

FÉLAGSDÓMUR

Ár 2019, miðvikudaginn 4. desember, er í Félagsdómi í málinu nr. 11/2018

Félag íslenskra atvinnuflugmanna

(Karl Ó. Karlsson lögmaður)

gegn

íslenska ríkinu,

vegna Landhelgisgæslu Íslands

(María Thejll lögmaður)

kveðinn upp svofelldur

dómur:

Mál þetta var dómtekið 19. nóvember sl.

Málið dæma Sigurður Gísli Gíslason, Ásmundur Helgason, Guðni Á. Haraldsson, Sonja M. Hreiðarsdóttir og Lára V. Júlíusdóttir.

Stefnandi er Félag íslenskra atvinnuflugmanna, Hlíðarsmára 8, Kópavogi.

Stefndi er íslenska ríkið, Arnarhvoli við Lindargötu í Reykjavík, vegna Landhelgisgæslu Íslands, Skógarhlíð 14, Reykjavík.

Dómkröfur stefnanda

1. Stefnandi krefst þess að 2. töluliður um samningsbundinn afsláttarfarseðil í reglum um Afsláttarfarseðla flugmanna í kjarasamningi stefnanda við Samtök atvinnulífsins vegna Icelandair Group hf./Icelandair ehf., síðast framlengdum þann 10. febrúar 2018 með gildistíma frá 1. október 2017 til 31. desember 2019, gildi um kjör flugmanna Landhelgisgæslu Íslands.
2. Þá krefst stefnandi þess að flugmaður Landhelgisgæslu Íslands sem hættir vegna aldurs haldi rétti sínum til afsláttarfarseðils samkvæmt 2. tölulið um samningsbundinn afsláttarfarseðil í reglum um Afsláttarfarseðla flugmanna í kjarasamningi stefnanda við Samtök atvinnulífsins vegna Icelandair Group hf./Icelandair ehf., síðast framlengdum þann 10. febrúar 2018 með gildistíma frá 1. október 2017 til 31. desember 2019, sbr. 4. tölulið reglna um Afsláttarfarseðla flugmanna og gr. 17-12 í sama kjarasamningi.
3. Stefnandi krefst þess að stefndi verði dæmdur til greiðslu málskostnaðar að mati réttarins að teknu tilliti til virðisaukaskatts, hver sem úrslit málsins verða.

Dómkröfur stefnda

4. Stefndi krefst þess verða sýknaður af öllum kröfum stefnanda. Þá krefst stefndi jafnframt krafist málskostnaðar úr hendi stefnanda að mati dómsins, en til vara að málskostnaður verði látinn niður falla.

Málavextir

- 5 Stefnandi er stéttarfélag atvinnuflugmanna sem hefur m.a. með höndum gerð kjarasamninga fyrir hönd félagsmanna sinna um kaup og kjör samkvæmt samþykktum sínum.
- 6 Í áðurgildandi 10. gr. laga nr. 25/1967, um Landhelgisgæslu Íslands, var kveðið á um að laun og kjör þeirra starfsmanna sem ynnu að staðaldri við störf á sjó eða í lofti skyldu vera í samræmi við kjarasamninga viðkomandi stéttarfélaga, eftir því sem við ætti, eða eftir sérstökum samningum stéttarfélaga við stjórn Landhelgisgæslunnar. Í samræmi við ákvæðið fór í upphafi um kaup og kjör flugmanna Landhelgisgæslu Íslands samkvæmt gildandi kjarasamningum stefnanda f.h. flugmanna við Flugleiðir hf./Icelandair ehf.
- 7 Á árinu 1987 munu aðilar máls þessa í fyrsta sinn hafa gert með sér sérkjarasamning um störf flugmanna Landhelgisgæslunnar vegna breytinga á vaktafyrirkomulagi flugmanna á þyrlum Landhelgisgæslunnar og til þess að skapa heimild til þess að taka upp sérstakt bakvaktafyrirkomulag á F-27 flugvélum Landhelgisgæslunnar. Um önnur atriði mun í sérkjarasamningnum hafa verið vísað til gildandi kjarasamnings stefnanda við Flugleiðir hf./Icelandair ehf. Upp frá því munu aðilar máls þessa haft sama hátt á, þ.e. að undirrita sérkjarasamning með tilvísun um önnur atriði hvað varðar kaup og kjör flugmanna Landhelgisgæslunnar til gildandi kjarasamnings stefnanda við Flugleiðir hf./Icelandair ehf. hverju sinni.
- 8 Þann 25. ágúst 2004 rituðu aðilar máls þessa, líkt og áður, undir sérkjarasamning vegna flugmanna Landhelgisgæslu Íslands undir yfirskriftinni “Samkomulag fjármálaráðherra f.h. ríkissjóðs og Félags íslenskra atvinnuflugmanna vegna starfa flugmanna hjá Landhelgisgæslu Íslands”. Gildistími samningsins var til 31. desember 2007 og í grein 1.1.1. gat að finna svofellt ákvæði: “Að öðru leyti en í samningi þessum greinir fer um kaup og kjör flugmanna skv. samningi FÍA og Flugleiða hf. /Icelandair ehf. frá 10. maí 2004”.
- 9 Sá samningur sem vísað var til í síðastgreindum samningi, þ.e. samningur FÍA og Flugleiða hf./Icelandair ehf. dags. 10. maí 2004, hefur verið lagður fram í málinu, undirritaður af samninganefndum beggja aðila hans. Meðfylgjandi þeim samningi er skjal, dags. 10. maí 2004, með fyrirsögninni „AFSLÁTTARFARSEÐLAR FLUGMANNA“. Þar eru reglur í 9 liðum, þ. á m. í 2. tl. um samningsbundinn afsláttarfarseðil þar sem segir að „frá ráðningardegi fær flugmaður og fjölskylda hans einn samningsbundinn bókaðan afsláttarfarseðil á ári, án bókunarfyrirvara. Um þessa farseðla gildir eins og um aðra afsláttarfarseðla að úttektartímabil miðast við almanaksárið.“ Þá segir í 4. tl. reglnanna að flugmenn sem hætta vegna aldurs halda afsláttarfarseðlum réttindum [sic.] sínum óbreyttum, þ.m.t. einum samningsbundnum bókuðum afsláttarfarseðli á ári fyrir sig og fjölskyldu sína. Á skjalið hafa verið settir upphafsstafir og verður ekki betur séð en að það séu upphafsstafir Örnólfs Jónssonar og Guðmundar Pálssonar, sem jafnframt undirrituðu kjarasamninginn sjálfan sem

formenn viðkomandi samninganefnda, en þeir hafa jafnframt sett upphafsstafina undir bókanir og yfirlýsingar sem fylgja kjarasamningnum. Aðilar þessa máls deila um hvort téðar reglur um afsláttarfarseðla flugmanna séu hluti af umræddum samningi frá 10. maí 2004 og þar með hvort þær séu hluti þess kjarasamnings sem deilt er um í þessu máli. Reglur þessar hafa einnig verið lagðar fram í málinu með dagsetningunni 4. maí 2014 kl. 23:15, þar sem sömu upphafsstafir hafa verið settir á skjalið, en auk þess er krotað á skjalið líkt og það sé vinnuskjal. Þá eru reglurnar 11, en ekki 9, í skjalinu 4. maí 2004.

- 10 Kjarasamningur aðila frá 2004 hefur verið framlengdur ítrekað, síðast þann 16. júlí 2018, en gildistími hans er til 31. desember 2019. Í 1. gr. síðastgreindrar framlengingar segir „Að öðru leyti en í þessu samkomulagi greinir fer um kaup og kjör flugmanna skv. samkomulagi aðila og kjarasamningi Félags íslenskra atvinnuflugmanna og Samtaka atvinnulífsins vegna Icelandair Group hf. og Icelandair ehf. sem undirritaður var 10. febrúar 2018.“ Sá samningur, þ.e. frá 10. febrúar 2018, hefur verið lagður fram í málinu sem sérprentun, en hvorki sem frumrit né ljósrit af hinum upprunalega og undirritaða samningi. Í heftinu er að finna, utan meginmáls hins eiginlega kjarasamnings, blaðsíðu með fyrirsögninni „Afsláttarfarseðlar flugmanna“ og þar er að finna reglur í 2. tl. og 4. tl. sem eru þær reglur sem vísað er til í dómkröfum stefnanda og sem lýst var hér að ofan. Þá er í meginmáli samningsins regla nr. 17-12 með fyrirsögninni „FRÍMIÐARÉTTINDI LÍFEYRISÞEGA“. Þar segir að flugmenn sem hætta vegna aldurs skulu halda frímiðaréttindum sínum óskertum.
- 11 Með setningu laga nr. 52/2006, um Landhelgisgæslu Íslands, sem tóku gildi þann 1. júní 2006 voru felld úr gildi ákvæði laga nr. 25/1967, um Landhelgisgæslu Íslands. Í umfjöllun um 22. gr. í greinargerð með frumvarpi til þessara nýju laga um Landhelgisgæslu Íslands, var sérstaklega tekið fram að gert væri ráð fyrir því m.a. að felld yrði úr gildi nefnt ákvæði 10. gr., en um þá breytingu segir m.a.: „Hingað til hefur annar samningsaðila, ríkið, verið bundinn af því sem samið hefur verið um af þriðja aðila út frá öðrum rekstrarforsendum en við lýði eru innan ríkisstofnana. Það þýkir ekki vera í samræmi við nútímann að hafa slík ákvæði um laun og kjör starfsmanna tiltekinnar stofnunar bundin í lögum. Er því lagt til að þessar greinar falli brott, þannig að í framtíðinni verði samið við viðkomandi stéttarfélög á grundvelli laga nr. 80/1938 eins og önnur stéttarfélög sem þar eiga undir, án beintengingar við kjarasamninga á hinum almenna vinnumarkaði.“
- 12 Þá hefur verið lögð fram yfirlýsing, með kjarasamningi aðila 30. júní 2008, þar sem fram kemur að aðilar séu sammála um að vilji sé til að gera heildstæðan kjarasamning vegna vinnu flugmanna hjá Landhelgisgæslu Íslands. Samskonar yfirlýsing fylgdi kjarasamningi aðila 23. apríl 2010 og sagði þar að stefnt skyldi að því að þeirri vinnu yrði lokið fyrir 31. desember 2010. Þegar gengið var frá endurnýjun kjarasamnings aðilanna 6. júní 2014 var jafnframt gerð bókun um að aðilar væru sammála um að efnistöð og framsetning kjarasamnings aðila yrði endurskoðað í heild og að

