

Ár 2007, þriðjudaginn 23. janúar, var í Félagsdómi í málinu nr. 7/2006.

Flugvirkjafélag Íslands

gegn

Samtökum atvinnulífsins f.h.

Samtaka ferðaþjónustunnar vegna

Flugfélagsins Atlanta ehf.

kveðinn upp svofelldur

D Ó M U R:

Mál þetta var dómtekið 12. desember sl. að loknum munnlegum málflutningi.

Málið dæma Eggert Óskarsson, Gylfi Knudsen, Kristjana Jónsdóttir, Lára V. Júlíusdóttir og Valgeir Pálsson.

Stefnandi er Flugvirkjafélag Íslands, kt. 550169-0109, Borgartúni 22, Reykjavík.

Stefndi er Samtök atvinnulífsins, kt. 680699-2919, Borgartúni 35, Reykjavík, f.h. Samtaka ferðaþjónustunnar, kt. 550269-6359, vegna Flugfélagsins Atlanta ehf., kt. 650387-1639, Hlíðarsmára 3, Kópavogi.

Dómkröfur stefnanda

Stefnandi krefst þess að viðurkennt verði með dómi:

Að Flugfélagið Atlanta ehf. hafi brotið gegn ákvæðum gr. 18.-1. og gr. 01.-2. í samningi Flugvirkjafélags Íslands og Air Atlanta Icelandic um kaup og kjör flugvirkja 2005-2007, með því að segja Arnari Pálssyni, kt. 120273-5159, og Árna Gunnsteinssyni, kt. 140274-5269, upp störfum hjá stefnda hinn 30. janúar 2006.

Þá gerir stefnandi kröfu til þess að stefndi verði dæmdur til að greiða stefnanda málskostnað samkvæmt málskostnaðarreikningi.

Dómkröfur stefnda

Stefndi krefst þess að hann verði sýknaður af öllum kröfum stefnanda.

Þá er gerð krafa um að stefnandi verði dæmdur til að greiða stefnda málskostnað að mati réttarins.

Málavextir

Mál þetta er höfðað af stefnanda, Flugvirkjafélagi Íslands (FVFÍ), vegna félagsmanna sinna, Arnars Pálssonar, kt. 120273-5159 og Árna Gunnsteinssonar, kt. 140274-5269, á hendur stefnda, f.h. Samtaka ferðaþjónustunnar, vegna Flugfélagsins Atlanta ehf., en það félag er fyrrverandi vinnuveitandi þeirra beggja. Kjarasamningur stefnanda og Flugfélagsins Atlanta ehf. („um kaup og kjör flugvirkja 2005-2007“) dags. 18. feb. 2005 átti við um þá báða, Arnar og Árna, í störfum þeirra hjá Flugfélaginu Atlanta ehf. Lýtur ágreiningur aðila að lögmati uppsagna flugvirkjanna úr starfi hjá Flugfélaginu Atlanta ehf. hinn 30. jan. 2006.

Arnar Pálsson flugvirki var ráðinn sem launþegi til Flugfélagsins Atlanta ehf. (hjáheiti Air Atlanta Icelandic - hér eftir nefnt Atlanta), hinn 1. apríl 2004, sbr. ráðningarsamning milli aðila dags. 27. júlí 2004. Starfaði Arnar á skrifstofu Atlanta héraðs. Árni Gunnsteinsson flugvirki var ráðinn til Íslandsflugs hf., hinn 14. jan. 2004, en Atlanta yfirtók þann ráðningarsamning við samruna Íslandsflugs hf. og Atlanta árið 2005. Samkvæmt ráðningarsamningi reiknast starfsaldur Árna frá 1. des. 2003. Árni hafði starfað á svokallaðri línustöð Atlanta á Keflavíkflugvelli, en hafði síðan flust um set og starfað á línustöð Atlanta í Bristol, á Englandi, þar sem einnig eru starfandi aðrir íslenskir flugvirkjar, sem launþegar samkvæmt kjarasamningi aðila og flugvirkjar í verktöku.

Hinn 30. janúar 2006 var Arnari og Árna, ásamt fjórum öðrum flugvirkjum sem einnig voru starfsmenn Atlanta, sagt upp störfum með þriggja mánaða fyrirvara, en ástæða uppsagnanna samkvæmt uppsagnarbréfum „eru skipulagsbreytingar hjá félaginu“. Daginn eftir, þann 31. janúar, birtist frétt í Fréttablaðinu um fjöldauppsagnir hjá Atlanta. Í fréttinni er eftirfarandi haft eftir framkvæmdastjóra Atlanta, Hafþóri Hafsteinssyni, um ástæður uppsagnanna:

„Í þessu tilfelli hefur þetta legið fyrir um skeið og kemur í kjölfar fækkunar flugvéla héraðs og annarra skipulagsbreytinga.“

Sama dag, hinn 31. janúar 2006, sendi stefnandi Atlanta bréf í tilefni uppsagna flugvirkjanna, sem eru félagsmenn í FVFÍ, þar sem gerðar voru alvarlegar athugasemdir við uppsagnirnar. Var í bréfinu vísað til ákvæðis í gr. 18.-1. í kjarasamningi stefnanda og Atlanta, um að fara bæri eftir starfsaldri félagsmanna við uppsagnir, enda yrði ekki annað séð en að uppsagnirnar mætti rekja til þess að um raunverulegan samdrátt væri að ræða. Þá voru athugasemdir gerðar við að gripið væri til uppsagna án þess að gætt væri að forgangsrétti flugvirkja að flugvirkjastörfum á hverjum tíma hjá Atlanta skv. gr. 01.-2. í kjarasamningi, m.a. framar verktökum sem annist tiltekin verkefni hjá Atlanta. Lét stefnandi í ljós þá skoðun sína, að Atlanta væri að brjóta kjarasamning aðila og á rétti starfsmanna sinna, og gerði þá kröfu að fallið yrði frá uppsögnunum án tafar.

Atlanta tilkynnti starfsfólki sínu með tölvubréfum hinn 9. mars og 15. maí sl. um að samningar hefðu náðst við flugfélagið Saudi Arabian Airlines um þjónustu við þrjár flugvélar þess flugfélags (tvær farþegavélar af gerðinni 747 og ein fraktflugvél af sömu gerð), þ.m.t. um þjónustu flugvirkja. Í tengslum við þá þjónustu er Atlanta að opna starfsstöð í Jeddah, Saudi Arabíu, en af hálfu Atlanta er ráðgert að ráða þangað flugvirkja og að gerður verði við þá verksamningar. Samningur þessi við hið erlenda flugfélag var gerður á sama tíma og fyrrnefndum tveimur flugvirkjum var sagt upp störfum eða á uppsagnartíma. Hefur Atlanta ekki boðið flugvirkjunum störf á umræddum stöðum eða að því er virðist ekki látið flugvirkja á kjarasamningi aðila njóta forgangs í þau störf.

