ þann 7. október. Af hálfu FFÍ hafði því verið haldið fram, að samráð hefði ekki verið nægilegt, og lesnar upp þrjár almennar kröfur þess efnis, að hraðað yrði lagfæringu á aðstöðu um borð í vélunum, að fjölgað yrði flugfreyjum um borð og að gengið yrði að kröfum þeirra um launahækkanir. Launaatriðunum hafi verið hafnað með vísan til bráðabirgðalaga og tekið fram, að fjöldi flugfreyja um borð væri

ekki samningsatriði, heldur fylgdi því þjónustustigi, sem félagið ákvæði að hafa um borð í flugvélum sínum. Hins vegar hafi félagið lýst sig reiðubúið til þess að ræða allar kröfur varðandi aðstöðu um borð. FFÍ hafi hins vegar haldið fast við, að ræða yrði allar kröfur sínar, jafnt launakröfur sem aðrar.

Annar fundur með FFÍ hafi síðan verið haldinn þann 10. október, þar sem fjallað hafi verið um sölumál.

Hótun FFÍ hafi Flugleiðir svarað þann 12. október og vísað til þess samráðs, sem átt hafi sér stað við FFÍ, jafnframt því sem lýst hafi verið yfir vilja til samstarfs og samráðs um það, sem betur mætti fara, í trausti þess, að sölu yrði haldið áfram, svo sem samkomulag væri um.

Þá hafi stjórn FFÍ hafnað tilmælum félagsins með bréfi daginn eftir, þann 13. október, og ítrekað fyrri yfirlýsingu um, að sölu yrði hætt. Tekið hafi verið fram, að kjarasamningar hafi verið lausir, þegar salan hófst, en stjórn FFÍ hafi beitt sér fyrir því, að hún hæfist, í trausti þess, að það greiddi fyrir í komandi kjarasamningum, en allar viðræður um sölu- og kjaramál hafi síðan reynst árangurslitlar.

Flugfreyjur hafi síðan í samræmi við ákvörðun FFÍ hætt sölu varnings þann 13. október.

Flugleiðir hafi í bréfi þann 20. október tekið fram, að kostað hafi verið kapps um að halda góðu sambandi við flugfreyjur og félagið hafi því, þrátt fyrir skýr ákvæði 1. greinar í kjarasamningi aðila um, að sala varnings um borð sé þáttur í starfsskyldum flugfreyja, teygt sig til sérstaks samkomulags, áður en sala hafi hafist sl. vor. Jafnframt hafi því verið mótmælt, að félagið hafi hafnað kröfum FFÍ um viðræður um hagsmunamál félagsmanna þess og að félagið hafi vanefnt loforð forstjóra um endurskoðun samkomulagsins. Búnaður flugvéla félagsins hafi síst versnað frá því, sem var á síðastliðnu vori, og geti það því ekki verið forsenda þess, að starfsmenn sinni ekki tilteknum störfum sínum. Eftir standi því kjarakrafan ein, og hún geti með engu móti, eins og ástatt sé, réttlætt stöðvun á sölu tollfrjáls varnings um borð í vélum félagsins. Það er síðan ítrekað, að félagið líti svo á, að FFÍ eigi enga lagaheimild til að hlutast til um stöðvunina. Þessi þjónusta sé þáttur í þeim starfsskyldum, sem flugfreyjur/flugþjónar hafa ráðið sig til.

Í svari FFÍ frá 24. október hafi því nú verið haldið fram, að bæði

félögin hafi túlkað 1. grein kjarasamnings aðila á þann hátt, að sala varnings um borð væri ekki að óbreyttu þáttur í starfsskyldum flugfreyja, og þyrftu sérstakir samningar því að koma til, og er í því sambandi vísað til yfirlýsingarinnar með kjarasamningum frá júní 1986 og bréfs forstjóra frá 6. júlí sl. Um sé að ræða spurningu um vinnuálag, en ekki kröfu um upptöku kjarasamninga.

Með bréfi, dags. 3. nóvember, hafi Flugleiðir síðan skorað á FFÍ og stjórn þess að endurskoða afstöðu sína til málsins og afturkalla fyrir kl. 17.00 föstudaginn 4. nóvember bann sitt við því, að félagsmenn þess sinni umræddum starfsskyldum, að öðrum kosti verði farið með málið fyrir dómstóla. Við þessari áskorun hafi FFÍ ekki orðið.

Í framhaldi af því tilkynnti FFÍ með bréfi, dags. 8. nóvember, að ekkert nýtt hefði komið fram í málinu, er breytti afstöðu félagsins.

Málsástæður og lagarök.