samningsaðilar hefðu sérstaklega að markmiði að til yrði kjaralegt umhverfi sem þjónaði betur hagsmunum starfsmanna og stofnunar. Þegar kjarasamningurinn var endurnýjaður þann 4. maí 2015 fylgdi honum yfirlýsing frá samninganefnd stefnanda, dagsett sama dag, þar sem sagði að stefnandi teldi, í ljósi undangenginna kjaraviðræðna, að heildarendurskoðun um efnistöð og framsetningu kjarasamnings aðila væri fullreynd.

- 13 Þá kemur fram í gögnum málsins að ýmsar bókanir og yfirlýsingar hafa iðulega verið gerðar samhliða kjarasamningum aðila, sem þá hafa verið undirritaðar með fangamörkum formanna samninganefnda, en hvergi hefur þar verið minnst á deiluefni þessa máls, þ.e. um afsláttarfarseðla og réttindi vegna þeirra.

Málsástæður og lagarök stefnanda

- 14 Stefnandi vísar til dóms Félagsdóms í málinu nr. 8/2005: Félag íslenskra atvinnuflugmanna gegn íslenska ríkinu vegna Landhelgisgæslu Íslands, sem kveðinn var upp 30. maí 2005, þar sem fallist var á viðurkenningarkröfu stefnanda á hendur stefnda þess efnis að ákvæði greinar 17-16 í kjarasamningi stefnanda við Flugleiðir hf./Icelandair ehf., sbr. 15. gr. kjarasamnings stefnanda við Flugleiðir hf./Icelandair ehf. frá 10. maí 2004, gildi um kjör flugmanna Landhelgisgæslu Íslands hf. Ágreiningur málsins hafi lotið að rétti flugmanna til þess að verða bókaðir á viðskiptafarrými eða betra þegar ferðast væri á vegum atvinnurekanda. Í forsendum félagsdóms segi m.a. um niðurstöðuna: „Samkvæmt skýru orðalagi í gr. 1.1.1 í fyrrgreindu samkomulagi skal sú ferðatilhögun, sem kveðið er á um í grein 17-16 í greindum kjarasamningi einnig gilda um flugmenn Landhelgisgæslu Íslands. Enginn fyrirvari er gerður, hvorki almennt né varðandi einstök ákvæði þess samnings. Þá verður ekki séð að hið umdeilda kjarasamningsákvæði sé óframkvæmanlegt fyrir Landhelgisgæsluna.“
- 15 Stefnandi telur að dómur Félagsdóms hafi fullt fordæmisgildi til stuðnings dómkröfum stefnanda í máli þessu. Stefnandi byggir á því að skýrt sé kveðið á um það í grein 1.1.1. í sérkjarasamningi stefnanda og stefnda vegna flugmanna Landhelgisgæslunnar frá 16. júlí 2018 að um kaup og kjör þeirra fari að öðru leyti en greinir í sérkjarasamningnum samkvæmt kjarasamningi stefnanda og SA vegna Icelandair Group hf./Icelandair ehf. frá 10. febrúar 2018. Með kjarasamningi stefnanda og Icelandair Group hf./Icelandair ehf. frá 10. febrúar 2018 hafi síðast gildandi kjarasamningur verið framlengdur til 31. desember 2019 með þeim breytingum sem í þeim samningi fólst. Sérkjarasamningur stefnanda og ríkisins vegna flugmanna Landhelgisgæslunnar tilgreini ekki hvernig skuli fara um frímiðaréttindi flugmanna Landhelgisgæslunnar og því fari um þau atriði samkvæmt tilvitnuðum samningi stefnanda og Icelandair Group hf./Icelandair ehf., sem hafi haft að geyma reglur um afsláttarfarseðla flugmanna allt frá árinu 2004. Túlka beri og beita ákvæðum kjarasamningsins að breyttu breytanda um flugmenn Landhelgisgæslu Íslands, að gættri þeirri forsendu í nefndum dómi Félagsdóms að ómöguleiki standi því ekki í vegi.

- 16 Stefnandi vísar til þess að efnisreglur um afsláttarfarseðla flugmanna hafi í fyrsta skipti komið inn í kjarasamning stefnanda og Samtaka atvinnulífsins vegna Flugleiða hf./Icelandair ehf. á árinu 2004. Bókanir eða fylgiskjöl með kjarasamningi sem aðilar kjarasamningsins hafi komið sér saman um og birtar hafi verið með samningnum bindi aðila kjarasamningsins með sama hætti og önnur atriði sem getið er um í meginmáli kjarasamningsins sjálfs. Kjarasamningurinn hafi legið fyrir aðilum þessa máls áður en gengið hafi verið frá gerð kjarasamnings vegna flugmanna Landhelgisgæslunnar síðar á árinu 2004, sbr. samkomulag aðila 25. ágúst 2004. Engin fyrirvari hafi komið fram af hálfu stefnda við undirritun kjarasamnings um störf flugmanna Landhelgisgæslu Íslands, hvað þetta atriði varðaði hvorki þá né síðar, en telja verði að það hafi staðið samninganefnd stefnda næst að gera fyrirvara ef hún hafi talið ástæðu til þess að undanskilja þessar reglur. Í því sambandi vekur stefnandi athygli á því að aðilar máls þessa hafi í gegnum tíðina samið um að undanskilja eða gera fyrirvara við tiltekin ákvæði eða bókanir í kjarasamningi stefnanda við Samtök atvinnulífsins vegna Icelandair Group hf./Icelandair ehf., sbr. t.d. 2008 varðandi bókun 1, 2011 varðandi bókun B-1 og 2018 varðandi gr. 06.1. Túlka verði saman þau ákvæði kjarasamningsins sem annars vegar eru hluti af meginákvæðum kjarasamningsins og hins vegar í bókunum eða viðaukum við kjarasamninginn. Í því sambandi verði að túlka saman ákvæði annars vegar gr. 17-12 og hins vegar reglur um afsláttarfarseðla flugmanna sem birtar eru með kjarasamningnum og teljist hluti hans.
- 17 Stefnandi vísar til ákvæðis gr. 17-12 í núgildandi kjarasamningi stefnanda við Samtök atvinnulífsins vegna Icelandair Group hf./Icelandair ehf. sem hljóðar svo:
- Frímiðaréttindi lífeyrisþega Flugmenn sem hætta vegna aldurs skulu halda frímiðaréttindum sínum óskertum.
- 18 Stefnandi byggir á því að með þessu ákvæði sé verið að vísa til reglna um afsláttarfarseðla flugmanna sem birtar eru með kjarasamningnum. Reglur um afsláttarfarseðla flugmanna séu hluti af kjarasamningi stefnanda við Samtök atvinnulífsins vegna Icelandair Group hf./Icelandair ehf. Reglurnar séu í 9 töluliðum. Fyrsti, þriðji, sjötti, sjöundi, áttundi og níundi töluliður reglnanna mæli fyrir um óbokaða miða / „standby“ miða, stjórnklefamiða eða miða fyrir aðila tengdum flugmönnum viðkomandi flugs hverju sinni. Annar töluliður mæli fyrir um samningsbundinn bókaðan miða fyrir flugmann og fjölskyldu hans. Fjórði og fimmti töluliður mæli fyrir um réttindi flugmanna sem hætt hafa störfum vegna aldurs og vegna veikinda, sbr. einnig gr. 17-12 og 17-13.
- 19 Stefndi kveðst byggja á því að þegar litið sé til tilvitnaðra reglna um afsláttarfarseðla flugmanna Icelandair, þá hafi stefnandi ávallt gert sér grein fyrir því að það sé erfiðleikum bundið fyrir stefnda að uppfylla öll þau atriði sem talin eru upp í 9 töluliðum afsláttarreglnanna. Í því sambandi viðurkenni stefnandi að eðli máls samkvæmt sé ekki hægt að koma fyrir sama rétti til handa flugmönnum Landhelgisgæslu Íslands til óbokaðra eða svo kallaðra „stand by“ miða. Eðli þessara

miða sé þannig að flugmaður sem eigi óbókaðan miða/ „standby miða“ þoki fyrir hverjum þeim aðila sem á bókaðan miða. Það þýði m.ö.o. að sé flugvél full bókuð, þá komist viðkomandi sem á óbókaðan miða / „standby miða“ ekki með flugvélinni. Stefnandi viðurkenni að stefndi hafi ekki og geti ekki haft forræði á slíkum óbókuðum / „standby“ miðum. Jafnljóst sé hins vegar að ekkert sé því til fyrirstöðu fyrir stefnda, ekki frekar en í félagsdómsmálinu nr. 8/2005, að virða rétt flugmanna Landhelgisgæslu Íslands til bókaðra miða samkvæmt þessum reglum.

