

D Ó M U R

Héraðsdóms Reykjavíkur fimmtudaginn 8. maí 2008 í máli nr. E-7859/2007:

Geir Sigurðsson

(Þórhallur Haukur Þorvaldsson hdl.)

gegn

Icelandair ehf.

(Hrafnhildur Stefánsdóttir hrl.)

I

Mál þetta, sem dómtekið var 15. apríl 2008, var þingfest 27. nóvember 2007. Stefnandi er Geir Sigurðsson, Rauðhömrum 14, Reykjavík, en stefndi er Icelandair ehf., Reykjavíkurlflugvelli, Reykjavík.

Dómkröfur stefnanda eru þær að stefndi verði dæmdur til að greiða stefnanda skuld að fjárhæð 1.374.937 krónur ásamt dráttarvöxtum samkvæmt III. kafla vaxtalaga nr. 38/2001 af 22.157 krónum frá 1. nóvember 2004 til 1. desember 2004, af 62.778 krónum frá þeim degi til 1. janúar 2005, af 114.478 krónum frá þeim degi til 1. febrúar 2005, af 211.913 krónum frá þeim degi til 1. mars 2005, af 284.988 krónum frá þeim degi til 1. apríl 2005, af 378.363 krónum frá þeim degi til 1. maí 2005, af 410.841 krónu frá þeim degi til 1. júní 2005, af 455.499 krónum frá þeim degi til 1. ágúst 2005, af 573.232 krónum frá þeim degi til 1. september 2005, af 666.607 krónum frá þeim degi til 1. október 2005, af 735.623 krónum frá þeim degi til 1. nóvember 2005, af 820.878 krónum frá þeim degi til 1. desember 2005, af 889.894 krónum frá þeim degi til 1. janúar 2006, af 926.432 krónum frá þeim degi til 1. febrúar 2006, af 1.007.163 krónum frá þeim degi til 1. mars 2006, af 1.065.469 krónum frá þeim degi til 1. apríl 2006, af 1.128.259 krónum frá þeim degi til 1. maí 2006, af 1.200.020 krónum frá þeim degi til 1. júní 2006, af 1.280.751 krónu frá þeim degi til 1. júlí 2006, af 1.343.542 krónum frá þeim degi til 1. ágúst 2006, af 1.356.997 krónum frá þeim degi til 1. september 2006 og af 1.374.937 krónum frá þeim degi til greiðsludags.

Þá krefst stefnandi þess að stefndi verði dæmdur til að greiða honum málskostnað að viðbættum virðisaukaskatti.

Dómkröfur stefnda eru þær að hann verði sýknaður af öllum kröfum stefnanda en til vara að kröfur hans verði lækkaðar. Þá krefst stefndi þess að stefnandi verði dæmdur til að greiða honum málskostnað.

II

Stefnandi er lærður flugvirki og starfaði sem slíkur frá árinu 1964. Í máli þessu krefur hann stefnda um greiðslu vegna aksturs á tímabilinu október 2004 til ágúst 2006, en á þeim tíma starfaði hann sem flugvirki hjá Tækniþjónustunni á Keflavíkurflugvelli ehf. (ITS). Með bréfi 20. febrúar 2006 var stefnanda tilkynnt að samkvæmt stefnu stjórnar ITS hefði verið ákveðið að hámarksaldur flugvirkja í starfi hjá félaginu miðist við 67 ára aldur og því hafi verið ákveðið að starfslok hans yrðu 31. ágúst 2006. Lét stefnandi af störfum vegna aldurs hjá félaginu þann dag.

Hinn 8. ágúst 1991 var undirritað samkomulag milli Flugvirkjafélags Íslands og Flugleiða hf., forvera stefnda, vegna fyrirhugaðrar opunar nýrrar viðhaldsstöðvar á Keflavíkurflugvelli. Kemur þar fram að frá og með stofnun þeirrar viðhaldsstöðvar teljist hún ráðningarstaður þeirra flugvirkja sem starfa muni á Keflavíkurflugvelli.

Í 3. grein samkomulagsins segir að til að auðvelda þeim flugvirkjum, sem nú séu starfandi hjá félaginu í Reykjavík og starfa muni á Keflavíkurflugvelli, breyttar aðstæður samfara daglegum ferðum frá Reykjavík til hins nýja ráðningastaðar, skyldi greiða nánar tilgreinda þóknun fyrir hvern þann dag er þeir færu á milli vinnu sinnar vegna. Er sérstaklega tekið fram að þetta eigi aðeins við um flugvirkja starfandi í skýli. Óbreytt fyrirkomulag skyldi gilda gagnvart flugvirkjum í línuviðhaldi.

