

Ár 2016, föstudaginn 15. janúar, var í Félagsdómi í málinu nr. 24/2015.

Mál nr. 24/2015:

Flugvirkjafélag Íslands

gegn

Samtökum atvinnulífsins vegna Icelandair ehf.

kveðinn upp svofelldur

D Ó M U R:

Mál þetta var dómtekið 14. desember 2015.

Málið dæma Arnfríður Einarsdóttir, Ragnheiður Harðardóttir, Ásmundur Helgason, Valgeir Pálsson og Lára V. Júlíusdóttir.

Stefnandi er Flugvirkjafélag Íslands, Borgartúni 22, Reykjavík.

Stefndi er Samtök atvinnulífsins, Borgartúni 35, Reykjavík, vegna Icelandair ehf., Reykjavíkurflugvelli í Reykjavík.

Dómkröfur stefnanda

Stefnandi krefst þess að viðurkennt verði með dómi að stefndi, Icelandair ehf., hafi með því að lækka greiðslur til Brynjólfs Líndal Jóhannessonar flugvirkja, kt. 310871-5329, á CRS-álagi um 18.487 krónur og ökutækjastyrk um 6.922 krónur vegna úttekins yfirvinnufrís í 123,55 stundir, við launagreiðslu fyrir mars 2015, brotið gegn ákvæðum gr. 15.9 og 15.13 í kjarasamningi milli Flugvirkjafélags Íslands og Samtaka atvinnulífsins vegna Icelandair ehf., dagsettum 4. júlí 2014, sbr. kjarasamning milli Flugvirkjafélags Íslands og Samtaka atvinnulífsins vegna Tækniþjónustunnar Keflavíkurflugvelli ehf., dagsettur 9. nóvember 2004, með síðari framlengingum.

Þá krefst stefnandi þess að stefndi, Samtök atvinnulífsins, eða eftir atvikum Icelandair ehf., verði verði dæmd til að greiða stefnanda málskostnað að skaðlausu samkvæmt mati dómsins, að viðbættum virðisaukaskatti.

Dómkröfur stefnda

Stefndi krefst sýknu af kröfum stefnanda og þá krefst hann málskostnaðar úr hendi stefnanda að mati dómsins.

Málavextir

Í málinu liggur frammi kjarasamningur aðila, dagsettur 9. nóvember 2004, en hann var upphaflega milli stefnanda og stefnda vegna Tækniþjónustunnar Keflavíkurflugvelli ehf. Sá kjarasamningur var framlengdur með breytingum árin 2008, 2009, 2010, 2011 og nú síðast 4. júlí 2014. Í síðast greinda kjarasamningum, frá árinu 2014, er m.a. að finna ný ákvæði í gr. 15.9 og 15.13 sem eru svohljóðandi:

„Ný grein, 15.9, orðist svo: (Önnur greinanúmer breytast til samræmis)

CRS – álag

Viðbótargreiðsla, sem myndar ekki grunn til annarra álagsgreiðslna, greiðist til flugvirkja sem hafa virk réttindi til skoðunar og útskriftar (CRS) á einni eða fleiri flugvélategundum félagsins eða verkstæði.

- a. 5% af grunnkaupi í viðkomandi aldursflokki við öflun réttinda.
- b. 11% af grunnkaupi í viðkomandi aldursflokki að loknu starfi í 12 mánuði með réttindin. Jafnframt fellur þá niður álag skv. lið a.
- c. Flugvirkjar er hafa tilskilin réttindi er um getur í þessum lið munu í skoðunum í skýli sinna verkum er falla undir skoðun („Inspection“).

Viðbótargreiðsla þessi tekur gildi 1. september 2014 og flugvirkjar með gild réttindi á þeim tíma fá greitt skv. a-lið fyrstu 12 mánuði. Ákvæði b-liðar tekur því fyrst gildi þann 1. september 2015.