- 20 Kröfugerð stefnanda fyrir Félagsdómi taki mið af ofansögðu. Fyrsti töluliður dómkrafna lúti að rétti starfandi flugmanna Landhelgisgæslu Íslands. Gerð sé krafa um að dómurinn viðurkenni rétt flugmanna Landhelgisgæslu Íslands til samningsbundins afsláttarfarseðils skv. 2. tölul. reglna um „Afsláttarfarseðla flugmanna“, en ákvæðið sé svohljóðandi: „Samningsbundinn afsláttarfarseðill: Frá ráðningardegi fær flugmaður og fjölskylda hans einn samningsbundinn bókaðan afsláttarfarseðil á ári, án bókunarfyrirvara. Um þessa farseðla gildir eins og um aðra afsláttarfarseðla að úttektartímabil miðast við almanaksár.“ Annar töluliður dómkrafna lúti að rétti flugmanna Landhelgisgæslu Íslands sem látið hafa af störfum vegna aldurs til sömu miða, sbr. 4. tölul. reglna um „Afsláttarfarseðla flugmanna“, en ákvæðið sé svohljóðandi: „Afsláttarfarseðlar eftir starfslok vegna aldurs: Flugmenn sem hætta vegna aldurs halda afsláttarfarseðlum réttindum sínum óbreyttum, þ.m.t. einum samningsbundnum bókuðum afsláttarfarseðli á ári fyrir sig og fjölskyldu sína.“ Í þessu sambandi vísar stefnandi einnig til gr. 17-12, sem áður er getið.
- 21 Að mati stefnanda hefði stefnda verið í lófa lagið að semja við stefnanda um útfærslu á reglum um afsláttarfarseðla flugmanna Landhelgisgæslu Íslands eða útskipti á reglunum, en slíkt hafi ekki gert. Unnt sé að framkvæma reglurnar eins og dómkröfur hljóða á um með sama hætti og þeim sé framfylgt af Icelandair Group hf./Icelandair ehf. Framkvæmdin sé með þeim hætti að flugfélögin bóki flugmann og fjölskyldu hans í viðkomandi ferð og taki frá sæti með sama hætti og um venjubundna farþega. Flugfélögin geti ekki selt öðrum þessi sæti og því verði félögin fyrir nákvæmlega sama kostnaði og Landhelgisgæslan verði fyrir. Það sé því vandséð að viðkomandi kjarasamningsákvæði verði ekki beitt með nákvæmlega sama hætti gagnvart flugmönnum Landhelgisgæslunnar. Jafnvel þó beita yrði ákvæðinu í framkvæmd með eilítið öðrum hætti gagnvart flugmönnum Landhelgisgæslunnar, þá leiði það ekki til þess að ákvæðinu sé rýmt út. Kjarasamningur stefnanda og SA vegna Icelandair Group hf./Icelandair ehf. gildi um kaup og kjör flugmanna Landhelgisgæslunnar, nema annað sé beinlínis tekið fram í sérkjarasamningi stefnanda og ríkisins vegna flugmanna Landhelgisgæslunnar.
- 22 Málskostnaðarkrafa stefnanda styðst við reglur XXI. kafla laga nr. 91/1991, um meðferð einkamála, sbr. 69. gr. laga nr. 80/1938, um stéttarfélög og vinnudeilur og krafa um virðisaukaskatt á málskostnað við ákvæði laga 50/1988, um virðisaukaskatt.

Málsástæður og lagarök stefnda

- 23 Stefndi vísar kröfum og málsástæðum stefnanda á bug. Stefndi telur að tilgreindar reglur séu ekki hluti af kjarasamningi milli SA og FÍA heldur sérstakt „innanhúss“ samkomulag milli stefnanda og Icelandair. Þetta atriði eitt og sér eigi að leiða til sýknu.
- 24 Þá heldur stefndi því fram, verði litið svo á að reglurnar séu hluti kjarasamnings og eigi við um Landhelgisgæsluna, að það sé óframkvæmanlegt að uppfylla þessi ákvæði sé litið til starfsemi og aðstæðna LHG auk þess sem kostnaður yrði einnig umfram það sem eðlilegt og sanngjarnt gæti talist, sem leiði til sýknu.
- 25 Stefndi vísar og til þess að ef hinar tilgreindu reglur um afsláttarmiða gildi þá eigi þær, vegna tómlætis FÍA, ekki við hvað varðar Landhelgisgæsluna. Því beri að sýkna stefnda.
- 26 Stefndi telur ljóst að þau kjör sem hér um ræðir séu ekki hluti af kjarasamningi stefnanda við Samtök atvinnulífsins vegna Icelandair heldur séu þau sérstök kjör sem eingöngu tengist þeim flugmönnum sem eru starfsmenn Icelandair og séu eingöngu bindandi gagnvart þeim. Komi þetta skýrt fram í framlögðum tölvupósti Guðmundar Pálssonar dags. 18. desember 2018, en hann hafi verið aðalfulltrúi Icelandair í sameiginlegri samninganefnd SA og Icelandair í áratugi.
- 27 Stefndi vísar til þess að Guðmundur hafi í tölvupóstinum rakið hvernig samkomulag það sem stefnandi byggir kröfur sínar á hafi komið til, og að það hafi ekki verið hluti af heildarendurnýjun kjarasamningsins. Í skjalinu sé verið að reyna að skilgreina bókunarfyrirvara þessa sérstaka farmiða í kringum stórhátíðir. Í beinu framhaldi komi fram að „Kjarasamningur var undirritaður 10. maí 2004 með gildistíma til 31. des 2007. Sá samningur er undirritaður af samninganefnd Flugleiða hf./Icelandair ehf. Í samningsskjölum sem fylgja þeim fundi dagsett 4.maí 2004 er samantektarskjal um öll afsláttarmiðaréttindi flugmanna undirritað af formanni FÍA, ÖJ og formanni samninganefndar Flugleiða/Icelandair GP. Undirritaður man eftir tilurð þessa skjals, sem kom eftir eindregna ósk FÍA um að tekið yrði saman á einu blaði hvaða hlunnindi flugmenn nyttu hjá vinnuveitanda sínum. Þessi samantekt var því gerð utan heildarendurnýjunar kjarasamningsins. Í grein nr. 2 í þessu samantektarskjali (fskj.nr.2) segir eftirfarandi „Samningsbundinn miði.“ Frá ráðningardegi fær flugmaður einn samningsbundin bókaðan afsláttarfarseðil á ári, án bókunarfyrirvara. Um þessa miða gildir eins og um aðra afsláttarmiða að úttektartímabil miðast við almanaksárið.“
- 28 Stefndi vísar til þess að með tölvupósti Guðmundar Pálssonar hafi verið viðhengi. Í því hafi verið það samkomulag sem hann hafi vísað til en það hafi verið undirritað 8. mars 2006 um breytingar á samkomulagi frá 1982 varðandi farmiða flugmanna Flugleiða. Í því skjali sé ekki minnst á eða vísað til samkomulags dags. 4. maí 2004, sem af hálfu stefnanda sé fullyrt að sé hluti kjarasamnings.