Starf stefnanda var skilgreint sem flugvirki í línuviðhaldi eða flugvirki á línu og kveður stefndi það felast í þjónustu við flugvélar stefnda við komu og brottfarir á stæði við flugstöðina. Þeir flugvirkjar standa 12 tíma vaktir, annars vegar frá kl. 8.00 að morgni til kl. 20.00 að kvöldi og hins vegar frá kl. 20.00 að kvöldi til kl. 8.00 að morgni. Svokallaðir flugvirkjar í skýli og á verkstæðum vinna að jafnaði dagvinnu.

Með kjarasamningi 16. apríl 1997 milli Flugvirkjafélags Íslands annars vegar og Vinnuveitendasambands Íslands vegna Flugleiða hf. hins vegar var framangreint samkomulag frá ágúst 1991 fellt úr gildi sem slíkt en eftirfarandi ákvæði tekin inn í kjarasamninginn:

Grein 05.11.: „Flugvirkjar í viðhaldsstöð Flugleiða (í skýli og á verkstæðum), línu í Keflavík og Reykjavík skulu fá greitt sem svarar 45 mínútum á grunntaxta 5 ára skala sveins fyrir hvern dag sem þeir mæta til vinnu sinnar. Greiðsla þessi verður innt af hendi með launum.“

Grein 05.12.: „Flugleiðir hf. skuldbinda sig til að sjá flugvirkjum í viðhaldsstöð Flugleiða (í skýli og á verkstæðum) fyrir ferðum milli Reykjavíkur og Keflavíkurflugvallar fyrir upphaf og við lok vinnudags þeim að kostnaðarlausu.“

Í kjarasamningi 27. apríl 2000 milli sömu aðila var framangreint ákvæði í grein 05.11 í kjarasamningi frá 1997 fellt niður en ákvæði í grein 05.12 tekið óbreytt upp í samninginn.

Í framangreindum kjarasamningum frá 1997 og 2000 var ekkert tekið fram um akstur flugvirkja á línu en við frágang samningsins 1997 varð að samkomulagi milli aðila að gefa út yfirlýsingu um að Flugleiðir hf. legðu flugvirkjum á línu á 33% vakt í Keflavík til fólksbifreið til eigin flutninga milli Reykjavíkur og Keflavíkurflugvallar. Í samræmi við það hafa flugvirkjar í línuviðhaldi allt frá árinu 1997 haft bifreið til afnota sem stefndi hefur lagt þeim til og rekið og hafa þeir nýtt bifreið þessa til að koma sér til og frá vinnu. Hafa þeir skipt á milli sín því verkefni að sjá um aksturinn.

Um launakjör stefnanda á því tímabili sem hér um ræðir fer eftir kjarasamningi milli Flugvirkjafélags Íslands og samtaka atvinnulífsins vegna Tækniþjónustunnar á Keflavíkurflugvelli ehf. (ITS) sem dagsettur er 9. nóvember 2004 og er gildistími hans frá 15. október 2004 til 31. desember 2007. Í 8. kafla ráðningasamningsins er fjallað um ferðir til og frá vinnu. Kemur fram í grein 8.1 að stefndi skuldbindi sig til að sjá flugvirkjum í viðhaldsstöð félagsins á Keflavíkurflugvelli fyrir ferðum milli Reykjavíkur fyrir upphaf og lok vinnudags þeim að kostnaðarlausu og í grein 8.2 kemur fram að þegar flugvirki annast akstur á flugvirkjum úr og í vinnu frá Stór-Reykjavíkursvæðinu utan reglulegs vinnutíma fái hann greidda 1 klst. í yfirvinnu fyrir það. Stefnandi telur sig eiga rétt á greiðslum fyrir akstur á grundvelli kjarasamningsins en stefndi telur að einungis flugvirkjar í skýli eigi rétt á greiðslum fyrir akstur.

