

Föstudaginn 2. júlí 1999.

Nr. 4/1999.

**Kristján Jakobsson o.fl.**

(Jóhann Halldórsson hdl.)

gegn

**Vinnuveitendasambandi Íslands vegna**

**Flugfélags Íslands hf.**

(Hrafnhildur Stefánsdóttir hdl.)

Kjarasamningur. Forgangsréttur.

### **Dómur Félagsdóms.**

Mál þetta var dómtekið að loknum munnlegum málflutningi hinn 22. júní sl.

Málið dæma Eggert Óskarsson, Ingibjörg Benediktsdóttir, Gylfi Knudsen, Valgeir Pálsson og Vilhjálmur H. Vilhjálmsson.

Stefnendur eru Kristján Jakobsson, kt. 230664-4719, Baldur Þorsteinsson, kt. 190546-3309, Sveinbjörn Bjarnason, kt. 191068-2979, Rúnar Rúnarsson, kt. 070463-4319, Gústaf Guðmundsson, kt. 241146-3679, Axel Ingi Eiríksson, kt. 150163-4799, Þorleifur Pétursson, kt. 171172-5359, Rögnvaldur Hilmarsson, kt. 081163-4569, Jónas Jónasson, kt. 110564-7249, Bjarki Viðar Hjaltason, kt. 200845-3159, Hlynur Bjarkason, kt. 181068-4939, Tryggvi Jónsson, kt. 181255-4129, Hákon Helgason, kt. 061049-4449, Karl Jónsson, kt. 050570-3129, Ragnar Ólafsson, kt. 271058-5869, Frímánn Svavarsson, kt. 260164-5469, Kolbeinn Ingi Arason, kt. 110651-3689, Jóhann Skírnisson, kt. 290659-7449, Ragnar Magnússon, kt. 090854-5699 og Ólafur Pétursson, kt. 220168-5149.

Stefndi er Vinnuveitendasamband Íslands, Garðastræti 41, Reykjavík vegna Flugfélags Íslands hf., Reykjavíkflugvelli, Reykjavík.

*Dómkröfur stefnanda.*

Að stefndi hafi brotið gegn grein 01-3 í kjarasamningi Félags íslenskra atvinnuflugmanna annars vegar og Flugfélags Íslands hf. hins vegar.

Þá er þess krafist að stefndi verði dæmdur til að greiða stefndum málskostnað samkvæmt framlögðum málskostnaðarreikningi auk álags sem nemur virðisaukaskatti.

*Dómkröfur stefnda.*

Að stefndi verði sýknaður af öllum kröfum stefnanda.

Að stefnanda verði gert að greiða stefnda málskostnað að mati dómsins.

*Málavextir.*

Á aðalfundi Félags íslenskra atvinnuflugmanna (FÍA) þann 25. febrúar 1997 var samþykkt að við sameiningu innanlandsflugs Flugleiða hf. og Flugfélags Norðurlands hf. undir merkjum Flugfélags Íslands hf. skyldi tekinn upp sameiginlegur starfsaldurslisti flugmanna Flugleiða hf. og Flugfélags Íslands hf. Sú krafa var til umræðu í kjarasamningum FÍA og Flugleiða hf. vorið 1997. Samningur þessara aðila var undirritaður 19. apríl 1997 án þess að gengið væri frá samkomulagi um sameiginlegan starfsaldurslista. Drög að slíku samkomulagi lágu þó fyrir, þ.e. hið svokallaða bláa blað. Í kjarasamningi aðila er að finna svohljóðandi bókun: „Við gerð kjarasamnings FÍA og Flugleiða er út frá því gengið að Flugleiðir hafi áfram í rekstri Fokker 50 flugvélar einkum í innanlandsflugi svo og flugi til næstu grannlanda, líkt og verið hefur. Komi til þess að Fokker 50 flugvélar Flugleiða flytjist yfir á flugrekstrarleyfi annars flugrekenda í ofangreindum flugverkefnum eða félagið hætti rekstri Fokker 50 flugvéla á samningstímabilinu getur FÍA krafist viðræðna um breytingar á samningnum. Verði af framangreindum breytingum án þess að samkomulag náist milli aðila innan 30 daga getur hvor aðili um sig sagt samningi þessum lausum með 45 daga fyrirvara.“

Flugfélag Íslands hf. tók við rekstri innanlandsflugs Flugleiða hf. þann 1. júní 1997. Frá sama tíma tók félagið á leigu Fokkar F-50 flugvélar af Flugleiðum hf. Vélarnar voru leigðar með svokölluðu „wetleasing“ fyrirkomulagi, þ.e. þannig að með þeim fylgir full áhöfn flugmanna sem eru starfsmenn Flugleiða hf.