- 29 Stefndi telur þetta sýna fram á að af hálfu stefnanda og Icelandair hafi ekki verið litið á þetta samkomulag sem hluta af kjarasamningi SA og stefnanda undirrituðum 10. maí 2004, enda ekki verið skrifað undir samkomulagið sama dag og kjarasamninga. Um þessi tilteknu kjör hafi gilt sérstakt samkomulag sem upphaflega hafi verið gert í júní 1982, meðfram kjarasamningi FÍA og Flugleiða hf. Kjarasamningur SA og FÍA, undirritaður 10. maí 2004, hafi gilt frá 1. maí 2004 til og með 31. desember 2007. Því hefði þurft aðkomu SA til að gera þær breytingar sem gerðar hafi verið á þessum kjörum í fyrrnefndu skjali dags. 8. mars 2006, ef litið væri svo á að um kjarasamningsbundin kjör væri að ræða. Telur stefndi að þessi staðreynd ætti að leiða til sýknu stefnda.
- 30 Að mati stefnda styðja ummæli stefnanda í stefnu jafnframt við það sjónarmið að þessar reglur geti ekki talist hluti kjarasamnings þar sem þar sé ýjað að því að Landhelgisgæslan geti uppfyllt hluta reglnanna, þ.e. þeirra sem snúa að bókuðum miðum flugmanna. Það gangi ekki upp að mati stefnda að halda því fram í öðru orðinu að reglurnar séu hluti kjarasamnings en segja svo í hinu að það sé aðeins hluti þeirra sem geti átt við gagnvart stefnda. Það geti ekki staðist að stefnandi geti haldið því fram að hluti reglnanna eigi við samkvæmt eigin mati, eins og honum hugnist á hverjum tíma.
- 31 Stefndi hafi ítrekað reynt án árangurs að gera sérstakan kjarasamning við stefnanda vegna Landhelgisgæslu Íslands, þar sem tekið væri tillit til hagsmuna starfsmanna og stofnunarinnar. Telur stefndi að stefnandi hafi staðið í vegi fyrir að það hafi verið gert, þrátt fyrir að ljóst sé að í kjarasamningi stefnanda við Icelandair hafi ekki verið tekið tillit til þess hve eðlisólík starfsemi LHG er frá starfsemi Icelandair.
- 32 Telur stefndi að verði komist að þeirri niðurstöðu að samkomulag um Afsláttarmiðaréttindi flugmanna frá 4. maí 2006 séu hluti af kjarasamningi aðila, verði að leggja til grundvallar hvað geti talist vera eðlilegt og sanngjarnt. Sé það ekki síst í því ljósi að samkomulagið sé augljóslega sniðið að rekstri tiltekins fyrirtækis. Stefndi bendir á að slíkt samkomulag geti ekki átt við í alls óskyldum rekstri sem byggir á allt öðrum forsendum. Stefndi hafi enga möguleika á að útfæra ákvæði samkomulagsins fyrir þá flugmenn sem starfi hjá LHG.
- 33 Stefndi telur ljóst að í tilviki Icelandair leggi ákvæðið allt aðrar og skyldur á hendur fyrirtækinu en það myndi leggja á LHG. Í tilviki LHG séu þær skyldur mun meira íþyngjandi. Það sjáist þegar möguleg framkvæmd sé skoðuð en hún yrði augljóslega mun flóknari fyrir LHG en Icelandair. Þá sé einnig reginmunur hvað varði kostnað en hann yrði mun hærri í tilviki LHG, langt umfram það sem eðlilegt og sanngjarnt geti talist.
- 34 Stefndi vísar til þess að stefnandi fallist sjálfur á að þessi ólíka staða LHG geri það að verkum að samningurinn hafi ekki ávallt sömu merkingu. Rétt sé að túlka hann öðruvísi í samningssambandi LHG og flugmanna stofnunarinnar heldur en gert sé í

samningssambandi Icelandair og flugmanna þess. Kveður stefndi að þessi afstaða stefnanda komi skýrt fram í stefnu, þar sem fram komi að stefnandi viðurkenni að hin sérstaka staða LHG geri það að verkum að eðli máls samkvæmt geti LHG ekki verið skylt að útvega flugmönnum sínum svokallaða „stand by“ miða“ skv. ákvæðum samkomulagsins. Því fáiist ekki annað séð en að stefnandi sé sjálfur þeirrar skoðunar að rétt sé að túlka samninginn á mismunandi vegu eftir því hvaða samningssamband sé um að ræða og að túlkun og framkvæmd Icelandair á kjarasamningnum bindi ekki hendur LHG í sinni túlkun á honum.

- 35 Stefndi kveðst byggja á því að í Félagsdómsmáli nr. 8/2005 hafi verið deilt um hvort ríkinu væri skylt í ferðum á vegum vinnuveitanda að sjá til þess að flugmenn LHG væru á viðskiptafarrými í vélum Icelandair. Það mál hafi því snúið að ferðalagi flugmanna LHG á vinnutíma. Í málsástæðum stefnanda í því máli hafi því verið haldið fram að ákvæðinu væri ætlað að tryggja að aðbúnaður flugmanna á ferðalögum gæfi þeim möguleika á að hvílast sem best á leiðinni. Hafi ástæðan verið sú að ferðirnar væru einkum tilkomnar vegna þjálfunar erlendis í flughermi á öllum tímum sólarhrings og flugmönnum því mikilvægt að hvílast eins og kostur væri.
- 36 Niðurstaða Félagsdóms í því máli hafi byggt á því að þar væri um að ræða tiltekið afmarkað ákvæði kjarasamnings og ekki yrði séð að það væri óframkvæmanlegt fyrir LHG. Þar hafi verið um að ræða ferðir starfsmanna á vegum vinnuveitanda sem tengjast beint framkvæmd og útfærslu starfsins. Stefndi telur engar slíkar forsendur vera fyrir hendi þegar horft sé til dómkragna stefnanda í þessu máli. Dómkröfurnar tengist á engan hátt framkvæmd eða útfærslu starfs flugmanna hjá LHG. Afsláttarfarseðlarnir í þessu máli sem nú sé uppi tengist ekki störfum flugmannanna heldur séu þeir hrein fríðindi. Dómkröfurnar nú séu því eðlisólíkar þeim kröfum sem gerðar hafi verið í Félagsdómsmáli nr. 8/2005. Þar hafi verið byggt á tengslum við útfærslu starfsins og því sé ekki hægt að vísa til þess að sá dómur hafi fordæmisgildi.
- 37 Verði talið að samkomulag um hlunnindi frá 4. maí 2004 og dómkröfur þessa máls geti með einhverjum hætti tengst kjarasamningi stefnanda og Icelandair, sé augljóst að framkvæmd þeirra sé svo nátengd rekstri Icelandair að LHG geti með engu móti framfylgt þeim gagnvart sínum flugmönnum.
- 38 Að mati stefnda sýni þetta fram á að um sé að ræða sérstök hlunnindi sem eingöngu hafi verið ætlað að gilda innan rekstrar Icelandair en hafi aldrei verið ætlað að gilda utan fyrirtækisins. Enda sé augljóst að enginn annar en þetta tiltekna fyrirtæki eða flugfélög í sambærilegum rekstri geti framfylgt þessum reglum, og alls ekki LHG. Með vísan til þess að í Félagsdómsmáli nr. 8/2005 hafi verið fallist á kröfur stefnanda m.a. með vísan til þess að það hafi ekki verið séð „að það væri óframkvæmanlegt fyrir Landhelgisgæsluna“, byggir stefndi á því að hafna verði dómkröfum stefnanda einmitt á þeim grundvelli að það sé óframkvæmanlegt fyrir Landhelgisgæsluna að uppfylla þessi ákvæði.

- 39 Stefnandi kveðst byggja á því, að ef fallist verði á með stefnanda að samkomulag um Afsláttarmiðaréttindi flugmanna sé hluti kjarasamnings hafi krafa um réttindi samkvæmt 2. og 4. tölulið, eins og dómkrafa feli í sér, fallið niður fyrir tómlæti sem leiði til sýknu stefnda. Stefnandi hafi skrifað undir kjarasamning 10. maí 2004 og samkomulagið 4. maí 2004. Stefnandi hafi aldrei gert neina formlega kröfu um að þessi ákvæði gildi um LHG, og það þó stefnandi hafi látið reyna á það í Félagsdómsmáli nr. 8/2005 hvort stefnda væri skylt í ferðum á vegum LHG að sjá til þess að flugmenn LHG væru á viðskiptafarrými. Liðinn sé hálfur annar áratugur síðan umrætt samkomulag hafi verið gert við Icelandair. Stefnandi hafi ekki gert neinn reka að því að halda því fram að þessi tilteknu réttindi séu hluti af kjarasamningi aðila fyrr en með stefnu í máli þessu. Því sé um að ræða tómlæti af hálfu stefnanda sem leiði til sýknu stefnda.
- 40 Stefnandi áréttar að samkomulag það sem stefnandi haldi fram að sé hluti kjarasamnings, sé það ekki, heldur hafi verið um að ræða sérstakt hlunnindasamkomulag milli stefnanda og Icelandair, áður Flugleiðir. Verði fallist á að samkomulagið sé hluti kjarasamnings aðila, verði að túlka ákvæði þess í samræmi við tilgang og starfsemi Landhelgisgæslu Íslands. Augljóst sé að það sé óframkvæmanlegt í tilviki LHG auk þess að hafa í för með sér mun meiri kostnað en eðlilegt og sanngjarnt geti talist. Stefnandi byggir á því að fordæmisgildi Félagsdómsmáls nr. 8/2005, sé aðeins það, að ákvæði sem séu þess eðlis að þau hljóti að teljast óframkvæmanleg, geti ekki talist eiga við um Landhelgisgæslu Íslands. Þar að auki hafi þar aðeins verið fjallað um ferðir flugmanna LHG vegna starfsins sem slíks en ekki hlunnindaferðir. Þá hafi stefnandi ekki gert reka að kröfum sínum í hálfan annan áratug sem hljóti að skoðast sem tómlæti af hans hálfu. Miðað við allt framangreint beri að sýkna stefnda.