Í bréfi Flugvirkjafélags Íslands 2. ágúst 2006 til ITS kemur fram að til félagsins hafi leitað félagsmenn sem starfi í línuviðhaldi í viðhaldsstöð ITS í Keflavík vegna synjunar á greiðslum fyrir akstur og er því beint til ITS að réttmætar kröfur

starfsmanna sem annast akstur samkvæmt gr. 8.1 í kjarasamningnum verði teknar til greina. Í svarbréfi stefnda 20. október 2006 er því mótmælt að tilgreint ákvæði eigi við flugvirkja sem starfi við línuviðhald.

Lögmaður stefnanda sendi stefnda innheimtubréf 13. febrúar 2007 vegna kröfu um greiðslur fyrir akstur og var kröfunni hafnað með bréfi lögmanns stefnda 5. mars 2007.

Með samrunaáætlun 1. maí 2007 sem staðfest var á hluthafafundi Tækniþjónustunnar á Keflavíkurflugvelli ehf. (ITS) var félagið sameinað stefnda og afskráð úr fyrirtækjaskrá 3. október 2007. Hefur stefndi þar með yfirtekið réttindi og skyldur Tækniþjónustunnar á Keflavíkurflugvelli ehf. (ITS) og er óumdeilt að hann er réttur aðili máls þessa.

III

Stefnandi kveðst, í samræmi við ákvæði 8. kafla kjarasamningsins, sem beri yfirheitið „ferðir til og frá vinnu“, hafa annast akstur í þágu stefnda fyrir upphaf og lok vinnudags, til og frá vinnu, og jafnframt hafi hann að beiðni stefnda tekið með sér aðra flugvirkja í bifreið sína og hafi hann því annast akstur á flugvirkjum í þágu stefnda í samræmi við fyrrgreind ákvæði kjarasamningsins.

Um kjör stefnanda hafi farið eftir kjarasamningi milli Flugvirkjafélags Íslands og samtaka atvinnulífsins vegna Tækniþjónustunnar Keflavíkurflugvelli ehf. (ITS), dagsettum 9. nóvember 2004. Séu ákvæði 8. kafla kjarasamningsins svohljóðandi:

„8.1. ITS skuldbindur sig til að sjá flugvirkjum í viðhaldsstöð félagsins á Keflavíkurflugvelli fyrir ferðum milli Reykjavíkur og Keflavíkurflugvallar fyrir upphaf og lok vinnudags þeim að kostnaðarlausu.

8.2. Þegar flugvirki annast akstur á flugvirkjum úr og í vinnu frá Stór-Reykjavíkur svæðinu utan reglulegs vinnutíma fær hann greidda 1 klst. í yfirvinnu á 10 ára taxa. Gert er ráð fyrir að bílar séu tveir (austur/vestur). Flugvirkja er ekki skylt að annast keyrsluna.“

Krafa stefnanda sé tilkomin vegna aksturs hans í samræmi við ákvæði 8. kafla kjarasamningsins, á tímabilinu 20. október 2004 til 8. ágúst 2006. Fjárhæðir séu miðaðar við yfirvinnu á tíu ára taxa í samræmi við fyrrgreint ákvæði greinar 8.2 kjarasamningsins og grundvallist á vinnuskýrslum stefnanda, en um sé að ræða 31 skráða ferð stefnanda á árinu 2004, 200 ferðir á árinu 2005 og 100 ferðir á árinu 2006, samkvæmt framlagðri akstursdagbók er stefnandi hafi haldið, þar sem ferðir

stefnanda í þágu stefnda séu skráðar.

Sé um að ræða tuttugu og tvo neðangreinda reikninga, jafnmarga þeim mánuðum er stefnandi hafi annast umræddan akstur.

Nr.	Útgáfudagur	Gjalddagi	Fjárhæð
1.	01.11.2004	01.11.2004	22.157,00
2.	01.12.2004	01.12.2004	40.621,00
3.	01.01.2005	01.01.2005	51.700,00
4.	01.02.2005	01.02.2005	97.434,00
5.	01.03.2005	01.03.2005	73.076,00
6.	01.04.2005	01.04.2005	93.375,00
7.	01.05.2005	01.05.2005	32.478,00
8.	01.06.2005	01.06.2005	44.657,00
9.	01.08.2005	01.08.2005	117.733,00
10.	01.09.2005	01.09.2005	93.375,00
11.	01.10.2005	01.10.2005	69.016,00
12.	01.11.2005	01.11.2005	85.255,00
13.	01.12.2005	01.12.2005	69.016,00
14.	01.01.2006	01.01.2006	36.538,00
15.	01.02.2006	01.02.2006	80.731,00
16.	01.03.2006	01.03.2006	58.306,00
17.	01.04.2006	01.04.2006	62.791,00