Í máli þessu, sem stefnandi tjáir höfðað á grundvelli 2. tl. 1. mgr. 44. gr. l. nr. 80/1938, sbr. 8. gr. sömu laga, byggir hann kröfugerð sína á því, að bann Flugfreyjufélags Íslands við sölu tollfrjáls varnings um borð í flugvélum Flugleiða feli í sér samningsrof á gildandi kjarasamningi og sé þar með ólögmætt.

Í 1. gr. kjarasamnings aðila sé sala varnings beinlínis talin meðal starfsskyldna flugfreyja. Þá sé umsjón sölunnar og skil á uppgjöri talin ein af starfsskyldum fyrstu freyju. Með þessum ákvæðum kjarasamningsins sé ótvírætt lögð vinnuskylda á herðar flugfreyja, að því er varðar sölu tollfrjáls varnings um borð í flugvélum, sé ekki um annað samið eða sérstök tilvik leiði til frávika.

Niðurfelling sölu varnings um borð hafi á sínum tíma ekki átt sér aðdraganda í samskiptum við flugfreyjur og ekki falið í sér neina breytingu á vinnuskyldum þeirra, enda hafi fyrrgreind ákvæði kjarasamningsins staðið áfram óbreytt. Engar kröfur hafi heldur verið bornar fram af hálfu Flugfreyjufélagsins í þá veru.

Yfirlýsingin með kjarasamningnum frá 11. júní 1986 hafi að öllu leyti miðast við samráð um fyrirkomulag við upptöku sölustarfseminnar, þannig að vinnuaðstöðu yrði komið í viðunandi horf og framkvæmd gerð möguleg, jafnframt því, sem samið hafi verið um greiðslur vegna sölunnar. Með yfirlýsingunni hafi beinlínis verið áréttað, að um starfsskyldu væri að ræða, svo fremi sem aðstaða

yrði sköpuð um borð í vélunum. Vinnuskylda samkvæmt kjarasamningi hljóti ávallt að lúta þeim almennu takmörkunum, að vinnan sé framkvæmanleg. Í yfirlýsingunni geti því ómögulega falist viðurkenning á því af hálfu félagsins, að flugfreyjur hafi ekki þegar verið skuldbundnar samkvæmt 1. grein kjarasamningsins til þess að inna þessi störf af hendi. Yfirlýsingunni hafi verið ætlað að undirstrika vilja til góðs samstarfs við Flugfreyjufélagið um undirbúning þess, að sölunni verði komið á. Sá fyrirvari, sem gerður sé í yfirlýsingunni, að samþykktin sé háð því, að fulltrúi FFÍ telji úrbætur viðunandi og fyrirkomulag framkvæmanlegt, lúti þannig alveg og einvörðungu að upptöku þessarar starfsemi, en veiti Flugfreyjufélaginu fráleitt heimild til að stöðva sölu um borð í þeim flugvélategundum og á þeim leiðum, þar sem hún sé þegar hafin.

Þá felist fráleitt í 3. gr. yfirlýsingar forstjóra frá 6. júlí sl. heimild til handa FFÍ eða einstökum félagsmönnum til að leggja niður störf eða hluta starfa, þótt endurmat Flugleiða á fyrirkomulagi og framkvæmd leiði ekki til breytinga, sem þessir aðilar kynnu að hafa kosið.

Samkvæmt almennum reglum fellur það undir stjórnunarrétt vinnuveitanda að stýra vinnunni, ákveða fjölda starfsmanna og verkaskiptingu milli þeirra og þá um leið gagn og gæði þeirrar þjónustu, sem látin sé í té. Í yfirlýsingunni um, að Flugleiðir séu reiðubúnar til að endurmeta afstöðu sína til fjölda flugfreyja í ljósi reynslunnar, felist því fyrirheit um, að þessi mál verði skoðuð, en ekki loforð um fjölgun flugfreyja. Slíkt sé háð mati Flugleiða á því, hvaða starfsemi og þjónustu félagið ákveður að halda uppi. Að fenginni reynslu hafi Flugleiðir ákveðið að fjölga ekki flugfreyjum um sinn og horfast í augu við það, að í einstökum ferðum kynni vinnuálag að verða slíkt, að ekki reyndist unnt að veita umrædda þjónustu. Þetta sé áréttað í 1. tl. margnefndrar yfirlýsingar forstjóra.

Þá sé ljóst af bréfaskriftum FFÍ, að bannið við sölunni sé í reynd liður í kjarabaráttu félagsins, ætlað til að knýja á um launakröfur flugfreyja, enda hafi ekki komið fram á samráðsfundum um endurskoðun sölunnar nein meiri háttar óánægja með fyrirkomulag eða kröfur um gagngerðar breytingar.