- 41 Krafa um málskostnað styðst við XXI. kafla laga nr. 91/1991 um meðferð einkamála.

Niðurstaða

- 42 Mál þetta á undir Félagsdóm samkvæmt 2. tl. 1. mgr. 44. gr. laga nr. 80/1938 um stéttarfélög og vinnudeilur.
- 43 Samkvæmt lögum nr. 25/1967 um Landhelgisgæslu Íslands höfðu starfsmenn Landhelgisgæslu Íslands ekki verkfallsrétt. Laun þeirra skyldu ákveðin út frá kjarasamningum viðkomandi stéttarfélaga, eftir því sem við átti, eða eftir sérstökum samningum stéttarfélaga starfsmanna við stjórn Landhelgisgæslunnar. Sú hefð skapaðist snemma að kjarasamningar flugmanna Landhelgisgæslu Íslands tóku mið af kjarasamningum flugmanna hjá Flugleiðum h.f. sem nú ber heitið Icelandair Group h.f. /Icelandair ehf. (hér eftir nefnt Icelandair).
- 44 Í kjarasamningi fjármálaráðherra f.h. ríkissjóðs og stefnanda vegna flugmanna hjá Landhelgisgæslu Íslands frá 25. ágúst 2004 var tekið fram í gr. 1.1.1 að um kaup og kjör flugmanna færi samkvæmt samningi Flugleiða h.f./Icelandair ehf. frá 10. maí

2004. Ákvæði þetta er í dag að finna í kjarasamningi stefnanda við fjármála- og efnahagsráðherra vegna félagsmanna stefnanda sem undirritaður var 16. júlí 2018.

- 45 Stefnandi byggir á því í máli þessu að með kjarasamningnum frá 10. maí 2004 hafi Icelandair samið um það að starfstengd hlunnindi er tengdust gjaldfrjálsum flugfarseðlum og bókuðum flugfarseðlum hefðu verið færð inn í kjarasamning milli stefnanda og Icelandair. Vísar hann um það til skjals sem hefur að geyma samantekt á þessum starfstengdu hlunnindum og ber yfirskriftina Afsláttarfarseðlar flugmanna. Fulltrúar Icelandair og stefnanda settu stafi sína undir skjalið sem hefur sömu dagsetningu og kjarasamningur stefnanda frá árinu 2004.
- 46 Í fyrri kröfu stefnanda í máli þessu er út frá því gengið að um þetta hafi samist milli hans og Icelandair. Þessi réttindi hafi verið færð inn í kjarasamning aðila og því eigi félagsmenn hans er starfa sem flugmenn hjá Landhelgisgæslu Íslands að fá þau sömu réttindi sbr. gr. 1.1. í núgildandi kjarasamningi hans vegna starfsmanna Landhelgisgæslu Íslands.
- 47 Icelandair á ekki aðild að þessu máli en í málinu liggur fyrir skjal frá yfirmanni Icelandair sem var jafnframt formaður samninganefndar þess félags þegar kjarasamningar voru undirritaðir við stefnanda 10. maí 2004. Í tölvupósti frá 17. desember 2018 fullyrðir umræddur yfirmaður að skjalið hafi verið utan kjarasamnings aðila. Tilurð þess má rekja til beiðni fulltrúa stefnanda þess efnis að teknar væru saman gildandi reglur um flugfarseðlahlunnindi félagsmanna stefnanda hjá Icelandair. Þetta staðfesti fulltrúi Samtaka atvinnulífsins fyrir dómi, en þau samtök fóru með kjarasamningsumboð fyrir Icelandair á þessum tíma. Fyrir dómi fullyrti fyrrum formaður samninganefndar stefnanda að skjalið hefði verið hluti kjarasamnings. Fjármálaráðherra fyrir hönd ríkissjóðs hefur ávallt neitað því að færa þessi starfstengdu hlunnindi inn í kjarasamning hans við stefnanda.
- 48 Reglur þessar um flugfarmiðaréttindi voru ekki færðar inn í meginmál þess kjarasamnings stefnanda við Icelandair sem undirritaður var árið 2004. Stefnandi birti kjarasamninginn í útgáfu sem hann stóð einn að og þar voru reglur þessar sem fylgiskjal. Það mun hafa sætt andmælum frá forsvarsmönnum Icelandair.
- 49 Áður en Félagsdómur getur tekið afstöðu til fyrri kröfu stefnanda þess efnis hvort flugmenn Landhelgisgæslu Íslands eigi samkvæmt kjarasamningi þeirra rétt á þessum kjörum eða starfstengdum hlunnindum þarf dómurinn fyrst að taka afstöðu til þess hvort stefnandi hafi samið um að kjör þessi væru hluti af kjarasamningi hans við Icelandair. Eins og að framan er rakið er því hafnað af því félagi.
- 50 Í málinu liggur fyrir að tveir óskyldir vinnuveitendur félagsmanna stefnanda eru bundnir af skyldum samkvæmt sama kjarasamningi stefnanda við Icelandair. Þannig hafa þeir skyldur samkvæmt þeim samningi gagnvart stefnanda og félagsmönnum hans. Annar þessara aðila, Icelandair, á ekki aðild að máli þessu.

- 51 Ákvæði laga nr. 91/1991 um meðferð einkamála eiga við um mál fyrir Félagsdómi sbr. 69. gr. laga nr. 80/1938. Í 2. mgr. 18. gr. laga nr. 91/1991 er kveðið á um að ef þeir sem bera saman óskipta skyldu er í dómsmáli ekki gefinn kostur á að svara til sakar þá skuli vísa máli frá dómi.
- 52 Þar sem því hefur verið hafnað bæði af Samtökum atvinnulífsins, sem fer með kjarasamningsumboð fyrir Icelandair, og eins af fulltrúa þess félags, þá verður að telja það umdeilt hvort reglur um flugfarmiðaréttindi flugmanna hjá Icelandair hafi verið færðar inn í kjarasamning aðila á sínum tíma.
- 53 Í seinni kröfu stefnanda er krafist viðurkenningar á því að flugmaður Landhelgisgæslu Íslands sem lætur af störfum vegna aldurs haldi rétti sínum til afsláttarfarseðla samkvæmt 2. tl. í framangreindum reglum sem séu hluti af kjarasamningi stefnanda við stefnda. Vitnar stefnandi um það til gr. 17.12 í kjarasamningi aðila.
- 54 Krafa þessi er sama marki brennd og fyrri krafa stefnanda. Forsenda hennar er að samið hafi verið um þessi réttindi í kjarasamningi og er gengið út frá því í kröfunni.
- 55 Þegar litið er til þess hvort skortur sé á samaðild til varnar í málinu þá er ljóst að Icelandair og stefndi fjármálaráðherra eru bundnir af sama kjarasamningi en fyrir liggur að sá síðarnefndi á ekki aðild að honum og því skortir á að þeir eigi óskipta aðild eins og fram kemur í 2. mgr. 18. gr. laga nr. 91/1991. Verður því ekki séð að vísa verði máli þessu frá dómi ex officio. Í ljósi þess að Icelandair á ekki aðild að þessu máli verður að gera strangar kröfur til sönnunar um að komist hafi á kjarasamningur milli Icelandair og stefnanda um þau hlunnindi er um ræðir.
- 56 Eins og að framan er rakið byggir stefnandi á því að reglur um afsláttarfarseðla flugmanna hafi verið hluti þess kjarasamnings sem Icelandair gerði við stefnanda 10. maí 2004. Sá kjarasamningur liggur frammi í máli þessu. Reglur þessar voru ekki hluti þess samnings sem aðilar undirrituðu sem kjarasamning. Samtök atvinnulífsins hafa í langan tíma farið með samningsumboð fyrir hönd Icelandair við gerð kjarasamninga. Vitnið Hrafnhildur Stefánsdóttir, yfirlögfræðingur þeirra samtaka, kannaðist ekki við að reglur þessar hefðu komið til umræðu við gerð samningsins. Þá liggur fyrir afstaða Icelandair en í tölvupósti fyrrum formanns samninganefndar Icelandair, dags. 17. desember 2018, kemur fram að reglurnar hafi verið teknar saman að beiðni stefnanda en að þær hafi ekki verið hluti þess kjarasamnings sem undirritaður var.
- 57 Fyrir liggur að hlunnindi þau er þarna um ræðir urðu ekki til í kjarasamningum aðila árið 2004. Þau höfðu verið við lýði í áratugi fram að þeim tíma. Ekki liggur heldur fyrir kröfugerð stefnanda í aðdraganda kjarasamnings árið 2004 eða að þess hafi verið krafist að reglur þessar yrðu hluti kjarasamnings. Þannig hefur stefnandi ekki sýnt fram á að þetta hafi komið til vegna krafna hans um breytingu á kjarasamningi.
- 58 Þá er einnig til þess að líta að í kjarasamningi stefnanda við Icelandair er að finna grein er lítur að frímiðaréttindum félagsmanna stefnanda sem hættir eru störfum. Þar er tekið

fram að flugmenn Icelandair sem láta af störfum vegna aldurs skuli halda friðmiðaréttindum sínum. Þrátt fyrir þetta ákvæði eru hin umdeildu réttindi ekki tekin inn í kjarasamning aðila. Og þrátt fyrir fullyrðingar stefnanda þess efnis að hann hafið samið við Icelandair árið 2004 að réttindi þessi væru hluti kjarasamnings þá hafa þau frá þeim tíma ekki verið tekin inn í meginmál kjarasamningsins og ekki verið hluti þeirra kjarasamninga sem aðilar hafa undirritað frá þeim tíma. Í málinu liggur fyrir kjarasamningur Icelandair og stefnanda frá 10. febrúar 2018. Reglur þessar eru ekki hluti þess samnings.

