Þriðjudaginn 19. nóvember 1996.

Nr. 12/1996. **Félag íslenskra flugumferðarstjóra**
(Ástráður Haraldsson hrl.)
gegn
samgönguráðherra f.h. Flugmálastjórnar
og fjármálaráðherra f.h. ríkissjóðs
(Einar Karl Hallvarðsson hdl.)

Kjarasamningur. Vaktavinna. Sératkvæði.

Dómur Félagsdóms.

Mál þetta dæma Auður Þorbergsdóttir, Gylfi Knudsen, Ingibjörg Benediktsdóttir, Björn L. Bergsson og Guðmundur Skaftason.

Málið, sem dómtekin var 15. þ.m., var höfðað með stefnu áritaðri ódagsett um birtingu, þingfestri 30. september sl.

Stefnandi er Félag íslenskra flugumferðarstjóra, kt. 560372-0199, Grensásvegi 16, Reykjavík.

Stefndu eru samgönguráðherra f.h. Flugmálastjórnar og Friðrik Sophusson, kt. 181043-4669, Bjarkargötu 10, Reykjavík, fjármálaráðherra f.h. ríkissjóðs, kt. 540269-6459, Arnarhváli, Reykjavík.

Endanlegar dómkröfur stefnanda:

Að dæmt verði að stefnda Flugmálastjórn sé óheimilt að framkvæma breytt fyrirkomulag vaktavinnu í Flugstjórnarmiðstöðinni í Reykjavík eins og það sem kynnt var 30. september 1996 (sic.), án undangengins samkomulags við stefnanda.

Að stefndu skuli greiða stefnanda málskostnað samkvæmt málskostnaðarreikningi lögmanns stefnanda.

Dómkröfur stefndu:

Að stefndu verði sýknaðir af öllum kröfum stefnanda og að stefndu verði tildæmdur málskostnaður úr hendi stefnanda samkvæmt mati Félagsdóms.

Undir rekstri málsins var kveðinn upp frávísunarúrskurður þar sem hluta af stefnukröfum var vísað frá dómi.

Málavaxtalýsing stefnanda.

Stefnandi lýsir málavöxtum svo að í bókun með kjarasamningi aðila frá 17. júlí 1986 hafi verið kveðið á um að stofnuð skyldi samstarfsnefnd Félags íslenskra Flugumferðarstjóra (FÍF) og Flugmálastjórnar (FMS) er ynni að breyttu vaktafyrirkomulagi. Nefndina

skyldu skipa 2 til 3 frá hvorum aðila og niðurstöðum skyldi skilað til samgönguráðuneytisins fyrir 30. desember 1986. Samhliða þessu hafi verið samið um styttingu vikulegrar vinnuskyldu fyrst í 39 klst. og síðan í 38 klst. samfara breyttu vaktafyrirkomulagi.

Nefnd um nýtt vaktafyrirkomulag í flugstjórnarmiðstöðinni í Reykjavík hafi tekið til starfa og verið skipuð tveimur fulltrúum frá hvorum aðila. Nefndin hafi skilað niðurstöðu 25. mars 1987. Vaktafyrirkomulagi hafi síðan verið breytt til samræmis við niðurstöðu nefndarinnar.

Í kjarasamningi FÍF og fjármálaráðuneytis f.h. samgönguráðuneytisins frá 10. júní 1987 hafi í bókun verið svohljóðandi ákvæði: „umsamin launatafla miðist við breytt vaktafyrirkomulag sem felur í sér hagræðingu samfara auknu öryggi, sbr. ákvæði sérkjarasamnings FÍF frá 17. júlí 1986 og tillögur nefndar FÍF og flugmálastjórnar þar að lútandi, dags. 25. mars 1987. Skal hún einnig gilda fyrir fastan vinnutíma þeirra vinnuhópa sem enn ganga óbreyttar vaktir og skal nefnd skipuð fulltrúum flugmálastjórnar og FÍF vinna að tillögum um breytingar á vinnutíma þeirra til samræmis við áður greindar tillögur. Skal nefndin skila tillögum til samgönguráðuneytisins fyrir árslok 1987."

