

Ár 2017, þriðjudaginn 19. september, er í Félagsdómi í málinu nr. 6/2017:

Flugvirkjafélag Íslands
(Jón Sigurðsson hrl.)
gegn
Samtökum atvinnulífsins
vegna Icelandair ehf.
(Hrafnhildur Stefánsdóttir hrl.)

kveðinn upp svofelldur

d ó m u r:

Mál þetta var dómtekið 23. ágúst sl.

Málið dæma Arnfríður Einarsdóttir, Ásmundur Helgason, Ragnheiður Harðardóttir, Karl Ó. Karlsson og Valgeir Pálsson.

Stefnandi er Flugvirkjafélag Íslands, Borgartúni 22, Reykjavík.

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

Dómkröfur stefnanda

Stefnandi krefst þess að viðurkennt verði með dómi að sú ákvörðun Icelandair ehf., sem tilkynnt var trúnaðarmanni stefnanda 22. mars 2017 og kom til framkvæmda 20. apríl 2017, um að flugvirkjar Icelandair ehf. skuli ekki lengur sinna störfum tengdum svokölluðu „push back“ flugfara Icelandair ehf. á línu á Keflavíkurflugvelli sé brot á kjarasamningi milli Flugvirkjafélags Íslands og Samtaka atvinnulífsins vegna Icelandair ehf. og ólögmæt vinnustöðvun.

Að stefndi, Samtök atvinnulífsins, eða eftir atvikum Icelandair ehf., verði dæmdur til greiðslu sektar samkvæmt 65. gr. laga nr. 80/1938, um stéttarfélög og vinnudeilur.

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

Dómkröfur stefnda

Stefndi krefst sýknu af öllum kröfum stefnanda og krefst jafnframt málskostnaðar úr hendi stefnanda samkvæmt mati dómsins.

Málavextir

Með tölvubréfi stefnda, Icelandair ehf., til trúnaðarmanns stefnanda á línu á Keflavíkurflugvelli, dagsettu 22. mars 2017, tilkynnti félagið um fyrirhugaðar breytingar á verklagi við að ýta flugvélum félagsins frá stæði, svonefndri „push back“-þjónustu, í þá veru að IGS ehf., þjónustuaðila félagsins á Keflavíkurflugvelli, yrði falið að innna þá þjónustu af hendi frá og með 20. apríl sama ár. Í bréfi sínu til stefnda, dagsettu 30. sama mánaðar, mótmælti stefnandi því að fyrirtækið tæki einhliða ákvörðun um slíkar breytingar á verksviði flugvirkja, án aðkomu stefnanda. Stefnandi lýsti jafnframt þeirri skoðun sinni að með þessari breytingu hefði stefndi brotið gegn friðarskyldu gildandi kjarasamnings aðila og skoraði á stefnda að draga ákvörðunina til baka. Stefndi svaraði bréfinu 7. apríl sl. og vísaði til þeirrar meginreglu að vinnuveitandi réði því hvaða störf hann léti innna af hendi innan fyrirtækis og að ákvörðunarvald um slíkt teldist almennt til stjórnunarréttar vinnuveitanda. Því ætti stefnandi ekki rétt á að hlutast til um þessa ákvörðun. Loks vísaði stefndi til ákvæða 17. gr. laga nr. 80/1938, um stéttarfélög og vinnudeilur. Stefnandi tilkynnti stefnda með bréfi 19. sama mánaðar að hann myndi leita réttar síns fyrir dómstóli en að félagsmenn í stefnanda hjá stefnda myndu láta af störfum við „push back“-þjónustu 20. apríl 2017 með fyrirvara um dómsniðurstöðu. Hinn 26. apríl sl. ítrekaði lögmaður stefnanda afstöðu hans til málsins og tilkynnti um málshöfðun þessa. Jafnframt var stefnda gefinn kostur á að hverfa frá ákvörðun sinni eða leita leiða til að semja um málið. Mál þetta var þingfest fyrir Félagsdómi 7. júní sl.