Þá hefur flugfélagið Cargolux tekið á leigu eina af flugvélum Atlanta, TF-ARW, frá 1. júní 2006 til ársloka, samkvæmt tilkynningu Atlanta í tölvubréfi, dags. 23. maí 2006. Samhliða því skulu svokölluð "planning" störf við flugvélinu, flytjast frá Íslandi til flugvirkjans Jóhanns Bjarka í Lúxemborg, sem starfar þar í verktöku hjá Atlanta. Umræddu "planning" starfi, vegna sömu flugvélar, var áður sinnt af flugvirkjanum Davíð Aron Guðnasyni, launþega, sem einnig var sagt upp störfum hjá Atlanta í janúarmánuði 2006, en hann hafði starfað við "planning" á skrifstofu Atlanta á Íslandi. Var hvorki Arnari Pálssyni né Árna Gunnsteinssyni boðið sem flugvirkjum að starfa við "planning" vegna umræddrar vélar, og þar með virðast þeir ekki hafa notið forgangs í þetta starf.

Stefnandi höfðar mál þetta gegn stefnda, Samtökum atvinnulífsins, á grundvelli aðildar Flugfélagsins Atlanta ehf. að þeim samtökum í gegnum Samtök ferðaþjónustunnar.

Málsástæður stefnanda

Af hálfu stefnanda eru stefnukröfur byggðar á því að Flugfélagið Atlanta ehf. (hér eftir nefnt Atlanta) hafi með uppsögnum flugvirkjanna Arnars Pálssonar og Árna Gunnsteinssonar, brotið gegn ákvæðum gr. 18.-1. og gr. 01.-2. í samningi milli stefnanda og Atlanta um kaup og kjör flugvirkja, fyrir árin 2005-2007, dags. 18. feb. 2005.

Um brot gegn gr. 18.-1. kjarasamnings

Í gr. 18.-1. kjarasamnings, segir að komi til uppsagnar vegna samdráttar í rekstri skuli fara eftir starfsaldri. Með starfsaldri sé átt við þann tíma sem viðkomandi hafi starfað í iðninni hjá atvinnurekanda. Atvinnurekanda sé skylt að gera stefnanda tímanlega grein fyrir fyrirhuguðum samdrætti.

Stefnandi byggir á því að Atlanta hafi brotið gegn þessu ákvæði kjarasamnings með uppsögnum Arnars Pálssonar og Árna Gunnsteinssonar, enda hafi raunverulegar ástæður uppsagnanna verið samdráttur í rekstri. Þannig sé haft eftir framkvæmdastjóra Atlanta, Hafþóri Hafsteinssyni, í frétt Fréttablaðsins um uppsagnirnar, hinn 31. janúar 2006, að „[í] þessu tilfalli hefur þetta legið fyrir um skeið og kemur í kjölfar fækkunar flugvéla hérlendis og annarra skipulagsbreytinga“, er framkvæmdastjórinn var inntur eftir ástæðum uppsagnanna. Telur stefnandi að það liggi í augum uppi að „fækkun flugvéla“, sbr. skýringar Atlanta, þýði samdrátt í rekstri í skilningi kjarasamnings. Tölur um flugvélafjölda Atlanta staðfesta þann samdrátt. Fyrir liggi í gögnum máls listi yfir flugvélaflota Atlanta á 2. og 3. ársfjórðungi 2005, en samtals fjöldi þeirra þá sé 48 talsins. Samkvæmt umfjöllun um Atlanta í ársskýrslu móðurfélags Atlanta, Avion Group, virðist sem flugvélafjöldinn standi um áramót í

42. Samkvæmt lista yfir flugvélar Atlanta á fyrsta ársfjórðungi ársins 2006 er flugvélafjöldinn kominn niður í 32. Með vísan til þessa hafnar stefnandi því að raunverulegar ástæður fyrir uppsögnunum hafi verið „skipulagsbreytingar hjá félaginu“, sbr. uppsagnarbref, án tengsla við samdrátt. Á grundvelli þessa byggir stefnandi á því að það skilyrði gr. 18.-1., að um „samdrátt“ sé að ræða, hafi verið uppfyllt, og því hafi Atlanta borið að segja flugvirkjum upp í samræmi við starfsaldur þeirra.

Samkvæmt fyrirbyggjandi upplýsingum um starfsaldur starfandi flugvirkja hjá Atlanta, á þeim degi er til uppsagna var gripið, hafi a.m.k. þrjú flugvirkjar verið með styttri starfsaldur hjá Atlanta en þeir Arnar Pálsson og Árni Gunnsteinsson, sem sagt var upp störfum. Þessir flugvirkjar séu Guðlaugur Kristbjörnsson, Hrannar Sigurðsson og Guðmundur Arason, sbr. neðangreindar starfsaldursupplýsingar:

<u>Flugvirki</u>	<u>Viðmið starfsaldurs</u>
Árni Gunnsteinsson	1. des. 2003
Arnar Pálsson	1. apríl 2004
Guðlaugur Kristbjörnsson	20. apríl 2005
Hrannar Sigurðsson	1. júní 2005
Guðmundur Arason	1. ágúst 2005

Eins og áður sagði sé með starfsaldri átt við þann tíma sem viðkomandi hafi starfað í iðninni hjá atvinnurekanda, sbr. gr. 18.-1. í kjarasamningi. Með því að segja þeim Árna og Arnari upp störfum, þrátt fyrir að þeir hefðu lengri starfsaldur hjá Atlanta en ofangreindir þrjú flugvirkjar, þá liggi ótvírætt fyrir að Atlanta sagði flugvirkjum ekki upp í starfsaldursröð og braut þar með gegn ákvæði gr. 18.-1. í kjarasamningi.

Um brot gegn gr. 01.-2. kjarasamnings

Í gr. 01.-2. kjarasamnings segir að flugvirkjar Air Atlanta Icelandic skuli hafa forgang að þeim flugvirkjastörfum sem um sé að ræða á hverjum tíma á vegum Air Atlanta Icelandic, leiguflugs og allra umsaminna flugverkefna, enda brjóti slíkt ekki í bága við lög, reglur, samning við verkkaupa eða aðrar þær kvaðir eða rekstraraðstæður sem Air Atlanta Icelandic sé gert að starfa eftir af stjórnvöldum viðkomandi ríkja.