Stefnandi segir að þeir aðilar, sem eftir var að semja um breytt vaktafyrirkomulag fyrir, hafi verið flugturninn í Reykjavík og vinnustaðir félagsmanna stefnanda í Vestmannaeyjum, Akureyri og Keflavík. Stjórn FÍF hafi skipað fulltrúa sína á viðkomandi stöðum í nefnd til að vinna að þessum breytingum sem tækju þá tillit til sérstöðu hvers vinnustaðar fyrir sig en byggðu þó á grunnramma fyrsta samningsins.

Ein nefnd hafi verið skipuð til að vinna að breytingum í Keflavíkurflugturni og Reykjavíkurflugturni. Nefndin hafi verið skipuð fulltrúum FÍF og FMS. Nefndin hafi komið saman 30. september 1987. Hlutverk nefndarinnar hafi aðallega verið stytting vakta og samræming við vaktaskiptan í Flugstjórnarmiðstöðinni. Nefndin hafi ákveðið að skipta með sér verkum, þ.e. annar hópurinn semdi um breytingar á Keflavíkurflugturni en hinn fyrir Reykjavíkurflugturn. Stefnt hafi verið að því að ljúka störfum í október en vaktafyrirkomulagið tæki gildi í byrjun nóvember eða um áramót.

Samkvæmt frásögn stefnanda var nefndin í Keflavík skipuð þrem-

ur fulltrúum FÍF, tveimur frá FMS Keflavík og tveimur frá FMS Reykjavík. Nefndin skilaði af sér í árslok 1987 og tók vaktabreytingin gildi í byrjun árs 1988. Í Reykjavík hafi nefndin verið skipuð tveimur fulltrúum FÍF og þremur frá FMS. Nefndin hafi skilað af sér í árslok 1987 og nýtt vaktafyrirkomulag tekið gildi í ársbyrjun 1988.

Í tengslum við undirritun kjarasamnings aðila í desember 1995 segir stefnandi að enn hafi verið gert samkomulag varðandi vaktafyrirkomulag og breytingar á því, sbr. framlagt samkomulag, dags. 29. desember 1995, undirritað af Ásgeiri Pálssyni framkvæmdastjóra flugumferðarþjónustu og Þorleifi Björnssyni formanni stefnanda. Í samkomulagi þessu segir m.a. svo um vaktafyrirkomulag:

„Flugmálastjórn og FÍF munu á samningstímanum setja upp breytt vaktafyrirkomulag þar sem það hentar. Samhliða því verða settar upp bakvaktir til að mæta álagstoppum og forföllum. Flugumferðarstjórum ber ekki skylda til að taka fleiri en tvær bakvaktir í mánuði. ...“

Með bréfi dagsettu 2. febrúar 1996 hafi Flugmálastjórn tilkynnt um breytt vaktafyrirkomulag í Flugstjórnarmiðstöðinni í Reykjavík og í Flugturni Reykjavíkurflugvallar sem skyldi taka gildi 6. maí. Stefnandi kveðst hafa mótmælt nefndri ákvörðun þegar í stað með bréfi sem er ódagsett en sent FMS í febrúar 1996.

Stefndi Flugmálastjórn hafi óskað eftir afstöðu starfsmannaskrifstofu fjármálaráðuneytis og þaðan borist álit Önnu Sigríðar Örlygsdóttur dagsett 28. mars 1996 þar sem fram komi sú skoðun ráðuneytisins að FMS sé heimilt að gera einhliða breytingar á vaktafyrirkomulagi. Stefnandi hafi svo enn mótmælt þessum skilningi FMS og fjármálaráðuneytisins með bréfi dagsettu 13. september 1996.

Í lok ágúst 1996 hafi svo komið fram ný vaktaskrá fyrir Flugstjórnarmiðstöðina í Reykjavík þar sem sett hafi verið fram nýtt vaktafyrirkomulag sem sé í ósamræmi við það sem um hafi verið samið með aðilum og feli í sér einhliða breytingu umsamins vaktafyrirkomulags. Þar sé gert ráð fyrir fækkun starfsmanna á næturvöktum og því að hluti starfsmanna skuli ganga vaktir með öðrum hætti en samkomulagið geri ráð fyrir. Þessu hafi stefnandi mótmælt enn einu sinni með bréfi, dagsettu 9. september 1996, en því hafi í engu verið svarað.