Samkvæmt reglum vinnuréttar sé það ein af meginskyldum starfsmanna gagnvart vinnuveitanda og mjög rík að inna af hendi þau störf, sem þeir séu ráðnir til, sbr. dóm Félagsdóms frá 17. febrúar

1986. Jafnframt sé hlýðni starfsmanna við lögleg fyrirmæli vinnuveitanda ein af meginskyldum þeirra. Undantekningar frá vinnuskyldunni verði því að túlkast þröngt. Fyrirvarinn í yfirlýsingunni frá 1986 um, að samþykktin sé háð mati fulltrúa FFÍ á úrbótum og fyrirkomulagi, geti því á engan hátt heimilað FFÍ að ákveða einhliða með fundarsamþykkt, að allir félagsmenn leggi niður vinnu að þessu leyti. Sölustarfsemin hafi þegar verið hafin og aðstæður, sem þegar hafi verið metnar fullnægjandi, ekki breyst.

Samþykkt FFÍ um, að flugfreyjur láti af sölu varnings, feli í sér bann við framkvæmd hluta þeirra starfa, sem gildandi kjarasamningur skuldbindi þær til að vinna, og fái ekki samrýmst fyrrgreindum reglum. Með henni og eftirfarandi framkvæmd stjórnar FFÍ hafi félagsmönnum verið fyrirskipað að bregðast hlýðnisskyldu sinni við vinnuveitandann með því að vinna ekki öll þau störf, sem þeir voru ráðnir til og bar að inna af hendi samkvæmt gildandi kjarasamningi aðila, sem Flugfreyjufélagið beri ábyrgð á skv. 8. gr. 1. 80/1938.

Gildandi kjarasamningur bindi báðum aðilum friðarskyldu, og séu vinnustöðvanir, þ.m.t. takmarkaðar vinnustöðvanir eins og greint bann FFÍ, því óheimilar og löglausar.

Stefnandi bendir á, að undir rekstri málsins hafi stefndi að beiðni dómsins lagt fram ljósrit af fundargerð stefnda frá félagsfundi 29. september 1988. Í fundargerð þessari komi skýrt fram, að fjallað hafi verið um gang samningamála og að Arnarflug hafi samið við sitt fólk og að stjórn stefnda hafi sent stefnanda bréf af því tilefni. Síðan segi í fundargerðinni:

„Þá hófust umræður um, hvað til bragðs skyldi tekið til að knýja á um samninga. M.P. stakk upp á því, að hætt yrði að þjóna stjórnklefa og láta aðgerðir bitna á þeim, sem hafa eyðilagt okkar samningsmöguleika. Þessi leið þótti ekki nógu vænleg til árangurs og gæti jafnvel reynst hættuleg. Þá var rætt um að hætta sölu varnings um borð á þeim forsendum, að salan hefði aukið vinnuálagið um of og við hvorki fengið aukinn mannafla né laun fyrir vikið. Tillaga var borin upp af EF svohljóðandi:

Félagsfundur í Flugfreyjufélagi Íslands, haldinn þ. 29. sep. '88, samþykkir, að flugfreyjur og flugþjónar Flugleiða láti af sölu tollfrjáls varnings um borð í flugvélum félagsins frá og með 10. okt. nk., sökum aukins álags vegna vinnu, sem henni er samfara.

Þetta var samþykkt einróma og ákveðið að fela stjórn að semja

bréf með nánari skýringum á þessu, sem senda skyldi með þessu til Flugleiða."

Ekki þurfi því frekar vitnana við, að samþykkt stefnda hafi verið liður í að knýja fram kjarabætur og því brot á gildandi kjarasamningi.

II.

Stefndi lýsir málavöxtum á eftirfarandi hátt:

Í kjarasamningi frá árinu 1966, 1. gr. 1. kafla, kemur fram, að verkefni flugfreyju sé að annast alla framreiðslu í flugvélum og sölu varnings. Á þessum tíma fólst sala varnings annars vegar í sölu á áfengi, tóbaki og spilum, en hins vegar á ýmsum tollfrjálsum vörum, svo sem ilmvötnum, hálsbindum, klútum og fleira. Í 4. gr. 6. kafla þessa kjarasamnings fengu flugfreyjur ákveðið gjald fyrir þessa vinnu vegna kostnaðar við uppgjör.