Stefnandi byggir á því að uppsagnir þeirra Arnars Pálssonar og Árna Gunnsteinssonar, hafi brotið gegn gr. 01.-2. kjarasamnings, sem kveði á um skilyrðislausan rétt flugvirkja til þess að njóta forgangs vegna verkefna á vegum félagsins, m.a. umfram þá flugvirkja sem sinni störfum fyrir Atlanta á grundvelli verksamnings, en heyri ekki undir kjarasamning aðila. Flugvirkjarnir Arnar og Árni nutu ekki forgangs að flugvirkjastörfum hjá Atlanta, umfram flugvirkja sem starfa hjá félaginu og falla ekki undir kjarasamning, þ.e. svokallaðir verktakar. Telur stefnandi ljóst að ef Atlanta hefði virt ákvæði gr. 01.-2., og þar með forgangsrétt þeirra

beggja, þá hefði ekki komið til þess að þeim Arnari og Árna hefði verið sagt upp störfum. Eins og nánar greinir hér á eftir var hvorugum þeirra boðin önnur störf hjá Atlanta sem flugvirkjar sinna og flugvirkjar sem eiga aðild að kjarasamningnum eigi forgang að, áður en til uppsagna var gripið. Það athugist sérstaklega í eftirgreindri umfjöllun að ekki sé munur á annars vegar þeim störfum sem flugvirkjar á verksamningi sinna eða ætluð séu flugvirkjum í verktöku, og hins vegar þeim störfum sem þeir flugvirkjar sinna sem falla undir kjarasamning aðila. Slík verktaka sé því í raun ekkert annað en vinnusamningur, enda hafi samningssambandið samkvæmt verksamningi öll sömu megineinkenni og samningssamband launþega og vinnuveitanda. Það athugist sérstaklega að skv. gr. 01.-2. falli undir ákvæðið flugvirkjastörf vegna allra flugverkefna Atlanta, þ.m.t. vegna leiguflugs.

Eins og fyrr greinir tilkynnti Atlanta öllum starfsmönnum og verktökum sínum hinn 9. mars og 15. maí 2006 að samningar hefðu náðst við flugfélagið Saudi Arabian Airlines um þjónustu við þrjár flugvélar þess flugfélags, þ.m.t. þjónustu flugvirkja, vegna tveggja farþegavéla af gerðinni 747 og einnar fraktflugvélar af sömu gerð. Í tengslum við þá þjónustu hafi Atlanta unnið að opnun starfsstöðvar í Jeddah, Saudi Arabíu, en af hálfu Atlanta sé ráðgert að ráða þangað flugvirkja og að gerður verði við þá verktakasamningur, en í stöðinni verði öllu almennu línuviðhaldi sinnt, ásamt A-skoðunum flugvéla. Samningur þessi við hið erlenda flugfélag hafi verið gerður á sama tíma og fyrrnefndum tveimur flugvirkjum var sagt upp störfum eða á uppsagnartíma. Var hvorki Arnari Pálssyni né Árna Gunnsteinssyni boðið starf á umræddum stöðum og þar með virðast þeir ekki hafa notið forgangs í þau störf, í bága við gr. 01.-2. í kjarasamningi.

Í eftirgreindum liðum sé tilvísun til starfsstöðva (línustöðva) Atlanta erlendis, þar sem flugvirkjar starfi hlið við hlið, sumir samkvæmt kjarasamningi aðila en aðrir sem verktakar. Byggir stefnandi á því að Atlanta hafi borið, áður en gripið var til uppsagna, að veita þeim Arnari Pálssyni og Árna Gunnsteinssyni forgang í þau flugvirkjastörf sem umræddir verktakar sinna í þeim stöðvum, þ.e. að bjóða þeim að taka við þeim störfum í stað verktakanna, enda starfi verktakarnir ekki undir kjarasamningi aðila, í samræmi við gr. 01.-2. kjarasamnings. Þetta hafi ekki verið gert, sem teljist ótvírætt brot gegn ákvæði kjarasamnings.

a) Atlanta reki línustöð í Bristol á Englandi, stöð sem fyrirhugað sé að flutt verði til Newcastle á Englandi, en stöðin þjónusti Boeing 737 TF-ELY farþegaflugvél sem flýgur sólarlandaflug til Spánar, Grikklands, Möltu og fleiri staða. Í stöðinni sé framkvæmt allt línuviðhald á flugvélinni en í því felist m.a. daglegar skoðanir (viðhaldsvottun), vikulegar skoðanir og svokallaðar A-skoðanir, ásamt tilfallandi bilunum sem kunni að koma upp, en öll þessi vinna falli undir starfssvið flugvirkja. Í línustöðinni starfi Björn Baldvinsson, flugvirki, samkvæmt kjarasamningi aðila, og Baldur Ólafsson og Steve Nash, báðir sem verktakar. Í þessari stöð, við hlið þessara flugvirkja, starfaði Árni Gunnsteinsson, sem sagt var upp störfum. Það athugast sérstaklega að Árni hafði sérstök réttindi sem flugvirki til þess að vinna við og votta allt viðhald á umræddri flugvélategund.

b) Atlanta reki línustöð á Charles De Gaulle flugvelli í París, Frakklandi. Starfsemin þar byggist á fraktflugsamningi Atlanta við franska flugfélagið Air France og sé stöðin heimastöð fyrir Airbus A300-600 TF-ELW fraktflugvél. Í stöðinni sé framkvæmt allt svokallað línuviðhald á flugvélinni, en undir það falla daglegar skoðanir, vikulegar skoðanir og allar tilfallandi bilanir sem kunni að koma upp, en öll þessi vinna falli undir starfssvið flugvirkja. Af þeim flugvirkjum sem starfa í stöðinni séu tveir sem heyri undir kjarasamning stefnanda og Atlanta, þeir Markús Sigurjónsson og Axel Arnarsson. Að þeim frátöldum starfa þar sem verktakar hjá Atlanta, flugvirkjarnir Einar Aðalsteinsson, Musthafa Lamarti, Albert Pologie,

Sigurður Sigþórsson, Dimitri Lekens, Benno Huts, Nik Kakglis, Thierry Tolome, Hlynur Óðinsson, Papy Hernalsteens, Eric Vanderveken, Raymond Vanderputte, Haraldur Agnarsson og Luc Quevet.

c) Atlanta hafi undanfarin ár rekið línustöð í Penang í Malasíu. Starfsemin þar byggist á fraktflugsamningi Atlanta við flugfélagið China Airlines Cargo, en stöðin sé heimastöð fyrir Airbus A300-600 TF-ELG fraktflugvél sem flogið sé til Bangkok og Hong Kong. Í stöðinni sé sinnt línuviðhaldi, sem felst í daglegum skoðunum, vikulegum skoðunum og A-skoðunum, ásamt tilfallandi bilunum sem kunni að koma upp, en öll þessi vinna falli undir starfssvið flugvirkja. Fjórir flugvirkjar starfa í stöðinni; Pétur Einarsson og Kristján Jónsson, báðir samkvæmt kjarasamningi stefnanda og Atlanta, og Daniel Brasseur og Yves Loqock, báðir sem verktakar.

Þá byggir stefnandi á því að Atlanta hafi borið, í samræmi við gr. 01.-2. kjarasamnings, að veita þeim Arnari Pálssyni og Árna Gunnsteinssyni forgang í þau flugvirkjastörf sem verktakar sinna í starfsstöðvum Atlanta á Íslandi, þ.e. að bjóða þeim að taka við þeim störfum í stað verktaka. Á skrifstofum Atlanta á Íslandi starfar flugvirkinn Guðmundur Bjarnason og byggist samningssamband hans við Atlanta á verksamningi, en Guðmundur sinnir almennum flugvirkjastörfum hjá Atlanta. Telur stefnandi að með tilliti til þess hvernig samningssambandi Guðmundar og Atlanta sé háttað, hafi Atlanta borið að bjóða þeim Arnari og Árna að taka við umræddu starfi, enda starfi Guðmundur Bjarnason ekki samkvæmt kjarasamningi aðila.