Í málinu liggur frammi kjarasamningur milli stefnanda og Samtaka atvinnulífsins vegna Tækniþjónustunnar á Keflavíkurflugvelli ehf. (ITS) sem undirritaður var 9. nóvember 2004 með gildistíma frá 15. október 2004 til 31. desember 2007. Með samningi sömu aðila, dagsettum 19. júlí 2015, voru gerðar breytingar á 9. kafla kjarasamningsins. Óumdeilt er að kjarasamningarnir gilda milli aðila þessa máls og hafa ákvæði þeirra verið framlengd, fyrst með kjarasamningi milli stefnanda og Samtaka atvinnulífsins vegna Icelandair ehf., dagsettum 14. maí 2008 með gildistíma frá 1. sama mánaðar. Þar kemur fram að síðastgildandi kjarasamningur framlengist til 31. janúar 2009 með þeim breytingum, sem felist í samningnum, og falli hann þá úr gildi án sérstakrar uppsagnar. Kjarasamningurinn var síðan framlengdur með frekari breytingum 4. júní 2009, 15. apríl 2010, 16. júní 2011 og 4. júlí 2014.

Málsástæður og lagarök stefnanda

Stefnandi reisir stefnukröfur sínar á því að stefndi hafi brotið gegn kjarasamningi aðila og gegn svonefndri friðarskyldu aðila kjarasamnings á gildistíma kjarasamnings og um leið boðað ólögmdæta vinnustöðvun þegar hann tók ákvörðun um, tilkynnti um og framkvæmdi þá breytingu 20. apríl 2017 að taka svokölluð „push back“-störf af flugvirkjum stefnda, Icelandair ehf., og fela ófaglærðum starfsmönnum. Stefnandi byggir á því að umrædd „push back“-störf hafi verið hluti af þeim störfum sem tilheyrðu flugvirkjum og hafi heyrt undir ákvæði kjarasamnings aðila, enda sé óumdeilt milli aðila að flugvirkjar stefnda á línu og félagsmenn stefnanda hafi um áratugaskeið sinnt þeim störfum. Með því að tilkynna um og

taka svo verkþáttinn undan þeim störfum sem flugvirkjar sinna, hafi stefndi í reynd boðað vinnustöðvun sem sé ólögmæt aðgerð á meðan kjarasamningur aðila er í gildi. Stefnda hafi því ekki verið heimilt að lögum að fela ófaglærðu starfsfólki störf flugvirkja við „push back“-þjónustu. Málið eigi undir Félagsdóm á grundvelli 1. og 2. tl. 1. mgr. 44. gr. laga nr. 80/1938, um stéttarfélög og vinnudeilur.

Stefnandi vísar til þess að „push back“-störf flugvirkja stefnda hafi verið hluti af störfum flugvirkja á línu hjá stefnda, hvort tveggja fyrir flugför stefnda sem og í verkefnum félagsins á Keflavíkuflugvelli fyrir önnur flugfélög. Hann vísar nánar um lýsingu og inntak starfanna til afrita úr handbókum og leiðbeiningarritum flugfara sem lögð hafi verið fram í málinu. Óumdeilt sé og viðurkennt í framangreindri tilkynningu Icelandair ehf. til trúnaðarmanns stefnanda 22. mars 2017 að „push back“-störf flugvirkja tilheyri flugvirkjum og iðnstörfum þeirra.

Stefnandi bendir á að milli aðila sé í gildi kjarasamningur sem síðast hafi verið framlengdur með breytingum 2014. Stefnukröfur eru á því byggðar að kjarasamningurinn verndi öll störf flugvirkja hjá stefnda, Icelandair ehf., á svokallaðri línu á Keflavíkurflugvelli, þ.m.t. við fyrrnefnda „push back“-þjónustu og störf þeirri þjónustu tengdri, enda hafi flugvirkjar stefnda unnið umþrætt þjónustustörf fyrir stefnda á grundvelli kjarasamningsins. Um það vísar stefnandi meðal annars til 1. kafla kjarasamningsins. Af þeim sökum falli „push back“-þjónustan með óyggjandi hætti undir ákvæði kjarasamnings og sé það því kjarasamningsbrot að fela öðrum en félagsmönnum stefnanda að sinna umræddum störfum. Framangreind tilkynning stefnda, Icelandair ehf., til trúnaðarmanns stefnanda, og þannig til stefnanda, 22. mars 2017, hafi falið í sér boðun um ólögmæta vinnustöðvun af hálfu stefnda.

