Dómurinn telur, að upptalning þessi sé afdráttarlaus og tæmandi. Heimahafnir teljast því ekki aðrar hafnir en þær, sem þar eru sérstaklega tilgreindar. Breytir þar engu, hvort Helguvík telst vera innan hafnarsvæðis Keflavíkur og Njarðvíkur eða ekki. Ber því að sýkna stefnda af kröfum stefnanda.

Samkvæmt þessum málalokum verður stefnandi dæmdur til að greiða stefnda málskostnað, sem telst hæfilega ákveðinn 60.000 krónur.

Dómsorð:

Stefndi, Vinnuveitendasamband Íslands vegna Gunnars Guðjónssonar sf., skal vera sýkn af kröfum stefnanda, Farmanna- og fiskimannasambands Íslands vegna Stýrimannafélags Íslands.

Stefnandi greiði stefnda kr. 60.000 í málskostnað.

Þriðjudaginn 25. febrúar 1992.

Nr. 9/1991. **Vinnuveitendasamband Íslands**
f.h. Flugleiða h/f.
(Hrafnhildur Stefánsdóttir cand.jur.)
gegn
Félagi íslenskra atvinnuflugmanna
(Atli Gíslason hrl.).

Kjarasamningur. Flugmenn.

Dómur Félagsdóms.

Mál þetta dæma Garðar Gíslason, Björn Helgason, Gylfi Knudsen, Jón Þorsteinsson og Gunnar Guðmundsson.

Mál þetta, sem tekið var til dóms að loknum munnlegum málflutningi 14. þ.m., er höfðað með stefnu birtri 12. desember 1991.

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

Stefndi er Félag íslenskra atvinnuflugmanna, Háaleitisbraut 68, Reykjavík.

Stefndi krafðist frávísunar málsins, en kröfunni var hrundið með úrskurði 7. f.m., sem kærður var til Hæstaréttar. Með dómi Hæstaréttar 3. þ.m. var hinn kærði úrskurður staðfestur um fyrstu tvo kröfuliði stefnanda, en vísað var frá Félagsdómi kröfu stefnanda um viðurkenningu á bótarétti.

Dómkröfur stefnanda eru nú þessar:

1. Að viðurkennt verði, að flugmönnum sé skylt samkvæmt gr. 17-14 í kjarasamningi aðila frá 30. apríl 1991 að framkvæma þau störf við undirbúning brottfarar, sem flugvélstjórar sinntu fram til þess, að Flugleiðir h/f tóku í notkun flugvélar af gerðinni Boeing-737-400, þar á meðal skoðun flugvéla fyrir flug, færslu dagbóka og útskrift flugvélarinnar með kvittun í viðhaldsdagbók hennar.
2. Að viðurkennt verði með dómi, að fyrirmæli stefnda til félagsmanna sinna um að framkvæma ekki skoðun flugvéla fyrir flug í samræmi við starfsreglur Flugleiða, eins og þeim var breytt 27. nóvember 1991 og koma skyldu til framkvæmda 1. desember 1991, séu brot á kjarasamningi aðila frá 30. apríl 1991 og ólögmæt aðgerð í andstöðu við ákvæði 14. til og með 17. greinar laga um stéttarfélög og vinnudeilur nr. 80/1938.

Stefnandi krefst þess og, að stefnda verði gert að greiða málskostnað að mati dómsins.

Stefndi krefst sýknu og málskostnaðar, en til vara, að málskostnaður verði felldur niður.

I.

Stefnandi kveður málavexti þá, að þann 24. maí 1989 hafi verið undirritaður kjarasamningur milli Félags íslenskra atvinnuflugmanna (FÍA) og Flugleiða h/f. Flugleiðir hafi þá fallist á að auka hlutdeild sína í lífeyrisgreiðslum flugmanna félagsins gegn því, að þeir tækju að sér þau störf, sem flugvélstjórar sinntu áður á eldri gerðum flugvéla, en samningurinn hafi verið gerður samhliða því, að nýjar flugvélar hafi verið teknar í notkun.

Þar sem um nýjar flugvélar hafi verið að ræða og reynsla starfsmanna ekki fyrir hendi, hafi Flugleiðir ákveðið að láta erlenda viðhaldsaðila sjá um skoðun flugvélanna fyrir flug ásamt flug-

mönnum þar til nú, að nægjanleg reynsla sé fengin af rekstri þeirra. Flugleiðir hafi því ætlað flugmönnum á B-737-flugvélum félagsins að sinna þessum störfum án aðstoðar flugvirkja á viðkomustöðum félagsins erlendis frá 1. desember 1991. Breytingin sé fólgin í því, að flugmenn sinni þessum störfum einir í stað þess, að flugvirki staðarins gengi í spor þeirra og ynni sömu störf og þeir, auk þess að skrifa flugvélina út fyrir flug. Til undirbúnings þessa hafi flugmenn sótt sérstök námskeið í nóvember.