Kjarasamningur FÍA og Flugfélag Íslands hf. var síðan undirritaður 1. júlí 1997. Er hann í öllum meginatriðum sambærilegur samningnum við Flugleiðir hf. Þannig eru ákvæði greinar 01-3 um forgangsrétt orðrétt þau sömu í báðum samningunum. Í samningnum er að finna svohljóðandi yfirlýsingu: „Aðilar eru sammála um að kanna leiðir til þess að taka upp sameiginlegan starfsaldurslista flugmanna Flugfélags Íslands og Flugleiða á grundvelli „bláa blaðsins“.“

Ekki hefur tekist samkomulag um sameiginlegan starfsaldurslista flugmanna Flugfélags Íslands hf. og Flugleiða hf. en FÍA er samningsaðili fyrir hönd flugmanna beggja flugfélaganna. Stefnendur telja að stéttarfélagið hafi ekki gætt hagsmuna þeirra hvorki við gerð kjarasamninga 1. júlí 1997 né á gildistíma þess samnings.

Stefnendur telja að með fyrrgreindri leigu á Fokker F-50 flugvélum af Flugleiðum hf. hafi stefndi brotið forgangsréttarákvæði þeirra í kjarasamningi og höfða mál þetta sjálfir fyrir Félagsdómi á grundvelli 2. mgr. 45. gr. laga nr. 80/1938.

*Málsástæður og lagarök stefnenda.*

Varðandi forsögu málsins er tekið fram af hálfu stefnenda að tilvist sameiginlegs starfsaldurslista flugmanna Flugfélags Íslands hf. og Flugleiða hf. hefði mikla þýðingu fyrir flugmenn stefnda þar sem hann myndi gera þeim kleift að hljóta stöðuhækkanir innan starfsviðs beggja þessara flugfélaga. Þannig myndi tiltekinn starfsaldur veita þeim sama rétt til starfa í millilandaflugi Flugleiða hf. og flugmenn Flugleiða hf. hefðu.

Þannig hafi verið gengið út frá þeirri forsendu af hálfu starfsmanna hins nýja flugfélags að við gerð kjarasamninga vorið 1997 yrðu ákvæði þessa efnis fest í sessi í kjarasamningi aðila. Stefnendur hafi frá öndverðu talið að þessi samningaákvæði væru forsenda samningsgerðar enda legið fyrir að hluti af flugvélaflota Flugleiða hf. yrði nýttur í rekstri Flugfélags Íslands hf. Hafi stefnendur talið slíkt óásættanlegt nema jafnframt yrði tryggt að leiga stefnda á flugvélum Flugleiða hf. myndi ekki leiða til uppsagna flugmanna stefnda né tefja fyrir stöðuhækkunum eða nýráðningum miðað við áhafnapörf.

Kjarasamningur sá sem FÍA undirritaði fyrri hönd félagsins við stefnda þann 1. júlí 1997 hafði ekki að geyma nein ákvæði um sameiginlegan starfsaldurslista, að því undanskildu, að í yfirlýsingu sem fylgdi samningunum var að finna svohljóðandi texta: „Aðilar eru sammála um að kanna leiðir til þess að taka upp sameiginlegan starfsaldurslista flugmanna Flugfélags Íslands hf. og Flugleiða hf. á grundvelli „bláa blaðsins“.“

Við undirritun kjarasamninga hafi stefnendum verið tjáð að þrátt fyrir að ekki hefði tekist að ná fram samningsákvæðum um sameiginlegan starfsaldurslista þá væru hagsmunir félagsmanna, sem ætlað væri að starfa á grundvelli samningsins, tryggðir með vísun til þeirra

samningsákvæða sem finna mætti í grein 01-3 í viðkomandi samningi.