Stefnandi byggir á því að ákvörðun stefnda og tilkynningin feli í sér bein fyrirmæli til flugvirkja stefnda og félagsmanna stefnanda um bann við því að þeir sinni framar tilteknum störfum flugvirkja hjá félaginu og þar með að þeir leggi niður þau störf sem þeir hafi þó sinnt um áratugaskeið. Aðgerðin sé því verkbannt atvinnurekanda, sbr. skilgreiningu í 1. málslíð 19. gr. laga nr. 80/1938, um stéttarfélög og vinnudeilur, eða til vara sambærileg aðgerð sem jafna megir til vinnustöðvunar, sbr. 2. málslíð 19. gr. laganna. Hvort heldur sem er, sé aðgerð stefnda rof á svokallaðri friðarskyldu sem gildi milli samningsaðila kjarasamnings á meðan kjarasamningurinn er í gildi. Svo sem viðurkennt sé í vinnurétti og Félagsdómur hafi staðfest í dómum sínum, felist í friðarskyldunni að samningsaðilum kjarasamnings sé óheimilt á samningstímabilinu að beita verkfalli eða verkbanni til þess að knýja fram kröfur sem telja verði að hafi verið leiddar til lykta með kjarasamningnum. Samkvæmt þessu hafi stefnda, Icelandair ehf., verið óheimilt á samningstíma kjarasamnings að boða vinnustöðvun með þeim hætti sem gert hafi verið.

Stefnandi bendir á því að vinnustöðvun og verkbannt geti aðeins komið til í kjaradeilu, þegar kjarasamningur aðila sé ekki til staðar, en svo hátti ekki til hér þar sem kjarasamningur hafi verið í fullu gildi þegar stefndi hafi gripið til umræddra aðgerða. Auk framanrakinna

tilvísana til laga nr. 80/1938 sé ljóst að stefndi hafi brotið ákvæði II. kafla laganna með vinnustöðvunaraðgerð sinni, enda hafi reglum laganna um vinnustöðvun ekki verið fylgt. Ákvæði 14.-17. gr. laganna hafi í engu verið uppfyllt svo stefndi gæti sem vinnuveitandi hafið vinnustöðvun. Þá girði ákvæði 17. gr. sérstaklega fyrir það að heimilt sé að hefja vinnustöðvun ef ágreiningur er einungis um atriði sem Félagsdómur á úrskurðarvald um. Stefndi hafi ekki leitað úrlausnar Félagsdóms áður en hann greip til þess að tilkynna um ákvörðun sína og koma henni í framkvæmd, eins og honum hefði verið í lófa lagið að gera.

Stefnandi reisir stefnukröfur sínar einnig á því að stefndi hafi með gerð kjarasamnings við stefnanda viðurkennt að honum sé óheimilt, nema með gagnkvæmu samkomulagi við stefnanda við gerð kjarasamnings, að fella tiltekin störf, sem flugvirkjar stefnda og félagsmenn stefnanda hafi sinnt, undan kjarasamningi og fela öðrum. Með því að stefndi hafi einhliða vikið frá þessari skyldu sinni varðandi „push back“-þjónustu á meðan á gildistíma kjarasamnings stóð, hafi hann viðurkennt að öll störf, sem flugvirkjarnir sinni, falli undir ákvæði kjarasamnings. Hann hafi um leið viðurkennt brot sín gegn ákvæðum kjarasamnings og einnig brot gegn friðarskyldu samningsaðila.

Stefnandi vísar framangreindu til stuðnings til ákvæðis eða bókunar B.3 í kjarasamningi aðila, þar sem segi: „Aðilar eru sammála um að útskipti á áklæðum á setum farþegasæta á línu geti verið framkvæmd af öðrum aðilum en flugvirkjum.“ Kjarasamningsákvæðið hafi fyrst komið inn í kjarasamning með bókun á árinu 2000 og hafi síðan haldist óbreytt í kjarasamningi. Eins og ákvæðið beri með sér, felist m.a. í störfum á línu áklæðaskipting, sem fram að gildistöku kjarasamningsins 2000 hefði, eins og önnur störf á línu, verið í höndum flugvirkja. Við kjarasamningsgerð sama ár hafi aðilar hans talið að ekki væri unnt að taka frá félagsmönnum stefnanda hluta af störfum sem flugvirkjar hefðu sinnt, án þess að sérstaklega yrði samið um það við kjarasamningsgerð. Því hafi venja myndast um að stefndi yrði að semja sérstaklega um það við stefnanda ef skilja ætti frá starfi flugvirkja ákveðna verkþætti sem tilheyrt hefðu starfsskyldum þeirra. Mikilvægt sé að hafa í huga í þessu sambandi, að eingöngu félagsmenn stefnanda hafi sinnt svokallaðri „push back“-þjónustu fram til þessa. Því sé ljóst að öll önnur störf, sem flugvirkjar hafi sinnt fyrir stefnda við gerð kjarasamnings 2000, þ.m.t. „push back“-þjónustan, séu störf sem falli undir kjarasamning. Sú einhliða aðgerð að taka slík vernduð störf af flugvirkjum sé því brot á kjarasamningi.