Ný grein, 15.13, orðist svo:

Ökutækjastyrkur er kr. 9.750 á mánuði frá og með 1. ágúst 2014. Frá 1. júlí 2016 verður ökutækjastyrkur kr. 19.500 á mánuði. Fjárhæð þessi miðast við núverandi almennt kílómetragjald RSK (116,00 kr.) og breytist í samræmi við þær breytingar sem kunna að verða á því.“

Í málinu liggur fyrir að félagsmenn í stefnanda sem starfa hjá stefnda, Icelandair ehf., hafa leitað til stefnanda og kvartað yfir lækkun á greiðslu umrædds CRS-álags og ökutækjastyrks. Skerðingarnar hafi komið til vegna svokallaðra yfirvinnufríja, þ.e. leyfa á grundvelli uppsafnaðrar yfirvinnu. Um áratugaskeið hefur tíðkast að félagsmenn stefnanda söfnuðu upp þeim tímafjölda, sem unninn er í yfirvinnu, og er valfrjálst að fá þá yfirvinnutíma greidda út síðar í formi leyfis eða í formi launa. Kysu þeir að taka yfirvinnutímana út í fríi, jafngilti einn unninn yfirvinnutími 1,8 stundum í fríi. Úttekið yfirvinnufrí á tímabilinu 15. dag mánaðar fram til 15. dags næsta mánaðar var fært á launaseðil næsta mánaðar á eftir til lækkunar á áunnu yfirvinnufríi. Eina takmörkunin, sem stefndi setti fyrir töku yfirvinnufrís, var sú, að fjöldi þeirra flugvirkja sem væru í yfirvinnufríi á sama tíma færi ekki yfir ákveðin mörk. Stefnandi ber um að eftir gerð síðasta kjarasamnings aðila, hafi stefndi framkvæmt greiðslu samkvæmt framangreindum

kjarasamningsákvæðum þannig, að í þeim tilvikum þegar að flugvirkjarnir og félagsmenn stefnanda höfðu tekið út yfirvinnutíma sem frí, hafi hvort tveggja CRS-álagsgreiðsla samkvæmt ákvæði gr. 15.9 og greiðsla ökutækjastyrks samkvæmt gr. 15.13 fyrir sama mánuð verið skertar.

Stefnandi ritaði stefnda bréf vegna þessa, dagsett 12. febrúar 2015, þar sem fram kom sú afstaða hans, að umræddar skerðingar launagreiðslna stæðust ekki ákvæði kjarasamningsins, enda væri hvorug tegund greiðslna háð breytingum þótt til frídaga kæmi samkvæmt skýru orðalagi kjarasamnings. Var óskað leiðréttingar án tafar. Stefndi sendi stefnanda bréf, dagsett 16. sama mánaðar, þar sem óskum stefnanda var hafnað. Lögmaður stefnanda ritaði stefnda bréf 24. febrúar 2015 ítrekaði kröfu stefnanda og færði frekari rök fyrir henni en með bréfi stefnda til stefnanda, dagsettu 24. mars sama ár, var fyrri afstaða stefnda ítrekuð. Stefnandi kveður sér því nauðugur einn kostur að höfða mál þetta til þess að fá kröfum sínum í málinu framgegn.

Málsástæður stefnanda og lagarök

Stefnandi reisir stefnukröfur sínar á því að stefndi hafi brotið gegn ákvæðum gr. 15.9 og 15.13 í kjarasamningi aðila, dagsettum 4. júlí 2014, með því að skerða svonefnt CRS-álag og ökutækjastyrk til félagsmanna stefnanda um sem numið hafi útteknu yfirvinnufrí innan sama mánaðar. Byggist krafan á því að stefndi hafi brotið fyrrgreind ákvæði kjarasamnings með því að hafa skert umræddar greiðslur til flugvirkjans og félagsmanns stefnanda, Brynjólfs Líndal Jóhannessonar, í mars 2015 sem numið hafi yfirvinnufrístöku Brynjólfs á tímabilinu 15. febrúar til 15. mars 2015, þ.e. 123,55 stundum, svo sem greini á launaseðli fyrir sama mánuð. Stefndi hafi tekið þá framkvæmd upp einhliða, að skerða umræddar greiðslur vegna yfirvinnufría, og án þess að gera stefnanda sem samningsaðila kjarasamnings viðvart um það fyrirfram eða hafa nokkurt samráð við stefnanda.

Stefnandi bendir á að hin svokölluðu yfirvinnufrí feli í sér leyfi sem flugvirkja sé veitt frá störfum í sama tíma og nemi þeirri yfirvinnu sem viðkomandi hafi unnið og komi þannig í stað greiðslu yfirvinnukaups. Slíkt greiðslu- og úttektarfyrirkomulag á yfirvinnu hafi tíðkast um áratugaskeið hjá stefnda og um það hafi verið óskrifað samkomulag milli aðila. Sú framkvæmd stefnda, að draga frá greiðslu CRS-álags og ökutækjastyrks vegna yfirvinnufrís flugvirkja, eigi sér ekki stoð í ákvæðum kjarasamnings. Aðrar launagreiðslur hafi fram til þessa ekki verið skertar vegna úttekins yfirvinnufrís.