Í 2. mgr. grein 01-3 komi m.a. fram: „Telji félagið nauðsynlegt að nýta leiguflugvélar í áætlunarflugi og leiguflugi á hefðbundnum leiðum félagsins innanlands eða utan, skal haft samráð þar um við FÍA og áform félagsins rökstudd, enda leiði það ekki til uppsagna flugmanna né tefji fyrir stöðuhækkunum þeirra eða nýráðningum miðað við áhafnaþörf.“

Þá segir í 3. mgr. s.g.: „Flugmenn Flugfélags Íslands skulu hafa forgang að þeim flugverkefnum sem um er að ræða á hverjum tíma á vegum Flugfélags Íslands innanlands sem utan. Tekur þetta til áætlunarflugs, leiguflugs og allra umsaminna flugverkefna...“

Strax við upphaf flugreksturs stefnda hafi fyrrnefnd samningsákvæði í kjarasamningi aðila verið þverbrotin með því að stefndi tók á leigu Fokkar F-50 flugvélar af Flugleiðum hf. Vélarnar voru og séu enn í dag leigðar með svokölluðu „wetleasing“ fyrirkomulagi, þ.e. þannig að með þeim fylgir full áhöfn flugmanna sem eru starfsmenn Flugleiða hf.

Með því að umræddar Fokker F-50 flugvélar sinni meginþorra af áætlunarflugi stefnda hafi þetta fyrirkomulag leitt til þess að flugmönnum stefnda hafi fækkað verulega. Við sameiningu innanlandsdeildar Flugleiða hf. og Flugfélags Norðurlands hf. hafi flugmenn stefnda upphaflega verið 28 talsins. Í dag séu aðeins 22 flugmenn starfandi hjá stefnda, stefnendur þessa máls auk tveggja annarra. Á sama tíma hafi Flugleiðir hf. ráðið til starfa nær 40 flugmenn á þeim flugvélum sem stefndi leigir af Flugleiðum hf. Þá hafi stöðuhækkanir þessara flugmanna, á grundvelli starfsaldurslista Flugleiða hf., leitt til þess að enginn af þeim flugmönnum, sem upphaflega störfuðu á Fokker F-50 flugvélum í innanlandsflugi stefnda, starfi þar í dag. Hafi þeir allir hlotið stöðuhækkanir í utanlandsflug Flugleiða hf. á grundvelli fyrrnefnds starfsaldurslista Flugleiða hf. Á sama tíma hafi stefnendur setið eftir og orðið að sæta því að flugmenn Flugleiða hafi nýtt þeirra eigin störf til að öðlast starfsframa innan Flugleiða hf.

Vinnutilhögun flugmanna hjá stefnda sé þannig í dag að þeir sinni mjög fáum flugverkefnum. Meginþorri þeirra starfa sé við flug á Metró vélum stefnda á afmörkuðum áætlunarflugleiðum. Sé vinnuhlutfall aðeins brot af fullu vinnuframlagi flugmanns eða tæp

20% og starf þeirra nær aðeins fólgið í því að vera á bakvöktum. Alls sinni flugmenn stefnda aðeins 5% af heildaráætlunarflugi stefnda að teknu tilliti til fjölda farþega á áætlunarflugleiðum að þeirra eigin mati.

Að mati stefnenda brjóti umrædd framkvæmd stefnda á kjarasamningi aðila gróflega gegn grein 01-3 í kjarasamningi aðila. Þannig séu ákvæði kjarasamnings aðila í tilvitnaðri 3. mgr. greinar 01-3, þess efnis að flugmenn stefnda skuli hafa forgang til allra flugverkefna stefnda á hverjum tíma, innanlands sem utan, virt að vettugi. Þá sé ljóst að framkvæmd stefnda hefur leitt til fækkunar flugmanna og augljóslega tafið stöðuhækkanir þeirra auk þess sem engar nýr ráðningar hafi farið fram.

Telja stefnendur að umrædd framkvæmd stefnda á kjarasamningi aðila feli í sér skýrt brot gegn samningi aðila.