Málsástæður stefnanda.

Stefnandi telur að ekki sé fyrir hendi heimild atvinnurekanda, í þessu tilviki stefnda Flugmálastjórnar, til einhliða breytinga á vaktafyrirkomulagi starfsmanna sinna. Slík heimild sé ekki fyrir hendi, enda sé vinnutíminn og fyrirkomulag hans eitt af mikilvægustu kjaraatriðum starfsmanna og ljóst bæði af kjarasamningi aðila, bókunum tengdum honum, lögum um kjarasamning opinberra starfsmanna og almennum reglum vinnuréttar að um fyrirkomulag vinnutíma eigi starfsmenn og stéttarfélag þeirra samningsrétt. Breytingar á umsömdu vaktafyrirkomulagi geti því ekki komið til framkvæmda nema um þær sé samið með aðilum. Af hálfu stefnanda sé fullur vilji til að reyna að ná slíkum samningi en það eitt skorti á að af hálfu atvinnurekandans sé leitað eftir viðræðum um slíkan samning. Stefnandi byggir jafnframt á því að jafnvel þó að ekki yrði litið svo á að samningar aðila um vaktavinnu séu beint hluti kjarasamnings þá séu þeir ígildi kjarasamnings og verði sem slíkum ekki einhliða breytt að vilja annars aðilans.

Málsástæður stefndu.

Stefndu telja að í gildi sé kjarasamningur milli fjármálaráðherra fyrir hönd ríkissjóðs og stefnanda sem undirritaður var 29. desember 1995. Gildistími hans sé frá 1. desember 1995 til 31. desember nk. og falli hann þá úr gildi án sérstakrar uppsagnar. Engin ákvæði séu í samningnum um heimild til uppsagnar hans á samningstímanum.

Nefndur kjarasamningur hafi verið endurgerður í heild sinni og undir hann ritað 29. desember 1995. Þannig gangi hann framar öllum fyrri samningum, nefndarálitum og bókunum, sem áður giltu um kaup og kjör flugumferðarstjóra. Nefndarálit, bókanir og annað það sem stefnandi hafi vitnað til frá því áður hafi því engin réttaráhrif milli aðila málsins.

Í lok síðastliðins ágústmánaðar hafi verið kynnt ný vaktskrá fyrir flugstjórnarmiðstöðina í Reykjavík, sem taka myndi gildi mánuði seinna. Sé sá fyrirvari í samræmi við grein 2.5.1. í kjarasamningi. Breyting frá fyrri vaktskrám komi fram í því að starfsmönnum á næturvöktum í flugstjórnarmiðstöðinni muni fækka um einn, þannig að aðalvarðstjóri (áður vaktstjóri) sé ekki á næturvakt, nema hann telji nauðsynlegt og slíkar annir séu fyrirsjáanlegar að fimm flugumferðarstjórar skuli vera á vakt.

Til stuðnings sýknukröfu vísa stefndu til greinar 2.5.1. í kjarasamningi, en greinin er svohljóðandi:

„Vakttími telst sá tími, frá því að skráð vakt hefst, þar til henni er lokið. Vaktskrá, sem sýnir væntanlegan vinnutíma hvers starfsmanns skal liggja frammi mánuði áður en fyrsta vakt skv. skránni hefst."

Samkvæmt greininni sé heimilt að breyta vaktafyrirkomulagi að því tilskildu að vaktskrá sé lögð fram mánuði áður en hún tekur gildi. Flugmálastjórn sé því heimilt að breyta vaktafyrirkomulaginu og telja stefndu að þegar af þessari ástæðu beri að sýkna stefndu af öllum kröfum stefnanda í þessu máli.

