

Héraðsdómur Reykjaness

Úrskurður 6. maí 2025

Mál nr. E-1509/2024:

Icelandair ehf.

(Ólafur Eiríksson lögmaður)

gegn

Isavia ohf. og

Isavia ANS ehf.

(Hlynur Halldórsson lögmaður)

Úrskurður

Mál þetta, sem tekið var til úrskurðar 11. mars sl., var höfðað 11. júní 2024. Stefnandi er Icelandair ehf., Reykjavíkflugvelli, Reykjavík, og stefndu Isavia ohf., Flugstöð Leifs Eiríkssonar, Keflavíkflugvelli, og Isavia ANS ehf., Reykjavíkflugvelli, Reykjavík.

Stefnandi krefst þess að viðurkennd verði óskipt skaðabótaábyrgð stefndu á tjóni stefnanda sem leiddi af verkfallsaðgerðum flugumferðarstjóra í starfi hjá stefnda Isavia ANS ehf., dótturfélagi stefnda Isavia ohf., „eins og þær voru framkvæmdar dagana 12., 14. og 18. desember 2023 í samræmi við ákvæði samkomulags stefnda Isavia ohf. og Félags íslenskra flugumferðarstjóra 17. janúar 2020, þar sem hið síðarnefnda skuldbatt sig til að grípa ekki til vinnustöðvana eða annarra aðgerða sem raskað gætu þjónustu vegna flugleiðsögu á Norður-Atlantshafi fyrir flug sem ekki hefur viðkomu á Íslandi.“ Þá krefst hann málskostnaðar óskipt úr hendi stefndu.

Stefndu krefjast aðallega frávísunar málsins frá dómi en til vara að þeir verði sýknaðir af kröfum stefnanda. Þá krefjast þeir málskostnaðar úr hendi stefnanda.

Í þessum þætti málsins er til úrlausnar krafa stefndu um að málinu verði vísað frá dómi auk kröfu þeirra um málskostnað. Stefnandi krefst þess í þessum hluta málsins að frávísunarkröfum stefndu verði hafnað og þeim gert að greiða sér málskostnað.

I

Í máli þessu er deilt um meinta bótaábyrgð stefndu, Isavia ohf. (Isavia) og Isavia ANS ehf. (Isavia ANS) vegna áhrifa vinnustöðvana flugumferðarstjóra 12., 14. og 18. desember 2023 á starfsemi stefnanda.

Stefnandi stundar áætlunarflug með farþega og vörur til, frá og í gegnum Ísland ásamt innanlandsflugi. Félagið býður flugþjónustu yfir Atlantshafið milli fjölda áfangastaða í Evrópu og Bandaríkjunum með viðkomu á Íslandi og er Keflavíkurflugvöllur helsta skiptistöð félagsins. Stefnandi kveður lykilþátt í starfsemi félagsins vera flug sem starfrækt eru í svokölluðum „tengibönkum“ þar sem flugvélar lendi á sama tíma sólarhrings á Keflavíkurflugvelli ýmist frá Evrópu eða Bandaríkjunum og fari á sambærilegum tímum þaðan til áfangastaða beggja vegna Atlantshafs. Kveðst stefnandi starfrækja tugi fluga daglega á grundvelli þess viðskiptalíkans.

Stefndi Isavia er opinbert hlutafélag í eigu íslenska ríkisins sem annast rekstur flugvalla ríkisins ásamt rekstrarstjórnun flugumferðar og flugleiðsögu sem veitt er á íslensku yfirráðasvæði eða á grundvelli alþjóðlegra skuldbindinga ríkisins, sbr. 1. mgr. 4. gr. laga nr. 65/2023 um uppbyggingu og rekstur flugvalla og þjónustu við flugumferð. Stefnandi Isavia ANS er dótturfélag Isavia sem annast einnig rekstur flugvalla ríkisins, rekstrarstjórnun flugumferðar og flugleiðsöguþjónustu, en flugumferðastjórar félagsins stýra umferð kringum íslenska flugvelli auk þess að sinna þeim skyldum íslenska ríkisins gagnvart umferðarstýringu flugumferðar yfir Atlantshafi.

Þann 24. júní 2016 undirrituðu stefndi Isavia og Samtök atvinnulífsins (SA) og BSRB fyrir hönd Félags íslenskra flugumferðarstjóra (FÍF) kjarasamning ásamt nánar tilgreindum bókunum við hann. Samhliða undirritun kjarasamningsins undirrituðu FÍF annars vegar og SA og stefndi Isavia hins vegar undir samkomulag 24. júní 2016 þar sem aðilar lýstu því markmiði að „ tryggja hnökralausa þjónustu vegna flugleiðsögu á Norður – Atlantshafi samkvæmt alþjóðasamningum sem íslenska ríkið / Isavia ohf. hafa skuldbundið sig til að veita. Þetta á við um flug sem ekki hefur viðkomu á Íslandi. [...] Samningsaðilar eru sammála um mikilvægi þess að þjónusta þessi haldist hér á landi og Isavia ohf. geti á hverjum tíma uppfyllt þær kröfur um þjónustu sem gerðar eru af hálfu þeirra sem þjónustunnar njóta.“ Í samkomulaginu sagði að FÍF skuldbindi sig til að grípa ekki til vinnustöðvana eða annarra aðgerða sem raskað gætu framangreindri starfsemi. SA og Isavia væru einnig skuldbundin til að grípa ekki til verkbanns gagnvart félagsmönnum FÍF vegna sömu starfsemi. Síðan sagði að vegna þessarar takmörkunar á

verkfallsrétti greiddi Isavia flugumferðarstjórum frá og með 1. júlí 2016 sérstakt álag sem næmi 4% af launum.