Fyrirhuguð breyting hafi verið tilkynnt FÍA með bréfi þann 17. október 1991. Hafi orðið af því nokkur bréfaskipti milli FÍA og Flugleiða. Af hálfu FÍA hafi því verið haldið fram, að um væri að ræða viðbót við núverandi störf flugmanna, sem fæli í sér aukið vinnuálag og væri því ekki samkvæmt þeim kjarasamningi, sem unnið sé eftir. Beri því að semja sérstaklega um þessi störf. Þeirri málaleitan hafi verið hafnað af hálfu Flugleiða með tilvísan til þess, að ekki væri nauðsyn samninga um áður umsamin störf. Ekkert hafi komið fram, sem styddi kenningar um aukið álag umfram samninga.

Flugmenn hafi síðan neitað að vinna samkvæmt hinu nýja fyrirkomulagi, er það skyldi koma til framkvæmda þann 1. desember, og borið því við, að það væri samkvæmt fyrirmælum FÍA. Stefnandi hafi mótmælt þessum aðgerðum sem ólögmætum með bréfi þann 3. desember og skorað á stefnda að láta af þeim þá þegar, að öðrum kosti myndi félagið verða gert ábyrgt fyrir því tjóni, sem af þeim kynni að hljótast. Ekki hafi verið orðið við þeirri áskorun og aðgerðum þess verið haldið áfram á viðkomustöðum félagsins erlendis. Málshöfðun þessi sé því óhjákvæmileg.

Í máli þessu, sem stefnandi tjáir höfðað á grundvelli 1. og 2. tl. 1. mgr. 44. gr. laga nr. 80/1938, byggir hann kröfugerð sína á gr. 17-14 og 2. mgr. 0-1 í síðastgildandi kjarasamningi aðila.

Með kjarasamningi aðila þann 24. maí 1989 hafi verið samið um, að flugmenn tækju við störfum, sem flugvélstjórar sinntu áður, sbr. gr. 17-14 í kjarasamningi aðila. Í samningsákvæðinu sé berum orðum tekið fram, að þar með sé talið eftirlit með eða framkvæmd eldsneytisáfyllingar, skoðun flugvéla fyrir flug og færsla dagbóka. Upptalning þessi sé ekki tæmandi, en þar séu engu að síður taldir þeir verkþættir, sem um sé deilt í máli þessu, þ.e. skoðun flugvéla fyrir flug og færsla dagbóka, en útskrift flugvéla sé hluti þeirra

starfa, eins og fram komi í starfslýsingu flugvélstjóra. Það sé því óyggjandi, að flugmönnum beri að sinna þessum verkefnum. Flugleiðir hafi þegar greitt fyrir þessi störf með hærra framlagi í lífeyrissjóð flugmanna. Forsenda þeirra greiðslna hafi verið, að um semdist, að flugmönnum bæri að sinna störfum, sem flugvélstjórar hafi áður haft með höndum. Það eitt, að Flugleiðir hafi ekki nýtt þessa heimild að fullu í upphafi vegna sérstakra aðstæðna, breyti engu um skyldu flugmanna í þessu efni. Neitun þessara félagsmanna stefnda að fara eftir lögmætum fyrimælum Flugleiða sé því beint brot á kjarasamningi aðila og andstæð ráðningarsamningi viðkomandi flugmanna.

Með 2. mgr. gr. 01-1 í kjarasamningi aðila hafi stefndi og þá jafnframt félagsmenn hans skuldbundið sig til að fara eftir flugrekstrarfyrirmælum Flugleiða. Þar sé að finna fyrirmæli Flugleiða um framkvæmd skoðunar flugvéla fyrir flug. Flugleiðir hafi haft fulla heimild til að fyrirskipa flugmönnum að framkvæma þessi störf með þeim hætti, sem þar sé ráð fyrir gert. Flugmönnum hafi því borið skylda til að fara eftir þessum fyrirmælum og verið með öllu óheimilt að neita að vinna samkvæmt þeim. Stjórnunarréttur atvinnurekenda sé óumdeilanlega í höndum Flugleiða, en ekki stefnda sem stéttarfélags flugmanna. Til stuðnings kröfum sínum vísar stefnandi einnig til reglugerðar um flugrekstur nr. 381/1989, gr. 4.4.1., en samkvæmt henni ber flugstjóri ábyrgð á lofthæfi flugvélar.