Stefnandi vísar enn fremur til þess, að flugfélagið Cargolux hafi tekið á leigu eina af flugvélum Atlanta, TF-ARW, frá 1. júní 2006 til ársloka, samkvæmt tilkynningu Atlanta í tölvubréfi, dags. 23. maí 2006. Samhliða því skulu svokölluð "planning" störf við flugvélinu, sem sinnt hafi verið af flugvirkjum á skrifstofu Atlanta, flytjast frá Íslandi til flugvirkjans Jóhanns Bjarka í Lúxemborg, sem starfar þar í verktöku hjá Atlanta. Í "planning" felist skipulagning á því hvenær flugvél sé skoðuð, að halda utan um líftíma á varahlutum flugvélar, o.fl. Ekki sé þörf á því að umrædd vinna sé unnin á sama stað og þar sem viðkomandi flugvél sé staðsett. Þessu starfi, vegna sömu flugvélar, hafi áður verið sinnt af flugvirkjanum Davíð Aron Guðnasyni, sem einnig var sagt upp störfum hjá Atlanta í janúarmánuði 2006, en hann hafði starfað við "planning" á skrifstofu Atlanta á Íslandi, og féll undir kjarasamningi aðila. Hvorki Arnari Pálssyni né Árna Gunnsteinssyni hafi verið boðið að starfa sem flugvirkjar við "planning" vegna umræddrar vélar, og þar með virðast þeir eða aðrir flugvirkjar sem starfa samkvæmt kjarasamningi aðila ekki hafa notið forgangs í þetta starf, sem brýtur í bága við gr. 01.-2. í kjarasamningi.

Stefnandi byggir kröfur sínar fyrst og fremst á gildandi kjarasamningi aðila, sbr. kjarasamning dags. 18. feb. 2005, aðallega gr. 18.-1. og 01.-2. Stefnandi vísar einnig til almennra reglna um skuldbindingargildi samninga og meginreglna vinnuréttar. Þá er vísað til laga nr. 80/1938 um stéttarfélög og vinnudeilur, IV. kafla um Félagsdóm, þ.m.t. 44. gr. að því er varðar lögsögu dómsins til þessa máls.

Kröfu um málskostnað styður stefnandi við XXI. kafla l. nr. 91/1991, aðallega 129. og 130. gr. Krafa um virðisaukaskatt af málskostnaði byggir á l. nr. 50/1988 um virðisaukaskatt, en stefnandi sé ekki virðisaukaskattskyldur og til að tryggja skaðleysi sitt er honum nauðsynlegt að fá skattinn dæmdan úr hendi stefnda eða eftir atvikum Flugfélagsins Atlanta ehf., sbr. málskostnaðarkröfu.

Málsástæður stefnda

Sýknukrafa stefnda er á því byggð að uppsagnir þeirra Arnars Pálssonar og Árna Gunnsteinssonar hafi ekki brotið gegn kjarasamningi aðila, hvorki grein 18.-1. né gr. 01.-2.

Málatilbúnaður stefnanda veki einnig spurningar um lögsögu Félagsdóms hvað varðar áhrif kjarasamningsins gagnvart samningum félagsins við erlendar starfsmannaleigur.

Arnar Pálsson, annar þeirra félagsmanna stefnanda sem stefnukrafan varðar hafði hvorki með höndum störf er falli undir iðngrein flugvirkja né var ráðinn til starfa sem flugvirki, sbr. framlagðan ráðningarsamning hans. Hvort félagið velur að ráða starfsmenn með flugvirkjamenntun til þessara starfa breyti því í engu. Kjarasamningi aðila verði því ekki beitt um störf Arnars. Þegar af þeirri ástæðu beri að sýkna stefnda af kröfum stefnanda varðandi uppsögn hans.

Um meint brot gegn gr. 18.-1. í kjarasamningi.

Umræddar uppsagnir hafi tekið til nokkurra deilda félagsins. Eðli máls samkvæmt hljóti að verða að miða við þann tíma sem þeir stafsmenn sem þar störfuðu höfðu unnið í iðninni hjá Atlanta. Þeirri reglu hafi verið fylgt við þær uppsagnir sem mál þetta snúist um.

Ákvæði greinar 18.-1. í kjarasamningi aðila, um að farið skuli eftir starfsaldri við uppsagnir, feli í sér undantekningu frá þeirri meginreglu íslensks vinnuréttar að atvinnurekendum sé heimilt að segja upp starfsfólki án þess að þeim rétti séu settar frekari takmarkanir en leiðir af ákvæðum laga og kjarasamninga um uppsagnarfresti og sætir því þröngri túlkun. Ef ætlunin með starfsaldursákvæðinu væri að taka ætti mið af starfsaldri í fyrirtækinu í heild, með þeim tilflutningi á starfsmönnum milli deilda og starfa, sem það feli í sér, hefði þurft að taka það skýrt fram í kjarasamningnum. Stefndi telur því að hann hafi ekki brotið gegn grein 18.1. með fyrrgreindum uppsögnum.

Ekki er deilt um lengd starfsaldurs þeirra Arnars og Árna.

Um brot gegn gr. 01.2. í kjarasamningi

Stefnandi styður sýknukröfu sína við almennar reglur um gildissvið og túlkun kjarasamninga og laga, orðalag gr. 01.-2. í kjarasamningi aðila, 11. gr. mannréttindasáttmála Evrópu, sbr. lög nr. 62/1994 um mannréttindasáttmála Evrópu, 36. gr. samningsins um Evrópska efnahagssvæðið, sbr. lög nr. 2/1993 og 5. gr. félagsmálasáttmála Evrópu, sem var fullgiltur af Íslands hálfu árið 1976.

Stefndi byggir á því að beiting forgangsréttarákvæða gr. 01.2. í kjarasamningi aðila, sbr. gr. 01.- 4., samræmist ekki framangreindum reglum. Þá sé einnig byggt á því að samningsumboð stefnanda takmarkist samkvæmt lögum um stéttarfélag og vinnudeilur, nr. 80/1938, við félagssvæði þess á Íslandi.

Málatilbúnaður stefnanda byggir á því að Atlanta hafi brotið gegn skilyrðislausum rétti flugvirkja til að njóta forgangs vegna verkefna á vegum félagsins, „m.a. umfram þá flugvirkja sem sinna störfum fyrir Atlanta á grundvelli verksamnings...“ Brotið felist í því að þeim

Arnari og Árna hafi ekki verið boðin áframhaldandi ráðning í störf sem sinnt sé af verktökum og verktakarnir látnir víkja. Dæmi um slíka verktöku séu tilgreind í stefnu, öll erlendis að einu undanteknu. Í Saudi Arabíu, Englandi, Frakklandi, Malasíu og Luxemborg.