Í viðræðum við forsvarsmenn stefnda hafi komið fram sú afstaða félagsins að kjarasamningur aðila taki ekki til þeirra flugvéla sem starfsmenn Flugleiða hf. fljúgi, þ.e. Fokker F-50 flugvéla. Sé þessi afstaða rökstudd með vísun til greinar 17-1 í kjarasamningi aðila en greinin sé svohljóðandi: „Samningur þessi gildir um þær flugvélategundir sem nú eru í notkun hjá Flugfélagi Íslands (METRO, FHC 6 og Piper Chieftain).“ Því sé ekki um brot á samningnum að ræða. Stefnendur hafna algerlega þessum málalíbúnaði stefnda enda hafi umrætt ákvæði ekki sjálfstætt gildi í þessu sambandi. Í umræddri grein segi aðeins að samningurinn gildi um þær flugvélar, sem voru í rekstri hjá stefnda á undirskriftardegi kjarasamnings aðila. Efnislega varði þetta ákvæði aðeins röðun flugmanna í launaflokka enda taki laun þeirra breytingum eftir flugvélategundum. Verði fráleitt talið að forgangur stefnenda til flugverkefna á vegum stefnda sé háður ákveðnum flugvélategundum enda ekki tilgangur ákvæðisins þegar það var fyrst sett í kjarasamning aðila. Sambærilegt ákvæði sé í kjarasamningi Flugleiða hf. og FÍA og hafi túlkun þess aldrei sætt vafa við framkvæmd og skýringu þess kjarasamnings. Þá er jafnframt bent á að í kröfugerð stefnenda felist ekki krafa til þeirra starfa sem flugmenn Flugleiða hf. starfi við á Fokker F-50. Krafan taki aðeins til þeirra flugverkefna sem þessir starfsmenn Flugleiða hf. sinni. Þannig væri hægur vandi að sinna þessum sömu verkefnum með þeim flugvélategundum sem tilgreindar séu í grein 17-1 í kjarasamningi aðila.

Stefnendur hafi ítrekað krafist þess að stéttarfélag þeirra, Félag íslenskra atvinnuflugmanna, sinni hagsmunagæslu fyrir þeirra hönd vegna fyrrgreindra brota stefnda á kjarasamningi aðila. Allar tilraunir til þess að knýja félagið til aðgerða hafi reynst árangurslausar. Hafi stefnendur ítrekað tilkynnt FÍA að þeir myndu virða aðgerðarleysi félagsins sem höfnun í skilningi 2. mgr. 45. gr. laga nr. 80/1938. Hafi félagið í engu sinnt beiðnum stefnenda að öðru leyti en því að félagið tilkynnti þann 7. janúar 1999 að félagið liti svo á að það þjónaði ekki hagsmunum félagsmanna að höfða mál fyrir Félagsdómi. Af hálfu stefnenda sé þannig fullnægt skilyrðum 2. mgr. 45. gr. laga nr. 80/1938 til þess að stefnendur höfði mál þetta í eigin nafni fyrir Félagsdómi.

Stefnendur byggja málaltilbúnað sinn á kjarasamningi aðila og meginreglum vinnu- og samningaréttar. Þá byggja stefnendur mála-tilbúnað sinn á lögum nr. 80/1938, sbr. sérstaklega 2. mgr. 45. gr. sömu laga, sbr. og 19. gr. laga nr. 91/1991.

Krafa um málskostnað styðst við XXI. kafla laga um meðferð einkamála. Krafa um virðisaukaskatt á málflutningsþóknun styðst við lög nr. 50/1988 en stefnendur eru ekki virðisaukaskattskyldir aðilar og ber því nauðsyn að fá dæmt álag á málskostnað er nemi virðisaukaskatti af málflutningsþóknun.

*Málsástæður og lagarök stefnda.*

Af hálfu stefnda er m.a. tekið fram um málavexti að samkvæmt bókuninni í kjarasamningi FÍA og Flugleiða hf. væri félagið í reynd skuldbundið til áframhaldandi reksturs Fokkervélanna með eigin flugmönnum.