Stefnandi hafnar því að aðkoma eða aðkomuleysi flugvirkja annarra flugrekenda að svokallaðri „push back“-þjónustu flugfara hafi einhverja þýðingu í málinu. Stefndi hafi sjálfur viðurkennt í verki og í kjarasamningi að öll störf flugvirkja stefnda eigi undir kjarasamning og að semja verði um hvers kyns frávík frá því í kjarasamningi. Þá bendir stefnandi á að stefndi, Samtök atvinnulífsins vegna Icelandair ehf., hafi verið samningsaðili kjarasamnings og hafi á sínum tíma samið um framangreinda bókun B.3. Hann sé því sem samningsaðili gjörkunnugur efni kjarasamnings um réttindi og skyldur stefnda. Þegar af þeirri ástæðu hafi stefnda mátt vera fullkomlega ljóst að framferði hans varðandi breytingar á „push

back“-störfum flugvirkja stangaðist á við lög, kjarasamning og friðarskyldu á vinnumarkaði. Engu að síður hafi stefndi ákveðið að hrinda ákvörðun sinni um „push back“ í framkvæmd, þrátt fyrir viðvaranir stefnanda í bréfum um brot á friðarskyldu. Stefnandi kveðst byggja á því að þetta beri að virða sérstaklega við mat á sök stefnda í málinu.

Stefnandi krefst þess jafnframt að stefndi verði dæmdur til greiðslu sektar í samræmi við ákvæði laga nr. 80/1938, um stéttarfélög og vinnudeilur, sbr. 65. gr. laganna, vegna hinnar ólögmatu vinnustöðvunar og rofs á friðarskyldu.

Stefnandi kveðst sem stéttarfélag gæta hagsmuna flugvirkja sem starfa á línu hjá stefnda, Icelandair ehf., og hafa sinnt „push back“-störfum og vinnustöðvun stefnda nær til, enda séu þeir allir félagsmenn í stefnanda. Málshöfðunin sækir stöð í 1. mgr. 45. gr. laga nr. 80/1938. Málið sé höfðað á hendur stefnda, Samtökum atvinnulífsins, á grundvelli aðildar stefnda, Icelandair ehf., að þeim samtökum en einnig samkvæmt aðild að kjarasamningi aðila, dagsettum 4. júlí 2014. Tækniþjónustan Keflavíkurflugvelli ehf., sem sé samningsaðili að gildandi heildarkjarasamningi aðila, dagsettum 9. nóvember 2004, sé nú hluti af stefnda, Icelandair ehf., og því sé aðild að síðasta kjarasamningi aðila 2014 með þeim hætti sem þar greini.

Stefnandi vísar til gildandi kjarasamnings aðila, dagsetts 9. nóvember 2004, með síðari breytingum og sérstaklega til kjarasamnings aðila frá 4. júlí 2014. Þá vísar stefnandi jafnframt til almennra reglna um skuldbindingargildi samninga, almennra reglna kröfuréttar, þ.m.t. samningaréttar, og meginreglna vinnuréttar. Um aðild varnarmegin vísar stefnandi til 1. mgr. 45. gr. laga nr. 80/1938, um stéttarfélög og vinnudeilur, en stefndi, Icelandair ehf., sé meðlimur í Samtökum atvinnulífsins.

Kröfu um málskostnað styður stefnandi við XXI. kafla l. nr. 91/1991, um meðferð einkamála, aðallega 129. og 130. gr., sbr. einnig 65. gr. laga nr. 80/1938. Krafa um virðisaukaskatt af málskostnaði byggist á l. nr. 50/1988, um virðisaukaskatt, en stefnandi kveðst ekki vera virðisaukaskattskyldur og þurfi því að fá skattinn dæmdan úr hendi stefnda.