Í bréfi Flugleiða, dags. 3.11. 1988, bls. 1, greinir frá því, að ákvæði 1. gr. kjarasamnings aðila um sölu varnings hafi verið í kjarasamningi til margra áratuga. Flugfreyjur hafi selt varning í flugvélum Flugfélags Íslands og Loftleiða allt fram til ársins 1970, en þá hafi það orðið að samkomulagi milli flugfélaganna og stjórnvalda, að þessari sölu yrði hætt samtímis, því að komið var upp fríhöfn fyrir farþega, sem kæmu til landsins. Engar takmarkanir á þessum starfsskyldum hafi komið inn í kjarasamning, heldur hafi hér verið um að ræða einhliða ákvörðun flugfélaganna. Það mun vera rétt, að hér var um samkomulag að ræða milli flugfélaganna og stjórnvalda, en eins og fram kemur í bréfi FFÍ 8.11. 1988, þá hafði þessi ákvörðun á árinu 1970 þær afleiðingar, að flugfreyjum um borð í Boeing 727 var fækkað úr 5 í 4. Á CL-44 vélum Loftleiða voru 6 flugfreyjur með 189 farþega, þegar salan fór fram um borð fyrir 1970, en með tilkomu DC 8, flugvélanna var sölunni hætt og flugfreyjufjölda haldið óbreyttum, en farþegafjöldi hækkaði úr 189 í 249 farþega. Það er því rangt, að breytingin 1970 hafi ekki haft nein áhrif. Staðreyndin er sú, að störf þessi voru lögð niður á þessu ári með tilheyrandi sparnaði í fjölda flugfreyja um borð. Allar aðstæður eru óbreyttar síðan. Nú er miklu fullkomnari fríhöfn en áður og flugfreyjufjöldi óbreyttur frá árinu 1970 í öllum aðalatriðum. Hvað sem um ákvæðið í 1. gr. 1. kafla í kjarasamningi aðila má segja að öðru leyti, er augljóst, að forsenda er brostin fyrir þessari svokölluðu vinnuskyldu vegna breyttra aðstæðna. Hér

breytir engu, þótt samsvarandi ákvæði sé í 1. gr. kjarasamnings frá árinu 1986. Sala varnings um borð, þ.e.a.s. annars varnings en áfengis, tóbaks og spila, var ekki ein af starfsskyldum flugfreyja hjá stefnanda á tímbilinu 1970 til 1986. Engin af þeim, sem ráðin hefur verið til þessara starfa hjá stefnda eftir 1970, hefur þurft að sinna þessari starfsskyldu og ekki verið ráðin til hennar, enda hefur kjarasamningurinn frá 1986 engin ákvæði um greiðslur fyrir verkið, hvorki gjald vegna kostnaðar við uppgjör né þóknun fyrir sölu. Reyndar var farið að hreyfa við þessum málum þegar á árinu 1984, sbr. bréf FFÍ 29.2. 1984. Þá mótmæla flugfreyjur aukinni vinnu um borð, nema til komi fjölgun flugfreyja. Mótmæli þeirra voru virt að vettugi hvað varðar svokallaðan „business class" eða „Saga class". Í kjölfar deilunnar um „Saga class" var nýju ákvæði bætt inn í gr. 1.7. í kjarasamningi aðila hinn 15.6.1984, setningunni: „við breytingu á 6. kafla c/a manual (flight passenger service) skal hafa samráð við FFÍ". Ákvæði þetta var tekið inn að gefnu tilefni í því skyni, að breytingar á starfssviði yrðu ekki einhliða teknar upp af hálfu stefnanda. Í flughandbók er nákvæm starfslýsing flugfreyja um borð í flugvélum stefnanda. Í kafla 6.3.3. er fjallað um sölu um borð. Þar er aðeins gert ráð fyrir slíkri sölu í Færeyjaflugi og Grænlandsflugi. Í kafla 6.5.1. á bls. 1, 2 og 3 í sömu bók er vinnulýsing í Boeing- og DC 8-þotum. Þar er hvergi minnst á, að selja skuli varning um borð. Á bls. 4 í kafla 6.5.1. er greint frá Færeyjaflugi og þar gert ráð fyrir sölu um borð. Það skal áréttað, að umræddur manual eða flughandbók er talin geyma starfslýsingu flugfreyja. Bréf FFÍ (ódags.) greinir einnig frá einhliða breytingu stefnanda á umræddum manual, áður en umrætt ákvæði var tekið upp í gr. 1.7. í kjarasamningi. Í bréfi, dags. 18.9.1984, kvarta stefndu enn undan aðbúnaði og gera kröfur til fjölgunar flugfreyja um borð.

Í þessum málum gerist síðan ekkert fyrr en í ársbyrjun 1985, sbr. bréf FFÍ, dags. 7.1. 1985. Þar er frá því greint, að í desember áður hafi tveir fulltrúar stefndu farið til Stokkhólms á vegum stefnanda til að kynna sér sölumál hjá SAS með þeim árangri, að stefndu treystu sér ekki til að annast sölu um borð, nema til kæmu stórkostlegar umbætur á starfsaðstöðunni um borð. Umræðum málsaðila um sölur þessar lauk á því ári með bréfi FFÍ, dags. 22.4. 1985, þar sem því er eindregið hafnað að taka sölu þessa upp á þeim áætlunar-

