metið er, hvort greiða skuli kauptryggingu samkvæmt 17. gr. sama kjarasamnings.

Málskostnaður fellur niður.

Föstudaginn 24. ágúst 1973.

Nr. 7/1973. **Alþýðusamband Íslands f. h. Verzlunarmannafélags Reykjavíkur vegna Flugfreyjufélags Íslands**
(Árni Guðjónsson hrl.)
gegn
Vinnuveitendasambandi Íslands f. h. Flugfélags Íslands h/f og Loftleiða h/f
(Hafsteinn Baldvinsson hrl.).

Dómarar:
Hákon Guðmundsson, Gunnlaugur E. Briem, Bjarni K. Bjarnason, Einar B. Guðmundsson og Ragnar Ólafsson.

Flugfreyjur. Skýrð ákvæði kjarasamnings um dagpeninga.

Dómur.

Mál þetta er höfðað fyrir Félagsdómi með stefnu, dags. 17. júlí sl., af Alþýðusambandi Íslands f. h. Verzlunarmannafélags Reykjavíkur vegna Flugfreyjufélags Íslands gegn Vinnuveitendasambandi Íslands f. h. Flugfélags Íslands h/f og Loftleiða h/f.

Dómkröfur stefnanda eru þessar:

Aðalkrafa: Að sami hundraðshluti flugfreyja annars vegar og flugmanna og flugvélstjóra hins vegar skuli njóta ákvæða kjarasamninga á réttarskj. nr. 4 og 5 um dagpeninga, eins og þau ákvæði eru framkvæmd.

Varakrafa: Að allar flugfreyjur, sem starfað hafa hjá Flugfélagi Íslands h/f og Loftleiðum h/f í 1 mánuð eða lengur hinn 11. maí 1973 fái, frá þeim degi, fulla dagpeninga eins og flugliðar, þ. e. flugmenn og flugvélstjórar, samkvæmt

samningum F.Í.A. og F.V.F.Í. frá 11. maí 1973 við stefndu, en að flugfreyjur, sem starfað hafa ½ til 1 mánuð fái 70% af fullum dagpeningum nefndra félaga, og að þær flugfreyjur, sem hinn 11. maí sl. hafa starfað skemur en ½ mánuð, fái 60% af fullum dagpeningum nefndra félaga, skv. samningi þeirra frá 11. maí 1973.

Þrautavarakrafa: Að flugfreyjur njóti dagpeningaákvæða kjarasamninga á réttarskj. nr. 4 og 5 með þeim aldurstakmörkunum, sem þar eru, en framkvæmd samninganna verði af hálfu F.Í. og LL. eins og samningarnir eru framkvæmdir gagnvart F.Í.A. og F.V.F.Í.

Loks krefst stefnandi þess, að stefndu verði in solidum dæmdir til þess að greiða málskostnað að skaðlausu samkvæmt mati Félagsdóms.

Stefndi krefst þess, að hann verði sýknaður af öllum kröfum stefnanda og dæmdur málskostnaður úr hendi hans samkvæmt lágmarksgjaldskrá L.M.F.Í., dags. 7. apríl 1973.

Málavextir eru þessir:

Stefndu í máli þessu, Flugfélag Íslands h/f og Loftleiðir h/f, greiða flugverjum á flugvélum félaganna, þ. e. flugmönnum, flugvélstjórum og flugfreyjum, dagpeninga, þegar þeir dveljast fjarri heimilum sínum. Er fjárhæð dagpeninga ákveðin í kjarasamningum hverju sinni og er hún mismunandi eftir því um hvaða land er að ræða. Talið er, að mörg undanfarin ár hafi fjárhæð dagpeninga verið sú sama fyrir alla flokka flugverja, að flugstjórum undanteknum, en sjálfstæð ákvæði um nefnda dagpeninga eru tekin upp í kjarasamninga hverrar starfsstéttar.

Kjarasamningur sá, sem nú er í gildi milli aðilja máls þessa, er dagsettur 29. febrúar 1972 og gildir hann til 1. nóv. þ. á. Samkvæmt prentaðri útgáfu af honum, sem Flugfreyjufélag Íslands hefur gefið út, geymir hann eftirtalin ákvæði um dagpeninga:

„8. kafli

Ferða- og dvalarkostnaður.