Allar breytingar sem ekki eru þegar heimilar Flugmálastjórn samkvæmt nefndu ákvæði kjarasamnings séu heimilar samkvæmt meginreglunni um stjórnunarrétt vinnuveitanda. Vísast þar um til ákvæða 15., 17. og 19. gr. laga nr. 70/1996 um réttindi og skyldur starfsmanna ríkisins, sem gangi framar ákvæðum kjarasamnings. Þessi lög séu ófrávíkjanleg. Stjórnendur Flugmálastjórnar sem ábyrgð bera á flugumferðarþjónustu hafi þannig ótvíræðan, lögmæltan rétt til að taka ákvarðanir um það í hvert sinn hversu marga flugumferðarstjóra þurfi á hverja vakt. Vaktskrá sú sem kynnt var í ágústmánuði sl. verði því ekki talin breyting á kjarasamningi heldur hefðbundinn þáttur í stjórn stofnunarinnar. Þetta sé sjálfstæð ástæða til sýknu af öllum kröfum stefnanda.

Í kjarasamningi aðila sé hvergi um það mælt hversu margir starfsmenn skuli vera á vakt hverju sinni, en um það eitt virðist ágreiningur stefnanda snúast. Ákvörðunarvald um það hvernig manna þurfi vaktir hverju sinni sé alfarið í höndum stjórnenda Flugmálastjórnar. Þótt ný vaktskrá fyrir flugstjórnarmiðstöð hafi ráðgert færri menn á næturvakt telja stefndu það augljóslega ekki brot á ákvæðum kjarasamnings. Hin umdeilda breyting, sem aðeins lúti að fjölda starfsmanna á næturvöktum, sé því ekki brot á kjarasamningi aðila og bresti af þessum ástæðum öll rök fyrir kröfum stefnanda. Skipulagi vakta séu engar aðrar skorður settar en í grein 2.5.3. í kjarasamningi þar sem mælt sé fyrir um lengd vakta og lágmarkshvíld á milli þeirra. Breytingum samkvæmt 2. málslið þess ákvæðis sé hins vegar ekki til að dreifa af hálfu Flugmálastjórnar.

Fjármálaráðherra og nefnd fyrir hans hönd fari með vald til að gera og framkvæma kjarasamninga vegna ríkissjóðs, sbr. 3. gr. laga

nr. 94/1986. Í 2. mgr. 3. gr. laganna sé heimild til að fela einstökum stofnunum að annast framkvæmd kjarasamninga. Rétturinn til að gera kjarasamninga verði ekki færður frá fjármálaráðherra eða samninganefnd ríkisins. Þegar saman séu virt ákvæði kjarasamnings um vinnutíma og stjórnunarréttur Flugmálastjórnar verði að líta til 2. kafla kjarasamningsins í heild. Í honum séu margvísleg ákvæði um vinnutíma, almenn ákvæði, ákvæði um dagvinnu, yfirvinnu, bakvaktir, vaktavinnu og afbrigðilegan vinnutíma, lágmarkshvíld og fleira. Ákvörðunarvald sé hins vegar stjórnandans um það hvernig hann raði einstökum starfsmönnum niður á einstök vinnuplön og hvernig hann nýti sér ákvæði kjarasamnings um vinnutíma til að ná fram markmiði því sem viðkomandi stofnun eða starfsemi sé sett lögum samkvæmt.

Verði ekki á það fallist að framangreindar málsástæður leiði þegar til sýknu af öllum kröfum stefnanda vísa stefndu til forsendna gildandi kjarasamnings. Í bókun sem fylgdi gildandi kjarasamningi og einnig var undirrituð 29. desember 1995, hafi verið mælt fyrir um sérstakan ábata vegna hagræðingar að fjárhæð kr. 7.400. Skyldi ábatinn fyrst geta komið til greiðslu frá og með 1. mars 1996, en eigi síðar en 1. október 1996. Greiðslan hafi samkvæmt bókuninni meðal annars verið tengd flutningi í nýju flugstjórnarmiðstöðina í Reykjavík og vaktkerfisbreytingum í flugturninum á Keflavíkurflugvelli. Hagræðingin hafi komið fram í tillögum sérstaks vinnuhóps sem skipaður var fulltrúum Flugmálastjórnar og stefnanda. Tillögur vinnuhópsins hafi komið fram í ágúst 1995 og hafi þar meðal annars verið settar fram hugmyndir um nýtt vaktafyrirkomulag vegna starfa í flugstjórnarmiðstöðinni. Hafi forsvarsmönnum stefnanda því verið fullljóst þegar bókunin var undirrituð að ein forsenda fyrir greiðslu ábatans byggði á því að vaktafyrirkomulagi þeirra sem ynnu í flugstjórnarmiðstöðinni yrði breytt. Stefnandi hafi þar skuldbundið sig til að hlíta því að Flugmálstjórn myndi breyta vaktafyrirkomulagi.