Málsástæður og lagarök stefnda

Stefndi bendir á að starfsumhverfi fyrirtækja og framkvæmd vinnu starfsmanna taki stöðugum breytingum meðal annars vegna tækniframfara, markaðsaðstæðna og hagræðingar, án þess að kjarasamningar um kaup og kjör starfsmanna standi því í vegi. Það eigi við um deiluefni máls þessa, þ.e. svokallaða „push back“-þjónustu, þegar flugvélum sé ýtt aftur af stæði. Stefndi byggir sýknukröfu sína á því, að hvorki lög né kjarasamningur aðila séu því til fyrirstöðu að Icelandair ehf. ákveði að breyta verklagi þannig að sá verkþáttur að ýta flugvélum aftur úr stæði, svokallað „push back“, verði falinn Flugafgreiðslunni Keflavíkurflugvelli, IGS ehf., og verði því ekki lengur á höndum flugvirkja stefnda. Þeim störfum sé nú sinnt af starfsmönnum IGS ehf. og á ábyrgð þess félags.

Stefndi vísar til þess að kjarasamningur aðila, sem og aðrir slíkir samningar, fjalli um kaup og kjör starfsmanna en ekki einstaka verkþætti eða störf, eins og stefnandi haldi fram, enda séu þau mjög breytileg eftir tíma og aðstæðum. Þá hafi ekki verið samið sérstaklega um það í kjarasamningnum að nefnt „push back“-starf sé órjúfanlegur þáttur í störfum flugvirkja félagsins. Því móttæli stefndi fullyrðingu stefnanda um að stefndi hafi brotið gegn kjarasamningi aðila og friðarskyldu með því að flugvirkjar félagsins sinni ekki lengur störfum tengdum fyrrnefndu „push back“-verkefni á vélum félagsins. Starfssvið flugvirkja sem annarra starfsmanna taki eðlilega breytingum með aukinni tækni og sérhæfingu.

Stefndi byggir einnig til stjórnunarrétti vinnuveitanda. Hann vísar til þess að taka verði tillit til þess að það sé almennt hlutverk vinnuveitanda í ráðningarsambandi að ákveða skipulag starfa og hvað vinna skuli, sbr. dóma Félagsdóms í málum réttarins nr. 12/2016 og 4/2006. Þá sé tekið fram í grein 1.2 í inngangi kjarasamnings aðila frá 9. nóvember 2004 að flugvirkjar skuli fara í einu og öllu eftir þeim fyrirmælum og reglum sem félagið setur um störf þeirra á hverjum tíma, enda brjóti þær hvorki gegn gildandi reglum um flug, iðnlög eða önnur lög, né ákvæði kjarasamningsins. Stefnanda sé því skylt að hlíta ákvörðunum stefnda hvað þetta varðar, enda hafi stefnandi ekki sýnt fram á að stefndi haft gerst brotlegur við fyrrgreind lög og reglur. Þá sé ljóst að umræddur kjarasamningur taki aðeins til þeirra starfa sem falli undir iðngrein flugvirkja, sbr. grein 1.1 í inngangskafli fyrrgreinds kjarasamnings. Af hálfu stefnanda hafi hins vegar ekki verið sýnt fram á að sá verkþáttur að ýta flugvéllum aftur af stæði, „push back“, falli undir iðngrein flugvirkja. Framkvæmdin sé enda sú að flugvirkjar komi ekki að því að ýta flugvéllum úr stæði hjá þjónustuaðilum á Keflavíkurflugvelli sem bjóði bæði innlendum og erlendum flugrekendum sem fari reglulega um flugvöllinn „push back“-þjónustu með þjálfuðu starfsfólki með tilskilin leyfi. Þá hafi þessi störf ekki heldur verið unnin af flugvirkjum á áfangstöðum stefnda, Icelandair ehf., erlendis. Ekki sé heldur kunnugt um að stefnandi hafi mótmælt því við aðra innlenda flugrekendur og þjónustuaðila að ófaglærðir starfsmenn sinni þessari þjónustu.

Stefndi bendir á að yfirlýsing stefnanda í stefnu um að það, hvernig aðkomu eða aðkomuleysi flugvirkja annarra flugrekenda að „push back“-þjónustu við flugvélar sé háttáð, hafi enga þýðingu í málinu, feli í raun í sér viðurkenningu á því að þessi þjónusta falli ekki undir iðnstörf flugvirkja.