Þá er á því byggt, að félagsmenn stefnda hafi neitað að fylgja fyrirmælum Flugleiða og vinna samningsbundin störf sín að undirlagi stefnda. Stefndi hafi þar með gerst brotlegur við þann kjarasamning, sem unnið sé eftir og honum sem samningsaðila beri að sjá til, að sé réttilega efndur. Með fyrrgreindum aðgerðum sínum hafi stefndi með ólögmætum hætti verið að knýja á um framgang kjarakrafna í andstöðu við ákvæði II. kafla laga nr. 80/1938 um stéttarfélög og vinnudeilur.

II.

Stefndi styður sýknukröfu sína með því, að stefnandi hafi ekki leitt sönnur að kröfum sínum og fullyrðingum. Flugmenn hafi ekki í kjarasamningnum 1989 samið um að taka að sér störf aðstoðarflugvirkja, heldur þau störf flugvélstjóra, sem þeir höfðu sinnt á eldri flugvélum Flugleiða h/f. Í öðru lagi árétti stefndi, að flugmenn

hafi sinnt öllum þessum samningsbundnu störfum og eftir samkomulaginu hafi verið farið í rúm tvö og hálft ár. Í október 1991 hafi hins vegar brugðið svo við, að stefnandi hafi gert kröfu um, að flugmenn tækju við frá og með 1. desember 1991 lítt skilgreindum viðbótarverkefnum, sem flugvélstjórar hafi ekki sinnt áður, heldur staðarflugvirkjar.

Í þriðja lagi bendi stefndi á, að staðarflugvirkjar, sem hafi full réttindi, gild skírteini til skoðunar á B-737- og 757-flugvélum, séu og verði að vera á öllum áætlunarviðkomustöðum Flugleiða h/f. Slíkir staðarflugvirkjar hafi verið á föstum viðkomustöðum í tíð eldri flugvéla og sinnt þeim störfum, sem stefnandi virðist nú gera kröfu til, að flugmenn annist. Í fjórða lagi sé á því byggt, að stefnandi hafi með tómlæti sínu með því að aðhafast ekkert frá gerð gildandi kjarasamnings til að sækja meintar kröfur sínar, glatað hugsanlegum rétti. Það sé viðurkennd meginregla í vinnurétti, að tómlæti hafi einkar rík áhrif. Í fimmta lagi telur stefndi, að kröfugerð stefnanda sé andstæð tilgangi kjarasamnings aðila, andstæð hagsmunum beggja aðila og andstæð hagsmunum viðskiptavina Flugleiða h/f. Það helgist af því, að þau óljósu viðbótarverkefni, sem Flugleiðir h/f ætli nú flugmönnum sínum, muni óhjákvæmilega leiða til lengri viðverutíma á hverjum áfangastað, sem geti numið allt frá 10 til 15 mínútum og jafnvel lengri tíma. Til þess sé ætlast af flugmönnum, að þeir fari saman í flugstjórnarklefa yfir öll öryggisatriði, eina sex svonefnda gátlista. Þetta verk muni óhjákvæmilega tefjast að mun, ef annar flugmanna þarf að sinna öllum mögulegum og ómögulegum flugvirkjastörfum utan vélar. Hefðbundinn vinnuferill flugmanna í flugstjórnarklefa fyrir brottför muni rofna, sem sé andstætt öllum þjálfunarreglum. Að sama skapi leiði kröfugerð stefnanda, sem væntanlega feli í sér, að staðarflugvirkjar verði ekki til staðar á viðkomustöðum, til þess að flugöryggi skerðist. Í sjötta lagi byggir stefndi á því, að kröfugerð stefnanda fari í bága við gildandi kjarasamning stefnanda við Flugvirkjafélag Íslands. Flugvirkjar hafi samkvæmt samningum forgangsrétt til allrar vinnu, sem heyrir undir iðngrein flugvirkja. Í sjöunda lagi minnir stefndi á, að stefnandi verði að semja við stefnda um ný störf, sem flugmönnum var ekki ætlað að sinna samkvæmt flugrekstrarreglum og handbókum, sem í gildi voru við gerð núverandi kjarasamnings. Stefnandi geti ekki einhliða bætt störfum á félags-

menn stefnda með því að ná fram samþykki Loftferðaeftirlitsins og síðan forsvarsmanna Boeing-verksmiðjanna. Það brjóti hvort tveggja í bága við kjarasamning og ráðningarsamninga flugmanna. Í áttunda og síðasta lagi rökstyður stefndi kröfur sínar með vísun til greinar 01-2 í gildandi kjarasamningi. Flugmenn hafi skuldbundið sig til flugmannsstarfa fyrir Flugleiðir h/f. Önnur störf verði ekki lögð á flugmenn, nema skýr kjarasamningsákvæði kveði á um það. Öll slík ákvæði verði jafnframt að túlka þröngt. Kröfur stefnanda brjóti í bága við kjarasamning aðila. Stefndi mótmælir því, að Flugleiðir h/f geti sett ný flugrekstrarfyrirmæli, sem feli í sér ný verkefni. Það verði ekki gert í nafni stjórnunarréttar.

