

# 飞行员“辞职潮” 引爆劳资纠纷案

■ 本报记者 李延生/文

虽然不久前拿到了北京市顺义区人民法院的一审判决书,但王先生不知道自己何时才能驾机重返蓝天。

这一切都是因为他和奥凯航空公司的劳资纠纷。

“飞行员与航空公司的劳动争议纠纷,未来几年仍然会处于高发态势,飞行员作为稀缺资源仍将是各大航空公司争夺的对象,飞行员辞职现象仍将不断出现。”5月20日,该案件的主审法官李建在接受本报记者采访时说。

作为劳动争议案件的专业审判法官,她几年来审理了数十件飞行员与航空公司之间的解约案。

## 飞行员辞职引发纠纷

奥凯航空公司认为,王先生的主张不符合我国目前航空管理局实行的制度:“我公司作为民航航空企业,在招录飞行员时要付出很大的招录成本,且为了维持飞行员的飞行技术水平和保持飞行队伍的稳定,公司为飞行员提供了优厚的待遇,并付出了巨额的飞行训练成本。”

“我与奥凯航空公司之间的劳动合同于2010年3月10日期满后,我多次与奥凯航空公司交涉终止劳动关系事宜,但均被拒绝。我于2010年7月30日向奥凯航空公司发出离职通知,正式提出终止劳动关系。”王先生认为,双方劳动合同到期自动终止,这是法律赋予双方的权利。他要求奥凯航空公司为其出具离职证明,并办理劳动人事档案、社会保险关系以及空勤人员体检档案、飞行技术履历等相关手续的移交。

此前,王先生曾向北京市顺义区劳动争议仲裁委员会提起仲裁,但劳动仲裁委并未支持他的全部请求。

然而,奥凯航空公司并不同意王先生辞职,也不予办理相关手续的移交。

奥凯航空公司认为,王先生的主张不符合我国目前航空管理局实行的制度:“我公司作为民航航空企业,在招录飞行员时要付出很大的招录成本,且为了维持飞行员的飞行技术水平和保持飞行队伍的稳定,公司为飞行员提供了优厚的待遇,并付出了巨额的飞行训练成本。”

奥凯航空公司认为,王先生2010年3月10日后继续为公司提供实际劳动,双方之间形成了事实劳动关系。此种情况下,王先生应按民航总局的相关规定提出辞职,并经双方协商在一定条件下才可以离职。王先生的主张与相关规范性文件相悖,侵害了公司的合法权益。

而王先生认为,奥凯航空公司要求他履行劳动合同是不可能的,且奥凯航空公司不出具终止劳动合同证明及不转移相关手续,给他造成了损失,奥凯航空公司应承担赔偿责任。

双方唇枪舌剑,争执不下。

法院经审理后认为,2010年3月10日劳动合同到期后,双方未办理终止或续签手续,王先生继续在奥凯航空公司工作,双方之间劳动关系仍然存续。

2010年7月30日,王先生向奥凯航空公司提交离职通知,写明自己不愿再与奥凯航空公司签订劳动合同,表明离职意愿。

奥凯航空公司虽认为王先生提出离职不符合民航总局的相关文件规定,但是根据《劳动合同法》的规定,劳动者提前30日以书面形式通知用人单位,可以解除劳动合同。本案中,王先生已经履行了提前30日告知奥凯航空公司的义务,其解除劳动合同关系权利的行使符合法律规定,故双方之间的劳动关系应予以解除。

根据法律规定,用人单位应当在解除或者终止劳动合同时出具解除或者终止劳动合同的证明,并在十五日内为劳动者办理档案和社会保险关系转移手续。法院对王先生要求奥凯航空公司出具解除劳动合同证明、办理劳动关系档案转移手续的请求予以支持。法院同时判决奥凯航空公司在双方的劳动关系解除后,应到民航管理局为王先生办理空勤人员体检档案、飞行技术履历档案的暂存手续。对于王先生认为双方之间劳动关系属于到期终止的说法,法院没有采纳。

目前,双方都已提起上诉。王先



王利博制图

为妥善处理飞行员与航空公司劳动争议纠纷,北京市顺义区人民法院建议,民航总局等有关部门应针对民航业特点制定明确且具有可操作性的用人用工制度和规定,规范航空公司的日常管理行为。保障飞行员的各项福利待遇得到实现,以人本管理稳定飞行员队伍,从而保障广大乘客的飞行安全。

限制不是出路。该院同时还建议民航局、人事部门等联合制定飞行员正常流转的规范性文件,探寻符合市场发展规律的飞行员流动机制,同时制定有效的“转会”制度,既避免国有资产的流失也满足飞行员跳槽需求。