Stefnandi kveður stefnda hafa í bréfaskriftum og samskiptum milli aðila vegna málsins staðfest að stefndi beiti sömu lækkun á greiðslur samkvæmt gr. 15.9 og 15.13 í kjarasamningi ef flugvirkjar og félagsmenn stefnanda í starfi hjá stefnda taki út svonefnt

yfirvinnufrí, svo sem sjá megi af framlögðum skjölum í málinu. Sem dæmi um hvernig launagreiðslur hafi verið skertar samkvæmt þessu, vísar stefnandi til framlagðra yfirlita úr vinnustundarkerfi og launaseðils flugvirkjans Brynjólfs Líndal Jóhannessonar, starfsmanns stefnda, sem sætt hafi lækkuð launa af sömu ástæðu. Þar komi fram svonefnt „R. yfirvinnufrí – Greitt frí“ og þeir tímar sem viðkomandi tók út í yfirvinnufrí í marsmánuði 2015. Nánar sé sundurliðað á yfirlitinu úr vinnustundarkerfi hvenær Brynjólfur hafi tekið þessar stundir út í fríi. Þeir tímar, 123,55 talsins, dragist því frá svokallaðri yfirvinnuineign Brynjólfs. Af þeirri ástæðu að Brynjólfur hafi tekið út 123,55 tíma sem yfirvinnufrí, komi fram í liðunum „Álag 5%“ (CRS álag) og „Bílagreiðslur“ (ökutækjastyrkur) að þeir liðir séu 0,29 af 1,0, þ.e. þær greiðslur séu lækkaðar vegna yfirvinnufrís sem því nemi.

CRS-álag sé viðbótargreiðsla samkvæmt ákvæði gr. 15.9 í kjarasamningnum og það skilyrði sé sett fyrir viðbótargreiðslunni að flugvirki hafi virk réttindi til skoðunar og útskriftar. Þá sé gerður greinarmunur á því hvort viðkomandi hafi starfað með réttindin í 12 mánuði eða skemur, þ.e. greiðsluprósentu taki breytingum samkvæmt því. Engin önnur skilyrði séu sett fyrir því að flugvirki fái álagsgreiðsluna greidda. Með vísan til þessa kveðst stefnandi byggja á því að skerðing stefnda á álagsgreiðslunni vegna úttektar flugvirkja á yfirvinnu í formi leyfis frá störfum eigi ég sér enga stoð í kjarasamningsákvæðinu og sé því ólöglegt skerðing á launum félagsmanna stefnanda sem starfi hjá stefnda.

Stefnandi bendir á, að gr. 15.9 í kjarasamningnum miði við „grunnkaup“ eitt og sér og sé orðalag ákvæðisins skýrt um það, að einungis beri að miða við tiltekið hlutfall af „grunnkaupi“, þ.e. að miðað sé við venjubundið grunnkaup hvers og eins flugvirkja. Sé grunnkaup viðkomandi óbreytt að fjárhæð, gildi í raun einu hvernig grunnkaupið sé saman sett, t.a.m. af yfirvinnufrí og venjubundnu grunnkaupi. Grunnkaupið sé samkvæmt kjarasamningsákvæðinu það eina sem hlutfallsgreiðslan reiknist af. Viðbótargreiðslan sé hlutfallslega föst greiðsla og ekki sé heimild til þess að skerða þá hlutfallsgreiðslu verði tiltekin breyting á launum hvers og eins flugvirkja innan mánaðar.

Samkvæmt gr. 15.13 í kjarasamningnum beri flugvirkjum að fá greiddan fastan ökutækjastyrk á mánuði, þ.e. sömu fjárhæðina í hverjum mánuði. Greiðsla þessi sé án skilyrða og taki ákvæðið því ekki mið af því, þótt flugvirki sé ekki við störf einstaka daga í mánuði. Ökutækjastyrkurinn sé í eðli sínu ígildi launagreiðslu, enda sé hann í framkvæmd ekki hugsaður til þess að mæta útlögðum kostnaði flugvirkja og félagsmanna stefnanda við akstur til og frá vinnu eða akstur í tengslum við vinnu þeirra. Flugvirkjar í starfi hjá stefnda séu sóttir af stefnda á fyrirfram ákveðna staði, nálægt heimili hvers og eins þeirra á höfuðborgarsvæðinu búi þeir þar, og sé þeim ekið í bifreið á vegum stefnda

til vinnustaðar síns á Keflavíkurflugvelli og aftur til baka. Því sé ljóst að ökutækjastyrknum sé ekki ætlað að mæta útlögðum kostnaði vegna eigin aksturs flugvirkjanna. Sömuleiðis taki greiðsla styrksins ekki skerðingu ef flugvirki sé t.d. í sumarleyfi eða frá störfum vegna veikinda. Með vísan til þessa kveðst stefnandi byggja á því að skerðing stefnda á ökutækjastyrk vegna úttektar flugvirkja á yfirvinnu í formi leyfis frá störfum eigi sér enga stoð í kjarasamningsákvæðinu og sé því ólögmæt skerðing á launum félagsmanna stefnanda sem starfi hjá stefnda.