Atlanta starfi á alþjóðlegum leiguflugsmarkaði og sinni leigu- og fraktflugi á grundvelli samninga sem gerðir séu um hvert einstakt verkefni. Verkefnin séu nú eingöngu erlendis en á þeim tíma sem hér um ræðir hafi ein vél verið í ferðum til og frá Íslandi og þjónusta við hana í Keflavík. Starfsemi félagsins sé breytileg bæði hvað varðar tíma og umfang. Eins og öðrum flugfélögum, sem séu í samkeppni á sama markaði, sé sveigjanleiki í rekstri félaginu afar mikilvægur. Félagið hafi haft þá stefnu að hafa íslenska flugvirkja í starfi sem sé kostnaðarsamt samanborið við staðarráðningar þegar tekið sé tillit til ferða og upphaldskostnaðar. Félagið nýti sér að stórum hluta þjónustu starfsmannaleigufyrirtækja sem senda m.a. flugvirkja til starfa hjá félaginu á grundvelli verksamninga milli starfsmannaleigunnar og félagsins. Félagið sé á hinn bóginn ekki aðili að verksamningum við einstaka flugvirkja.

Mál þetta sé sérstakt að því leyti að gerð sé krafa um forgangsrétt að störfum utan íslenskrar lögsögu sem lúta erlendum réttarreglum. Stefndi bendir í því sambandi á að staða umræddra verktaka fari eftir rétti viðkomandi lands. Það sé því ljóst að íslensk réttarframkvæmd varðandi skil milli vertöku og launþegasambands eigi ekki við í þessu máli. Stefnandi hafi heldur ekki sýnt fram á að viðkomandi samningssamband jafngildi ráðningu samkvæmt rétti viðkomandi landa. Starfsmannaleiguþjónusta, þar sem starfsmannaleigan teljist vinnuveitandi viðkomandi starfsmanna, en leigir þá til notendafyrirtækis, sé viðurkennt ráðningarform, einnig hér á landi, sbr. lög um starfsmannaleigur nr. 139/2005. Með vísan til þessa mótmælir stefndi því að þetta fyrirkomulag geti talist jafngilda launþegasambandi eins og stefnandi heldur fram.

Stefndi mótmælir því einnig að forgangsréttarákvæði gr. 01.-2. geti falið í sér að þeir sem starfi samkvæmt starfsmannaleigusamningum eigi að víkja fyrir ráðnum flugvirkjum Atlanta. Forgangsrétturinn byggir á þeirri forsendu að hann brjóti ekki í bága við lög, reglur, samning við verkkaupa eða aðrar þær kvaðir sem félaginu sé gert að starfa eftir af stjórnvöldum viðkomandi ríkja. Kjarasamningurinn setji heldur engar skorður við verktöku, hvorki í formi starfsmannaleigusamninga né annarra verksamninga. Ætti svo að vera þyrfti það að koma skýrt fram í samningstextanum. Sú túlkun stefnanda feli í sér að forgangsrétturinn sé í raun jafngildi einkaréttar sem fá ekki staðist samkvæmt lögum.

Umfjöllun í stefnu um samningssamband Guðmundar Bjarnasonar og Atlanta sé á miskilningi byggð. Guðmundur Bjarnason hafði verið yfirmaður á hreyfladeild (powerplant department) hjá Atlanta en þegar fyrirtækið sameinaðist Íslandsflugi hætti hann en tók að sér að ganga frá ýmsum pappírsmálum sem var ólokið vegna þeirrar starfsemi án þess að um væri að ræða samfellda viðveru.

Forgangsréttur sá sem ákvæði gr. 01.-2. veiti sé auk þess bundinn við flugvirkja flugfélagsins Atlanta. Forgangsrétturinn sé þannig háður því að viðkomandi flugvirki sé í starfi hjá félaginu og falli því niður við starfslok. Starfsemi við ný verkefni sem tilgreind séu í stefnu hófst ekki fyrir en tveimur mánuðum eftir lok ráðningartíma þeirra Arnars og Árna.

Forgangsréttarákvæðinu verði því ekki beitt um þau verkefni.

Stefndi vísar einnig til þess að forgangsréttarákvæði kjarasamningsins verði að túlka þröngt með hliðsjón af því að um undantekningarákvæði sé að ræða svo og meginreglunni um

samningsfrelsi, sbr. dóm Félagsdóms í máli nr. 17/1997. Það eigi enn frekar við í þessu máli þar sem krafist sé forgangsréttar til starfa utan íslenskrar lögsögu.

Stefndi bendir máli sínu til stuðnings á 11. gr. mannréttindasáttmála Evrópu, sbr. lög nr. 62/1994, þ.á m. 11. gr. sáttmálans, eins og hún hafi verið túlkuð af Mannréttindadómstóli Evrópu. Dómstóllinn hafi talið forgangsréttarákvæði brjóta gegn 11. gr. mannréttindasáttmála Evrópu, sbr. dóm í máli Sörensen og Rasmussen gegn Danmörku frá 11. janúar 2006. Stefndi telur að taka verði tillit til þeirrar niðurstöðu við túlkun gr. 01.-2. í kjarasamningi aðila. Ef fallist yrði á túlkun stefnanda á ákvæðinu fæli það í sér að félagsmenn stefnda, sbr. gr. 01.-4., sem ráðnir eru hjá Atlanta samkvæmt kjarasamningi stefnanda eigi þegar svo ber undir einkarétt að öllum störfum á vegum félagsins og ryðji öðrum starfsmönnum og verktökum í burtu.

Þá vísar stefndi einnig til 36. gr. samningsins um Evrópska efnahagssvæðið, sbr. lög nr. 2/1993, sem kveði á um að engin höft megi vera á frelsi ríkisborgara aðildarríkja EB og EFTA-ríkja til að veita þjónustu á yfirráðasvæði samningsaðila enda þótt þeir hafi staðfestu í öðru aðildarríki, sbr. einnig 56. gr. Rómarsamningsins. Þessi ákvæði gildi jafnt um réttinn til að njóta þjónustunnar.

Ísland hafi fullgilt 5. gr. Félagsmálasáttmála Evrópu, en sérfræðinganefnd, sem fjalli um framkvæmd einstakra ríkja á félagsmálasáttmálanum, hafi ítrekað talið ákvæði íslenskra kjarasamninga um aðildarskyldu og forgangsrétt til vinnu andstæð 5. gr. sáttmálans.

Til stuðnings kröfum sínum vísar stefndi aðallega til almennra reglna um gildissvið og túlkun kjarasamninga og laga, 11. gr. mannréttindasáttmála Evrópu, sbr. lög nr. 62/1994, 5. gr. félagsmálasáttmála Evrópu, 36. gr. samningsins um Evrópska efnahagssvæðið, sbr. lög nr. 2/1993 og laga um stéttarfélög og vinnudeilur, nr. 80/1936.