Til fyllingar á ákvæðum fyrrnefndrar bókunar um hagræðingu hafi framkvæmdastjóri flugumferðarþjónustu Flugmálstjórnar undirritað samkomulag við stefnanda um tiltekin atriði varðandi daglega framkvæmd vinnutilhögunar þann 29. desember 1995. Þar hafi hins vegar ekki verið um að ræða bókun með gildandi kjarasamningi og heldur ekki kjarasamning. Um vaktafyrirkomulag hafi verið

tekið fram að Flugmálastjórn og stefnandi myndu á samningstímanum „setja upp breytt vaktafyrirkomulag þar sem það hentar". Flugmálastjórn hafi eftir sem áður átt endanlegt mat um það hvar breytt vaktafyrirkomulag hentaði. Umrædd ákvæði hafi verið til útfærslu á þegar umsömdum atriðum í bókuninni um hagræðingu.

Með bréfi Flugmálastjórnar til stefnanda, dags. 2. febrúar 1996, hafi verið kynnt að fyrirhugað væri að setja á nýtt vaktafyrirkomulag, sem tæki gildi um þremur mánuðum síðar. Þegar bréfið var ritað hafi ekki verið komnar endanlegar ákvarðanir um það í hverju breytingarnar yrðu fólgnar. Hafi tilgangur bréfsins verið sá einn að kynna málið fyrir stefnanda með hæfilegum fyrirvara. Bréfi þessu hafi verið mótmælt af stefnanda. Af hálfu Flugmálastjórnar hafi verið settur á fót starfshópur þann 21. febrúar sem skyldi vinna að breyttu vaktafyrirkomulagi. Í hópnum hafi verið þeir Helgi Björnsson, Benedikt Gröndal og Þórður Pálsson, en hann hafi þá verið trúnaðarmaður stefnanda. Nefndin hafi skilað skýrslu til framkvæmdastjóra flugumferðarþjónustu Flugmálastjórnar, dags. 11. apríl 1996. Í tillögum starfshópsins hafi meðal annars komið fram eftirfarandi um breytt fyrirkomulag vakta:

„Til samræmis við tillögur yfirflugumferðarstjóra til framkvæmdastjóra og hagræðingartillögur FÍF og FMS er lagt til að tekið verði upp breytt fyrirkomulag á vaktstjórnun. Myndu vaktstjórnendur verða fjórir aðalvarðstjórar í stað 5 vaktstjóra eins og nú er. Starfshópurinn gerir engar athugasemdir við hugmyndir yfirflugumferðarstjóra sem gera ráð fyrir að vaktakerfið verði tvær átta klukkustunda langar vaktir á dag alla daga vikunnar þ.e. frá 0700 til 1500 og 1500 til 2300. Á tímabilinu 2300 til 0700 er ekki gert ráð fyrir aðalvarðstjóra á vakt og verða því fjórir flugumferðarstjórar á næturvakt í stað fimm eins og nú er. Leggjum við til að einum fjögurra á hverri vakt verði falin yfirumsjón vaktarinnar þetta tímabil.

Varðandi uppfyllingu vinnuskyldu aðalvarðstjóra er vísað til áðurnefndra tillagna yfirflugumferðarstjóra til framkvæmdastjóra um sama efni."