- 59 Sú staðreynd að stefnandi hefur birt reglur þessar í bók með kjarasamningum sínum við vinnuveitendur ásamt lögum félagsins og öðrum reglum breytir ekki því að reglurnar hafa ekki verið hluti þess kjarasamnings sem undirritaðir eru af Samtökum atvinnulífsins fyrir hönd Icelandair. Birting þeirra með kjarasamningi var auk þess mótmælt á sínum tíma af forsvarsmönnum Icelandair.
- 60 Stefnandi heldur því fram að með kjarasamningi hans við fjármálaráðherra vegna Landhelgisgæslu Íslands frá 25. ágúst 2004 hafi flugmönnum Landhelgisgæslunnar verið færð þessi réttindi. Byggir hann á gr. 1.1.1 þess samnings þar sem segir að öðru leyti en í samningnum greini fari um kaup og kjör flugmanna samkvæmt samningi FÍA og Flugleiða h.f. frá 10. maí 2004. Sambærilegt ákvæði hefur verið í kjarasamningum stefnanda vegna flugmanna Landhelgisgæslunnar frá þeim tíma.
- 61 Í kjarasamningi stefnanda og fjármálaráðherra frá árinu 2004 er ekki sérstaklega vikið að reglum um afsláttarfarseðla. Það á heldur ekki við um þá kjarasamninga sem gerðir hafa verið frá þeim tíma þar með talið í þeim síðasta sem gerður var 16. júlí 2018.
- 62 Formaður samninganefndar ríkisins, Gunnar Björnsson, kom fyrir rétt og sagðist ekki kannast við að reglur þessar hefðu komið til tals í kjarasamningsviðræðum árið 2004.
- 63 Í stefnu heldur stefnandi því fram að hann hafi frá árinu 2004 reynt að fá stefnda til þess að fallast á að reglur þessar væru hluti af kjarasamningi aðila. Stefndi hafi ætíð haft þá afstöðu að ekki hafi verið sýnt fram á að að reglurnar séu hluti af kjarasamningi stefnanda við Icelandair. Sú staðreynd að stefnandi hafi haft uppi slíkar kröfur við gerð kjarasamninga bendir til þess að hann hafi litið svo á að um þær hafi ekki verið samið. Þá verður ekki fram hjá því litið að 15 ár eru frá því að stefnandi heldur því fram við stefnda að samið hafi verið um þessi réttindi í kjarasamningi hans við Icelandair án þess að hann hafi látið á þau reyna. Verður að telja að mikilvægt hefði verið fyrir stefnanda að fá það á hreint fyrir hönd félagsmanna sinna, bæði gagnvart Icelandair sem og stefnda, hvort um kjarasamningsbundin réttindi væri að ræða eða starfstengd réttindi og hlunnindi utan kjarasamnings. Verður að túlka aðgerðarleysi stefnanda að þessu leyti honum í óhag.
- 64 Þá verður heldur ekki fram hjá því litið að reglur þær er um ræðir eru í 9 liðum og eru augljóslegar sniðnar að þeim starfstengdu kjörum og hlunnindum sem tíðkast höfðu hjá flugmönnum Icelandair í áráðir. Þannig eru í reglunum ákvæði um “standby”

miða sem eru fríðmiðar háðir þeim takmörkunum að þá er einungis hægt að nota ef laus sæti eru í flugvélum Icelandair. Í þeim eru ákvæði um stjórnklefarseðla sem stefndi getur á engan hátt uppfyllt. Einnig ákvæði um vinamiða. Reglurnar miðast við það að útgefandi þeirra er flugfélag. Stefndandi viðurkennir með kröfugerð sinni að einungis einn af þeim 9 liðum sem fram komi í reglunum sé framkvæmanlegur af stefnda enda sinnir hann ekki flugrekstri. Þegar litið er til efnisinnihalds umræddra reglna og þeirrar staðreyndar að flugmenn Landhelgisgæslu Íslands hafa undirritað 6 kjarasamninga frá árinu 2004 án þess að minnst sé á þessar reglur þá er fallist á það með stefnda að stefndandi hafi ekki sýnt fram á hér sé um kjarasamningsbundin réttindi að ræða sem hann hafi samið um við Icelandair né að félagsmenn hans hjá Landhelgisgæslu Íslands eigi að njóta þessara reglna.

- 65 Með vísan til alls ofangreinds er niðurstaða okkar að skjalið um reglur um afsláttarfarseðla flugmanna Icelandair fjalli um starfstengd réttindi og hlunnindi utan kjarasamnings. Stefndandi hefur ekki sýnt fram á að þau hafi verið færð inn í kjarasamning stefnanda við Icelandair árið 2004 og stefndandi hefur heldur ekki samið um þau réttindi við stefnda fjármálaráðherra fyrir hönd ríkissjóðs.
- 66 Því verður að sýkna stefnda af báðum kröfuliðum stefnanda.
- 67 Með vísan til 130. gr. laga nr 91/1991 sbr. og 69. gr. laga nr. 80/1938 þykir rétt að stefndandi greiði stefnda málskostnað í máli þessu sem þykir hæfilega ákveðinn kr. 500.000.

Dómsorð:

Stefndi, íslenska ríkið vegna Landhelgisgæslu Íslands, skal vera sýkn af kröfum stefnanda, Félags íslenskra atvinnuflugmanna.

Stefndandi greiði stefnda kr. 500.000 í málskostnað.

Sératkvæði

Ásmundar Helgasonar

- 1 Ég er sammála dómurunum Guðna Á. Haraldssyni og Sonju M. Hreiðarsdóttur að stefndi skuli vera sýkn af kröfum stefnanda og að hann greiði stefnda málskostnað
- 2 Aðila greinir á um hvort tilgreind ákvæði í reglum um afsláttarfarseðla flugmanna, sem birtar eru með kjarasamningi stefnanda við Samtök atvinnulífsins (SA) vegna Icelandair Group hf. / Icelandair ehf. (Icelandair), í framlögðu sérprenti sem stefndandi hefur gefið út, gildi um kjör flugmanna Landhelgisgæslunnar. Því mótmælir stefndi meðal annars á þeim forsendum að umræddar reglur séu ekki hluti kjarasamnings stefnanda við SA vegna Icelandair.

- 3 Eins og fram hefur komið hefur í kjarasamningi stefnanda við stefnda um langt árabíl verið vísað um kaup og kjör flugmanna Landhelgisgæslunnar til þess kjarasamnings stefnanda við SA vegna Icelandair, sem hefur hverju sinni verið í gildi, nema að aðilar hafi komið sér saman um annað. Það er því forsenda þess að unnt sé að fallast á kröfugerð stefnanda að hinar umdeildu reglur um afsláttarfarseðla teljist hluti kjarasamnings stefnanda við SA vegna Icelandair. Þó að gagnaðili stefnanda í þeim samningi eigi ekki aðild að málinu verður að leggja mat á ágreiningsefni þetta milli málsaðila í ljósi þess sem fyrir liggur í málinu. Þessi aðstaða hefur ekki lagt stein í götu þeirra við að varpa ljósi á inntak kjarasamnings stefnanda við SA vegna Icelandair með framlagningu gagna og vitanleiðslum.
- 4 Hinar umdeildu reglur eru, eins og fram hefur komið, ekki hluti meginmáls kjarasamnings stefnanda við SA vegna Icelandair. Í málinu hafa verið lögð fram drög að slíkum reglum frá 4. maí 2004, sem gefa eftir sem áður tilefni til þess að álykta að réttur flugmanna Icelandair til afsláttarfarseðla hafi verið til umfjöllunar við gerð kjarasamnings, sem þá var í burðarliðnum milli stefnanda og SA vegna Icelandair. Enn fremur liggur fyrir að við undirritun þess kjarasamnings 10. maí 2004 staðfestu formenn samninganefnda samningsaðila umræddar reglur með því að setja stafina sína við þær, eins og þeir gerðu við einstakar blaðsíður í meginmáli kjarasamningsins og ýmsar bókanir og yfirlýsingar sem honum fylgdu og teljast hluti hans. Efni relgnanna lýtur að tilteknum starfskjörum flugmanna Icelandair. Ekkert liggur fyrir um að Icelandair hafi borið brögð á að þær mæli fyrir um kjarasamningsbundin réttindi flugmanna í þjónustu félagsins sem njóti gildis samkvæmt 7. gr. laga nr. 80/1938 og 1. gr. laga nr. 55/1980.
- 5 Í ljósi þess sem að framan er rakið tel ég að stefnandi hafa leitt svo miklar líkur að því, að umræddar reglur séu hluti kjarasamnings félagsins við SA vegna Icelandair, að leggja beri það til grundvallar í máli þessu, enda hefur stefndi ekki hnekkkt þeim líkum. Að þessu leyti er ég ósammála dómurunum Guðna Á. Haraldssyni og Sonju M. Hreiðarsdóttur.
- 6 Kemur þá til álita hvort kjarasamningsbundin réttindi flugmanna Icelandair til afsláttar af farseðlum gildi um kjör flugmanna Landhelgisgæslunnar á grundvelli almennrar tilvísunar í samningi málsaðila til kjarasamnings stefnanda og SA vegna Icelandair. Við úrlausn á því álitaefni verður að hafa hugfast að umræddar reglur eru ekki hluti meginmáls kjarasamnings stefnanda og SA vegna Icelandair eins og áður segir. Efnislega fela þær í sér skuldbindingu Icelandair um að veita flugmönnum í þjónustu félagsins tiltekin afsláttarkjör af flugi á sínum vegum. Eðli málsins samkvæmt er Landhelgisgæslan ekki í sömu aðstöðu og Icelandair til að veita slík afsláttarkjör til flugmanna í þjónustu stofnunarinnar. Hefur stefndi ekki tekist á hendur skuldbindingu í þá veru nema með þeim óbeina hætti sem kann að felast í almennri tilvísun til kjarasamnings stefnanda við SA vegna Icelandair.