III.

Fyrir dóminn komu til skýrslugjafar Guðmundur Magnússon, flugrekstrarstjóri hjá stefnanda, Flugleiðum h/f, Ólafur Agnar Jónasson, tæknikennari og fv. yfirflugvélstjóri, Geir Garðarsson flugstjóri og fv. formaður stefnda, Ólafur Indriðason flugstjóri, Ottó Jörgensen flugvirki, Gunnar Arthúrsson flugstjóri og Kristján Egilsson, flugstjóri og fv. formaður stefnda.

Vitnið Ólafur Agnar Jónasson, fv. yfirflugvélstjóri hjá Flugleiðum h/f, bar, að flugvélstjórar hefðu kvittað fyrir framkvæmd vinnu, sbr. 3. mgr. 02 í flugrekstrarhandbók, þar sem lýst er ábyrgð og skyldustörfum flugverja - flugvélstjóra. Þetta hafi verið gert, þegar stöðvarflugvirki með gilt skírteini var ekki til staðar. Það hafi vitnið gert, og það hafi vitað til, að ætlast væri til þess, að aðrir flugvélstjórar gerðu það.

Niðurstaða.

Í 11. grein kjarasamnings aðila frá 24. maí 1989 var samið sérstaklega um aukna hlutdeild Flugleiða h/f í greiðslu lífeyrissjóðsiðgjalda flugmanna gegn því, að flugmenn tækju að sér störf þau, sem flugvélstjórar sinntu á eldri flugvélagerðum en B-737 og B-757. Voru störf þessi tilgreind m.a. sem eftirlit með eða framkvæmd eldsneytisáfyllingar, skoðun flugvéla fyrir flug og færsla dagbóka. Framangreint samningsákvæði varð síðan grein 17-14 í síðasta kjarasamningi aðila frá 30. apríl 1991, sem gilti til 30. september 1991 og er síðast gildandi samningur aðila.

Ágreiningslaust er með aðilum, að flugmenn hafi tekið að sér ofangreind störf, en þó að undanskilinni undirskrift á viðeigandi stað í svokallaðri viðhaldsdagbók, en með undirskriftinni staðfestir

flugstjóri eða í hans umboði flugmaður útskrift flugvélarinnar. Snýst ágreiningur málsaðila varðandi 1. kröfulið stefnanda um þetta síðastgreinda atriði.

Samkvæmt starfslýsingu flugvélstjóra, sem gilti á eldri gerðum flugvéla Flugleiða h/f, bar flugvélstjóra að sjá um útskrift flugvélarinnar, væri enginn stöðvarflugvirki með gilt skírteini viðlátinn. Flugvélstjóri staðfesti því í ofangreindu tilviki, að áningarskoðun hefði farið fram, með kvittun sinni í viðhaldsdagbók flugvélarinnar.

Framangreind störf, sem telja má lið í færslu dagbóka og tilgreind eru í ofangreindum kjarasamningsákvæðum, verður að telja hluta þeirra starfa, sem flugmenn tóku að sér við undirritun kjarasamnings hinn 24. maí 1989, með þeim fyrirvara, að enginn stöðvarflugvirki með gilt skírteini væri viðlátinn á viðkomandi áningarstað. Að þessu leyti verður 1. kröfuliður stefnanda tekinn til greina.

Ekki verður talið í ljós leitt af stefnanda, að forsvarsmenn stefnda hafi gefið fyrirmæli til félagsmanna um að framkvæma ekki skoðun flugvéla fyrir flug, þannig, að um brot á kjarasamningi aðila eða ákvæðum laga nr. 80/1938 um stéttarfélög og vinnudeilur hafi verið að ræða. Ber því að sýkna stefnda af 2. kröfulið stefnanda.

Eftir þessum málsúrslitum er rétt, að hvor aðila beri sinn málskostnað.

Dómsorð:

Flugmönnum er skylt samkvæmt grein 17-14 í kjarasamningi aðila frá 30. apríl 1991 að framkvæma útskrift flugvélar með kvittun í viðhaldsdagbók hennar, þegar enginn stöðvarflugvirki með gilt skírteini er viðlátinn.

Stefndi, Félag íslenskra atvinnuflugmanna, skal vera sýkn af 2. kröfulið stefnanda, Vinnuveitendasambands Íslands f.h. Flugleiða h/f, í máli þessu.

Hvor aðili beri sinn málskostnað.