Flugfreyjum skulu greiddir dagpeningar, meðan þær dveljast fjarri heimilum sínum í þágu félaganna, hvort heldur er við venjuleg störf eða aukastörf“.

Þá kemur upptalning á fjárhæð dagpeninga í ýmsum tilgreindum löndum og stöðum og enn fremur eru í þessum kafla ákvæði um dagpeninga fyrir hluta úr sólarhring.

Loks segir svo í þessum kafla samningsins:

„Verði breytingar á dvalarkostnaði erlendis á samningstímabilinu, er aðilum heimilt að fara fram á endurskoðun á dagpeningagreiðslum á misserisfresti. Um aðra staði en þá, er að ofan greinir, skal semja um sérstaklega ef þörf krefur. Þá skal miða við það, að flugfreyjur geti keypt sér jafn góða þjónustu og dagpeningar þeirra á þegar umsömdum stöðum hafa gert þeim kleift".

Í 17. kafla þessa sama samnings eru venjuleg ákvæði um gildistíma og uppsögn.

Þá kemur samkvæmt þessari sömu samningsútgáfu, dskj. 3, viðbótarkafli, 18. kafli, og er upphaf hans svohljóðandi:

„DC–8

Flugfreyjufélag Íslands og Vinnuveitendasamband Íslands vegna Loftleiða h.f. og Flugfélag Íslands h.f. gera með sér eftirfarandi samning um kaup og kjör flugfreyja við starf á þotum af gerðinni DC–8".

Í 1. lið þessa kafla koma svo ýmis ákvæði um svonefnt þotuálag. Í 2. lið sama kafla segir svo: „Um dagpeninga gildi sömu reglur og um flugliða á hverjum tíma".

Í 3. lið þessa kafla er tekið upp ákvæði um gjald samkvæmt 6. kafla 4. fl. B, ef flugferðir verða fleiri en 60 á ári, og í 4. lið eru ákvæði um vinnutíma (DC–8), flug- og vaktatíma og þvínæst fjallað um ýmsar undantekningar. Í 5. lið kaflans segir svo:

„Samkomulag þetta gildir um flug á ofannefndum þotum frá og með 1. maí 1970 og verður hluti af heildarsamningi aðilja um kaup og kjör".

Þessi 18. kafli í nefndri samningsútgáfu er að stofni til sérstakur samningur, sem gerður var milli aðilja máls þessa hinn 14. maí 1970 vegna tilkomu DC–8 þota, sem Loftleiðir h/f voru þá að taka í notkun, en kjarasamningar flugverja munu almennt gera ráð fyrir því, að samið sé sérstaklega um kjör, ef nýjar flugvélategundir eru teknar í notkun á samn-

ingstímabili almennra kjarasamninga. Svo stóð á í þetta sinn, að kjarasamningar flugfreyjufélagsins frá 23. júlí 1969 gengu úr gildi um miðjan maí 1970, en vegna þess að ekki vannst tími til að ganga frá nýjum heildarsamningum fyrir þann tíma, en flugfreyjur vildu ekki taka til starfa á DC–8 þotum Loftleiða h/f án þess að sérstaklega hefði verið um þau störf samið, var nefndur samningur gerður. Nýr heildarkjarasamningur var svo undirritaður 27. júlí 1970.

Í upphafi þess samnings segir svo:

„Samningar aðilja, dags. 23. júlí 1969 og 14. maí 1970 um flug á þotum af gerðinni DC–8 framlengist (svo) með eftirfarandi breytingum".

Samkvæmt þessum kjarasamningi eru eigi gerðar neinar breytingar á 8. kafla hins eldri samnings, um dagpeninga, og ekki verður séð, að neinar breytingar hafi orðið á samningnum frá 14. maí 1970 um flug á DC–8 þotum. Fram er komið, að þær breytingar, sem nú voru gerðar, voru ekki felldar inn í heildarsamning, sem undirritaður væri og staðfestur af báðum samningsaðiljum.

Hinn 29. febrúar 1972 gera aðiljar máls þessa nýjan kjarasamning. Í upphafi þess samnings segir:

„Samningur aðila, dagsettur 27. júlí 1970, framlengist með eftirfarandi breytingum".

