Mánudaginn 23. júní 1997.

Nr. 10/1997. **Félag íslenskra flugumferðarstjóra (FÍF)**
(Gestur Jónsson hrl.)
gegn
íslenska ríkinu
(Einar Karl Hallvarðsson hrl.)

Frávísun að hluta. Sératkvæði.

Úrskurður Félagsdóms.

Málið úrskurða Auður Þorbergsdóttir, Gylfi Knudsen, Ingibjörg Benediktsdóttir, Guðmundur Skaftason og Sveinn Sveinsson.

Mál þetta, sem tekið var til úrskurðar 12. þ.m., var höfðað með stefnu áritaðri um birtingu 23. maí sl.

Stefnandi er Félag íslenskra fluguferðarstjóra (FÍF), kt. 560372-0199, Grensásvegi 16, Reykjavík.

Stefndi er íslenska ríkið, kt. 550169-2829, Arnarhváli, Reykjavík.

Dómkröfur stefnanda:

Stefnandi kveðst gera eftirgreindar dómkröfur:

Aðallega að flugumferðarstjórar verðir felldir niður af skrá skv. auglýsingu nr. 68/1995, sem birt var á grundvelli 2. mgr. 19. gr. laga nr. 94/1986 um kjarasamninga opinberra starfsmanna.

Til vara er þess krafist að þær breytingar verði gerðar á skrá skv. 2. mgr. 19. gr., þannig að í stað orðanna „Flugumferðarstjórar, allir“ og „Flugumferðarstjórar“ komi eftirfarandi stöður:

Samgönguráðuneyti.

5 flugumferðarstjórar (varðstjórar) í flugturni í Reykjavík. Sólarhringsvakt.

4 flugumferðarstjórar (allir) í flugturni á Akureyri. Skv. þjónustuskrá.

2 flugumferðarstjórar (báðir) í flugturni í Vestmannaeyjum. Skv. þjónustuskrá.

6 flugumferðarstjórar í flugstjórnarmiðstöðinni Reykjavík á sólarhringsvakt og

5 flugumferðarstjórar á 16 tíma vakt (allir starfandi aðal- og aðstoðarvarðstjórar).

Utanríkisráðuneyti.

5 flugumferðarstjórar í flugturni Keflavíkur á sólarhringsvakt og 5 flugumferðarstjórar í aðflugi Keflavík/Reykjavík á sólarhringsvakt (allir varðstjórar og aðstoðarvarðstjórar).

Til þrautavara er þess krafist að þær breytingar verði gerðar á skrá skv. 2. mgr. 19. gr., þannig að í stað orðanna „Flugumferðarstjórar, allir“ og „Flugumferðarstjórar“ komi eftirfarandi stöður:

Samgönguráðuneyti.	
Flugstjórnarmiðstöð Reykjavíkur og flugturn Reykjavík.	Flugumferðarstjórar (20).
Flugturn Akureyri.	Flugumferðarstjórar (4).
Flugturn Vestmannaeyjum.	Flugumferðarstjórar (2).
Utanríkisráðuneyti.	
Flugturn Keflavíkurflugvelli og aðflugsstjórn Keflavík/ Reykjavík.	Flugumferðarstjórar (10).

Þá er krafist málskostnaðar að mati réttarins, þ.m.t. vegna kostnaðar stefnanda af virðisaukaskattskyldu lögmannsþjónustu.

Dómkröfur stefnda:

Aðallega að málinu verði vísað frá dómi.

Til vara að stefndi verði sýknaður af öllum kröfum stefnanda.

Í báðum tilvikum er krafist málskostnaðar úr hendi stefnanda samkvæmt mati réttarins.

Stefnandi krefst þess að frávísunarkröfu stefnda verði hafnað og stefnanda tildæmdur málskostnaður í þessum þætti málsins.

Frávísunarkrafa stefnda er hér til úrlausnar.

Málavextir.

Í stefnu er málavöxtum lýst svo:

Í auglýsingu nr. 68/1995, sem birt var í B-deild Stjórnartíðinda hinn 27. janúar 1995, voru allir flugumferðarstjórar, bæði þeir, sem starfa hjá flugmálastjórn í Reykjavík og hjá flugmálastjórn á Keflavíkurflugvelli, tilgreindir á skrá fjármálaráðherra um þá sem njóta ekki verkfallsréttar vegna starfa við nauðsynlegustu öryggisgæslu og heilbrigðisþjónustu, sbr. 2. mgr. 19. gr. laga nr. 94/1986, um kjarasamninga opinberra starfsmanna. Í auglýsingunni voru störf flugumferðarstjóra tiltekin með eftirgreindum hætti.