leiðum, sem um er deilt í þessu máli. Ekkert gerist í sölumálum fyrr en í kjarasamningum hinn 11. júní 1986. Þá er gerð yfirlýsing af hálfu stefndu, sbr. bls. 24, um sölu varnings um borð í flugvélum stefnanda. Þar lýsa stefndu sig reiðubúna til að annast þessa sölu með vissum skilyrðum. Þó er samþykkt að hefja þegar sölu í flugi Fokker-véla til Færeyja, Skotlands og Grænlands. Um sölu á áætlunarleiðum segir hins vegar í niðurlagi yfirlýsingarinnar, að við undirbúning og framkvæmd fyrirhugaðrar sölu um borð verði haft fullt samráð við fulltrúa stefndu og ofannefnd samþykkt háð því, að hann telji úrbætur viðunandi og fyrirkomulagið framkvæmanlegt. Það skal áréttað, að í kjaraviðræðum 1986 og í kjölfar kjarasamninganna var ekkert aðhafst af hálfu stefnanda til að koma á umræddri sölu í áætlunarflugi. Málið lá óhreyft og engir tilburðir af hálfu stefnanda til að bæta aðbúnað um borð í samræmi við yfirlýsinguna.

Um haustið 1986 hóf stefnandi að hreyfa sölumálum á ný. Óskað var eftir því við stefnda, að gerð væri tilraun með sölu í áætlunarflugi. Einn fulltrúi stefnda tók þátt í slíkri tilraun. Farnar voru tvær ferðir og tilgangur þeirra að reyna, hvort hægt væri að framkvæma sölu við óbreyttar aðstæður og hvað þyrfti að gera til lagfæringa. 12. janúar 1987 var að beiðni stefnanda haldinn félagsfundur stefnda um sölumál og til að ræða um reynsluna af tilraununum. Fulltrúi stefnanda sótti þennan fund. Bæði sjónarmið voru kynnt, sbr. fundargerð félagsfundar stefnda frá þessum degi. Eins og fram kemur í bréfi 3.1. 1987, hafnaði félagsfundur stefnda beiðni stefnanda um að hefja sölu varnings til reynslu, þar sem ekki hafði verið farið að kröfum stefnda um aukinn fjölda flugfreyja. Eftir þetta bréf var ekkert minnst á sölumál í áætlunarflugi allt það ár. Í bréfi 15.11. 1987 lýsa stefndu hins vegar yfir óánægju sinni með aðbúnað á ný.

Sérstakt ráðgjafarfyrirtæki frá Boston mun hafa unnið að rekstrarathugun hjá stefnanda á árinu 1987 og m.a. gert þá tillögu í árslok þess árs, að hafin væri sala um borð í áætlunarflugi. Stefnandi mun hafa skipað nefnd í málið milli jóla og nýárs til að hrinda þessum sölumálum í framkvæmd. Ekkert samráð var haft við stefndu vegna þessa, sbr. bréf 11.1. 1988, þar sem því er mótmælt, að söluundirbúningur virðist vera vel á veg kominn í janúar 1988 án nokkurs samráðs, og minnt á yfirlýsingu í kjarasamningnum.

Samráð var þá tekið upp milli aðila. Á tímabilinu 11. janúar 1988 til 15. apríl voru haldnir nokkrir fundir með fulltrúum málsaðila. Á þeim fundum gerðu stefndu stöðugt það skilyrði fyrir sölu um borð, að flugfreyjum yrði fjölgað og vinnuaðstaða bætt. Árangur varð enginn, sbr. bréf 15.4. 1988, sem greinir frá ályktun félagsfundar stefnda frá 14. apríl. Þar er sú krafa áréttuð, að nauðsynlegt sé að fjölga flugfreyjum um borð vegna aukins álags við sölu. Bréfinu er svarað með bréfi stefnanda 25.4. 1988. Þar lýsir stefnandi því yfir að vera reiðubúinn til að endurskoða afstöðu sína til fjölda flugfreyja um borð í ljósi reynslunnar. Eins og kemur fram í bréfi FFÍ 28.4. 1988, náðist hins vegar engin niðurstaða í þessi mál. Á fundi málsaðila hinn 27. apríl neitaði stefnandi endanlega málaleitun stefnda um að bæta við flugfreyjum, en hafði jafnframt ákveðið að taka upp sölu á þessum varningi hinn 1. maí nk. Stefndi lýsir því hins vegar í bréfinu, að félagsmenn muni ekki að óbreyttu hefja þessa sölu. Stefndu töldu sig réttilega í fullum rétti til að neita þessu starfi, enda ljóst af margnefndri yfirlýsingu, að framkvæmd fyrirhugaðrar sölu er háð því, að fulltrúi stefnda telji úrbætur viðunandi og fyrirkomulag framkvæmanlegt.