18.	01.05.2006	01.05.2006	71.761,00
19.	01.06.2006	01.06.2006	80.731,00
20.	01.07.2006	01.07.2006	62.791,00
21.	01.08.2006	01.08.2006	13.455,00
22.	01.09.2006	01.09.2006	17.940,00

Nánar sundurliðist krafa stefnanda þannig

Tímabil	Fjöldi ferða	Launataxti	Samtals upphæð á tímabili
Árið 2004	31	launataxti 15.10.2004 (3.692,84 kr.)	114.478 kr.
Árið 2005	200	launataxti 1.1.2005 (4.059,77 kr.)	811.954 kr.
Árið 2006	100	launataxti 1.1.2006 (4.485,05 kr.)	448.505 kr.

Sé á því byggt að kröfur stefnanda séu laun í skilningi laga, miðað við gildandi launataxta á hverjum tíma, samkvæmt grein 8.2 í fyrrgreindum kjarasamningi og því hafi gjalddagi krafanna verið fyrsta dag hvers mánaðar eftir að mánuði þeim ljúki sem laun séu greidd fyrir, sbr. og ákvæði greinar 15.5 í kjarasamningnum.

Um lagarök vísi stefnandi til meginreglna kröfu- og samningaréttar um efndir fjárskuldbindinga auk kjarasamningsins frá 9. nóvember 2004. Þá vísi stefnandi til ákvæða laga nr. 80/1938 um stéttarfélög og vinnudeilur, einkum 5. gr. laganna. Um gjalddaga kröfunnar vísist til almennra reglna vinnuréttar um greiðslur launa, sbr. og ákvæði fyrrgreinds kjarasamnings. Kröfur um dráttarvexti styðji stefnandi við reglur III. og V. kafla laga nr. 38/2001 um vexti og verðtryggingu. Krafan um málskostnað styðjist við 129. og 130. gr. laga 91/1991 um meðferð einkamála og krafan um virðisaukaskatt af málflutningsþóknun sé reist á lögum númer 50/1988 um virðisaukaskatt en stefnandi sé ekki virðisaukaskattskyldur og beri honum því nauðsyn til að fá dóm fyrir skatti þessum úr hendi stefnda. Varðandi varnarþing

vísist til 33. gr. laga nr. 91/1991.

IV

Stefndi kveður stefnanda hafa starfað við línuviðhald hjá stefnda á Keflavíkurflugvelli og gangi flugvirkjar stefnda sem sinni línuviðhaldi 12 tíma vaktir allan sólarhringinn og séu 5 til 6 flugvirkjar að jafnaði á hvorri vakt. Hafi flugvirkjar á línu frá árinu 1997 haft til umráða fólksflutningabifreið til eigin flutninga milli Reykjavíkur og Keflavíkurflugvallar. Fyrirkomulagið hafi verið óbreytt frá þeim tíma og annist flugvirkjar eigin flutning með bifreið þessari án þess að laun hafi verið greidd fyrir það. Áður hafi flugvirkjar á línu alfarið séð sjálfir um ferðir til og frá vinnu á Keflavíkurflugvelli á eigin bifreiðum án þess að sérstök greiðsla kæmi til.

Aðrir flugvirkjar stefnda vinni að jafnaði dagvinnu í viðhaldsstöð félagsins í Keflavík, eða skýli eins og það kallist í daglegu tali. Í tengslum við byggingu viðhaldsstöðvar stefnda á Keflavíkurflugvelli hafi hinn 2. ágúst 1991 verið gert sérstakt samkomulag milli Flugvirkjafélags Íslands og Flugleiða hf. sem hafi falið í sér að flugvirkjum í skýli skyldi séð fyrir ferðum milli Reykjavíkur og Keflavíkur fyrir upphaf og lok vinnudags þeim að kostnaðarlausu. Tekið sé sérstaklega fram að samkomulagið eigi aðeins við um flugvirkja starfandi í skýli og að óbreytt fyrirkomulag gildi gangvart flugvirkjum í línuviðhaldi.