„Stofnun.	Starf:
Utanríkisráðuneyti.	
Flugmálastjórn, Keflavíkurflugvelli.	Flugumferðarstjórar, allir.
Samgönguráðuneyti.	
Flugmálastjórn.	Flugumferðarstjórar“.

Í framangreindri birtingu fólst ákvörðun stjórnvalda um að svipta alla starfandi flugumferðarstjóra verkfallsrétti. FÍF mótmælti skráningu ráðherra á öllum flugumferðarstjórum á framangreindum lista með stefnu til Félagsdóms (mál nr. 3/1995). Með dómi 25. september 1995 hafnaði Félagsdómur kröfu stefnanda. Í forsendum dómsins kemur fram að stefnandi eigi árlega rétt til þess að bera fram andmæli við framlengdri skrá og skipti ekki máli í því sambandi að hann hafi ekki hreyft andmælum við auglýsingum fyrri ára. Tekið er fram að í ljósi niðurstöðu Félagsdóms í málinu nr. 3/1987, þar sem allir starfandi flugumferðarstjórar voru taldir falla undir 3. tl. (nú 5.tl) 1. mgr. 19. gr. l. nr. 94/1986, verði að telja að stefnandi hafi sönnunarbyrðina fyrir því, að aðstæður hafi breyst til þess að kröfur hans verði teknar til greina.

Að mati stefnanda hafa aðstæður breyst verulega frá því dómur gekk í málinu nr. 3/1995. Í sama mánuði og dómurinn var kveðinn upp sögðu nánast allir flugumferðarstjórar hjá stefnda starfi sínu lausu. Þeir sem sögðu upp voru alls 82. Uppsagnirnar áttu að taka gildi 1. janúar 1996. Vegna uppsagnanna var útbúin viðbúnaðaráætlun af hálfu flugmálayfirvalda. Stjórnvöld lýstu því yfir að með viðbúnaðaráætluninni væri að fullu tryggt nauðsynlegt flugöryggi enda yrði haldið uppi fullnægjandi flugumferðarþjónustu. Til þess að tryggja fullnægjandi mönnun skv. viðbúnaðaráætluninni var uppsagnarfrestur 32 flugumferðarstjóra framlengdur til 1. apríl 1996. Fimmtíu flugumferðarstjórum var hins vegar veitt lausn.

Í málinu leggur stefnandi fram endurrit af nokkrum yfirlýsingum forsvarsmanna flugmála, sem gefnar voru í tilefni uppsagna flugumferðarstjóra haustið 1995. Í opinberri fréttatilkynningu samgönguráðherra og utanríkisráðherra þann 27.11.95 segir:

„...Uppsagnarfrestur 32 flugumferðarstjóra er hins vegar framlengdur til 1. apríl 1996 í samræmi við lög um réttindi og skyldur opinberra starfsmanna, til þess að halda megi uppi nauðsynlegri

flugumferðarþjónustu og tryggja flugöryggi ásamt því að hefja þjálfun nýrra starfsmanna...“

Í viðtali við Morgunblaðið 28.11.95 lýsti Ásgeir Pálsson framkvæmdastjóri flugumferðarþjónustunnar því hvernig flugumferðarstjórn yrði mönnuð skv. viðbúnaðaráætluninni. Þrautavarakrafa stefnanda er um mönnun við flugumferðarstjórn í hugsanlegu verkfalli skv. lýsingu framkvæmdastjórans.

Framkvæmdastjóri flugumferðarþjónustunnar lýsti því yfir í sjónvarpsviðtali 28.11.95 að hann ætti von á því að farþegaflug yrði með eðlilegum hætti við þessar aðstæður

Í viðtali við DV 04.12.95 lýsti Þorgeir Pálsson, flugmálastjóri áhrifum viðbúnaðaráætlunarinnar þannig:

„Öllum flugstjórnarmiðstöðvum ber skylda til að hafa til reiðu viðbúnaðaráætlanir samkvæmt stofnsamningi Alþjóðaflugmálastofnunarinnar. Slíkar áætlanir tryggja flugsamgöngur þegar eitthvað raskar flugi í viðkomandi flugstjórnarsvæði. Í raun þarf alls ekki að vera um neyðarástand að ræða. Erlendis hefur oft verið gripið til slíkra ráðstafana, m.a. vegna aðgerða flugumferðarstjóra. ... Viðbúnaðaráætlanirnar byggjast á því að draga úr hagkvæmninni án þess að fórna öryggginu ...“

Í fréttum ríkisútvarpsins 18.12.95 og Stöðvar 2 sama dag, kom fram að Alþjóðaflugmálastofnunin hefði samþykkt viðbúnaðaráætlun flugmálastjórnar fyrir íslenska flugstjórnarsvæðið. Innihald samþykktarinnar lýsti framkvæmdastjóri flugumferðarþjónustunnar svo:

„Það þýðir nú aðallega það, að við höfum fengið viðurkenningu á því að sú viðbúnaðaráætlun, sem var unnin hér heima, er viðurkennd af alþjóða flugmálastofnuninni sem að vera örugg og að fylgja öllum þeim reglum sem þarf.“

Flugmálastjóri lýsti viðbúnaðaráætluninni í fréttum RÚV 19.12.95 þannig að hún veitti fullnægjandi öryggi en kynni að leiða til óhagkvæmni fyrir flugfélögin. Skv. áætluninni yrði flugi beint yfir íslenska flugstjórnarsvæðið eftir fastákveðnum brautum í ákveðinni hæð á þeim tímum sem umferð er mest, en innanlands yrði flugstjórnarsvæðinu breytt í nokkurs konar flugupplýsingasvæði, sem ekki sé nýtt af nálinni. Orðrétt sagði flugmálastjóri:

„Hins vegar er markmið fluguferðarstjórnar tvíþætt, þ.e. að tryggja flugöryggi annars vegar og svo hagkvæmni hins vegar. Þann-

ig að við erum raunverulega að ganga á hagkvæmnina sem liggur í því að vélar verða að fljúga eftir föstum ferlum fremur heldur en að fara þær leiðir sem flugrekendur og flugmenn helst kjósa."

Aðspurður um hvort öryggi fólks yrði á einhvern hátt stefnt í voða svaraði flugmálastjóri: „Nei, það get ég fullyrt."

Í fréttum Stöðvar 2 19.12.95 sagði flugmálastjóri um viðbúnaðaráætlunina:

„Sérstaklega þá er nú kannski betra að aðrir leggi mat á það heldur en við en Alþjóðaflugmálastofnunin hún hefur yfirfarið þessar áætlanir og veitt fullt formlegt samþykki fyrir þeim."

Eftir flugmálastjórn var svo haft að viðbúnaðarkerfið gæti borið 470 vélar á annatímanum yfir daginn en mest umferð á svæðinu hafi mælst 320 vélar. Í riti flugmálastjórnar, útgefnu í október 1994, kemur fram að 1. október 1993 hafi verið metdagur á íslenska úthafsflugstjórnarsvæðinu. Þá hafi 335 vélar farið um svæðið. Það sé því ljóst að í viðbúnaðaráætlun flugmálastjórnar sé gert ráð fyrir þjónustugetu langt umfram þá umferð sem mest hefur verið til þessa.

Um það, hvort viðbúnaðaráætlunin drægi úr hagkvæmni flugreksturs, sagði flugmálastjóri:

„Já, það gerir það vissulega því að meginmarkmið flugumferðarstjórnar eru annars vegar að sjá til þess að öryggi sé haldið upp og það er þá fyrst og fremst með því að aðskilnaður sé á milli véla, nægilegur aðskilnaður, og hins vegar að tryggja ýtrustu hagkvæmni þegar því verður við komið."

Svipaðar yfirlýsingar um fullkomið öryggi en minni hagkvæmni séu hafðar eftir flugmálastjóra og framkvæmdastjóra flugumferðarþjónustunnar í fréttum 19., 26. og 28.12.95.

Ekki reyndi á viðbúnaðaráætlun flugumferðarstjórnar þann 1. apríl 1996, þar sem flugumferðarstjórarnir drógu uppsagnir sínar til baka áður en til þess kæmi. Stefnandi bendir á að flugumferðarstjórar erlendis hafi víða verkfallsrétt, t.d. í Bretlandi, Noregi, Svíþjóð og Finnlandi. Verkfallsréttur þessara stétta hafi aldrei verið talinn fela í sér vanefnd af hálfu viðkomandi ríkisstjórna á skuldbindingum ríkjanna gagnvart Alþjóðaflugmálastofnuninni eða öðrum ríkjum um flugumferðarstjórn á viðkomandi svæði. Engin rök hnígi til þess að aðrar kröfur séu gerðar gagnvart Íslandi og engar upplýsingar liggi fyrir um að þær kröfur séu gerðar.