Með vísan til alls framanreinds sé því staðhæfingu stefnanda um að stefndi hafi brotið gegn kjarasamningi aðila mótmælt sem rangri. Þá mótmælir stefndi sem tilhæfulausri staðhæfingu stefnanda um að stefndi hafi viðurkennt að „push back“-störf tilheyri flugvirkjum og þeirra iðnaðarstörfum og að stefndi hafi viðurkennt staðhæfingar og skilning stefnanda í málinu. Jafnframt mótmælir stefndi því að bókun B.3 í kjarasamningi aðila 9. nóvember 2004 um framkvæmd á útskiptum á áklæðum á setum farþegasæta geti haft áhrif á þetta mál, enda hafi þar verið leyst úr deilu um afmarkað atriði með tilteknum hætti. Í því felist hvorki viðurkenning né fordæmi í þessu máli og því síður hafi það skapað venju. Einnig bendir

stefndi á að framlagðar handbækur séu gögn stefnda, Icelandair ehf., sem félagið geti breytt eftir þörfum, svo framarlega sem þær uppfylli evrópskar flugreglur.

Stefndi mótmælir fullyrðingu stefnanda um að stefndi hafi, með ætluðu broti á kjarasamningi aðila, brotið gegn friðarskyldu og gerst sekur um ólögsmæta vinnustöðvun. Ljóst sé að ágreiningur um skilning á kjarasamningi aðila jafngildir ekki ólögsmætri vinnustöðvun af hálfu stefnda, sbr. 1. tölulið 17. gr. laga nr. 80/1938, um stéttarfélag og vinnudeilur. Þá hafi viðkomandi starfsmönnum ekki verið gert að leggja niður vinnu heldur hafi þeir haldið áfram störfum ótruflaðir. Skilyrði 19. gr. fyrrgreindra laga um að starfsmenn leggi niður vinnu sé því ekki uppfyllt. Loks kveður stefndi ekki geta komið til álita að dæma sektir í málinu, enda séu engin skilyrði þess uppfyllt.

Stefndi byggir kröfur sínar aðallega á kjarasamningi aðila og lögum nr. 80/1938, um stéttarfélag og vinnudeilur. Málskostnaðarkrafa stefnda byggist á 129. og 130. gr. laga nr. 91/1991, um meðferð einkamála.

Niðurstaða

Mál þetta á undir Félagsdóm samkvæmt 1. og 2. tölulið 1. mgr. 44. gr. laga nr. 80/1938, um stéttarfélag og vinnudeilur.

Ágreiningur málsins á rót að rekja til þess að með tölvubréfi stefnda, Icelandair ehf., til trúnaðarmanns stefnanda á línu á Keflavíkurflugvelli, dagsettu 22. mars 2017, var tilkynnt um fyrirætlanir um breytingu á verklagi við að ýta flugvélum félagsins frá stæði, svo nefnd „push back“ þjónusta, í þá veru að IGS ehf., þjónustuaðila félagsins á Keflavíkurflugvelli, yrði falið að inna þá þjónustu af hendi frá og með 20. apríl sama ár. Óumdeilt er að flugvirkjar hafa unnið þennan starfa hjá stefnda, Icelandair ehf., allt frá árinu 1987 þegar millilandaflug hófst frá Keflavíkurflugvelli.

Með málshöfðun þessari leitar stefnandi staðfestingar Félagsdóms á því að stefndi hafi, með framangreindri ákvörðun, brotið gegn gildandi kjarasamningi aðila. Umrædd störf hafi verið hluti af þeim störfum, sem tilheyrðu flugvirkjum, og sem óumdeilt sé að flugvirkjar í stefnanda hafi sinnt fyrir stefnda um áratugaskeið. Með því að tilkynna um og taka verkþáttinn undan þeim störfum, sem flugvirkjar sinni, hafi stefndi í reynd boðað vinnustöðvun sem sé ólögsmæt aðgerð á meðan kjarasamningur aðila sé í gildi. Auk þess hafi ákvörðunin falið í sér brot gegn friðarskyldu aðila á gildistíma kjarasamnings milli þeirra.

Stefndi byggir sýknukröfu sína á því að hvorki ákvæði laga né kjarasamnings aðila standi í vegi fyrir því að stefndi ákveði að breyta verklagi þannig að sá verkþáttur, að ýta flugvélum úr stæði, sé falinn Flugafgreiðslunni á Keflavíkurflugvelli og verði því ekki lengur í höndum flugvirkja stefnda. Því felist í umræddri ákvörðun stefnda hvorki brot gegn kjarasamningnum né brot á friðarskyldu. Þá vísar stefndi til stjórnunarréttar vinnuveitenda en í honum felist réttur hans til að ákveða skipulag starfa starfsmanna sinna. Þann stjórnunarrétt hafi stefndi nýtt sér við töku framangreindrar ákvörðunar.