Krafa um málskostnað er studd við 129. og 130. gr. laga nr. 91/1991.

Niðurstaða

Af hálfu stefnda hefur verið vakin athygli á því að málatilbúnaður stefnanda veki spurningar um lögsögu dómsins „hvað varðar áhrif kjarasamningsins gagnvart samningum félagsins við erlendar starfsmannaleigur“, eins og segir í greinargerð stefnda. Þrátt fyrir þetta hefur stefndi ekki gert kröfu um frávísun málsins frá Félagsdómi. Verður hvorki talið að þessi athugasemd stefnda né aðrar ástæður leiði til þess að málinu verði vísað frá dómi ex officio. Að þessu athuguðu og samkvæmt sakarefninu þykir mál þetta eiga undir dómsvald Félagsdóms samkvæmt 2. tölul. 1. mgr. 44. gr. laga nr. 80/1938, um stéttarfélög og vinnudeilur.

Tildrög máls þessa eru uppsagnir tveggja félagsmanna stefnanda, þeirra Arnars Pálssonar og Árna Gunnsteinssonar, úr starfi hjá stefnda, sbr. fyrirliggjandi uppsagnarbréf, dags. 30. janúar 2006, þar sem ráðningarsamningum þeirra við félagið er sagt upp með þriggja mánaða fyrirvara og ástæður tilgreindar sem „skipulagsbreytingar hjá félaginu“.

Af hálfu stefnanda er því haldið fram að með uppsögnum þessum hafi stefndi brotið gegn tilgreindum ákvæðum gildandi kjarasamnings aðila, dags. 18. febrúar 2005, sem ber yfirskriftina: Samningur milli Flugvirkjafélags Íslands og Air Atlanta Icelandic um kaup og

kjör flugvirkja 2005-2007. Þær greinar kjarasamningsins, sem stefnandi telur að hafi verið brotið gegn með greindum uppsögnum og krefst að viðurkennt verði með dómi, eru greinar 18.-1. og 01.-2. Fyrstnefnda greinin hljóðar svo:

„Komi til uppsagnar vegna samdráttar í rekstri skal fara eftir starfsaldri. Með starfsaldri er átt við þann tíma sem viðkomandi hefur starfað í iðninni hjá atvinnurekanda. Atvinnurekanda er skylt að gera F.V.F.Í. tímanlega grein fyrir fyrirhuguðum samdrætti.“

Síðarnefnda greinin, grein 01.-2. í kjarasamningnum, er svohljóðandi:

„Flugvirkjar Air Atlanta Icelandic skulu hafa forgang að þeim flugvirkjastörfum sem um er að ræða á hverjum tíma á vegum Air Atlanta Icelandic, leiguflegs og allra umsaminna flugverkefna, enda brjóti slíkt ekki í bága við lög, reglur, samning við verkkaupa eða aðrar þær kvaðir eða rekstraraðstæður sem Air Atlanta Icelandic er gert að starfa eftir af stjórnvöldum viðkomandi ríkja.“

Hvað varðar ætlað brot stefnda á grein 18.-1. í kjarasamningnum þá telur stefnandi að raunverulegar ástæður uppsagnanna hafi verið samdráttur í rekstri, sbr. áskilnað greinarinnar, en ekki skipulagsbreytingar svo sem tilgreint var, sbr. nánari rökstuðning. Þá hafi a.m.k. þrír nafngreindir flugvirkjar verið með skemmri starfsaldur hjá félaginu en þeir Arnar Pálsson og Árni Gunnsteinsson. Samkvæmt þessu sé ótvírætt að við uppsagnirnar hafi ekki verið gætt starfsaldursraðar og þar með verið brotið gegn greindu ákvæði kjarasamningsins. Af hálfu stefnda er á því byggt, hvað snertir uppsögn Arnars Pálssonar, að hann hafi hvorki haft með höndum störf sem falla undir iðngrein flugvirkja né verið ráðinn sem flugvirki. Greindum kjarasamningi verði því ekki beitt í tilviki Arnars. Þegar af þessari ástæðu beri að sýkna stefnda af kröfum stefnanda varðandi uppsögn Arnars. Varðandi uppsagnir þeirra beggja, Arnars Pálssonar og Árna Gunnsteinssonar, byggir stefndi á því að ekki beri að miða við starfsaldur í fyrirtækinu í heild heldur í viðkomandi deild, enda beri að túlka ákvæði greinar 18.-1. þröngt þar sem um sé að ræða undantekningu frá þeirri meginreglu að atvinnurekendur geti sagt upp starfsfólki án annarra takmarkana en leiðir af ákvæðum laga og kjarasamninga um uppsagnarfresti. Arnar og Árni hafi haft skemmstan starfsaldur í viðkomandi deildum.

Í málinu er ekki deilt um lengd starfsaldurs Arnars Pálssonar og Árna Gunnsteinssonar. Viðmið starfsaldurs Arnars er 1. apríl 2004 og Árna 1. desember 2003, sbr. fyrirbyggjandi ráðningarsamninga og önnur gögn í málinu. Þá er óumdeilt að Árni var ráðinn í starf flugvirkja, sbr. ráðningarsamning hans, dags. 14. janúar 2004, við Íslandsflug hf. sem stefndi yfirtók við samruna þess félags við stefnda á árinu 2005. Starfaði Árni á svonefndri línustöð stefnda á Keflavíkflugvelli, uns sú stöð var lögð niður 10. febrúar 2006, sbr. tilkynningu þar um. Samkvæmt ráðningarsamningi Arnars Pálssonar við stefnda, dags. 24. júlí 2001 (virðist misritun fyrir 2004), er fyrsti starfsdagur tilgreindur 1. apríl 2004 og vinnustaður/starfssvið tilgreint: Engineering. Við skýrslutöku af Arnari Pálssyni kom fram að hann hefði í fyrstu verið ráðinn í innkaupadeild stefnda og þá ekki unnið við störf tengd flugvirkjun. Fljótlega, eða hinn 1. apríl 2004, hefði hann flust í annað starf sem flugvirki við starfsþáttinn “Material Standards” er heyrði til verkfræðideild (“Engineering”). Fólst starfið í sýslan með viðhalds- og varahluti svo sem nánar greinir í fyrirbyggjandi verklagsreglum stefnda CAME (“Continuing Airworthiness Management Exposition”).

Eins og fram er komið er áskilið samkvæmt grein 18.-1. í kjarasamningi aðila að uppsagnir séu vegna samdráttar í rekstri. Verður ekki séð að ágreiningur sé um það að uppsagnir Arnars Pálssonar og Árna Gunnsteinssonar hafi í raun stafað af samdrætti í rekstri þrátt fyrir

skírskotun til skipulagsbreytinga í uppsagnarbréfunum. Gögn málsins og upplýsingar, er fram komu við skýrslutökur, sbr. skýrslutöku af Einari Björnssyni, flugrekstrarstjóra stefnda, eru og þessu til staðfestingar. Verður því byggt á því að skilyrði ákvæðisins um samdrátt í rekstri sé uppfyllt.