Trúnaðarmaður stefnanda hafi verið í nefndum starfshópi og annar félagsmaður. Séu því rangar þær staðhæfingar stefnanda að breytingarnar hafi verið gerðar einhliða og án samráðs við stefnanda eða starfsmenn. Í stefnu sé fullyrt að af stefnanda hálfu hafi verið fullur vilji til að reyna að ná fram samningi um vaktafyrir-

komulag, en það eitt skorti, að af hálfu atvinnurekandans sé leitað eftir viðræðum um slíkt samkomulag. Fullyrðing þessi eigi ekki við rök að styðjast þar sem ítrekað hafi verið haft samráð við stefnanda um vaktafyrirkomulag, langt umfram alla samnings- eða lagaskyldu. Forsvarsmenn stefnanda hafi á hinn bóginn mótmælt því að nægjanlegt samráð hafi verið haft þar sem vaktafyrirkomulagi yrði undir engum kringumstæðum breytt nema í formi sérstaks kjarasamnings. Flugmálastjórn fari hins vegar ekki með gerð kjarasamninga og ekkert ákvæði sé í kjarasamningi sem banni Flugmálastjórn að kveða á um fjölda starfsmanna á vakt.

Þær breytingar á næturvöktum sem virðist tilefni málssóknar stefnanda hafi í öllum atriðum verið í samræmi við bókunina um hagræðingu og síðar niðurstöðu starfshópsins. Verði talið að í gildi sé sérstakt samkomulag milli aðila um vaktafyrirkomulag, sem sé hluti kjarasamnings, hafi það þegar verið efnt af hálfu Flugmálastjórnar með því að breytingarnar hafi verið í samræmi við hagræðingartillögur, bókunina sem fylgdi kjarasamningi, svo og niðurstöður starfshópsins frá 11. apríl 1996. Sé því fyrir hendi sjálfstæð ástæða til sýknu af kröfum stefnanda og sé Flugmálastjórn heimilt að láta vaktafyrirkomulagið koma til framkvæmda án frekara samkomulags við stefnanda. Þar sem einnig liggi fyrir að vaktskrá sú sem kom til framkvæmda frá og með 1. október sl. hafi verið gerð með samþykki og raunar samkvæmt tillögum þeirra starfsmanna sem breytingarnar vörðuðu, telur stefnandi einsýnt að heimild fyrir stjórnendur Flugmálastjórnar hafi þá verið komin til að leggja fram vaktskrána.

Stefndu telja að kröfum á hendur samgönguráðherra fyrir hönd Flugumferðarstjórnar beri að vísa frá dómi telji dómurinn að málið heyri undir lögsögu Félagsdóms. Fjármálaráðherra geti einn ráðstafað sakarefni um skilning á kjarasamningi eða gildi hans samkvæmt 26. gr., sbr. 3. gr. laga nr. 94/1986.

Um málskostnað er af hálfu stefndu vísað til XXI. kafla laga nr. 91/1991, sbr. 65. gr. laga nr. 80/1938.

Við aðalmeðferð málsins gáfu skýrslu fyrir dóminum þeir Þorleifur Björnsson formaður stefnanda, Þórður Pálsson flugumferðarstjóri og Ásgeir Pálsson framkvæmdastjóri.

Niðurstaða.

Ágreiningur í máli þessu snýst efnislega um fækkun um einn flugumferðarstjóra á næturvakt úr fimm í fjóra samkvæmt breyttri vaktskrá fyrir Flugstjórnarmiðstöðina í Reykjavík, sem tók gildi 30. september sl. og birt var starfsmönnum 30. ágúst sl. Að öðru leyti en því er varðar mönnun næturvaktarinnar verður ekki um kröfuna dæmt enda kynni slíkur efnisdómur í málinu að varða ótilgreind ágreiningsefni, sbr. 1. mgr. 25. gr. og d- og e-lið 80. gr. laga nr. 91/1991 um meðferð einkamála.

Stefnandi telur að kjarasamningur eða ígildi hans standi því í vegi að stefndi Flugmálastjórn geti látið umræddar breytingar koma til framkvæmda án samkomulags við stefnanda.