Í inngangskafli framlagðs kjarasamnings frá 9. nóvember 2004, sem framlengdur hefur verið með breytingum nú síðast á árinu 2014, segir í grein 1.1 að samningurinn taki til þeirra starfa sem falla undir iðngrein flugvirkja. Þá segir í grein 1.2 að flugvirkjar láti í té kunnáttu sína og reynslu og skuldbindi sig til að stunda vinnu sína af iðni og vandvirkni og fari í einu og öllu eftir þeim fyrirmælum og reglum sem félagið setji um störf þeirra á hverjum tíma, enda brjóti þær ekki í bága við reglur, lög eða önnur ákvæði kjarasamningsins. Loks segir í grein 1.3 að félagar í Flugvirkjafélagi Íslands eigi forgangsrétt á allri vinnu sem heyri undir iðngrein flugvirkja. Aðrir kaflar kjarasamningsins hafa að geyma ákvæði um vinnutíma, yfirvinnu, laun og launagreiðslur og ýmis önnur réttindi flugvirkja. Um svo nefndan „push back“-verkpátt er ekki fjallað sérstaklega í framlögðum kjarasamningum. Þá er þar ekki að finna nákvæma skilgreiningu á því hvað felist í störfum flugvirkja sem kjarasamningurinn nær til.

Meðal framlagðra gagna eru ljósrit úr handbókum á ensku og er upplýst að tvö þeirra eru úr handbókum, sem samdar eru af stefnda, og eitt er úr handbók Boeing-verksmiðja. Í ljósríti, sem ber yfirskriftina „Uncontrolled Document 2 Maintenance“ og er úr gæða- og viðhaldshandbók stefnda, er að finna ákvæði 2.24.2 sem fjallar um svonefnt „Push Back“. Þar segir: „The ground crew person in charge of push back operation must be trained and authorized in accordance with Part 3.4 he is responsible for that the push back area is clear of any equipment and shall assign lookout(s) when necessary due to ramp congestion or poor visibility.“ Engin gögn liggja frammi um það, hvers efnis kafli 3.4 í handbókinni er sem samkvæmt framangreindu fjallar um þjálfun þeirra sem sinna þessum verkþætti. Í skýrslu sinni fyrir dóminum kvað Óskar Einarsson, flugvirki og formaður stefnanda, ákvæði kaflans snúast um tæknimenntaða starfsmenn stefnda sem eru svonefndir viðhaldaðilar. Samkvæmt handbókinni þurfi því flugvirkja til að vinna þessi störf. Jens Þórðarson, framkvæmdastjóri tæknissviðs stefnda, kvað handbókina gerða til að lýsa verkferlum innan félagsins. Í kafla 3.4 væri mælt fyrir um þær þjálfunarkröfur, sem starfsmenn stefnda þyrftu að uppfylla til að geta sinnt þessum verkþætti, en ekkert kæmi þar fram um að eingöngu flugvirkjar mættu sinna honum. Í sama streng tók vitnið Theodór Brynjólfsson, flugvirki og forstöðumaður framleiðsludeildar stefnda, Icelandair ehf., sem kvað þá starfsmenn, sem féllu undir hugtakið „the ground crew person“, ekki þurfa að vera flugvirkja heldur ætti hugtakið einnig við um starfsmenn sem hefðu verið þjálfaðir með tilteknum hætti til starfans.

Þegar litið er til framangreinds verður ekki séð að sá verkþáttur, sem felst í push back-þjónustu, tilheyri iðngrein flugvirkja og verði þannig eingöngu unninn af flugvirkjum. Af því sem fram er komið í málinu verður að telja að þeim starfsmönnum flugþjónustufyrirtæka, sem hafa notið þeirrar þjálfunar sem mælt er fyrir um í gæða- og viðhaldshandbókum, lögum og reglum þar að lútandi, sé heimilt að sinna umræddum verkþætti. Stefndandi hefur ekki mótmælt því sem fram er komið í málinu að slíkir sérþjálfaðir starfsmenn IGS ehf. sjái um þennan verkþátt fyrir önnur flugfélög á Keflavíkurflugvelli. Þá virðist ágreiningslaust að

víðast hvar erlendis annist þennan starfa sérþjálfaðir starfsmenn flugþjónustufyrirtækja en ekki flugvirkjar. Jafnframt liggur ekkert fyrir í málinu sem bendir til þess að slík starfstílhögun og mönnun brjóti gegn innlendum eða alþjóðlegum flugreglum eða lagaákvæðum.