Stefnandi byggir á því, að í ákvæðum gr. 15.9 eða gr. 15.13 í kjarasamningnum sé hvorki gerður fyrirvari né áskilnaður um að heimilt sé að skerða umræddar greiðslur vegna yfirvinnufrís flugvirkja. Stefndi hafi sem samningsaðila kjarasamnings verið í lófa lagið að leggja slíkt til við kjarasamningsviðræður en það hafi ekki verið gert og verði stefndi því að bera hallann af því. Horfa verði til fyrirmæla skýrra kjarasamningsákvæða um það, hvaða skilyrði þurfi að uppfylla fyrir greiðslu CRS-álags og ökutækjastyrks. Eðli máls samkvæmt sé ekki unnt að lesa eitthvað annað út úr gr. 15.9 og gr. 15.13 en það, sem fram komi í þeim. Allan vafa um túlkun ákvæðanna beri að skýra stefnanda og félagsmönnum hans í starfi hjá stefnda í hag. Verði því ekki lagt á flugvirkja að bera slíka launaskerðingu, þótt stefndi hafi hugsanlega staðið í þeim skilningi að verið væri að semja um eitthvað annað en fram komi í ákvæðinu. Í þessu sambandi kveðst stefnandi sérstaklega vísa til þess að samkvæmt almennum sjónarmiðum í vinnurétti skuli túlka launþeganum í vil hvers kyns óskýrleika í ákvæðum vinnusamnings, enda sé vinnuveitandi í yfirburðastöðu við samningsgerð og sé í lófa lagið að koma því þannig fyrir að samningsákvæði séu skýr að öllu leyti. Stefnandi bendir einnig á í þessu sambandi að stefndi, Icelandair ehf., sé eitt af stærstu fyrirtækjum landsins og af hans hálfu hafi komið að kjarasamningsgerðinni sérfræðingar á vegum stefnda og sérfræðingar frá stærstu samtökum vinnuveitenda á Íslandi sem stefndi sé hluti af.

Stefnandi byggir einnig á því að skerðingin á álagsgreiðslu og ökutækjastyrk vegna yfirvinnufría eigi sér ekki réttmætar skýringar þegar litið sé til þess að umræddar greiðslur taki ekki breytingum vegna annars konar þátta, s.s. orlofs eða aukinna vinnustunda. CRS-álagið taki ekki breytingum þótt starfsmaðurinn sé sannanlega frá störfum, nema hann sé í yfirvinnufríi samkvæmt þeirri framkvæmd sem stefndi hafi tekið einhliða upp. Ökutækjastyrkur taki heldur engum breytingum, svo sem að framan greini, sé flugvirki frá störfum vegna veikinda eða vegna sumarleyfa. Sú greiðsla sé því sannanlega ekki háð því, hvort viðkomandi ferðist milli vinnustaðar og heimilis alla vinnudaga mánaðarins og þaðan af síður hvort viðkomandi aki sjálfur eða stefndi annist aksturinn, svo sem tíðkast hafi. Stefndi sé því kominn í mótsögn við sjálfan sig með því

að beita skerðingum samkvæmt gr. 15.9 og 15.13 í kjarasamningnum eingöngu vegna yfirvinnufríá en ekki í flestum öðrum tilvikum.

Þá kveðst stefnandi byggja á því að ekkert samræmi sé í því hjá stefnda hvort og hvaða launaliðir séu lækkaðir hjá flugvirkjum og félagsmönnum stefnanda í starfi hjá stefnda, ef þeir taki yfirvinnufrí. Þannig lækki stefndi sérstaklega greiðslur á CRS-álagi og ökutækjastyrk vegna yfirvinnufríá en beiti hins vegar engum slíkum lækkunum á greiðslu fastrar yfirvinnu sé viðkomandi frá vegna yfirvinnufrí. Um þetta vísar stefnandi til framlagðs launaseðils flugvirkjans Óskars Einarssonar frá mars 2015. Óskar hafi rétt eins og Brynjólfur Líndal þurft að sæta lækkun CRS-álags og ökutækjastyrks vegna úttekins yfirvinnufrí en föst yfirvinna, sem Óskar fái greidda í hverjum mánuði, hafi ekki verið lækkuð af sama tilefni. Skjóti þetta skökku við og leiði í ljós að skerðing á greiðslu CRS-álags og ökutækjastyrks eigi ekki við nein rök að styðjast.