- 7 Við þessar aðstæður hefur að mínu áliti verulega þýðingu hvernig stefnandi hefur haldið þessum ætluðu, kjarasamningsbundnu réttindum félagsmanna sinna til haga gagnvart stefnda. Í því efni vekur sérstaka athygli að frá gerð kjarasamnings málsaðila í ágúst 2004 hefur stefnandi ekki fylgt þessum ætluðu réttindum eftir gagnvart stefnda með málshöfðun fyrr en árið 2018.
- 8 Af málsatvikalýsingu í stefnu verður ráðið að frá gerð kjarasamnings aðila í ágúst 2004 hafi réttur flugmanna til svonefndra frímiða þó orðið reglulega að bitbeini við gerð kjarasamninga milli aðila. Kom það einnig fram í skýrslu Jakobs Ólafssonar og Þórarins Inga Ingasonar sem komu að samningsgerð fyrir hönd stefnanda við stefnda á þessum tíma. Gunnars Björnssonar, sem lengi var í samningnefnd fyrir hönd stefnda, staðfesti þetta einnig í skýrslu sinni fyrir Félagsdómi. Af framburði hans verður ráðið að stefndi hafi hafnað því að setja í kjarasamning aðila hliðstæð ákvæði um afsláttarfarmiða og hinar umdeildu reglur mæltu fyrir um. Hafi stefndi vísað því á bug að þær væru hluti af kjarasamningi stefnanda og SA vegna Icelandair og því ekki skuldbindandi fyrir stefnda.
- 9 Þrátt fyrir þetta lét stefnandi hjá líða að höfða dómsmál um ætluð kröfuréttindi félagsmanna sinna, á grundvelli hinnar almennu tilvísunar í kjarasamningi aðila til kjarasamnings stefnanda við SA vegna Icelandair, í jafn langan tíma og raun ber vitni. Í þessu ljósi og með hliðsjón af þeirri óvissu, sem hlotist hefur af tilhögun á kjarasamningi aðila og gildis hinna umdeildu reglna gagnvart honum vegna stöðu þeirra utan meginmáls kjarasamnings stefnanda við SA vegna Icelandair, tel ég óhjákvæmilegt að líta svo á að þau ætluðu réttindi séu niður fallin fyrir tómlæti ekki aðeins vegna liðins tíma heldur einnig þegar til framtíðar er litið. Því tel ég, öndvert við niðurstöðu dómaranna Sigurðar Gísla Gíslasonar og Láru V. Júlíusdóttur, en í samræmi við niðurstöðu dómaranna Guðna Á. Haraldssonar og Sonju M. Hreiðarsdóttur, að sýkna beri stefnda af öllum kröfum stefnanda.

Sératkvæði

Sigurðar G. Gíslasonar og Láru V. Júlíusdóttur

- 1 Mál þetta á undir Félagsdóm skv. 3. tl. 1. mgr. 26. gr. laga nr. 94/1986 um kjarasamninga opinberra starfsmanna.
- 2 Í málinu gerir stefnandi kröfur sínar um að 2. og 4. tl. reglna um afsláttarfarseðla flugmanna gildi um kjör flugmanna hjá Landhelgisgæslu Íslands, allt eins og nánar greinir í dómkröfum stefnanda.
- 3 Málatilbúnaður stefnanda byggir á því að framangreindar reglur um afsláttarfarseðla séu hluti af kjarasamningi stefnanda og Icelandair Group hf/Icelandair ehf., en þannig

verði reglurnar einnig hluti af kjarasamningi aðila þessa máls á grundvelli 1. gr. kjarasamnings aðila þessa máls.

- 4 Fyrir liggur skv. kjarasamningi aðila þessa máls að um efni sitt vísar kjarasamningurinn sjálfur til kjarasamnings stefnanda við Icelandair Group hf./Icelandair ehf., að öðru leyti en því sem greinir í sjálfum kjarasamningnum, sem og í bókunum og yfirlýsingum með honum. Liggur fyrir að við kjarasamningsgerð hafa aðilar þessa máls gert ýmsar bókanir og undanskilið og/eða breytt frá ýmsum ákvæðum kjarasamnings milli stefnanda þessa máls og Icelandair Group hf./Icelandair ehf., en ekki hefur þar verið getið um deiluefni þessa máls að neinu leyti, þrátt fyrir að aðilum hefði verið það í sjálfsvald sett ef vilji hefði verið til að undanskilja reglurnar um afsláttarfar미ðana, eða hnykkja á að þær reglur giltu skv. kjarasamningnum.
- 5 Í kjarasamningi stefnanda við Icelandair Group hf./Icelandair ehf. er ekki fjallað um um afsláttarflugmiðana í meginmáli kjarasamningsins. Þó er þess getið í grein 17:12, líkt og að framan greinir, að flugmenn sem hætta vegna aldurs skuli halda frímiðaréttindum sínum óskertum. Verður ekki dregin önnur ályktun af þessu en sú að kjarasamningurinn geri ráð fyrir því að flugmenn eigi frímiðaréttindi og eru frímiðaréttindin a.m.k. bundin í kjarasamninginn að þessu leyti.
- 6 Þá liggur það fyrir að kjarasamningnum fylgir hið umdeilda skjal með fyrirsögninni „Afsláttarfarseðlar flugmanna“, en skjal þetta er dagsett sama dag og kjarasamningurinn og auðkenndur með fangamörkum formanna samninganefndanna, líkt og alþekkt er um ýmsar bókanir og yfirlýsingar sem eru fylgiskjöl með kjarasamningum, utan meginmáls, en teljast allt að einu vera hluti kjarasamningsgerðarinnar.
- 7 Stefndi hefur vísað til tölvupósts Guðmundar Pálssonar, dags. 17. desember 2018, um þessi efni, en Guðmundur var aðalfulltrúi Icelandair í sameiginlegri samninganefnd Icelandair og Samtaka atvinnulífsins um árabíl og er fangamark hans á því skjali sem sýnir afsláttarfar미ðareglurnar, dags. 10. maí 2004. Í tölvupóstinum kemur fram skjal þetta hafi verið gert utan heildarendurnýjunar kjarasamningsins, en jafnframt að skjalið hafi verið tekið saman eftir eindregna ósk frá stefnanda um að tekið yrði saman á einu blaði hvaða hlunninda flugmenn nyту hjá vinnuveitanda sínum. Guðmundur hefur hins vegar ekki gefið skýrslu við meðferð málsins þar sem dóminum og aðilum hefði gefist kostur á að beina til hans spurningum um efni tölvupóstsins.
- 8 Fyrir dóminn kom hins vegar Örnólfur Jónsson, formaður stefnanda og fyrrverandi formaður samninganefndar stefnanda, en hann undirritaði bæði kjarasamning stefnanda við Icelandair Group hf./Icelandair ehf. 10. maí 2004 og við stefnda þann 25. ágúst 2004, ásamt því að setja fangamark sitt á afsláttarfarseðlareglurnar með Guðmundi Pálssyni. Í framburði hans kom fram að samkomulag hafi verið við samninganefnd SA og Icelandair Group hf./Icelandair ehf., um að setja á blað, við kjarasamningsgerðina, yfirlit um þau réttindi sem þar greinir. Þessar reglur hafi verið

birtar með Kjarasamningnum 2004. Samninganefnd stefnanda hafi litið svo á að þetta væri hluti kjarasamningsins. Kjarasamningurinn hafi legið frammi við kjarasamningsgerðina við stefnda í ágúst 2004.