Nýr listi, í stað þess frá 27. janúar 1995, var ekki birtur í upphafi

þessa árs. Af því leiðir að eldri listinn hefði gilt áfram hefði stefnandi ekki lagt fram mótmæli í formi stefnu til Félagsdóms fyrir 1. mars sl., sbr. 19. gr. l. 94/1986. Félagsdómsstefna hafi verið gefin út 26.02.97. Var gerð krafa um að tilgreining stefnda á flugumferðarstjórum yrði felld af skránni frá 1995, þar sem upplýst væri það mat stefnda að einungis hluti flugumferðarstjóra þyrfti að vera að störfum í verkfalli til þess að tryggja flugöryggi. Leit stefnandi svo á, sérstaklega í ljósi niðurstöðu Félagsdóms í málinu nr. 13/1995 í máli Félags flugmálastarfsmanna ríkisins, að honum væri nægilegt að setja fram við Félagsdóm rökstudd mótmæli um að skráin væri of víðtæk og af henni mætti ekki sjá hverjir ættu að vinna og við hvaða störf. Við þær aðstæður hefði stefndi sönnunarbyrðina fyrir því að lagaskilyrði væru fyrir hendi til þess að svipta alla flugumferðarstjóra verkfallsrétti. Það hafi fram til þessa verið álit Félagsdóms að það væri hvorki hlutverk dómsins sjálfs né stéttarfélaganna að semja skrár yfir þá, sem ekki hefðu verkfallsrétt. Slíkt sé eðli máls samkvæmt hlutverk vinnuveitanda. Ekki verði fullyrt að skilja beri frávísunarúrskurðinn frá 8. apríl sl. þannig að hann feli í sér stefnubreytingu að þessu leyti. Félagsdómur hafi ekki talið samhengi málsástæðna og kröfugerðar nægjanlega skýrt og vísaði málinu frá dómi og hafi sú frávísunarástæða verið staðfest í Hæstarétti.

Í forsendum úrskurðar Félagsdóms frá 8. apríl 1997 komi fram að til þess að Félagsdómur geti lagt mat á hæfilega mönnun flugumferðarstjóra í verkfalli, þurfi að liggja fyrir hlutlæg úttekt á því hvaða mannafla sé þörf til þess að halda uppi nægilega traustri stjórn flugumferðar til að landið einangrist ekki um loftferðir og staðið verði við alþjóðlegar skuldbindingar.

Af þessu tilefni hafi stjórn stefnanda leitað þann 7. maí sl. til þriggja sérfræðinga í flugöryggismálum, sem allir séu starfandi flugumferðarstjórar og óskað eftir rökstuddu mati þeirra á þeim atriðum sem að framan eru tilgreind. Álitsgerðin er lögð fram í málinu og er varakrafa stefnanda byggð á niðurstöðum hennar.

Málsástæður og rökstuðningur stefnda fyrir frávísunarkröfunni.

Með dómi Félagsdóms frá 22. maí 1987 í málinu nr. 3/1987, hafi verið kveðið upp úr um það, að störf flugumferðarstjóra væru þess eðlis, að þau féllu alfarið undir 3. tl. (nú 5.tl.) 1. mgr. 19. gr. laga nr. 94/1986 um kjarasamninga opinberra starfsmanna. Að gengnum þeim dómi hafi verið birtar skrár samkvæmt 2. mgr. 19. gr., sbr. aug-

lýsingar nr. 41/1988, 53/1990, 31/1991 og 27/1992. Hafi allir flugumferðarstjórar verið taldir falla undir ákvæði 3. tl. 1. mgr. 19. gr. laganna og engum vafa undirorpið við hverja væri átt í tilgreiningunni, þ.e. alla flugumferðarstjóra.