Stefnandi hafnar því sjónarmiði, sem komið hafi fram hjá stefnda, að yfirvinnufrí sé í raun launalaust leyfi. Eigi þetta enga stoð í raunveruleikanum, enda geti frí, sem tekið sé á fullum launum, ekki talist launalaust leyfi.

Umrædd skerðing hafi verið framkvæmd hjá félagsmönnum stefnanda sem starfi hjá stefnda, Icelandair ehf. og sé kröfugerðin byggð á einu slíkra tilvika þegar laun Brynjólfs Líndal Jóhannessonar, flugvirkja hjá stefnda og félagsmanni stefnanda, hafi verið skert svo sem sjá megí af framlögðum launaseðli hans. Samkvæmt launaseðli fyrir marsmánuð 2015 hafi Brynjólfur Líndal tekið út yfirvinnufrí í 123,55 stundir á tímabilinu 20. febrúar til 13. mars 2015 og dragist sú frítaka frá áunnum yfirvinnustundum, eins og komi fram á launaseðlinum. Sökum þessarar yfirvinnufrístöku hafi stefndi lækkað greiðslur á svonefndu CRS-álagi, nefndu á sama launaseðli „álag 5%“, og ökutækjastyrk, nefndum á sama launaseðli „bílageiðslur“, í báðum tilvikum úr 1,0 í 0,29. Skerðingin sé reiknuð þannig að yfirvinnufríinu, 123,55 stundum, sé deilt með heildardagvinnustundafjölda í mánuði, 173,3, og þannig fáið út að skerðingin nemi 71%, sem aftur þýði að einungis 29% af fullu CRS-álagi og ökutækjastyrk séu greidd samkvæmt launaseðli. Hafi skerðingin á CRS álagi numið 18.487 krónum (26.037,85 krónur – 7.551 króna) en á ökutækjastyrk 6.922 krónum (9.750 krónur – 2.828 krónur). Skerðingin feli í sér brot gegn téðum ákvæðum kjarasamnings.

Auk framangreindra tilvísana, vísar stefnandi fyrst og fremst til gildandi kjarasamnings aðila og almennra reglna um skuldbindingargildi samninga, almennra reglna kröfuréttar, þ.m.t. samningaréttar, og meginreglna vinnuréttar. Þá er vísað til laga nr. 80/1938, um stéttarfélög og vinnudeilur, IV. kafla um Félagsdóm, þ.m.t. 44. gr. að því er varðar lögsögu dómsins í máli þessu.

Kröfu um málskostnað styður stefnandi við XXI. kafla l. nr. 91/1991, aðallega 129.

og 130. gr. Krafa um virðisaukaskatt af málskostnaði byggist á lögum nr. 50/1988, um virðisaukaskatt, en stefnandi sé ekki virðisaukaskattskyldur og til að tryggja skaðleysi sitt sé honum nauðsynlegt að fá skattinn dæmdan úr hendi stefnda.

Málsástæður stefnda og lagarök

Stefndi vísar til þess að flugvirkjar hafi um hríð átt möguleika á að geyma unna yfirvinnu og taka hana síðar út í frí þannig að fyrir einn unninn tíma í næturvinnu komi 1,8 tími í frí í dagvinnu, sbr. yfirlýsingu Y-1 í kjarasamningi aðila. Raunverulegt jafngildi væri annars 1,73 en yfirvinna reiknist annars sem 1% af launum viðkomandi sveins, sbr. gr. 3.1. í kjarasamningi aðila. Kerfið sé sett upp með þeim hætti að í stað þess að fá yfirvinnu greidda í þeim mánuði sem hún er skráð, gefist flugvirkjum að eigin vilja og nánast án takmarkana sá valkostur að geyma hana með þeim möguleika að taka hana út í frí síðar. Kjósi menn að geyma yfirvinnu sína til síðari tíma, séu þannig taldir þeir tímar sem unnir eru og margfaldaðir með 1,8. Síðar gefist starfsmönnum kostur á að taka þann fjölda dagvinnutíma, sem þá komi út, í frí eða fá uppsafnaða tíma greidda út án þess að taka frí. Vinnan sé geymd í formi dagvinnutíma.