Ákvæði fyrrgreinds samkomulags um ferðir hafi verið fellt inn í kjarasamning Flugvirkjafélgs Íslands og Flugleiða hf. 1997, með svohljóðandi orðalagi:

„Flugleiðir hf. skuldbinda sig til að sjá flugvirkjum í viðhaldsstöð Flugleiða (í skýli og á verkstæðum) fyrir ferðum milli Reykjavíkur og Keflavíkurflugvallar fyrir upphaf og lok vinnudags þeim að kostnaðarlausu“

Sams konar ákvæði sé í grein 05-12 í útgáfu kjarasamningsins árið 2000 og sé nú að finna í grein 8.1. í síðast gildandi kjarasamningi aðila frá 2004. Ekkert sé tekið fram um akstur línumannanna í kjarasamningnum frá 1997 en við frágang þess samnings hafi orðið samkomulag milli aðila um að stefnandi legði flugvirkjum á línu til fólksbifreið til eigin flutninga milli Reykjavíkur og Keflavíkurflugvallar. Hafi ein bifreið þannig verið til ráðstöfunar í þetta verkefni og væri óheimilt að nota hana til annars en þessara flutninga. Ekki skyldi koma til greiðslu vegna aksturs vaktmanna enda sé það í samræmi við orðalag yfirlýsingarinnar sem sé enn í fullu gildi. Kosti stefndi rekstur bifreiðar þessarar og séu ferðir flugvirkja á línu til og frá vinnu því þeim að kostnaðarlausu.

Kveður stefndi að í kjarasamningaviðræðum aðila 2003 hafi Flugvirkjafélag Íslands krafist endurskoðunar akstursgreiðslna sem flugvirkjar í skýli höfðu notið án þess að sú greiðsla væri samningsbundin. Í sáttatillögu ríkissáttasemjara frá 27. október 2003 hafi því komið inn nýtt ákvæði, svohljóðandi (nú gr. 8. 2):

„Þegar flugvirki annast akstur á flugvirkjum úr og í vinnu á Stór-Reykjavíkursvæðinu utan reglulegs vinnutíma fær hann greidda 1 klst. í yfirvinnu á 10 ára taxa. Gert er ráð fyrir að bílar séu tveir (austur/vestur). Flugvirkja er ekki skylt að annast keyrsluna.“

Með þessu hafi í meginatriðum verið orðið við kröfu Flugvirkjafélags Íslands, sbr. tilgreininguna á því að bílarnir skuli vera tveir (austur/vestur). Eins og fram komi í samningstextanum taki ákvæði þetta til aksturs flugvirkja utan reglulegs vinnutíma. Við upphaf reglulegs vinnutíma að morgni og að loknum reglulegum vinnutíma séu flugvirkjar í skýli fluttir til og frá Keflavík með áætlunarbílum sem aki ákveðnar leiðir enda um að ræða stóran hóp manna. Við upphaf og lok reglulegs vinnutíma annist flugvirkjar á línu á hinn bóginn eigin flutning og hafi aðeins til umráða einn bíl.

Í kjarasamningum ofangreindra aðila 2004 hafi verið samkomulag um efnisatriði sem staðfest hafi verið skriflega hinn 25. október 2005. Samningsaðilar hafi auk þess verið sammála um að endurskoða samninginn í heild með tilliti til framsetningar og einföldunar. Forsenda þessarar yfirferðar á texta samningsins hafi verið að ekki væri um efnisbreytingar að ræða. Breytingar þær sem samið hafði verið um, sbr. fyrrgreinda staðfestingu frá 25. október 2005, hafi síðan verið felldar inn í endurskoðaða textann og heildstæður samningur verið undirritaður 9. nóvember 2004.

Hafi orðin (í skýli og verkstæðum) í grein 05.12 fallið niður við þá vinnu án þess að ætlunin hafi verið að breyta gildandi fyrirkomulagi. Kröfur um breytingar varðandi akstur línumanna hafi hvorki verið lagðar fram af hálfu Flugvirkjafélags Íslands né verið rætt um greiðslur til handa línumönnum enda ekki stefnt að efnisbreytingu að því leyti. Hafi fyrri framkvæmd því verið áfram óbreytt. Hafi því aldrei verið samið um að flugvirkjar á línu ættu rétt á sérstökum greiðslum vegna eigin flutnings til og frá vinnu. Akstur línumanna hafi í gegnum árin verið og sé enn töluvert frábrugðinn því fyrirkomulagi sem gildi um skýlismenn. Eigi ákvæði greina 8.1 og 8.2 í kjarasamningnum frá 2004 aðeins við um flugvirkja í skýli. Þannig hafi flugvirkjar á línu ávallt verið undanskildir gildissviði 8.1 greinar kjarasamningsins.