Þann 27. janúar 1995 hafi fjármálaráðherra gefið út auglýsingu um skrá samkvæmt 2. mgr. 19. gr. laga nr. 94/1986. Auglýsingin var nr. 68/1995 og birt í B-deild Stjórnartíðinda, sem kom út 31. janúar sama ár og voru allir flugumferðarstjórar taldir undanskildir verkfallsheimild sem fyrr. Stefnandi höfðaði mál fyrir Félagsdómi 28. febrúar 1995 og gekk dómur í málinu þann 25. september 1995, þar sem niðurstaðan valt á því að Félagsdómur hefði þegar árið 1987 dæmt um sakarefnið og að stefnandi hefði ekki sannað að aðstæður hefðu breyst verulega frá því að sá dómur var upp kveðinn. Einn dómenda taldi að vísa ætti málinu frá dómi.

Stefnandi höfðaði mál þann 24. febrúar sl., sem þingfest var fyrir Félagsdómi 26. s.m., þar sem hann krafðist þess á ný, að flugumferðarstjórar yrðu felldir niður af skrá skv. auglýsingu nr. 68/1995, sem birt var á grundvelli 2. mgr. 19. gr. laga nr. 94/1986. Með úrskurði Félagsdóms frá 8. apríl 1997 var málinu vísað frá dómi, þar sem um kröfurnar væri þegar dæmt, sbr. 2. mgr. 116. gr. laga nr. 91/1991. Auk þess taldi Félagsdómur málið vanreifað. Með dómi Hæstaréttar í málinu nr. 178/1997 var úrskurður Félagsdóms staðfestur. Komi fram í dómi Hæstaréttar að hinn kærði úrskurður hefði verið á því byggður að málatilbúnaður sóknaraðila fullnægði ekki skilyrðum eliðar 1. mgr. 80. gr. laga nr. 91/1991 og yrði hann því staðfestur með skírskotun til forsendna.

Stefndi telur enn sem fyrr að þegar hafi verð dæmt um það ágreiningsatriði aðila málsins, hvort flugumferðarstjórar væru með auglýstri skrá nr. 68/1995 réttilega taldir falla undir ákvæði 5 tl. 1. mgr. 19. gr. laga nr. 94/1986. Ekki hafi verið birt ný skrá skv. 2. mgr. 19. gr., heldur hafi skráin frá 1995 framlengst sjálfkrafa og sé í gildi nú. Lokamálsliður 2. mgr. 19. gr. kveði á um að ágreiningur um breytingar á skrá skuli lagður fyrir Félagsdóm sem skeri úr honum til fullnustu. Engar breytingar hafi verið gerðar á skránni. Félagsdómur hafi skorið úr um það, að störf flugumferðarstjóra, eins og þau eru tilgreind í auglýstri skrá nr. 68/1995, séu þess eðlis að falla alfarið undir 3. tl. (nú 5.tl.) 1. mgr. 19. gr. Stefndi telur að þar sem þegar hafi verið dæmt um sakarefnið og raunar sömu kröfu og

stefnandi gerir nú á hendur stefnda, verði að vísa málinu frá Félagsdómi skv. 2. mgr. 116. gr. laga nr. 91/1991 um meðferð einkamála, sbr. 69. gr. laga nr. 80/1938 um stéttarfélög og vinnudeilur.

Það hafi verið niðurstaða Félagsdóms í málinu nr. 3/1995, að þótt allir flugumferðarstjórar féllu undir ákvæði 3. tl. 1. mgr. 19. gr. laga nr. 94/1986 og væru þannig tilgreindir á skrá nr. 68/1995, teldust ekki efni til að líta svo á að undanþágulistarnir fælu í sér víðtækari undanþágur en lög gerðu ráð fyrir og dæmt var um í félagsdómsmálinu nr. 3/1987. Félagsdómur hafi þá talið að stefnandi hefði ekki fært fram upplýsingar um það hvaða félagsmenn stefnanda eða hve stór hluti félagsmanna stefnanda ynnu ekki við flugumferðarstjórn. Taldi dómurinn að stefnandi hefði sönnunarbyrði fyrir því að aðstæður hefðu breyst verulega frá því að dómur var uppkveðinn í málinu frá 1987. Í úrskurði dómsins frá 8. apríl síðastliðnum í málinu nr. 3/1997 hafi Félagsdómur talið að framlenging uppsagnarfrests hjá hluta af flugumferðarstjórum leiddi ekki rökrétt til þess að unnt væri að taka dómkröfu stefnanda til greina. Vanreifun málsins fælist í því að framlögð gögn væru að mestu frásagnir fjölmiðla um meira eða minna ósamhljóða skoðanir manna um tilvik af öðru tilefni en sakarefnið varðaði og að þau yrðu ekki ein sér lögð til grundvallar, heldur þyrfti að liggja til grundvallar hlutlæg úttekt á því hvaða mannafla væri þörf til að halda uppi nægjanlega traustri stjórn flugumferðar til að landið einangrist ekki um loftferðir og staðið verði við alþjóðlegar skuldbindingar. Þá væri nauðsynlegt fyrir stefnanda að tilgreina hvaða störfum kynni að vera ofaukið á hinni umdeildu skrá, miðað við starfslýsingar og hvort og þá hvernig þau tengdust flugumferðarstjórninni.