Með þessum samningi eru gerðar ýmsar breytingar á nokkrum köflum hins eldra samnings, en hvorki er hreyft við dagpeningaákvæðum 8. kafla né heldur dagpeningaákvæði DC–8 þotu samningsins frá 14. maí 1970, sem nú virðist talinn 18. kafli svo sem gert er í útgáfu Flugfreyjufélags Íslands, sem áður er að vikið. Hins vegar er svohljóðandi ákvæði bætt við 13. tölulið 14. kafla um hvíldartíma:

„Þetta ákvæði á einnig við 18. kafla (DC–8) þotusamnings við Loftleiðir h.f. (aftan við 4. tl.)" og hefur það verið fellt inn í 18. kafla í nefndri útgáfu. Ekki var eftir þessa samninga gefinn út kjarasamningur, þar sem gerðar breytingar væru felldar inn í heildartexta, sem undirritaður væri af báðum aðiljum.

Hinn 11. maí sl. var undirritaður kjarasamningur milli Flugfélags Íslands h/f og Loftleiða h/f annars vegar og Fé-

lags íslenzkra atvinnuflugmanna hins vegar svo og kjarasamningar milli nefndra flugfélaga og Flugvirkjafélags Íslands.

Með ákvæðum þessara kjarasamninga um dagpeninga, en þeir eru samhljóða um þau atriði, eru gerðar verulegar breytingar á þeirri tilhögun, er áður hafði um árabil gilt um dagpeningagreiðslur. Veigamest þessara breytinga er sú, að nú skal fjárhæð dagpeninga fara eftir starfsaldri, þannig, að þeir flugliðar, sem eigi hafa starfað full 5 ár hjá flugfélagi því, er hlut á að máli, fái 70% af umsamdri dagpeningafjárhæð, en byrjendur fái 60% fyrstu 6 mánuðina. Þá sér flugfélagið flugliðum nú fyrir ókeypis gistingu, en gistihús skal valið í samráði við fulltrúa flugliða. Enn fremur skulu flugliðar á eigin kostnað sjá sér fyrir fæði í flugferðum, þ. e. á flugleiðum og flugvöllum og á innlendum og erlendum áfangastöðum. Þessi nýju samningsákvæði leiddu til þess, að deila reis milli aðilja máls þessa um það, hvernig reikna bæri flugfreyjum dagpeninga. Töldu þær, að hlutur þeirra væri nú fyrir borð borinn í samanburði við flugliða. Samkomulag náðist ekki, og höfðaði stefnandi þá mál þetta og gerir nú í flutningi málsins þær dómkröfur, sem að framan greinir.

Kröfur sínar byggir stefnandi á því, að í 25 ár hafi allir flugverjar, þ. e. flugmenn, flugvélstjórar og flugfreyjur, að flugstjórum undanskildum, setið við sama borð að því er varðar fjárhæð dagpeninga og annað í sambandi við þá. Þetta jafnrétti flugfreyjanna sé beinlínis skjalfest með ákvæðum DC–8 þotusamningsins frá 14. maí 1970. Dagpeningaákvæði þess samnings hafi verið tekið upp að tilhlutan flugfreyjanna, sem þá hafi viljað tryggja sig gegn því, að jafnréttisaðstaða þeirra kynni að verða skert í kjarasamningum þeim við flugmenn og flugvélstjóra, sem þá hefði verið í undirbúningi. Ákvæði nefnds DC–8 þotusamnings um dagpeninga hefðu svo orðið hluti af heildarsamningi flugfreyjufélagsins við flugfélögin, og gildi því fyrir allar flugfreyjur, sem hjá þeim starfa, án tillits til flugvélategunda.

Nú hafi það hins vegar gerzt, er stéttarfélög flugmanna og flugstjóra gerðu nýjan kjarasamning í sl. maímánuði, að eldri grundvelli um dagpeningagreiðslur hafi verið gerbreytt, sér-

staklega þó með því, að starfsaldur flugliða ráði nú fjárhæð dagpeninga. Í reynd skipti þetta starfsaldursákvæði engu máli fyrir flugliðana vegna þess að langflestir þeirra flugmanna og flugvélstjóra, sem nú starfi hjá flugfélögunum tveimur, Flugfélagi Íslands h/f og Loftleiðum h/f, hafi þann starfsaldur, að þeir fái fulla greiðslu, og þar að auki muni þeir sárfáir flugliðar, sem ekki hafi starfað í full 5 ár, í reynd og framkvæmd fá fulla dagpeninga.