Stefndi byggir sýknukröfu sína á því, að ákvæði gr. 15.9 og 15.13 í kjarasamningi aðila feli ekki í sér að yfirvinna taki þar greindum álögum og breyti engu, hvort yfirvinnan sé greidd eða tekin út í frí. CRS-álagið sé viðbótargreiðsla sem reiknist af grunnkaupi, það er dagvinnu en ekki yfirvinnu. Ökutækjastyrkur greiðist ekki heldur vegna yfirvinnu. Viðbótargreiðslur þessar myndi því ekki grunn til yfirvinnu þannig að ekki bætist við þær þegar yfirvinna sé unnin.

Óumdeilt sé að ökutækjastyrkur og CRS-álag leggist ekki á greidda yfirvinnu. Sama gildi þar af leiðandi um yfirvinnu, sem geymd sé til töku í frí síðar, enda yrði sú greiðsla annars hlutfallslega hærri sem skapi ójafnvægi milli þeirra, sem fái yfirvinnuna greidda, og hinna, sem taki hana út í frí.

Þar sem þessar viðbótargreiðslur leggist ekki ofan á yfirvinnu, verði þær ekki lagðar inn til úttektar seinna, eins og eigi við um yfirvinnutímana. Yfirvinnufrí sé í þessum skilningi launalaust leyfi sem greitt sé með geymdum yfirvinnugreiðslum viðkomandi flugvirkja.

Stefndi mótmælir því sem röngu og órökstuddu að umdeild ákvæði gr. 15.9 um CRS-álag og gr. 15.13 um ökutækjastyrk í kjarasamningi aðila beri að skilja þannig að óheimilt sé að skerða umræddar greiðslur vegna yfirvinnufrís. Orðið grunnkaup í gr. 15.13 verði ekki skilið á annan veg en þann, að þar sé um að ræða dagvinnulaun í viðkomandi aldursflokki án álaga, sbr. framlagða launatöflu. Eins og fyrr greini, greiðist ökutækjastyrkur ekki vegna yfirvinnu. Á því sé byggt af hálfu stefnda.

Um ný ákvæði sé að ræða og verði fordæmi því ekki sótt í fyrri framkvæmd, eins og stefnandi haldi fram. Þá sé framsetning á launaseðli ekki ákvarðandi um rétt til greiðslu CRS-álags samkvæmt umræddum kjarasamningi, eins og stefnandi virðist ætla.

Eins og aðrar greiðslur miðist greiðsla ökutækjastyrks við unnið starfshlutfall og komi fjarvistir vega einstakra daga því eðlilega til frádráttar, svo fremi þær falli ekki undir aðrar reglur, t.d. varðandi orlof og veikindi. Hið sama gildi um CRS-álag.

Vegna tilvísana stefnanda til orlofs og veikindalauna bendir stefndi á að um orlof fari samkvæmt orlofslögum nr. 30/1987 og að greiðsluskylda í veikindum ráðist af ákvæðum kjarasamninga.

Stefndi mótmælir því, að allan vafa beri að skýra stefnanda í hag, enda lúti ágreiningur aðila að kjarasamningi milli tveggja jafngildra samningsaðila. Þá sé ranghermt í stefnu að engum lækkunum sé beitt hvað varðar greiðslu fastrar yfirvinnu ef viðkomandi er frá vegna yfirvinnufrís. Stefndi bendir jafnframt á að það sé á hans ábyrgð að reikna og greiða laun, auk þess sem hann sé óbundinn af því að gera stefnanda fyrir fram viðvart um hvaða skilning hann telji rétt að leggja til grundvallar í einstökum atriðum.

Með vísan til ofangreinds sé því mótmælt sem röngu að samkvæmt skýru orðalagi kjarasamningsins sé hvorug hinna umdeildu greiðslna háð breytingum þótt til frídaga kæmi. Stefndi byggir kröfur sínar aðallega á kjarasamningi aðila, lögum um orlof nr. 30/1987 og almennum reglum vinnuréttar.

Málskostnaðarkrafa stefnda byggist á 129. og 130. gr. laga nr. 91/1991, um meðferð einkamála.

Niðurstaða

Mál þetta á undir Félagsdóm samkvæmt 3. tölulið 1. mgr. 44. gr. laga nr. 80/1938, um stéttarfélög og vinnudeilur.