Stefndi telur málatilbúnað stefnanda haldinn sömu göllum og fyrr sem leiða eigi til frávísunar. Hafi stefnandi fremur aukið á öflun gagna af vettvangi fjölmiðla sem enga þýðingu geti haft. Stefnandi hafi ekki reynt að sýna fram á að einhver hluti félagsmanna sinna starfi ekki við flugumferðarstjórn eða hvort og á hvern hátt störfum þeirra væri ofaukið. Hafi stefnandi aðeins lagt fram álitsgerð þriggja félagsmanna sinna, sem skipaðir hafi verið af stjórn stefnanda til að „leggja faglegt mat á hversu marga starfsmenn þurfi til að sinna lágmarksþjónustu við flugumferðarstjórn á Íslandi komi til vinnustöðvunar/verkfalls flugumferðarstjóra." Í fyrsta lagi sé álitsgerðin undir engum kringumstæðum hlutlæg, enda unnin af félagsmönnum stefn-

anda að beiðni stjórnar stefnanda og hafi tveir af þremur höfundum hennar ekki full réttindi til að starfa í flugstjórnarmiðstöð. Hvorki sé í henni greint að aðstæður hafi breyst verulega frá því er dómur gekk um sakarefnið 1987 eða 1995 né upplýsingar um hvaða félagsmenn stefnanda starfi ekki við flugumferðarstjórn og þá hvaða störfum kunni að vera ofaukið miðað við að nauðsynlegustu öryggisþjónustu sé gætt. Þar sem stefnandi hafi ekki gert tilraun til að leggja málið þannig fyrir Félagsdóm að um það verði dæmt, telur stefndi að vísa beri málinu frá dómi.

Til stuðnings frávísunarkröfu er ennfremur á því byggt að málshöfðunarfrestur sá er mælt er fyrir um í 2. mgr. 19. gr. laga nr. 94/1986 hafi verið löngu liðinn er mál þetta var höfðað. Gildandi skrá skv. auglýsingu nr. 68/1995 hafi framlengst sjálfkrafa. Ekki hafi komið fram andmæli af hálfu stefnanda fyrir 1. mars síðastliðinn er lutu að því að tilgreiningar á skránni væru óljósar. Telur stefndi að deilur þess efnis verði ekki lagðar fyrir Félagsdóm að liðnum hinum lögákveðna fresti. Þá hafi ekki komið fram andmæli sama efnis og stefnandi haldi fram til stuðnings vara- og þrautavarakröfu sinni. Þar sem liðinn sé sá tími sem stefnandi hafði til andmæla um framangreind atriði telur stefndi að vísa beri málinu frá.

Málsástæður og rökstuðningur stefnanda fyrir því að frávísunarkröfunni skuli hafnað.

Af hálfu stefnanda var því haldið fram að frávísunarúrskurður Félagsdóms í máli nr. 3/1997 hafi verið staðfestur með dómi Hæstaréttar hinn 6. maí 1997 með vísan til þess að úrskurðurinn væri á því byggður að málatilbúnaður sóknaraðila fullnægði ekki skilyrðum e-liðar 1. mgr. 80. gr. laga nr. 91/1991 um meðferð einkamála. Úr þessu hafi nú verið bætt.

Eins og málið hafi nú verið lagt fyrir dóminn sé samhengi milli krafna og málsástæðna og sé málatilbúnaður stefnanda ekki andstæður 2. tl. 116. gr. einkamálalaga. Ekki sé bannað að bera álitaefni máls þess að nýju undir dóminn.

Verkfallsréttur sé meginregla og öll frávik frá þeim rétti beri að túlka þröngt.

Í þessu máli sé um þrjár kröfur að ræða. Þegar hafi eingöngu verið dæmt um eina kröfuna. Að áliti stefnanda megi líka bera þá kröfu undir dóm að nýju.