生重返蓝天的梦想仍然遥遥无期。

## 辞职事件频发原因复杂

李建分析说,法院判决航空公司与飞行员解约,并要求航空公司在法定时间内转移飞行员的飞行、人事档案等,但判决却很难执行。因为飞行员的档案仍在原航空公司内保存,由于未就飞行员跳槽达成一致意见,航空公司的损失尚未弥补,于是往往拖延履行转移档案的义务。因为民航总局对于飞行员的自由流动作出了严格的限制,而档案是飞行员重新飞的必备条件,这样导致很多离职的飞行员很难找到其他的飞行岗位,即使与新东家达成了签约意向,也不能承担飞行任务。

导致很多离职的飞行员很难找到其他的飞行岗位,即使与新东家达成了签约意向,也不能承担飞行任务。

2004年至今涌现了两次飞行员辞职浪潮。

据李建介绍,第一次是2004年至2005年之间,原因在于民营航空公司的市场准入。

究其原因,一是飞行员属于稀缺资源,民营航空公司为了吸引优秀的飞行员,提出了非常优厚的待遇条件,月薪及福利远高于原有航空公司;二是民营航空公司能为飞行员带来更大的职业前途。

第二次浪潮发生于2009—2010年间,原因在于国际金融危机影响致使航空公司的经济效益下滑,航空公司缩减飞行员福利待遇引发不满,飞行员纷纷跳槽另觅他途。

“近几年,飞行员解约诉讼方向也在发生变化。”李建表示。

2008年之前,飞行员要求解除与航空公司的劳动合同时,航空公司均表示不同意,如果要解除合同,则要求飞行员支付巨额的违约金及法定赔偿金。

这种情况一直持续到2008年《劳动合同法》正式实施,法律赋予劳动者劳动合同的“任意解除权”。

2008年,北京市顺义区人民法院的郭先生诉新华航空解约案,被媒体称为飞行员解约“零赔付”首案。自此之后,航空公司要求解约飞行员天价赔偿的诉讼请求,因缺乏证据支持一般都会被法院驳回,而航空公司公司的反诉或诉讼请求也随之发生变化,主要表现为要求法院判决继续履行与飞行员的劳动合同,不再涉及赔偿问题。

“事实上,飞行员与航空公司解约后仍难真正‘赎身’。”

李建分析说,法院判决航空公司与飞行员解约,并要求航空公司在法定时间内转移飞行员的飞行、人事档案等,但判决却很难执行。因为飞行员的档案仍在原航空公司内保存,由于未就飞行员跳槽达成一致意见,航空公司的损失尚未弥补,于是往往拖延履行转移档案的义务。因为民航总局对于飞行员的自由流动作出了严格的限制,而档案是飞行员重新飞的必备条件,这样导致很多离职的飞行员很难找到其他的飞行岗位,即使与新东家达成了签约意向,也不能承担飞行任务。

李建分析说,法院判决航空公司与飞行员解约,并要求航空公司在法定时间内转移飞行员的飞行、人事档案等,但判决却很难执行。因为飞行员的档案仍在原航空公司内保存,由于未就飞行员跳槽达成一致意见,航空公司的损失尚未弥补,于是往往拖延履行转移档案的义务。因为民航总局对于飞行员的自由流动作出了严格的限制,而档案是飞行员重新飞的必备条件,这样导致很多离职的飞行员很难找到其他的飞行岗位,即使与新东家达成了签约意向,也不能承担飞行任务。

李建分析说,法院判决航空公司与飞行员解约,并要求航空公司在法定时间内转移飞行员的飞行、人事档案等,但判决却很难执行。因为飞行员的档案仍在原航空公司内保存,由于未就飞行员跳槽达成一致意见,航空公司的损失尚未弥补,于是往往拖延履行转移档案的义务。因为民航总局对于飞行员的自由流动作出了严格的限制,而档案是飞行员重新飞的必备条件,这样导致很多离职的飞行员很难找到其他的飞行岗位,即使与新东家达成了签约意向,也不能承担飞行任务。

## 流动机制亟待梳理

为妥善处理飞行员与航空公司劳动争议纠纷,北京市顺义区人民法院建议,民航总局等有关部门应针对民航业特点制定明确且具有可操作性的用人用工制度和规定,规范航空公司的日常管理行为。保障飞行员的各项福利待遇得到实现,以人本管理稳定飞行员队伍,从而保障广大乘客的飞行安全。

“飞行人才的供给难以满足民航业迅猛发展的需求。”谈起解约风波,李建法官从更深层次上分析了原因。她认为,民航业改革使得民营航空公司“白手起家”,国内航空业对飞行人才的需求急剧增加。