Samkvæmt orðalagi greinar 8.2 sé einungis um að ræða akstur utan reglulegs vinnutíma auk þess sem gert sé ráð fyrir tveimur bílum (austur/vestur). Þarfir línumanna miðist á hinn bóginn við akstur í og úr vinnu á reglulegum vinnutíma með einum bíl.

Línumenn hafi haldið eigin akstri áfram án sérstakrar greiðslu að loknum samningum og án þess að kröfur kæmu fram frá þeim eða FVFÍ. Stefnandi hafi að vísu öðru hvoru skilað inn miðum þar sem akstur hans hafi verið tilgreindur. Aðrir flugvirkjar sem hafi ekið umræddum bíl hafi hins vegar ekki gert það. Engar athugasemdir hafi heldur borist frá Flugvirkjafélagi Íslands fyrr en með bréfi 2. ágúst 2006, meira en einu og hálfu ári eftir samþykkt kjarasamningsins. Þá hafi stefnandi heldur aldrei framvísað reikningum vegna fyrrgreinds aksturs og sé tilvísun í þá veru í stefnu því mótmælt sem rangri.

Stefndi mótmælir fullyrðingum stefnanda um að hann hafi annast akstur í þágu stefnda í samræmi við ákvæði 8. kafla kjarasamningsins. Því sé einnig mótmælt sem röngu og tilhæfulausu að stefndi hafi jafnframt tekið með sér aðra flugvirkja í bifreið sína að beiðni stefnda. Flugvirkjar á línu hafi áður nefnda bifreið til sameiginlegra afnota og þeim sé í sjálfsvald sett hvernig þeir skipti akstrinum á milli sín. Stefnda hafi ekki verið skylt að annast þennan akstur og hafi honum sérstaklega verið bent á það af stefnda.

Þá megi benda á að línumenn á Keflavíkflugvelli hafi alltaf fengið 8 tíma á mánuði í næturvinnu sem litið hafi verið á sem skörun milli vakta og eins sem ferðatíma. Með undirskrift sinni á yfirlýsingu 20. febrúar 2006 hafi stefnandi auk þess staðfest að hann eigi engar kröfur á félagið vegna umræddra akstursgreiðslna.

Með vísan til framangreinds telji stefndi ljóst að stefnandi eigi engar kröfur á hendur honum vegna aksturs þeirrar bifreiðar sem stefndi fékk honum og öðrum flugvirkjum til sameiginlegra umráða til eigin flutnings til og frá vinnu.

Um varakröfu sína kveður stefndi að framlagðar vinnuskýrslur stefnanda séu einhliða færslur stefnanda. Samkvæmt upplýsingum stefnda hafi hann ekki verið við störf í þremur tilvikum, það er dagana 21. október 2004, 3. mars 2006 og 4. júlí 2006.

Krafa stefnanda hafi fyrst komið fram með innheimtubrési 13. febrúar 2007. Beri því að miða dráttarvaxtakröfu stefnanda við 13. mars 2007.

Stefndi kveðst fyrst og fremst byggja kröfur sínar á tilvitnuðum kjarasamningum Flugvirkjafélags Íslands og stefnda og almennum reglum samningalaga og vinnuréttar. Varðandi vexti sé vísað til 3. mgr. 5. gr. laga nr. 38/2001 um vexti og verðtryggingu. Um málskostnað vísist til XXI. kafla laga nr. 91/1991 um meðferð einkamála, einkum 129. og 130. gr.