Yfirlýsingar þær úr fjölmiðlum, sem vitnað er til af hálfu stefn-

anda, séu yfirlýsingar frá virtum og ráðandi aðilum á þessu sviði, svo sem samgönguráðherra, utanríkisráðherra, flugmálastjóra og framkvæmdastjóra flugumferðarstjórnar. Það sé stefnda að sanna að þessar yfirlýsingar séu ekki rétt eftir hafðar.

Í úrskurði Félagsdóms frá 8. apríl 1997 í máli nr. 3/1997 segi að fyrir þurfi að liggja hlutlæg úttekt á því hvaða mannafla sé þörf til þess að halda uppi nægilega traustri stjórn flugumferðar til að landið einangrist ekki um loftferðir og staðið verði við alþjóðlegar skuldbindingar. Vegna þessa hafi stefnandi leitað til þriggja manna um rökstutt mat og það liggi fyrir í málinu. Álitsgerð þessi sé hlutlæg og vel rökstudd að áliti stefnanda.

Af hálfu stefnanda var því sérstaklega mótmælt að málshöfðunarfrestur væri liðinn.

Forsendur og niðurstaða.

Aðalkrafan er hin sama og vísað var frá með úrskurði Félagsdóms 8. apríl sl. og staðfestur var í Hæstarétti 6. maí sl. þar eð málatilbúnaður fullnægði ekki skilyrðum e-liðar 1. mgr. 80. gr. laga nr. 91/1991 um meðferð einkamála. Ekki verður séð að úr hafi verið bætt með málssókn þessari. Tilvísun til dóms Félagsdóms í málinu nr. 13/1995 frá 30. október 1995: Félag flugmálastarfsmanna ríkisins og fleiri félaga gegn fjármálaráðherra f.h. ríkissjóðs, varðandi sönnunarstöðu í því máli, hefur hér ekki þýðingu með því að milli aðila þessa máls var hún skýrlega greind í dómi Félagsdóms frá 25. september 1995, en sakarefnið þar var hið sama og aðalkrafa þessa máls. Ber því að vísa aðalkröfunni frá dómi, sbr. framangreint ákvæði laga um meðferð einkamála.

Víkur þá að varakröfu stefnanda og þrautavarakröfu.

Í dómi Félagsdóms í máli sömu aðila frá 22. maí 1987 var litið svo á að störf þeirra félagsmanna stefnanda sem störfuðu sem flugumferðarstjórar væru þess eðlis að þau féllu alfarið undir 3. tl. 1. mgr. 19. gr. laganna um kjarasamninga opinberra starfsmanna og að starfsmönnum stefnda væri því óheimilt að gera verkfall. Var þar boðað verkfall því dæmt ólögmætt.

Í áðurgreindum úrskurði Félagsdóms frá 8. apríl sl. var bent á að fyrir þyrfti að liggja hlutlæg úttekt á því hvaða mannafla væri þörf til þess að halda uppi nægilega traustri stjórn flugumferðar í verkfalli. Var þess getið að í því efni væri nauðsynlegt að tilgreina hvaða störfum kunni að vera ofaukið á hinni umdeildu skrá, starfslýsingar

og hvernig störfin tengdust flugumferðarstjórninni. Augljóst er að á verkfallstíma er um mjög flókið og sérfræðilegt álitaefni að ræða. Stefnandi hefur í þessu máli lagt fram álitsgerð þriggja félagsmanna sinna sem allir eiga beinna hagsmuna að gæta af málalokum og hafa áður tjáð sig opinberlega um ágreiningsefnin. Tveir þeirra hafa verið til skamms tíma í samninganefnd stefnanda og annar þeirra varaformaður. Samkvæmt þessu ber álitsgerðin nokkurn keim af aðilaskýrslu. Sá ljóður er einnig á álitsgerðinni að hún er unnin út frá viðbúnaðaráætlun stefnda vegna uppsagnar flugumferðarstjóra en þessi tilvik verða ekki með réttu borin saman með því að flugmálastjórn hefur allt önnur og rýmri úrræði til að ráða í stöður flugumferðarstjóra að undangengnum uppsögnum heldur en tök eru á þegar verkfall stendur yfir.