Stefndi fjármálaráðherra og stefnandi gerðu með sér heildarkjarasamning 29. desember 1995 fyrir tímabilið frá 1. desember 1995 til 31. desember 1996. Jafnframt undirrituðu Flugmálastjórn og stefnandi sama dag yfirlýsingu þar sem segir meðal annars: „Flugmálastjórn og FÍF munu á samningstímanum setja upp breytt vaktafyrirkomulag þar sem það hentar. Samhliða því verða settar upp bakvaktir til að mæta álagstoppum og forföllum. . .“

Þegar litið er til þess, hvers eðlis hinar umdeildu breytingar á vaktavinnu eru, þykja hvorki ákvæði í kjarasamningi milli aðila tryggja stefnanda íhlutun um þær né verður talið að um þær skuli mælt í kjarasamningi, sbr. 1. mgr. 9. gr. laga nr. 94/1986 um kjarasamninga opinberra starfsmanna. Þá verður krafa stefnanda um að samkomulag aðila þurfi til umræddra breytinga heldur ekki byggð á öðru því sem stefnandi vísar til í málflutningi sínum.

Sérstaklega skal tekið fram að samkomulag það, sem gert var hinn 29. desember 1995 og undirritað var af formanni stefnanda og framkvæmdastjóra flugumferðarþjónustu, getur ekki orðið grundvöllur fyrir kröfu stefnanda, enda er samkomulag þetta hvorki hluti kjarasamnings eða ígildi hans, né stendur það umræddum breytingum í vegi, eins og að þeim var staðið.

Undir rekstri málsins var upplýst að haldnir voru samráðsfundir með aðilum um þessar breytingar.

Með vísan til þess, sem að framan er rakið ber að sýkna stefnda af kröfu stefnanda.

Eins og sakarefnið er vaxið var óþarft að stefna samgöngu-

ráðherra f.h. Flugmálastjórnar í máli þessu, sbr. 3. gr. laga nr. 94/1986.

Stefnandi greiði stefnda málskostnað sem ákveðst kr. 100.000.

Dómsorð:

Stefndu, samgönguráðherra f.h. Flugmálastjórnar og fjármálaráðherra f.h. ríkissjóðs, eru sýknaðir af kröfum stefnanda, Félags íslenskra flugumferðarstjóra, í máli þessu.

Stefnandi greiði stefndu kr. 100.000 í málskostnað.

Sératkvæði
Björns L. Bergssonar.

Ég er ósammála því mati meiri hluta dómenda að ágreiningur í máli þessu lúti að þeirri efnisbreytingu á vaktskrá sem felst í fækkun flugumferðarstjóra á næturvakt.

Að minni hyggju lýtur ágreiningur í máli þessu að því hvort fyrirkomulag vakta flugumferðarstjóra sé meðal þeirra atriða sem aðilar hafi samið um sín á milli í kjarasamningi, eða ígildi þeirra, þannig að því verði ekki breytt án þess að samþykki beggja aðila komi til. Miðar dómkrafa stefnanda að því að svo verði dæmt.

Þetta kemur skýrt fram í málsástæðum stefnanda. Því var jafnframt lýst yfir í aðilaskýrslu formanns stefnanda, Þorleifs Björnssonar, að ekki væri gerður sérstakur ágreiningur við stefnda um efnisbreytinguna, að fækka um einn flugumferðarstjóra á næturnar, heldur lyti ágreiningurinn að heimild stefnda til einhliða breytinga á vaktafyrirkomulaginu. Lagði hann áherslu á að um efnisbreytingar væri ósamið.

Félagsdómi er falið m.a. það hlutverk að dæma um skilning á kjarasamningum og ígildi þeirra, sbr. 2. tl. 44. gr. laga nr. 80/1938. Telja verður það innan valdsviðs dómsins að dæma um þann ágreining málsaðila hvort kjarasamningur eða ígildi hans kveði á um fyrirkomulag vakta þannig að því verði ekki breytt nema með samningi aðila.

Kröfugerð eins og sú sem uppi er höfð í máli þessu og lýtur að nefndu ágreiningsefni verður ekki talin svo ótilgreind að hún brjóti

gegn 1. mgr. 25. gr. og d- og e- lið 80. gr. laga nr. 91/1991 um meðferð einkamála.

Með þessari athugasemd er ég sammála meiri hluta dómenda um aðrar forsendur sem og þá niðurstöðu að sýkna eigi stefndu.