Við gerð samnings FÍA og Flugfélags Íslands hf. hafi því legið fyrir að flugmenn Flugfélags Íslands hf. myndu ekki sinna þeim verkefnum sem Fokker 50 flugvélarnar yrðu notaðar til í innanlandsfluginu. Gildissvið samningsins markaðist af því. Í grein 17-1 sé þannig tekið fram að samningurinn gildi um þær flugvélategundir sem þá voru í notkun hjá Flugfélagi Íslands hf. (Metro, FHC 6 og Piper Chieftain).

Varðandi sameiginlegan starfsaldurslista er tekið fram í yfirlýsingu með samningnum að aðilar séu sammála um að kanna leiðir til þess að taka upp sameiginlegan starfsaldurslista flugmanna Flugfélags Íslands hf. og Flugleiða hf. á grundvelli „bláa blaðsins“. Það fyrirheit hafi verið efnt af hálfu Flugfélags Íslands hf. en viðræður

standi yfir milli félagsins og Flugleiða hf. annars vegar og FÍA hins vegar, en það félag sé samningsaðili fyrir hönd flugmanna beggja flugfélaganna.

Kjarasamningur FÍA og Flugfélags Íslands hf. hafi síðan verið samþykktur í atkvæðagreiðslu meðal flugmanna Flugfélags Íslands hf.

Stefnendur séu allir í fullu starfi hjá Flugfélagi Íslands hf. Nýting, þ.e. meðalflugstundafjöldi flugmanna Flugfélags Íslands hf. sé ekki verulega frábrugðin nýtingu flugmanna Fokkervélanna. Fullyrðingar af hálfu stefnenda um að vinnuhlutfall þeirra sé aðeins brot af vinnuframlagi flugmanns séu því rangar.

Stefndi byggir sýknukröfu sína á því að grein 01-3 í kjarasamningi aðila verði ekki beitt um nýtingu Flugfélags Íslands hf. á Fokker flugvélum Flugleiða hf. Sú staðreynd að vélarnar hafi verið leigðar með áhöfn og nýttar í flugi á vegum Flugfélags Íslands hf. og að svo yrði áfram hafi verið ljós við gerð fyrrgreinds kjarasamnings.

Máli sínu til stuðnings bendir stefndi á að samningur aðila hafi verið gerður 1. júlí 1997, heilum mánuði eftir að Flugfélag Íslands hf. hafi yfirtekið verkefni Flugleiða hf. innanlands og hin umdeilda skipan var tekin upp. Hefði samninganefnd FÍA talið það stríða gegn ákvæðum eða forsendum samningsins hefði það þurft að koma fram við samningsgerðina. Svo var ekki. Engir fyrirvarar varðandi Fokkerflugið hafi verið teknir upp í samninginn. Samningur Flugfélags Íslands hf. hafi verið gerður á grundvelli kjarasamnings Flugleiða hf. og á þeim forsendum sem fyrir lágu samkvæmt þeim samningi og við sama stéttarfélag. FÍA hafi verið samningsaðili fyrir hönd flugmanna við gerð beggja fyrrgreindra samninga. Stefnendum hafi auk þess verið fullkunnugt um efni Flugleiðasamningsins og áformað fyrirkomulag Fokkerflugsins.

Gildissvið kjarasamnings Flugfélags Íslands hf. sé auk þess skýrt afmarkað í samningnum sjálfum, sbr. grein 17-1. Hann taki einungis til flugs með þeim flugvélategundum sem þar séu tilgreindar. Fokkerflugið falli því ekki undir gildissvið samningsins.

Samningurinn, eins og gengið var frá honum, hafi verið löglega samþykktur við atkvæðagreiðslu meðal flugmanna Flugfélags Íslands hf. Engar brigður hafi verið bornar á að stjórn eða samninganefnd FÍA hafi ekki farið að lögum varðandi samningsgerðina.

Ákvæði greinar 01-3 sé almennt forgangsréttarákvæði sem verið

hafi um árabíl í kjarasamningi Flugleiða hf. og því alls ótengt því deilumáli sem hér sé til úrlausnar. Engin loforð um að ekki gæti komið til fækkunar flugmanna Flugfélags Íslands hf. hafi verið gefin við samningsgerðina 1997 né heldur um framgang og stöðuhækkanir flugmanna.

Stefndi hafi að fullu staðið við skyldur sínar samkvæmt samningnum. Viðræður um möguleika þess að taka upp sameiginlegan starfsaldurslista standi yfir. Öllum ásökunum um kjarasamningsbrot stefnda er því mótmælt.