- 9 Vitnið Hrafnhildur Stefánsdóttir lögfræðingur Samtaka atvinnulífsins, sem sat í samninganefnd SA og Icelandair Group hf./Icelandair ehf. á árinu 2004, lýsti því fyrir dóminum að reglurnar um afsláttarmiða fyrir flugmenn, 10. maí 2004, hafi hvorki verið ræddar við kjarasamningsgerðina né heldur verið litið á þetta sem hluta kjarasamningsins. Þessar reglur séu og hafi verið innanhúsmál milli stefnanda og Icelandair Group ehf./Icelandair ehf., en sé ekki hluti kjarasamningsins þar sem SA fari með samningsumboð. Vitnið lýsti því jafnframt að stefnandi hafi viljað hafa reglur þessar í meginmáli kjarasamningsins, en því hafi verið hafnað.
- 10 Vitnið Jakob Ólafsson, fyrrverandi formaður samninganefndar stefnanda, kom fyrir dóminn við aðalmeðferð og lýsti því að kjarasamningur frá 10. maí 2004 hafi verið kynntur við kjarasamningsgerðina 25. ágúst 2004 og legið fyrir útprentaður. Afsláttarmiðareglurnar hafi verið þar með. Ekki hafi verið rætt sérstaklega um hverja grein fyrir sig og ekki hvort afsláttarmiðareglurnar væru hluti kjarasamningsins. Skilningur samninganefndar stefnanda hafi verið sá að þessar reglur væri hluti kjarasamningsins í báðum tilfellum.
- 11 Vitnið Þórarinn Ingi Ingason, formaður samninganefndar stefnanda, kom fyrir dóminn við aðalmeðferð og skýrði frá því að afsláttarmiðareglurnar hafi komið til tals, m.a. við gerð kjarasamninga, en ekki hafi verið vilji til að fá þær inn í meginmál kjarasamningsins.
- 12 Vitnið Halldór Þorlákur Sigurðsson fyrrverandi formaður stefnanda og samninganefndar stefnanda kom fyrir dóminn við aðalmeðferð og lýsti því að við kjarasamningsgerð 10. maí 2004 hafi verið teknar saman á blað reglur um afsláttarfarseðla, dagsettar sama dag. Þetta hafi verið undirritað með kjarasamningnum og litið á þetta sem hluta hans, en vitnið var í samninganefnd þegar þetta var. Allt hafi þetta verið undirritað á sama tíma. Vitnið staðfesti jafnframt tölvupóst sinn, dags. 14. febrúar 2019, þar sem fram kemur að upphaf þess að samið hafi verið um „bókanlegan frímiða“ í kjarasamningi milli stefnanda og Flugleiða á sínum tíma árið 1982 hafi verið að flugmenn félagsins hafi sett fram kröfur um aukningu orlofsdaga, en Flugleiðir hafi hafnað þeirri kröfu, en í staðinn boðið bókanlegan frímiða fyrir flugmenn umfram almennar frímiðareglur félagsins. Um þetta hafi verið bókað hjá embætti ríkissáttasemjara og skjalið hafi verið vistað þar eingöngu.
- 13 Vitnið Gunnar Björnsson, formaður samninganefndar stefnda, kom fyrir dóminn við aðalmeðferð málsins og kvaðst telja að við kjarasamningsgerðina í ágúst 2004 hafi fyrst og fremst verið rætt um launahlutann og vinnutímatilhögun. Það hafi verið meginviðfangsefnin. Kvaðst ekki muna til þess að sérstaklega hafi verið rætt um farseðla eða afsláttarkör vegna þeirra. Kjarasamningur stefnanda við Icelandair Group

hf./Icelandair ehf. hafi gjarnan verið kynntur í upphafi kjarasamningaviðræðna við stefnanda. Kvaðst ekki muna til þess að reglur um afsláttarfarmiða flugmanna hafi verið kynntar sérstaklega. Kvað samninganefnd stefnda ekki hafa verið mjög hrifna af því að farið væri yfir kjarasamninginn við Icelandair Group hf./Icelandair ehf. í heild sinni, heldur hafi samninganefnd stefnda frekar viljað horfa til þess hvað kjarasamningurinn myndi kosta. Ekki hafi verið farið yfir það hverju sinni um hvað hefði verið samið um nákvæmlega á vettvangi stefnanda og Icelandair Group hf./Icelandair ehf. Vitnið kvað hafa komið fram í kjaraviðræðum við stefnanda á árinu 1988 sjónarmið samninganefndar stefnanda um að þeim bæri réttur til frímiða eða afsláttarkjara. Vitnið kvaðst ekki muna til þess að þetta hafi komið fram á árinu 2004, en þetta hafi komið einstaka sinnum upp. Hafi samninganefnd stefnda talið að þetta ætti ekki við og væru ekki kjör sem giltu fyrir stefnda, heldur væru þetta innanhússkjör hjá Icelandair Group hf./Icelandair ehf., enda hafi samninganefnd litið svo á að þetta væri ekki hluti kjarasamnings stefnanda við Icelandair Group hf./Icelandair ehf., heldur innanhússreglur.

- 14 Þannig hafa vitni ekki verið á einu máli um það hvort það hafi verið skilningur aðila umræddra kjarasamninga, að hinar umdeildu afsláttarmiðareglur séu hluti kjarasamningsbundinna réttinda. Hins vegar þykir óhjákvæmilegt að horfa til þess að kjarasamningur aðila þessa máls byggir á því að spegla kjarasamning stefnanda við Icelandair Group hf./Icelandair ehf. og yfirfæra hann allan, að því frátöldu sem tekið er sérstaklega fram í kjarasamningi aðila þessa máls. Gildir hann því allur, nema að því marki sem eitthvað er sérstaklega undanskilið. Verður því að telja að hefði stefndi viljað undanskilja reglur um afsláttarfarmiðana þannig að þeir teldust ekki vera kjarasamningsbundin kjör þá hefði það staðið honum nær og verið í lófa lagið að gera það, enda liggur fyrir eins og áður segir að þetta hafi aðilar gert um hin ýmsu atriði.
- 15 Án þess að fullyrt verði um efnislegt innihald kjarasamnings stefnanda við Icelandair Group hf./Icelandair ehf., sem ekki á aðild að þessu dómsmáli, þykir eðlilegt að skýra kjarasamning þann sem er til umfjöllunar í þessu máli, á þann veg að um það hafi verið samið að afsláttarfarseðlarnir væru hluti af kjarasamningnum. Liggur fyrir að kjarasamningur stefnanda og Icelandair Group hf./Icelandair ehf. hefur við kjarasamningsgerð verið kynntur á þann hátt að afsláttarfarseðlarnir væru hluti af umsömdum kjörum. Þá þykir stefndi verða að bera af því hallan, sem fram kom í vitnisburði Gunnars Björnssonar, að af hálfu samninganefndar stefnda hafi ekki verið áhugi fyrir því að fara sérstaklega yfir öll efnisleg ákvæði kjarasamnings stefnanda við Icelandair Group hf./Icelandair ehf., heldur hafi megináherslan verið á kostnaðarhlið kjarasamningsins.
- 16 Stefndi hefur borið fyrir sig að umræddar afsláttarmiðareglur geti ekki átt við um flugmenn Landhelgisgæslunnar vegna ólíkrar starfsemi og mikils kostnaðar. Ljóst er að sumt í þeim afsláttarmiðareglum sem deilt er um í máli þessu getur verið örðugt fyrir stefnda að uppfylla, svo sem stefnandi viðurkennir sjálfur. Það þykir hins vegar

ekki eiga við um þau afsláttarmiðakjör sem eru deiluefni þessa máls, en stefndi hefur ekki sýnt fram á að þau ákvæði séu óframkvæmanleg. Þá getur kostnaður við framkvæmd kjarasamnings ekki verið réttlæting á því að fara ekki eftir ákvæðum kjarasamnings, en auk þess hefur ekki verið gerð nein grein fyrir því af hálfu stefnda hver sá mikli kostnaður væri.

- 17 Stefndi hefur jafnframt borið fyrir sig tómlæti stefnanda við að halda fram réttindum sínum. Á þetta verður ekki fallist, þegar af þeirri ástæðu að dómkröfur stefnanda miða við kjarasamning sem undirritaður var 16. júlí 2018, en kröfurnar horfa ekki til liðins tíma og eru ekki viðurkenningarkröfur um hann.
- 18 Samkvæmt ofansögðu teljum við að fallast beri á 1. lið dómkrafna stefnanda, en af því leiði að jafnframt beri að fallast á 2. lið dómkrafnanna.
- 19 Með hliðsjón af því að veruleg vafaaatriði eru í máli þessu og með skírskotun til 3. mgr. 130. gr. laga nr. 91/1991, teljum við þrátt fyrir þetta rétt að málskostnaður falli niður á milli aðila.

Sigurður G. Gíslason

Ásmundur Helgason

Guðni Á. Haraldsson

Sonja M. Hreiðarsdóttir

Lára V. Júlíusdóttir