Kemur þá næst til skoðunar sú málásástæða stefnanda að komist hafi á bindandi venja um að flugvirkjar sinni „push back“-þjónustu sem njóti verndar kjarasamnings aðila. Stefnandi vísar til þess að stefndi hafi, með því að taka þátt í gerð bókunar B-3 í kjarasamningnum frá 2004, viðurkennt að hann geti ekki gert breytingar á einstaka verkþáttum, sem flugvirkjar hafa sinnt um áratugaskeið, nema semja um það við gerð kjarasamninga. Þessu mótmælir stefndi.

Í bókun B-3 er fjallað um það, að aðilar kjarasamningsins séu sammála um að aðrir en flugvirkjar megi framkvæma útskipti á áklæðum á setum farþegasæta á línu. Fyrir liggur að eingöngu flugvirkjar sáu áður um þennan verkþátt. Eins og fyrr er getið, er ekki fjallað sérstaklega um einstaka verkþætti í kjarasamningi aðila og er sú tilhögun í samræmi við það sem almennt tíðkast. Að þessu virtu og þar sem bókunin fjallar um afmarkaðan verkþátt en felur ekki í sér breytingu á kjörum flugvirkja eða öðrum kjarnaatriðum kjarasamningsins verður ekki fallist á framangreint. Þá verður hér að líta til þess að það er almennt hlutverk vinnuveitanda í ráðningarsambandi að ákveða skipulag starfa og þá meðal annars hvort einstakir verkþættir eru leystir af hendi með aðkeyptri þjónustu eða vinnuframlagi ráðinna starfsmanna, að virtum meðal annars umsöndum forgangsréttarákvæðum kjarasamninga.

Með hliðsjón af því sem hér að framan hefur verið rakið verður hvorki fallist á það með stefnanda að verkþátturinn „push back“ falli undir iðngrein flugvirkja í kjarasamningi aðila né að orðið hafi til skuldbindandi venja um að eingöngu flugvirkjar megi sinna þessu verki sem hafi kjarasamningsígildi. Því verður ekki litið svo á að stefndi, Icelandair ehf., hafi, með ákvörðun sinni um að flugvirkjar skuli ekki lengur sinna störfum tengdum svokölluðu „push back“ flugvéla félagsins á línu á Keflavíkurflugvelli, brotið gegn kjarasamningi aðila. Með sömu rökum sem og með vísan til þess, sem hér að framan er rakið, að stjórnunarréttur vinnuveitanda heimilar honum að ákveða skipulag starfa og einstakra verkþátta, eins og hér stendur á, telst ákvörðunin hvorki vinnustöðvun í skilningi 19. gr. laga nr. 80/1938, um stéttarfélög og vinnudeilur, né aðgerð sem felur í sér rof á friðarskyldu sem jafna má til eiginlegrar vinnustöðvunar. Hér skiptir jafnframt máli að fyrir liggur að flugvirkjar eru eftir sem áður í fullu starfi hjá stefnda og umrædd ákvörðun stefnda hefur hvorki haft áhrif á vinnutíma né stöðu þeirra hjá stefnda að öðru leyti. Í ljósi þessarar niðurstöðu verður að hafna viðurkenningarkröfu stefnanda í málinu og þá verður stefndi jafnframt sýknaður af kröfu stefnanda um greiðslu sektar samkvæmt 65. gr. laga nr. 80/1938.

Eftir niðurstöðu málsins verður stefnanda gert að greiða stefnda málskostnað sem þykir hæfilega ákveðinn 400.000 krónur.

D Ó M S O R Ð:

Stefndi, Samtök atvinnulífsins vegna Icelandair ehf., er sýkn af öllum kröfum stefnanda, Flugvirkjafélags Íslands, í máli þessu.

Stefnandi greiði stefnda 400.000 krónur í málskostnað.

Arnfríður Einarsdóttir

Ásmundur Helgason Ragnheiður Harðardóttir

Valgeir Pálsson Karl Ó. Karlsson