Um flugfreyjurnar skipti hér allt öðru máli. Þeirra starfsaldri sé svo háttað, að aðeins 14% þeirra hafi náð fullum 5 ára starfsaldri. Hljóti því allar hinar, eða 86% þeirra, aðeins 70% eða 60% af fullri dagpeningagreiðslu, ef fylgt væri um þær þeim starfsaldri, sem flugliðar hafa samið um. Hér hafi því sýnilega verið samið við þá með það fyrir augum að ganga á hefðbundinn og samningalegan rétt flugfreyjanna um jafnræði í dagpeningagreiðslum. Samkvæmt þessu er aðalkrafa stefnanda sú, að sami hundraðshluti flugfreyjanna hjá hvoru hinna stefndu flugfélaga njóti sömu dagpeningakjara og hliðstæður hundraðshluti flugliða samkvæmt nefndum kjarasamningum frá 11. maí sl., og sé þá miðað við þær fjárhæðir, sem einstökum flugliðum séu í reynd greiddar í dagpeninga.

Varakrafa stefnanda virðist byggð á málamiðlun og sanngirnissjónarmiðum, en þrautavarakrafan byggist á því, að dagpeningagreiðslur til flugliða séu í reynd framkvæmdar svo, að dagpeningar séu greiddir án tillits til starfsaldurs flugliða.

Stefndi, sem hefur krafizt sýknu af öllum dómkröfum stefnanda, styður sýknukröfu sína þeim rökum, að kröfugerð stefnanda eigi sér enga stoð í ákvæðum þess kjarasamnings, sem nú sé í gildi milli aðilja máls þessa. Kveður hann, að í 8. kafla þess samnings — um ferða- og dvalarkostnað — sé samið um þau dagpeningakjör, sem flugfreyjur eigi rétt til. Hafi ákvæði 2. tölul. 18. kafla DC–8 þotusamningsins frá 14. maí 1970 engu breytt í þessum efnum, þegar þau voru tekin upp í nefndan samning, og séu nú reyndar niðurfallin vegna síðari samninga og því ekki í gildi sem almennt ákvæði milli málsaðilja. En hvað sem þessu atriði líði, þá hafi flugfélögin reyndar boðið flugfreyjum í þeim viðræðum, sem

fram hafi farið í sl. maí og júní, eftir að samið hafði verið við flugmenn og flugstjóra, og nýjar og all mjög breyttar reglur um dagpeninga uppteknar, — að þær nytu sömu kjara og flugliðar, en því hafi verið hafnað af þeirra hálfu. Hafi Flugfreyjufélagi Íslands þá verið tilkynnt, að dagpeningagreiðslur til félagsmanna þess héldust óbreyttar og yrðu í samræmi við kjarasamning þeirra og þær reglur, er áður giltu. Þar séu ótvíræðar reglur um það, hvernig ferða- og dvalarkostnaði flugfreyja skuli hagað. En jafnvel þótt flugfreyjufélagið ætti rétt til að notfæra sér ákvæði 2. töluliðar 18. kafla DC–8 þotusamningsins í störfum á öðrum flugleiðum, þá yrði það ákvæði ekki skilið á annan veg en þann, að sömu reglur skyldu gilda um flugfreyjur og flugliða að því er dagpeningagreiðslur varðar og þá einnig reglan um það, að greiðslur fari eftir starfsaldri. Þessu hafi flugfreyjufélagið hafnað. Aftur á móti hafi það engan stuðning í núgildandi kjarasamningi málsaðilja, að flugfreyjur geti krafizt þess, að tiltekinn hundraðshluti þeirra, án tillits til starfsaldurs, skuli njóta fyllstu dagpeningagreiðslu og annar hundraðshluti 70% eða 60% hámarksfjárhæðar þeirra, og að nefndir hundraðshlutar miðist við það, hve stór hundraðshluti flugliðanna falli í hvern flokk. Slík flokkun hafi enga stoð í kjarasamningum né þeim sjónarmiðum, sem ráða við gerð slíkra samninga. Þá mótmælir stefndi því alfarið, að hin nýju ákvæði í kjarasamningum flugliða um ferða- og dvalarkostnað séu tekin upp í því skyni að rýra hlut flugfreyjanna. Þær hafi að öllu leyti sjálfstæðan samningsrétt, sem þær geti beitt innan þeirra marka, sem kjarasamningur þeirra veiti heimild til.