Þá mótmælir stefndi því sem röngu og ósönnuðu að við undirritun kjarasamnings Flugfélags Íslands hf. hafi verið rætt um að grein 01-3 tryggði sérstaklega hagsmuni þeirra sem ætlað væri að starfa samkvæmt samningnum. Þessi grein kjarasamningsins hafi aldrei komið til umræðu í tengslum við sameiginlega starfsaldurslistann eða Fokkerflugið enda ljóst hvaða fyrirkomulag yrði á því á samningstímanum.

Ákvæði greinar 17-1 í kjarasamningi Flugfélags Íslands snúi alfaríð að gildissviði samningsins og hafi ekki aðra praktíska þýðingu þar sem laun séu óháð flugvélagarð samkvæmt samningnum.

Máli sínu til stuðnings vísar stefndi til 5. gr. laga um stéttarfélög og vinnudeilur nr. 80/1938, kjarasamnings Flugfélags Íslands hf. og FÍA, dags. 19. apríl 1997, og kjarasamnings Flugleiða hf. og FÍA, dags. 1. júlí 1997.

Um málskostnað er vísað til 130. gr. laga nr. 91/1991 um meðferð einkamála.

#### *Niðurstæða.*

Samkvæmt ótvíræðu orðalagi 3. mgr. greinar 01-3 í kjarasamningi Félags íslenskra atvinnuflugmanna og Flugfélags Íslands hf., dags. 1. júlí 1997, skulu flugmenn Flugfélags Íslands hf. hafa forgang að þeim flugverkefnum sem um er að ræða á hverjum tíma á vegum félagsins innanlands sem utan. Tekur þetta til áætlunarflugs, leiguflugs og allra umsaminna flugverkefna.

Í kjarasamningi Félags íslenskra atvinnuflugmanna og Flugleiða hf. sem undirritaður var 19. apríl 1997 var út frá því gengið með sérstakri bókun að Flugleiðir hf. hefðu áfram í rekstri Fokker 50 flugvélar í innanlandsflugi svo sem verið hafði. Með sérstökum leigusamningi („Wet Lease“) þann 29. maí 1997 tók stefndi á leigu hjá Flugleiðum hf. fjórar tilgreindar flugvélar af gerðinni Fokker 50 frá



og með 1. júní 1997. Samkvæmt samningnum skyldu flugmenn leigusala, Flugleiða hf., fljúga vélunum á leigutímanum. Samkvæmt því lá fyrir við gerð kjarasamningsins 1. júlí 1997 að flugmenn Flugleiða hf. myndu áfram sinna flugverkefnum á Fokker 50 flugvélunum.

Þessi tilhögun var stefnendum ljós við gerð kjarasamnings FÍA og stefnda. Lá þá einnig fyrir að ekki hafði samist um sameiginlegan starfsaldurslista flugmanna Flugleiða hf. og Flugfélags Íslands hf., en í samningnum er að finna svohljóðandi yfirlýsingu: „Aðilar eru sammála um að kanna leiðir til þess að taka upp sameiginlegan starfsaldurslista flugmanna Flugfélags Íslands og Flugleiða á grundvelli „bláa blaðsins“.“

Pegar framangreint er virt og litið til þess að aðilum málsins, svo og Félagi íslenskra atvinnuflugmanna sem samningsaðila fyrir hönd flugmanna við gerð beggja fyrrgreindra samninga, var fullkunnugt um að flugmenn Flugleiða hf. myndu sinna fyrrgreindum flugverkefnum, verður að telja að stefndi hafi ekki brotið gegn grein 01-3 í kjarasamningi Félags íslenskra atvinnuflugmanna og stefnda.

Samkvæmt framansögðu ber að sýkna stefnda af kröfum stefnenda í máli þessu, en eftir atvikum þykir rétt að málskostnaður falli niður.

#### D ó m s o r ð:

Stefndi, Vinnuveitendasamband Íslands vegna Flugfélags Íslands hf., skal vera sýkn af kröfum stefnenda, Kristjáns Jakobssonar o.fl., í máli þessu.

Málskostnaður fellur niður.

---