Hinn 29.4. sl., tveimur dögum áður en stefnandi ætlaði einhliða að þröngva stefndu til að taka upp sölu um borð í umræddu áætlunarflugi, óskuðu forsvarsmenn stefndu eftir fundi með forstjóra stefnanda í því skyni að reyna til þrautar samkomulag. Deilan snerist enn sem áður um fjölgun flugfreyja. Niðurstaða fundarins varð yfirlýsing af hálfu stefnanda, dags. 29.4. 1988, bæði um, að fyrsta flugfreyja hafi á valdi sínu að ákveða, hvenær sala verði framkvæmd með tilliti til tíma, aðbúnaðar eða fjölda, sbr. lið 1. Ákveðin var söluþóknun, sbr. lið nr. 2, og endurskoðunarákvæði, þ.e.a.s. á næstu 6 vikum skyldi allt málið endurskoðað með tilliti til fyrirkomulags sölunnar. Á fundinum 29. apríl höfðu fulltrúar stefnda krafist samráðs um væntanlega endurskoðun á 6 vikum. Það ákvæði hafði gleymst í yfirlýsingunni frá 29.4. Hinn 30.5. kom næsta yfirlýsing, þar sem samráðinu er bætt inn í 3. lið, en þá skyndilega kominn nýr 4. liður um, að Flugleiðir áskilji sér allan rétt til breytinga á ofangreindu. Þetta sættu stefndu sig ekki við og linntu ekki látum, fyrr en yfirlýsingin kom rétt úr höndum stefnanda, dags. 6.7. 1988. 3. liður þessarar yfirlýsingar verður að skoðast í samræmi við yfirlýsinguna frá 11.6. 1986. Fram að þessum

tíma hafði ekki náðst nokkur árangur um fjölda flugfreyja og aðbúnaðarmál. Til þess að leggja sitt af mörkum og vegna þess að á þessum tíma voru lausir samningar og ætlun stefndu að taka þessi mál þar upp, var fallist á 6 vikna reynslutíma, með því að stefnandi lofaði að endurskoða allt fyrirkomulagið á þeim tíma. Bréf FFÍ 13.6. 1988 lýsir aðdraganda yfirlýsingarinnar, dags. 6.7. 1988. Yfirlýsingin frá 6.7. kom reyndar í kjölfar bréfsins frá FFÍ 27.6. 1988. Í bréfi sínu 4.7. er stefnandi enn að reyna að koma inn ákvæði í yfirlýsinguna um áskilnað stefnanda til breytinga. Yfirlýsingin frá 6.7. ber hins vegar með sér, að áskilnaður þessi féll út, eins og áður segir.

Því er skemmst frá að segja, að endurskoðun þessi fór aldrei fram og var algerlega svikin af hálfu stefnanda. Í bréfi FFÍ, sem á að vera með dagsetningunni 3. október 1988, tilkynnir stefndi, að umræddri sölu verði hætt hinn 10. október nk. Aðgerðum var hins vegar frestað til 13. október sl. að beiðni stefnanda. Það skal áréttað, að með samkomulaginu 29. apríl sl. samþykkti stefndi aðeins að taka upp sölu í Boeing-vélum stefnanda á Evrópuflugi, en eins og áður segir, til reynslu í 6 vikur í trausti þess, að lagfæringar yrðu gerðar.

Málsástæður stefnda eru samkvæmt framansögðu eftirfarandi:

— Að ákvæði 1. gr. 1. kafla kjarasamnings frá 1966 um sölu varnings um borð nái venju samkvæmt ekki til annars en áfengis, tóbaks og spila frá árinu 1970, enda sé þessa skyldu ekki að finna í starfslýsingu flugfreyja í flughandbók.
— Að forsendur hafi breyst árið 1970, er salan var lögð niður og flugfreyjum fækkað.
— Að fyrst með yfirlýsingu í kjarasamningi hinn 11. júní 1986 hafi verið samið um þessi mál á ný með ákveðnum hætti og skilyrðum, enda viðurkenndi stefnandi í málatilbúnaði sínum í stefnu á bls. 2, að við breyttar aðstæður hefði verið samið við stefndu um endurgjald og um samráð um framkvæmd sölu á ný hinn 11. júní 1986.
— Að stefndu hafi að öllu leyti staðið við yfirlýsinguna frá 11. júní 1986, þ.m.t. hvað varðar sölu um borð í leiguflugi, Færeyja-, Skotlands- og Grænlandsflugi.
— Að yfirlýsingin leggi það í vald fulltrúa stefndu að meta,hvort úrbætur séu viðunandi og fyrirkomulag framkvæmanlegt.