Flugvélavirkjun telst löggilt iðngrein samkvæmt iðnaðarlögum nr. 42/1978 og reglugerð nr. 940/1999, um löggiltar iðngreinar. Þegar litið er til þess, sem upplýst er í málinu um störf Arnars Pálssonar í þágu stefnda frá 1. apríl 2004, sbr. og skilgreiningu félagsins sjálfs í greindum verklagsreglum sínum, þar á meðal um starfshæfni (“Qualifications”) þeirra er störfuðu við “Material Standards” og með vísan til staðfestingar stefnda, dags. 19. október 2006, þess efnis að Arnar Pálsson hafi starfað hjá félaginu “sem flugvirki” frá 1. október 2003 til 30. apríl 2006, verður ekki fallist á þá málsástæðu stefnda að Arnar hafi hvorki verið ráðinn til starfa sem flugvirki né haft með höndum störf sem falla undir þá iðngrein. Samkvæmt þessu verður byggt á því að kjarasamningur aðila, þar á meðal greint ákvæði greinar 18.-1., taki til Arnars Pálssonar.

Í grein 18.-1. í kjarasamningnum er sérstaklega tekið fram að með starfsaldri sé „átt við þann tíma sem viðkomandi hefur starfað í iðninni hjá atvinnurekanda“. Orðalag þetta er ótvírætt og standa því engin rök til þess að túlka ákvæðið svo þröngt að miða beri við starfsaldur í einstökum deildum stefnda, eins og stefndi heldur fram, enda þótt rekstrarleg rök kunni að standa til slíks.

Samkvæmt framangreindri niðurstöðu liggur fyrir að við uppsagnir Arnars Pálssonar og Árna Gunnsteinssonar var ekki af hálfu stefnda gætt ákvæða greinar 18.-1. í kjarasamningi aðila um að fara skyldi eftir starfsaldri við uppsagnir vegna samdráttar í rekstri, enda óumdeilt að tilgreindir starfsmenn með skemmri starfsaldur hjá stefnda héldu störfum sínum. Er því fallist á það með stefnanda að með uppsögnum greindra félagsmanna stefnanda, þeirra Arnars Pálssonar og Árna Gunnsteinssonar, hafi stefndi brotið gegn ákvæðum greinar 18.-1. í kjarasamningi aðila, dags. 18. febrúar 2005.

Víkur þá að ætluðu broti stefnda á forgangsréttarákvæði greinar 01.-2. í kjarasamningi aðila sem tilgreint er orðrétt hér að framan. Þess er að geta að í grein 01.-4. í kjarasamningnum er forgangsréttarákvæði þess efnis að félagar í stefnanda skuli hafa forgangsrétt á allri vinnu sem heyrir undir iðngrein flugvirkja, enda sé félagið opið fyrir alla flugvirkja með þeim takmörkunum sem félagslögin ákveða.

Stefnandi heldur því fram að með greindum uppsögnum þeirra Arnars Pálssonar og Árna Gunnsteinssonar hafi stefndi brotið gegn grein 01.2. í kjarasamningi aðila. Í því sambandi er sérstaklega bent á að þeir Arnar og Árni hafi ekki notið forgangs til flugvirkjastarfa hjá stefnda umfram flugvirkja sem starfi sem verktakar hjá félaginu og falli þar af leiðandi ekki undir kjarasamning. Kemur fram af hálfu stefnanda að slík verktaka sé í raun vinnusamningur, enda hafi samningssambandið öll einkenni slíks samnings. Í þessu sambandi vísar stefnandi til verkefna flugvirkja í verktöku samkvæmt samningi stefnda við Saudi Arabian Airlines vegna TF-ATI, TF-ATJ og TF-AMC svo og verkefna flugvirkja við línustöðvar í Bristol í Stóra-Bretlandi vegna TF-ELY, í París í Frakklandi vegna TF-ELW og Penang í Malasíu vegna TF-ELG þar sem flugvirkjar starfi sem verktakar, auk flugvirkja sem vinni samkvæmt kjarasamningi. Auk þess hafi “Plannig” störf flust frá Íslandi til Lúxemborgar vegna TF-ARW og verið sinnt þar í verktöku nafngreinds manns. Þá er því borið við að forgangsrétti hafi verið fyrir að fara í starf sem Guðmundur Bjarnason gegndi hér heima í verktöku.

Af hálfu stefnda er ýmsu teflt fram gegn forgangsrétti þeim sem um ræðir í málinu. Í fyrsta lagi telur stefndi að forgangsréttarákvæði brjóti gegn mannréttindasáttmála Evrópu, sbr. 11. gr. sáttmálans, en sáttmáli þessi hefur lagagildi hér á landi samkvæmt lögum nr. 62/1994, um mannréttindasáttmála Evrópu. Sérstaklega er vísað til dóms Mannréttindadómstóls Evrópu frá 11. janúar 2006 í máli Sörensen og Rasmussen gegn Danmörku. Þá er vísað til 36. gr. samningsins um Evrópska efnahagssvæðið (EES-samningsins), sbr. lög nr. 2/1993, um Evrópska efnahagssvæðið, þar sem kveðið sé á um að engin höft megi vera á frelsi ríkisborgara aðildarríkja EB og EFTA-ríkja til að veita þjónustu á yfirráðasvæði samningsaðila. Enn fremur er skírskotað til 5. gr. félagsmálasáttmála Evrópu, sem fjallar um rétt til að stofna félög, en sáttmáli þessi hafi verið fullgiltur af Íslands hálfu 1976. Sérfræðinganefnd um framkvæmd sáttmálans hafi ítrekað talið ákvæði íslenskra kjarasamninga um aðildarskyldu og forgangsrétt andstæð greindu ákvæði sáttmálans. Þá er vísað til gildissviðs kjarasamningsins, er sé bundið við félagssvæði stefnanda hér á landi, en stefndi sinni leigu- og fragtflugi að mestu leyti á alþjóðlegum leigumarkaði. Enn fremur varði krafa stefnanda forgangsrétt til starfa utan íslenskrar lögsögu sem lúti erlendum réttarreglum. Stefndi sé ekki aðili að verksamningum við einstaka flugvirkja heldur notendafyrirtæki, sbr. samningssamband flugvirkjanna og viðkomandi starfsmannaleigu. Geti þetta ekki jafngilt launþegasambandi og setji kjarasamningur engar skorður við verktöku. Þá er því borið við að verkefnið í Saudi-Arabíu og Lúxemborg hafi ekki komið til sögunnar fyrr en að loknum ráðningatíma þeirra Arnars og Árna hjá stefnda, en forgangsrétturinn falli niður við starfslok. Þá hafi Guðmundur Bjarnason verið í lausamennsku hjá félaginu í pappírsvinnu eftir sameiningu Íslandsflugs hf. við stefnda.