资料显示,“十一五”期间民航业需增加飞行员9100人、机务人员

25000人、空管人员3200人。但受教学资源、体制等多方面限制,飞行员培养数量难有大的突破,飞行员供给严重不足。因此,成熟飞行员成为各大航空公司争抢的对象,尤其是民营航空公司提出诱人的条件到国有航空公司挖人,因此导致飞行员与航空公司屡屡对簿公堂。

据记者了解,自2004年至今,首都国际机场所在的北京市顺义区人民法院共受理因飞行员解约引发的劳动争议案件62件。

飞行员培养途径狭窄,缺乏有效的薪陈代谢机制也是一个重要因素。我国航校培训能力没有增长,民办航校刚起步,经费师资力量弱,难以培养出符合市场需求的飞行员,新鲜血液供给不足,使飞行员短缺现状得不到缓解。目前,就我国的飞行员培训市场来看仍不能满足要求。

同时,我国航空业中的劳动市场管理尚不规范,缺乏有效流动机制。

“航空飞行是一项高危行业,很多航空公司对于飞行员的疗养、休假制度都没有完全落实。”李建法官说。

据了解,航空公司在日常管理中存在很多诸如超时飞行、克扣工资、承诺不兑现、同工不同酬等现象,对飞行员缺乏有效的人性化管理,在直接关系飞行员工资薪酬的飞行小时的计算上,航空公司更是管理混乱,这些都是飞行员起诉时提出的理由原因。

而现有的民航有关规定特别强调对于飞行员流动性的限制,却缺乏对于航空公司的约束,引起飞行员对现状工作的不满,使得双方的矛盾频发却缺乏畅通的解决渠道,最后只能诉诸法律。

“近年来出现的飞行员罢飞、返航等现象,为我们敲响了警钟。”北京市顺义区人民法院研究室杨秀芝法官在接受本报记者采访时说。

为妥善处理飞行员与航空公司劳动争议纠纷,北京市顺义区人民法院建议,民航总局等有关部门应针对民航业特点制定明确且具有可操作性的用人用工制度和规定,规范航空公司的日常管理行为。保障飞行员的各项福利待遇得到实现,以人本管理稳定飞行员队伍,从而保障广大乘客的飞行安全。

限制不是出路。该院同时还建议民航局、人事部门等联合制定飞行员正常流转的规范性文件,探寻符合市场发展规律的飞行员流动机制,同时制定有效的“转会”制度,既避免国有资产的流失也满足飞行员跳槽需求。

“国家应鼓励各种社会力量参与办校,提高飞行员培养扶植的力度。”一位民航业内专家指出。同时,还可以通过引入外籍飞行员以及军转民等渠道,扩大国内飞行员存量。

“飞行员在作出辞职决定时应持慎重态度,充分估计辞职事件给自己带来的影响和损失。”北京惠诚律师事务所合伙人、高级律师张翔在接受本报记者采访时说。

因为通过诉讼的方式即使判决解除劳动合同关系后,航空公司仍控制飞行档案等材料,飞行员将经历一个较长的待业时间,不仅在经济收入上造成巨大减损,而且对于飞行技术也有较大的影响。

“六一”儿童节还没有到来,少儿图书销售的“价格战”早已鏖战多时。

## 24家出版社抗议 网站低价促销

■ 本报记者 郭玉志/文

“六一”儿童节还没有到来,少儿图书销售的“价格战”早已鏖战多时。

“贱卖书籍还有利润?简直是一派胡言,这种贱卖行为何止是不正常竞争行为,甚至会引发多米诺骨牌效应。”5月26日,针对京东商城4折“贱卖”少儿图书,接力出版社推广调研部主任常晓武说,毫无疑问,接力出版社和其他出版社的态度是一致的,那就是坚决反对这种低价促销行为。

5月16日,京东商城打出“全部少儿图书四折封顶”的促销广告。

这么一则简单的促销广告,引发了包括接力出版社在内的24家出版社的联名反对。

5月17日,以中国少年儿童新闻出版总社、接力出版社为首的24家少儿出版社举起“维权”大旗,声讨京东商城以及京东商城董事局主席兼CEO刘强东,声称若协调未果将诉诸法律。

声明并未起到任何效果。5月20日,刘强东在微博上爆出京东商城将采取更具“杀伤力”的措施,力图撬动图书出版业现有的利益格局。

京东商城有关负责人在接受本报记者采访时表示,出版社关于京东商城低价倾销的言论,京东商城不予认同。这位负责人还爆料,某网络书店与数家出版社签署了多年的“超级战略合作协议”,只能为其独家供货,垄断市场价格,这才是真正的不正当竞争行为。