Ákvæði kjarasamninga flugmanna, flugvélstjóra og flugfreyja um ferða- og dvalarkostnað munu á undanförnum árum hafa verið samhljóða að kalla, en samið hefur verið sjálfstætt um þessi atriði við hvert einstakt stéttarfélag nefndra starfsstétta. Hefur því ekki verið haldið fram, að í kjarasamningum þessum hafi verið almenn ákvæði, sem bundu að þessu leyti kjör einnar starfsstéttar flugverja við kjör annarrar. Þó var, svo sem að framan greinir, ákvæði í þessa átt tekið upp í 2. lið DC–8 þotusamningsins frá 14. maí 1970, sem er sérsamningur um starf í nefndri flugvélategund

milli Flugfreyjufélags Íslands og flugfélaganna tveggja. Sá samningur varð svo, eins og rakið hefur verið, sérstakur kafli um sérgreind atriði í heildarkjarasamningi Flugfreyjufélags Íslands og flugfélaganna. Var ákvæði nefnds 2. liðar ekki tekið upp í 8. kafla hins almenna kjarasamnings um ferða- og dvalarkostnað.

Því er haldið fram af hálfu stefnanda í máli þessu, að með kjarasamningum flugfélaganna við flugmenn og flugvélstjóra, sem undirritaðir voru 11. maí sl., hafi ákvæði um starfsaldur í sambandi við greiðslu ferða- og dvalarkostnaðar verið sett til þess að útiloka flugfreyjur frá því að fá sömu dagpeninga og flugmenn og flugvélstjórar. Ekki verður séð, að ákvæði DC–8 þotusamningsins þess efnis, að „um dagpeninga gildi sömu reglur og um flugliða á hverjum tíma" geti á nokkurn hátt, þótt það væri talið í fullu gildi, bundið hendur flugfélaganna um að semja við flugmenn og flugvélstjóra um nýja og breytta tilhögun á greiðslu ferða- og dvalarkostnaðar, en með samningum nefndra flugliða frá 11. maí sl. voru, eins og áður er getið, teknar upp nýjar reglur, þ. á m. um það, að fjárhæð dagpeninga fari eftir starfsaldri. Flugfreyjufélag Íslands átti ekki aðild að nefndum kjarasamningum, en fram er komið, að ákvæði umgetinna kjarasamninga, hvað starfsaldur varðar, falla illa að viðhorfum flugfreyjanna vegna þess, hve starfsaldur þeirra er í fjölmörgum tilvikum annar og skemmri en flugliðanna.

Þessi atriði sýna, að fara verður með gát í því að gera ákvæði í kjarasamningi eins stéttarfélags skuldbindandi fyrir annað stéttarfélag, sem ekki hefur átt hlut að samningsgerð hins. Verða ákvæði kjarasamninga um slíka bindingu að vera skýlaus og ótvíræð.

Þegar litið er til þessara atriða, þykja framangreind ákvæði 2. liðar 18. kafla ekki nægilega tvímælalaus til þess að telja megi, að þau skapi Flugfreyjufélagi Íslands rétt til að krefjast almennt félagsmönnum sínum til handa allra þeirra dagpeningakjara, sem flugliðar hafa samið um með kjarasamningunum frá 11. maí sl., en slíkum rétti fylgdi þá einnig, að flugfreyjur þyrftu að hlíta ákvæðum þeirra samninga um starfsaldur.

Samkvæmt þessu svo og með hliðsjón af kröfugerð stefnanda, verður eigi í þessu máli tekin afstaða til þess atriðis, hvort flugfreyjur á DC–8 þotum kunni að hafa einhverja sérstöðu samkvæmt 2. lið 18. kafla núgildandi kjarasamninga.

Samkvæmt þessari niðurstöðu ber að sýkna stefnda af öllum kröfum stefnanda.

Eftir atvikum þykir rétt, að málskostnaður falli niður.

Dómsorð:

Stefndi, Vinnuveitendasamband Íslands f. h. Flugfélags Íslands h/f og Loftleiða h/f, á að vera sýkn af kröfum stefnanda, Alþýðusambands Íslands f. h. Verzlunarmannafélags Reykjavíkur vegna Flugfreyjufélags Íslands, í máli þessu.

Málskostnaður fellur niður.