Enda þótt stefndi hafi undirgengist greind forgangsréttarákvæði með kjarasamningnum frá 18. febrúar 2005 ber félagið því allt að einu við, eins og fyrr greinir, að slík ákvæði brjóti almennt gegn tilgreindum alþjóðlegum sáttmálum, þar á meðal 11. gr. mannréttindasáttmála Evrópu, sbr. lög nr. 62/1994. Ekki víkur stefndi sérstaklega að 2. mgr. 74. gr. stjórnarskrár Lýðveldisins Íslands, sbr. 12. gr. stjórnarskipunarlaga nr. 97/1995, varðandi verndun svonefnds neikvæðs félagafrélsis. Skírskotun stefnda til 11. gr. mannréttindasáttmála Evrópu, sbr. lög nr. 62/1994, og sérstaklega til greinds dóms Mannréttindadómstóls Evrópu í málum Sörensen og Rasmussen gegn Danmörku (málum nr. 52562/1999 og nr. 52620/1999) felur hins vegar í sér túlkunarviðhorf stefnda að þessu leyti svo sem fyrr greinir.

Í þessu sambandi er rétt að fram komi að við meðferð þess frumvarps, er varð að stjórnarskipunarlögum nr. 97/1995, komu fram breytingartillögur frá stjórnarskrárnefnd, m.a. á 1. másl. 1. mgr. 12. gr. frumvarpsins þess efnis að stjórnmalafélaga og stéttarfélaga yrði sérstaklega getið í greininni „í ljósi þess að hér er um að ræða einhverja mikilvægustu flokka félaga í sérhverju lýðræðisríki“, sbr. nefndarálit (Alþt. 1994-1995, A-deild, bls. 3886). Í nefndarálitinu var og vikið sérstaklega að forgangsréttarákvæðum kjarasamninga. Um það sagði svo: „Sérstök ástæða er til að nefna að svonefnd forgangsréttarákvæði, þegar í kjarasamningum er samið um að félagsmenn viðkomandi stéttarfélags skuli hafa forgang til vinnu á félagssvæði þess, leiða ekki af sér félagsskyldu af þeim toga sem fyrri málsliður 2. mgr. tekur til.“ Síðan segir svo: „Í ljósi þessa lítur nefndin svo á að með samþykkt frumvarpsins sé í engu verið að hrófla við núverandi réttarstöðu á vinnumarkaði að því er varðar forgangsréttarákvæði...“ (Alþt. 1994-1995, A-deild, bls. 3886).

Samkvæmt framansögðu hefur stjórnarskrárgjafinn gengið út frá því við setningu stjórnarskipunarlaga nr. 97/1995 að ekki væri haggð við forgangsréttarákvæðum á vinnumarkaði með 12. gr. laganna þar sem 73. og 74. gr. stjórnarskrárinnar voru sameinaðar í eina grein, 74. gr., með tilgreindum breytingum, þar á meðal varðandi verndun neikvæðs

félagafrelsis. Fyrir liggur að þessi afstaða stjórnarskrárgjafans er fram komin eftir að mannréttindasáttmáli Evrópu, ásamt tilgreindum samningsviðaukum, var veitt lagagildi hér á landi með lögum nr. 62/1994. Ekki verður talið að neinar breytingar varðandi túlkun í þessum efnum hafi orðið með greindum dómi Mannréttindadómstóls Evrópu frá 11. janúar 2006, enda reyndi þar á þýðingu aðildarskyldu og atvik því ekki hliðstæð. Þá þykja tilgreind ákvæði EES-samningsins og félagsmálasáttmála Evrópu ekki skipta neinu við úrlausn þessa máls.

Samkvæmt framansögðu þykir úrlausn þessa þáttar málsins velta á því hvort greind forgangsréttarákvæði í grein 01.-2. í kjarasamningi aðila hafi staðið í vegi fyrir uppsögnum þeirra Arnars Pálssonar og Árna Gunnsteinssonar, miðað við störf og starfrækslu verkefna hjá stefnda á umræddum tíma. Rétt er að fram komi að forgangsréttur gildir ekki aðeins við ráðningu í starf heldur einnig við uppsögn, sbr. Fd. V:193 og dóm Félagsdóms frá 28. maí 2002 í málinu nr. 2/2002: Bifreiðastjórafélagið Sleipnir gegn Samtökum atvinnulífsins f.h. Samtaka ferðaþjónustunnar vegna Kynniferða sf.

Eins og fram er komið er mælt fyrir um forgangsrétt bæði í grein 01.-2. og grein 01.4. í kjarasamningi aðila. Hin fyrri grein, sem á reynir í málinu, er þrengri að því leyti að hún er bundin við forgangsrétt flugvirkja hjá stefnda, en hin síðari tekur til forgangsréttar félagsmanna í stefnanda. Fram er komið í málinu, sbr. skýrslutöku af Þóri Kristinssyni, tæknistjóra stefnda, að við sameiningu Íslandsflugs hf. við stefnda 2005, sem mun hafa komið til framkvæmda hinn 1. janúar 2005, hafi átta flugvirkjar komið í þjónustu stefnda frá hinu yfirtekna félagi á grundvelli vinnusamninga. Stefndi hefði hins vegar frá upphafi stuðst við áhafnaleigur. Verður ekki annað séð en þetta skýri orðalag greinar 01.-2. sem er það víðtækt að samkvæmt venjulegri orðskýringu tekur það til verkefna við flugvirkjun sem unnin eru í verktöku. Sú túlkun þykir enn fremur hafa stoð í samanburðar- og samræmisskýringu við grein 01.-4. í kjarasamningnum. Verður því að fallast á þann skilning stefnanda að þeir Arnar Pálsson og Árni Gunnsteinsson hafi haft forgangsrétt til flugvirkjastarfa hjá stefnda hvort sem störfín voru unnin samkvæmt vinnusamningi eða verktakasamningi. Með því að fyrir liggur að þessa var ekki gætt ber að fallast á það með stefnanda að með uppsögnum greindra félagsmanna stefnanda hafi stefndi brotið gegn ákvæðum greinar 01.-2. í kjarasamningi aðila, dags. 18. febrúar 2005.

Eftir þessum úrslitum málsins þykir rétt að stefndi greiði stefnanda málskostnað sem ákveðst 250.000 kr.

D Ó M S O R Ð:

Viðurkennt er að stefndi, Flugfélagið Atlanta ehf., braut gegn greinum 18.-1. og 01.-2. í kjarasamningi aðila frá 18. febrúar 2005 með því að segja Arnari Pálssyni og Árna Gunnsteinssyni upp störfum hinn 30. janúar 2006.

Stefndi, Samtök atvinnulífsins f.h. Samtaka ferðaþjónustunnar vegna Flugfélagsins Atlanta ehf. greiði stefnanda, Flugvirkjafélagi Íslands, 250.000 kr. í málskostnað.

Eggert Óskarsson

Gylfi Knudsen

Kristjana Jónsdóttir

Lára V. Júlíusdóttir

Valgeir Pálsson