Í 2. mgr. 60. gr. laga nr. 91/1991 um meðferð einkamála segir, að dómari leggi sjálfur mat á atriði sem krefjast almennrar þekkingar og menntunar eða lagaþekkingar. Hin sérfræðilegu atriði í málinu eru langt utan þessa sviðs. Þá mátti stefnanda vera ljóst að álitsgjafarnir yrðu að vera „óaðfinnanleg vitni“ til þess að álitsgerðin fengi sönnunargildi.

Af þessum ástæðum þykir ekki hjá því komist að vísa varakröfu og þrautavarakröfu frá dómi, sbr. e-lið 1. mgr. 80. gr. laga nr. 91/1991.

Stefnandi greiði stefnda málskostnað sem ákveðst kr. 75.000 að teknu tilliti til virðisaukaskatts.

Úrskurðarorð:

Máli þessu er vísað frá dómi.

Stefnandi, Félag íslenskra flugumferðarstjóra, greiði stefnanda, íslenska ríkinu, kr. 75.000 í málskostnað.

Sératkvæði
Sveins Sveinssonar.

Ég tel að í málinu hafi stefnandi lagt farm ítarlegri gögn og upplýsingar en hann hefur áður gert í félagsdómsmálunum nr. 13/1995 og nr. 3/1997. Eru gögn þessi m.a. í formi lýsingar á viðbúnaðaráætlun stefnda, skráðar lýsingar á afstöðu flugmálayfirvalda til nauðsynlegustu mönnunarþarfa og álitsgerð þriggja sérfræðinga um lág-

marks mannaflaþörf við flugumferðarstjórn komi til verkfalls flugumferðarstjóra. Á stefnandi rétt á að fá afstöðu Félagsdóms til þeirra. Að þessu virtu tel ég að málinu verði ekki vísað frá en taka eigi það til efnislegrar meðferðar fyrir dóminum.

Dómur Hæstaréttar 11. september 1997.

Mál þetta dæma hæstaréttardómararnir Haraldur Henrysson, Guðrún Erlendsdóttir, Hjörtur Torfason, Hrafn Bragason og Pétur Kr. Hafstein.

Sóknaraðili skaut málinu til Hæstaréttar samkvæmt heimild í 1. tl. 67. gr. laga nr. 80/1938 um stéttarfélög og vinnudeilur með kæru 30. júní 1997, sem barst Hæstarétti 4. júlí 1997. Krefst hann þess, að hinum kærða frávísunarúrskurði verði hrundið og lagt verði fyrir Félagsdóm að taka málið til efnismeðferðar. Jafnframt krefst hann kærumálskostnaðar.

Varnaraðili krefst staðfestingar hins kærða úrskurðar og kærumálskostnaðar úr hendi sóknaraðila.

Í hinum kærða úrskurði er gerð grein fyrir atvikum málsins.

Með vísan til forsendna úrskurðarins er staðfest niðurstaða hans um frávísun aðalkörfu sóknaraðila.

Í stefnu máls þessa gerir sóknaraðili varakröfu og þrautavarakröfu, en þær lúta að því, að tilteknar breytingar verði gerðar á skrá samkvæmt 2. mgr. 19. gr. laga nr. 94/1986 um kjarasamninga opinberra starfsmanna, eins og nánar er greint í hinum kærða úrskurði. Til stuðnings kröfum þessum hefur sóknaraðili meðal annars lagt fram álitsgerð þriggja manna, sem hann kveður sérfróða á þessu sviði, en vísar auk þess til ummæla, sem höfð hafa verið eftir embættismönnum flugmálastjórnar. Telja verður, að þessi málatilbúnaður hans fullnægi skilyrðum e-liðar 1. mgr. 80. gr. laga nr. 91/1991 um meðferð einkamála. Á sóknaraðili því rétt á að fá efnislega meðferð á framangreindum kröfum. Reynir þá á sönnunargildi framlagðra gagna og annars þess, sem fram kemur við nánari umfjöllun málsins. Er því lagt fyrir Félagsdóm að taka málið til efnislegrar meðferðar að þessu leyti.

Rétt þykir, að kærumálskostnaður falli niður.

D ó m s o r ð:

Staðfest er ákvæði hins kærða úrskurðar um frávísun aðalkröfu sóknaraðila, Félags íslenskra flugumferðarstjóra.

Lagt er fyrir Félagsdóm að taka til efnislegrar meðferðar vara- og þrautavarakröfu sóknaraðila.

Kærumálskostnaður fellur niður.