— Að sala varnings í áætlunarflugi því, sem hér er um deilt, hafi alla tíð verið háð því skilyrði af hálfu stefndu, að flugfreyjum yrði fjölgað.
— Að sala um borð í Boeing 727, sbr. minnisblað stefnanda, dags. 11. nóv. 1988, hinn 1. maí hafi byggst á samkomulagi til 6 vikna og háð loforði stefnanda um að endurskoða allt sölufyrirkomulag eftir 6 vikur og lagt í vald fyrstu flugfreyju að meta, hvort salan um borð sé framkvæmanleg hverju sinni.
— Að stefnandi hafi brotið ákvæði 3. tl. yfirlýsingarinnar í kjarasamningi frá 25.5. 1966, sala um borð hafi haft í för með sér verulega aukna vinnu flugfreyja, úrbætur engar gerðar af hálfu stefnanda og ljóst, að ekki stóð til að fjölga flugfreyjum, og þess vegna hafi það verið á valdi stefndu að fella söluna niður með heimild í niðurlagi samningsins og yfirlýsingarinnar frá 11.6. 1986.
— Að stefndu mótmæltu öllum málatilbúnaði og málsrökum stefnanda og þar með öllum tilraunum hans til að tengja sölumál þessi kjarasamningnum og gildandi lögum um kjarasamninga.

Stefndi leggur áherslu á það, að undir rekstri málsins hafi í ljós komið, að sú sala á tollfrjálsum varningi, sem stefnandi segi, að sé hluti af starfsskyldum flugfreyja, sé það ekki í raun. Þessi starfsskylda sé ekki nefnd í kjarsamningi, og því geti dómurinn vísað málinu frá af sjálfsdáðum, sbr. fordæmi í dómi Félagsdóms 24. maí 1951.

III.

Stefnandi máls þessa, Vinnveitendasamband Íslands f.h. Flugleiða h/f, gerir þá dómkröfu, að ákvörðun stefnda, Alþýðusambands Íslands f.h. Flugfreyjufélags Íslands, um að fella niður sölu á tollfrjálsum varningi um borð í flugvélum, er tók gildi 13. otkóber sl., verði dæmd brot á kjarasamningi og því ólögmæt. Á hinn bóginn gerir stefnandi hvorki kröfu um, að niðurfelling sölustarfa verði dæmd sem ólögmæt vinnustöðvun né að þessi gerningur verði dæmdur brot á bráðbirgðalögum nr. 14/1988, sem lögbinda kjarasamninga og leggja bann við vinnstöðvunum.

Stefndi, Alþýðusamband Íslands f.h. Flugfreyjufélags Íslands, gerir kröfu um sýknu, en gerir ekki gagnkröfu um, að stefnandi verði dæmdur fyrir brot á kjarasamningi aðila.

Úrslits málsins hljóta að markast af þessari kröfugerð.

Í niðurlagi yfirlýsingarinnar frá 11. júní 1986, sem er hluti af kjarasamningi aðila, segir:

„Við undirbúning og framkvæmd fyrirhugaðrar sölu um borð verður haft fullt samráð við fulltrúa FFÍ og ofannefnd samþykkt háð því, að hann telji úrbætur viðunandi og fyrirkomulag framkvæmanlegt".

Salan um borð hófst 1. maí 1988, án þess að fulltrúi flugfreyjufélagsins féllist á úrbætur og fyrirkomulag. Þetta var gert sökum þess, að næstu daga á undan urðu aðilar ásáttir um breytingar á framangreindri yfirlýsingu. Breytingarnar komu endanlega fram í skriflegu formi í bréfi forstjóra Flugleiða h/f til flugfreyja og flugþjóna, dags. 6. júlí 1988. Efnislega voru breytingarnar á þá lund, að fyrstu flugfreyju er heimilað að hafna sölu um borð, þegar svo ber undir, að sölulaun hækki um 2% fyrir hverja flugfreyju umfram fimm og að um það bil 6 vikum eftir að sala hefst um borð í áætlunarflugi Flugleiða h/f, muni félagið endurskoða allt fyrirkomulag sölunnar og annarrar vinnu um borð með tilliti til sölunnar í samráði við Flugfreyjufélag Íslands. Þetta síðastgreinda atriði kom í stað niðurlags áðurgreindrar yfirlýsingar frá 11. júní 1986.

Af málavöxtum verður ráðið, að Flugleiðir h/f vanefndu loforðið um að endurskoða allt fyrirkomulag sölunnar í samráði við Flugfreyjufélag Íslands. Fundir með flugfreyjum 13. júlí og 23. ágúst breyta litlu í því efni. Í stað þess að leita réttar síns fyrir Félagsdómi út af vanefndunum tók Flugfreyjufélag Íslands það til bragðs að fyrirskipa félagsmönnum sínum að hætta sölu á tollfrjálsum varningi um borð í flugvélum gagnaðila frá og með 13. október 1988. Ljóst er, að þessi ákvörðun grundvallaðist ekki einvörðungu á auknu vinnuálagi við sölu varnings, heldur var henni jafnframt ætlað að knýja á um samninga, en þá var kjarasamningur aðila lögbundinn og óheimilt að þvinga fram breytingar á honum. Með þessari ákvörðun og framkvæmd hennar rauf Flugfreyjufélag Íslands þá friðarskyldu, sem er forsenda gildandi kjarasamnings milli aðila. Því var ákvörðunin ólögmæt.