Ágreiningur málsaðila snýst annars vegar um það hvort stefnda, Icelandair hf., sé heimilt í tilviki flugvirkjans Brynjólfs Líndal Jóhannessonar að skerða svonefnt CRS-álag um 18.487 krónur, eða sem nemur 71% af þeirri fjárhæð sem honum hefði ella borið ef hann hefði á tímabilinu 16. febrúar 2015 til 13. mars 2015 unnið fulla dagvinnu í stað þess að taka yfirvinnufrí sem nam 71% af dagvinnutímanum á nefndu tímabili. Hins vegar lýtur ágreiningur aðila að sams konar skerðingu á kjarasamningsbundnum ökutækjastyrk.

Með kjarasamningi milli Flugvirkjafélags Íslands og Samtaka atvinnulífsins vegna Icelandair ehf., dagsettum 4. júlí 2014, var síðastgildandi kjarasamningur aðila framlengdur til 31. ágúst 2017 með þeim breytingum sem fólust í hinum nýja samningi. Í 2. gr. hins nýja samnings er mælt fyrir um nýja grein, 15.9, sem orðast svo:

„CRS – álag

Viðbótargreiðsla, sem myndar ekki grunn til annarra álagsgreiðslna, greiðist til flugvirkja sem hafa virk réttindi til skoðunar og útskriftar (CRS) á einni eða fleiri flugvélategundum félagsins eða verkstæði.

- a. 5% af grunnkaupi í viðkomandi aldursflokki við öflun réttinda.
- b. 11% af grunnkaupi í viðkomandi aldursflokki að loknu starfi í 12 mánuði með réttindin. Jafnframt fellur þá niður álag skv. lið a.
- c. Flugvirkjar er hafa tilskilin réttindi er um getur í þessum lið munu í skoðunum í skýli sinna verkum er falla undir skoðun („Inspection“).

Viðbótargreiðsla þessi tekur gildi 1. september 2014 og flugvirkjar með gild réttindi á þeim tíma fá greitt skv. a-lið fyrstu 12 mánuði. Ákvæði b-liðar tekur því fyrst gildi þann 1. september 2015.“

Í fyrirbyggjandi kjarasamningi frá 9. nóvember 2004 milli Flugvirkjafélags Íslands og Samtaka atvinnulífsins vegna Tæknipjónustunnar Keflavíkurflugvelli ehf. (ITS), er að finna yfirlýsingu, Y.1, um að flugvirkja sé heimilt að gera samkomulag um að taka yfirvinnu út í fríi, þannig að fyrir einn unnin tíma í næturvinnu komi 1,8 tími í fríi í dagvinnu. Málsaðila greinir ekki á um að kjarasamningur þessi, og þar með téð yfirlýsing, sé forveri þess kjarasamnings sem nú er í gildi á milli þeirra. Unna yfirvinnutíma geta flugvirkjar þannig fengið geymda og valið síðan hvort þeir fá þá greidda sem laun eða tekið út í formi dagvinnufrís eins og yfirlýsingin mælir fyrir um. Á grundvelli þessa fyrirkomulags tók fyrrgreindur Brynjólfur Líndal á tímabilinu 16. febrúar 2015 til 13. mars 2015 út frí á móti áður unninni yfirvinnu sem samsvaraði 123,55 dagvinnutímum eða 71% heildardagvinnutímans á tímabilinu. Hann vann á hinn bóginn hina dagvinnutímuna á tímabilinu eða 29% heildardagvinnutímans en hélt óskertum launum á tímabilinu. Í þessu felst að Brynjólfur var leystur undan vinnuskyldu, án þess að föst mánaðarlaun hans væru skert, m.ö.o. hann hélt grunnkaupi sínu þótt hann hafi verið í yfirvinnufríi sem nam 123,55 dagvinnutímum. Ekki verður ráðið, hvorki af yfirlýsingunni í kjarasamningnum frá 9. nóvember 2004 né fyrirbyggjandi launaseðli Brynjólfs, að laun sem hann fékk greidd fyrir þann tíma sem hann tók út í fríi vegna yfirvinnunnar hafi verið laun annars eðlis en felst í sjálfu grunnkaupinu. Í þessu ljósi fær ekki staðist sá skilningur stefnda að yfirvinnufrí sé launalaust leyfi sem greitt er með geymslu yfirvinnugreiðslna.