截止到本报记者发稿时,出版社和京东商城的争端仍在继续。

## 出版社痛斥网站低价倾销

“六一”儿童节乃至整个6月份,历来都是少儿图书销售旺季,同样也是图书销售企业竞争最为激烈的季度之一。

今年,网上图书销售企业更是早早按捺不住,纷纷打出了“低价牌”。

就在京东商城打出广告的第二天,声讨便“接踵而至”。“我们从未直接给他们供过书。”根据24家出版社的联合声明,目前京东商城对图书行业所采取的4折封顶销售策略,不仅未经他们授权,而且涉嫌“不正当竞争”,长此下去,不仅伤害出版社利益,最终还会伤害消费者利益。

“网店低价销售图书,引起最为直接的反应便是地面实体店跟进降价。”常晓武说,同时由于京东商城销售图书的价格以低于成本的价格来卖,地面实体店的日子将会很难过。

据常晓武介绍,在京东商城挂出促销广告之后,中国少年儿童新闻出版总社就开始主动联系各家儿童出版社,共同商讨应对之策。

“声明只是初步措施,我们会根据其销售图书的情况,确定哪些出版社是受害者,再决定是否联合起来付诸法律。”常晓武说,目前出版社希望京东商城这种价格战能够引起政府相关部门和行业协会的注意,出面加以规范。

就在24家出版社发出声讨之后,刘强东便在微博上回应,“我今生最恨的词就是‘封杀’!请图书部门同事把这些出版社记录下来,他们的图书永远4折!”

刘强东似乎深谙此道:出版社声明除了表明自己的立场、做样子之外,将不会起到任何作用。

5月20日9点55分,刘强东在微博中继续表态,再次公布图书销售措施:京东图书战略分为4个部分,包括拿出销售额的3%直接补贴作者,提高图书部门周转资金至10亿元,将图书账期缩短至相当的一半,此外还有向作家联盟捐款100万元,并且有保密的投资并购项目。

针对三大电商的价格战,一直与京东商城有着良好合作关系的磨铁图书创始人、总裁沈浩波在微博中写道:“三大电商图书价格战,心态各不同。京东,是光脚不怕穿鞋,想用这一手段迅速获得市场份额,却容易令上游供应商寒心。老二卓越亚马逊浑水摸鱼,试图借机渔翁得利,所以猛烈追随,与京东一起,逼宫当当。老大当当是其中最无奈的,上市之后,当当网已不愿再打价格战,但市场份额大战,又不能小觑。”

然后,沈浩波又补充了一句:“坚决反对三大网站的价格战!低价促销是涸泽而渔。整个地面渠道现在已经怨声载道!”

大成律师事务所律师张玉成告诉本报记者,双方争论的焦点在于是否构成基于倾销形成的不正当竞争,至于诉诸法律,关键将看双方的取证表现。

## 出版业有垄断“黑幕”?

4折销售儿童图书是不是已经低于成本价?

常晓武算了一笔账。图书成本占标价的比重,直接成本(印制成本加上版税)大约是30%,间接管理成本大约是15%,最低总成本为标价的45%,一般发给书店和经销商的折扣是6折,退货和残破书籍由出版社来承担损失。

“一般2—3折销售的特价书籍,都是出版社发货给经销商,2年之后造成的残破书籍。这些书籍会根据残破程度来处理,最为严重的结果是化浆处理。”常晓武说,诸多出版社看了京东商城销售的低价书籍,并不是特价书,全部都是新书。

京东商城回复给本报的声明显示,“超级战略合作协议”的存在,京东商城一直从其他渠道分销商获取图书,此次“六一”儿童节活动已经征得渠道分销商的正式授权和许可,绝不低与合作伙伴的承诺价格。但签署“超级战略合作协议”的出版社既不能向京东商城提供图书,甚至无法与京东商城达成正常沟通,因此京东商城没有义务就优惠活动如何定价对其负责。

业内人士认为,刘强东曝出图书行业“黑幕”,并直指当当网在其中施加了压力,这才真正道出了此次争论的本质。实际上,类似这种低价销售策略,此前卓越网、当当网都采取过。只是,在资本的支持下,刘强东此次采取的措施更为彻底:重新调整图书行业利益格局。

除了低价销售外,针对刘强东提出的4项图书销售战略,业内人士分析,京东试图对全行业利益分配进行一次重构,尤其是对作者的直接补贴,直接打破了现有行业分配格局。刘强东的这一做法引起了出版业的强烈反对。

“刘强东拿出3%销售额直接补贴作者,扰乱了出版业秩序。”常晓武告诉本报记者,一般都是出版社将版权支付给作者,京东商城这一做法其实是对其侵犯出版社和作者利益的行为进行“漂白”,纯属是恶意低价竞争。