Eftir atvikum þykir rétt, að hvor aðili beri sinn kostnað af málinu.

Dómsorð:

Framangreind ákvörðun Flugfreyjufélags Íslands, sem hrundið var í framkvæmd 13. október 1988, er brot á friðar-

skyldu, sem er forsenda gildandi kjarasamnings milli aðila, og því ólögmæt.

Málskostnaður fellur niður.

Sératkvæði
Jónasar Gústavssonar.

Stefnandi máls þessa, Vinnuveitendasamband Íslands fyrir hönd Flugleiða h/f, gerir þá dómkröfu, að ákvörðun Flugfreyjufélags Íslands að fella niður sölu tollfrjáls varnings um borð í flugvélum Flugleiða, sem tók gildi 13. október sl., verði dæmd brot á kjarasamningi Flugfreyjufélags Íslands og Flugleiða h/f og því ólögmæt.

Stefndi, Alþýðusamband Íslands fyrir hönd Flugfreyjufélags Íslands, krefst sýknu af öllum kröfum stefnanda.

Hvor aðili um sig krefst málskostnaðar úr hendi hins.

Við gerð kjarasamnings milli aðila hinn 11. júní 1986 var svohljóðandi yfirlýsing gerð og undirrituð af fulltrúum beggja félaganna:

„Flugfreyjur lýsa sig reiðubúnar til þess að annast sölu varnings um borð í flugvélum félagsins, enda verði vandað til undirbúnings, vinnuaðstöðu komið í viðunandi horf og framkvæmd sölunnar gerð möguleg.

Flugfreyjur eru nú þegar tilbúnar til að annast sölu varnings um borð í leiguvélum og í flugi á Fokker-flugvélum félagsins til Færeyja, Skotlands og Grænlands.

Þóknun skal vera 10% af sölu og skiptist jafnt á milli flugfreyja/flugþjóna, er annast sölu í viðkomandi flugi.

Við undirbúning og framkvæmd fyrirhugaðrar sölu um borð verður haft fullt samráð við fulltrúa FFÍ og ofannefnd samþykkt háð því, að hann telji úrbætur viðunandi og fyrirkomulag framkvæmanlegt."

Telja verður, að ofangreind yfirlýsing sé hluti af gildandi kjarasamningi aðila.

Með yfirlýsingunni tókst samkomulag með félögunum um að taka upp sölu varnings um borð að því tilskildu, að um söluna tækist fullt samkomulag, enda eru aðilar sammála um, að í orðalagi niðurlags yfirlýsingarinnar felist neitunarvald til handa fulltrúa FFÍ gegn sölunni, telji hann úrbætur ekki viðunandi og fyrirkomulag framkvæmanlegt.

Undirbúningur að sölu tollfrjáls varnings í samræmi við samkomulagið virðist ekki hafa hafist af neinni alvöru fyrr en um áramótin 1987-1988. Eftir viðræður, fundahöld og bréfaskipti milli aðila á tímabilinu frá janúar til aprílloka sl., var sala hafin um borð í flugvélum félagsins á nokkrum flugleiðum hinn 1. maí sl. Þeirri sölu var hætt hinn 13. október sl. samkvæmt ákvörðun félagsfundar í FFÍ.

Ekki verður annað ráðið af gögnum máls þessa en að félagsmenn í FFÍ hafi hafið sölustarfsemi í trausti þess, að um tilraun væri að ræða, sem endurskoðuð yrði að loknum reynslutíma. Verður ekki fallist á þá skoðun stefnanda, að með því að hefja söluna hinn 1. maí hafi félagsmenn FFÍ orðið skilyrðislaust skuldbundnir til að annast hana til loka gildandi kjarasamnings.

Öll samskipti aðila bera þess vott, að endanlegir samningar um þessa sölu hafa enn ekki tekist.

Í ljósi framanritaðs verður að telja, að hin umdeilda sala tollfrjáls varnings um borð í flugvélum Flugleiða h/f sé ekki svo ótvíræð starfsskylda félagsmanna í FFÍ samkvæmt gildandi kjarasamningi aðila, að stöðvun hennar hinn 13. október sl. teljist brot á þeim samningi.

Ber því að sýkna stefnda af öllum kröfum stefnanda, en rétt þykir eftir atvikum, að hvor aðili beri sinn kostnað af málinu.

Dómsorð:

Stefndi, Alþýðusamband Íslands f.h. Flugfreyjufélags Íslands, skal vera sýkn af öllum kröfum stefnanda, Vinnuveitendasambands Íslands f.h. Flugleiða h/f.

Málskostnaður fellur niður.