Hið svonefnda CRS-álag skal í tilviki Brynjólfs vera viðbótargreiðsla sem nemur 5% af grunnkaupi hans, sbr. a-lið í gr. 15.9 í gildandi kjarasamningi. Samkvæmt fyrirbyggjandi launaseðli nam grunnkaup hans á tímabilinu 520.757 krónum. Álagið átti því að nema 26.038 krónum (520.757 x 5%) fyrir tímabilið. Stefndi, Icelandair, greiddi honum hins vegar einungis 7.551 krónu í álag.

Samkvæmt kjarasamningsákvæðinu komu álagsgreiðslur þessar fyrst til framkvæmda 1. september 2014. Fljótlega eftir að þær komu fyrst til útborgunar bárust stefnda, Icelandair ehf., kvartanir varðandi útreikning þeirra og með bréfi stefnanda 12. febrúar 2015 voru gerðar athugasemdir við flugfélagið vegna skerðingar á álagsgreiðslum sem nokkrir félagsmenn í stefnanda höfðu sætt. Athugasemdirnar voru svo áréttaðar með bréfi lögmanns stefnanda 24. sama mánaðar. Engin föst venja hafði því fest í sessi tiltekna aðferð við útreikning álagsins sem félagsmenn í stefnanda eru bundnir af.

Að öllu framangreindu virtu verður að fallast á það með stefnanda að stefndi, Icelandair ehf., greiddi Brynjólfi Líndal Jóhannessyni ekki það CRS-álag sem honum bar fyrir umrætt tímabil samkvæmt ákvæðum fyrrgreinds kjarasamnings aðila og nemur mismunurinn 18.487 krónum (26.038-7.551).

Í síðasta kjarasamningi milli aðila var auk CRS-álagsins samið um nýtt ákvæði um ökutækjastyrk sem skyldi verða gr. 15.3 í kjarasamningnum. Ákvæðið hljóðar svo:

„Ökutækjastyrkur er kr. 9.750 á mánuði frá og með 1. ágúst 2014. Frá 1. júlí 2016 verður ökutækjastyrkur kr. 19.500 á mánuði. Fjárhæð þessi miðast við núverandi almennt kílómetragjald RSK (116,00 kr.) og breytist í samræmi við þær breytingar sem kunna að verða á því.“

Hvorki í ákvæðinu sjálfu né öðrum ákvæðum kjarasamningsins er að finna fyrirmæli um greiðslu styrksins, þ. á m. hvort eða á hvern hátt hann skuli skerðast með hliðsjón af launum þeirra sem taka laun samkvæmt kjarasamningnum eða fríum þeirra eða fjarvistum af öðrum ástæðum. Í tilviki Brynjólfs Líndal Jóhannessonar var honum greiddur ökutækjastyrkur að fjárhæð 2.828 krónur fyrir tímabilið 16. febrúar 2015 til 13. mars 2015. Var styrkurinn því skertur um 6.922 krónur (9.750-2.828) eða 71%. Er það sama hlutfall og CRS-álagið var skert um. Eins og áður greinir fékk Brynjólfur greitt óskert grunnkaup fyrir tímabilið 16. febrúar 2015 til 13. mars 2015. Verður ekki séð að fyrir hendi sé heimild fyrir stefnda, Icelandair ehf., til að skerða ökutækjastyrkinn með þeim hætti sem gert var. Bar því að greiða honum styrkinn óskertan.

Í ljósi alls þess sem að framan greinir verður krafa stefnanda tekin til greina. Stefndi greiði stefnanda málskostnað sem þykir hæfilega ákveðinn 400.000 krónur.

Uppkvaðning dómsins hefur dregist vegna embættisanna dómsforseta.

D ó m s o r ð:

Viðurkennt er að stefndi, Icelandair ehf., hefur með því að lækka greiðslur Brynjólfs Líndal Jóhannessonar flugvirkja, kt. 310871-5329, á CRS-álagi um 18.487 krónur og ökutækjastyrk um 6.922 krónur vegna úttekins yfirvinnufrís í 123,55 stundir við launagreiðslu fyrir mars 2015 brotið gegn ákvæðum gr. 15.9 og 15.13 í kjarasamningi

milli Flugvirkjafélags Íslands og Samtaka atvinnulífsins vegna Icelandair ehf. frá 4. júlí 2014, sbr. kjarasamning milli Flugvirkjafélags Íslands og Samtaka atvinnulífsins vegna Tækniþjónustunnar Keflavíkurflugvelli frá 9. nóvember 2004 með síðari framlengingum.

Stefndi greiði stefnanda 400.000 krónur í málskostnað.

Arnfríður Einarsdóttir

Ásmundur Helgason Ragnheiður Harðardóttir

Lára V. Júlíusdóttir Valgeir Pálsson