V

Meginágreiningur aðila snýst um það hvort greinar 8.1 og 8.2 í 8. kafla kjarasamnings Flugvirkjafélags Íslands og Samtaka atvinnulífsins vegna Tækniþjónustunnar á Keflavíkflugvelli ehf. (ITS) eigi við um svokallaða flugvirkja í línuviðhaldi og þar með stefnanda. Í 8. kafla kjarasamningsins er fjallað um ferðir til og frá vinnu og segir í grein 8.1:

„ITS skuldbindur sig til að sjá flugvirkjum í viðhaldsstöð félagsins á Keflavíkflugvelli fyrir ferðum milli Reykjavíkur og Keflavíkflugvallar fyrir upphaf og lok vinnudags þeim að kostnaðarlausu“

Svo segir í grein 8.2:

„Þegar flugvirki annast akstur á flugvirkjum úr og í vinnu frá Stór-Reykjavíkur svæðinu utan reglulegs vinnutíma fær hann greidda 1 klst. í yfirvinnu á 10 ára taxa. Gert er ráð fyrir að bílar séu tveir (austur/og vestur). Flugvirkja er ekki skylt að annast keyrsluna.“

Síðastnefnda ákvæðið er samhljóða þeirri miðlunartillögu sem ríkissáttasemjari setti fram 27. október 2003 en kröfur höfðu komið frá Flugvirkjafélagi Íslands um að greiðslur fyrir akstur yrðu endurskoðaðar í kjarasamningsviðræðum á árinu 2003.

Af málatilbúnaði stefnanda verður ekki annað ráðið að kröfur hans byggist á því að hann eigi kröfur á hendur stefnda á grundvelli ákvæðis greinar 8.2 í kjarasamningnum.

Eins og fram kemur í skýru orðalagi ákvæðis greinar 8.2 er aðeins talað um flugvirkja og er ekki gerður greinarmunur á því hvort flugvirki sá sem tekur að sér

að aka öðrum flugvirkjum til og frá vinnu milli Stór-Reykjavíkursvæðisins og Keflavíkur starfi í línuviðhaldi eða í skýli. Stefndi hins vegar telur að þetta ákvæði aðeins eiga við um flugvirkja í skýli. Er orðalag þessa ákvæðis afdráttarlaust og þykir ekki fara milli mála að taki flugvirki að sér akstur samkvæmt þessu ákvæði eigi hann rétt á greiðslum fyrir það, hvort sem hann starfar í línuviðhaldi eða í skýli.

Af fyrirliggjandi gögnum verður ekki séð að ákvæði um slíkar greiðslur sem grein 8.2 gerir ráð fyrir hafi áður verið í kjarasamningum flugvirkja og stefnda, hvorki varðandi flugvirkja á línu né í skýli. Var ákvæði í samkomulagi milli Flugvirkjafélags Íslands og Flugleiða hf. frá árinu 1991 um greiðslu þóknunar til flugvirkja í skýli vegna breyttra aðstæðna þegar viðhaldsstöð stefnda var tekin í notkun, en það samkomulag féll úr gildi í apríl 1997.

Í tengslum við endurskoðun kjarasamnings á árinu 2003 kom fram krafa Flugvirkja félags Íslands um endurskoðun á greiðslum fyrir akstur og var sett fram tillaga um greiðslur fyrir akstur bifreiða stefnda utan reglulegs vinnutíma. Af gögnum málsins verður ekki séð að í þessari tillögu Flugvirkjafélags Íslands sé gerður greinarmunur á flugvirkjum í línuviðhaldi eða skýli. Í kjölfarið kom fram miðlunartillaga frá ríkissáttasemjara 27. október 2003 og var hún tekin óbreytt upp í umdeilt ákvæði greinar 8.2 í kjarasamningi en eins og rakið hefur verið er í ákvæðinu aðeins talað um flugvirkja án frekari tilgreiningar.

Krafa stefnanda byggir á því að hann hafi tekið að sér akstur á flugvirkjum úr og í vinnu og er ljóst að um er að ræða akstur utan reglulegs vinnutíma eins og greinir í umdeildu ákvæði greinar 8.2. Verður ekki séð á hvaða rökum stefndi byggir þær fullyrðingar sínar að umrætt ákvæði geti ekki átt við flugvirkja í línuviðhaldi þar sem þar sé talað um tvær bifreiðar og akstur utan reglulegs vinnutíma en þarfir línumanna miðist við akstur í og úr vinnu á reglulegum vinnutíma með einni bifreið.

Af því sem nú hefur verið rakið verður ekki með nokkru móti séð að stefndi hafi lagt fram haldbær gögn um að skýrt orðalag ákvæðis greinar 8.2 í kjarasamningi verði skýrt á annan hátt en samkvæmt orðanna hljóðan og verður hann að bera hallann af þeim sönnunarskorti. Verður því ekki annað séð en að stefnandi geti byggt rétt sinn á ákvæði þessu.

Með hliðsjón af þessari niðurstöðu og málatilbúnaði stefnanda þykja ekki efni til að taka afstöðu til þess í máli þessu hvort ákvæði greinar 8.1 eigi við um störf stefnanda.

Samkvæmt því sem nú hefur verið rakið átti stefnandi kjarasamningsbundinn rétt á því að fá greitt fyrir akstur sem hann innti af hendi í þágu stefnda. Gat stefndi ekki látið stefnanda afsala sér þeim rétti með undirritun á yfirlýsingu 20. febrúar 2006, þar sem stefnandi samþykkti með undirritun sinni að hann ætti ekki frekari kröfur á hendur stefnda. Samningar launamanna og atvinnurekenda um lakari kjör en hinir almennu kjarasamningar ákveða eru ógildir, sbr. 1. gr. laga nr. 55/1980 um starfskjör launafólks og skyldutryggingu lífeyrisréttinda.

Í málinu er ekki ágreiningur um við hvaða taxta eigi að miða greiðslur vegna akstursins en stefndi heldur því fram að stefnandi hafi ekki verið við störf í þrjá af þeim dögum sem stefnandi kveðst hafa ekið í þágu stefnda auk þess sem umræddar akstursskýrslur séu einhliða færslur stefnda. Stefnandi hefur haldið skýrslur um þann akstur sem hann kveðst hafa innt af hendi í samræmi við ákvæði kjarasamnings og verður ekki séð að hann hafi átt að bera sig að öðru vísi en fram kemur í skýrslum þeim sem sundurliðaðar eru og á eyðublöðum sem virðast stafa frá stefnda. Þá liggur fyrir að stefnandi reyndi að koma þessum gögnum til stefnda og er það viðurkennt af hálfu stefnda að stefnandi hafi öðru hvoru skilað þessum gögnum inn til stefnda.

Stefnandi leiðrétti kröfugerð sína þannig að hann lækkaði hana sem nam einni ferð í október 2004. Kom fram við aðalmeðferð málsins að stefnandi tæki til greina athugasemdir stefnda um að hann hafi ekki verið í vinnu 21. október 2004. Samkvæmt framlögðum vinnuskýrslum varðandi akstur voru skráðar á hann 2 ferðir þann dag og verður ekki annað séð en að krafa stefnanda sé, eftir framangreinda breytingu, of há sem nemur einni ferð, samtals að fjárhæð 3.693 krónur. Hefur gögnum stefnanda varðandi kröfur hans að öðru leyti ekki verið hnekkkt með haldbærum gögnum og breytir engu þótt aðrir flugvirkjar sem óku bifreiðinni hafi ekki skilað inn slíkum vinnuskýrslum. Verður stefndi að bera hallann af því. Þá verður ekki séð að samningur aðila um að línumenn fái greidda 8 tíma í mánuði í næturvinnu feli í sér greiðslu á grundvelli greinar 8.2.

Að öllu því virtu sem nú hefur verið rakið verður krafa stefnanda tekin til greina að frádregnum 3.693 krónum og með dráttarvöxtum eins og greinir í dómsorði. Með hliðsjón af atvikum þykir rétt að krafan beri dráttarvexti frá og með þeim degi þegar liðinn var mánuður frá því að stefnandi krafði stefnda formlega um greiðslu kröfunnar með innheimtubréfi 13. febrúar 2007.

Eftir þessari niðurstöðu verður stefndi dæmdur til að greiða stefnanda málskostnað sem þykir hæfilega ákveðinn 250.000 krónur og hefur þá verið tekið tillit til virðisaukaskatts.

Af hálfu stefnanda flutti málið Þórhallur H. Þorvaldsson hdl. en af hálfu stefnda flutti málið Hrafnhildur Stefánsdóttir hrl.

Greta Baldursdóttir héraðsdómari kveður upp dóminn.

D Ó M S O R Ð

Stefndi, Icelandair ehf., greiði stefnanda, Geir Sigurðssyni, 1.371.244 krónur með dráttarvöxtum samkvæmt III. kafla laga nr. 38/2001 frá 13. mars 2007 til greiðsludags.

Stefndi greiði stefnanda 250.000 krónur í málskostnað.

Greta Baldursdóttir