Þann 17. janúar 2020 undirrituðu aðilar samkomulag sama efnis og var það samkomulag framlengt 28. ágúst 2021 samhliða undirritun kjarasamnings sem undirritaður var þann dag. Samkomulagið var aftur framlengt 29. janúar 2024 samhliða undirritun kjarasamnings.

Þann 30. september 2023 runnu út kjarasamningar FÍF og SA vegna Isavia. Stjórn FÍF mun í kjölfarið, eftir atkvæðagreiðslu félagsmanna, hafa boðað til tveggja vinnustöðvanna flugumferðarstjóra dagana 12. og 14., desember 2023 á aðflugssvæði til og frá Keflavíkurflugvelli og Reykjavíkurflugvelli, eða á svokölluðu „FAXI TMA“. Á gildistíma vinnustöðvunarinnar var einungis heimilt að þjónusta sjúkra- og neyðarflug og flug á vegum Landhelgisgæslu Íslands. Óumdeilt er að fyrirhugaðar vinnustöðvanir komu til framkvæmda á tilsettum tímum og lögðu flugumferðarstjórar niður störf því til samræmis. Þann 8. desember 2023 boðaði stjórn FÍF aftur til frekari vinnustöðvanna dagana 18. og 20. desember 2023 í kjölfar annarrar atkvæðagreiðslu. Skyldu þær vinnustöðvanir einnig gilda frá klukkan 04:00 að nóttu til 10:00 að morgni. Samtök atvinnulífsins skutu ágreiningi um lögmati verkfallsboðunarinnar til Félagsdóms og með dómi hans 15. desember 2023 var FÍF sýknað af kröfu um að viðurkennt væri að verkfallsboðunin væri ólögmat. Vinnustöðvanir hófust síðan 18. desember 2023 og var fyrirkomulag þeirra og takmarkanir með sama sniði og í fyrri vinnustöðvun. Vegna eldgoss á Reykjanesi 18. desember 2023 var hins vegar fallið frá fyrirhugaðri vinnustöðvun 20. desember 2023.

Óumdeilt er að vinnustöðvanir FÍF leiddu til raskana á starfsemi stefnanda 12., 14. og 18. desember, m.a. vegna aflýsinga á flugum og seinkana. Með bréfi Boga Nils Bogasonar, forstjóra stefnanda, til Sveinbjarnar Indriðasonar, forstjóra stefnda Isavia, dags. 15. desember 2023, voru gerðar athugasemdir við framgöngu flugumferðarstjóra í kjaradeilu FÍF og Isavia, m.a. að því er varðaði þá staðreynd að vinnustöðvanir FÍF væru einskorðaðar við afmarkað svæði í lofthelgi Íslands og háannatíma tengibankans sem stefnandi starfrækti alla morgna, eða á þeim tímum sem vinnustöðvun stæði yfir. Í bréfinu var því lýst að aðgerðirnar hefðu leitt til þess að félagið hefði neyðst til að aflýsa og seinka fjölda fluga með tilheyrandi fjárhagslegu tjóni. Á því bær stefndi Isavia ábyrgð, m.a. með hliðsjón af skyldum hans til að tryggja fylgni við EES-samninginn og koma í veg fyrir aðgerðir sem ynnu gegn markmiðum um fjórfrelsið hvarvetna innan

evrópska efnahagssvæðisins auk skyldna á grundvelli 174. gr. laga nr. 80/2002 um loftferðir um örugga, skilvirka og samfellda þjónustu í loftrýminu. Sagði í bréfinu að aðgerðir félagsins hefðu brotið gegn alþjóðlegum skuldbindingum íslenska ríkisins svo og gildandi kjarasamningi FÍF og Isavia. Var skorað á stefnda að taka afstöðu til bótaábyrgðar innan sjö daga frá dagsetningu bréfsins. Ítrekaði forstjóri stefnanda afstöðu félagsins með öðru bréfi 8. janúar 2024 og lýsti auk þess yfir skuldajöfnuði vegna meints tjóns af völdum vinnustöðvunar FÍF á móti reikningum stefndu vegna ógreiddra flugvallar- og flugleiðsögugjalda stefnanda.

Forstjóri stefnda Isavia mótmælti afstöðu stefnanda með bréfi, dags. 4. janúar 2024, á þeim forsendum m.a. að það væri ekki á valdi stefnda að koma í veg fyrir að flugumferðarstjórar færu í lögmæta vinnustöðvun. Ákvæði loftferðalaga fælu ekki í sér hlutlæga ábyrgð þjónustuveitanda vegna vinnustöðvana auk þess sem ekki fengist séð hvernig ætluð brot flugumferðarstjóra á kjarasamningi FÍF við stefnda frá 2020 gætu leitt til skaðabótaábyrgðar stefnda gagnvart stefnanda. Hugsanleg bótaábyrgð, ef einhver væri, væri ekki stefnda heldur stéttarfélags flugumferðarstjóra. Loks var því mótmælt að skilyrði skuldajafnaðar væru uppfyllt í málinu.

Nokkur frekari bréfasamskipti fóru fram í kjölfarið þar sem aðilar lýstu ólíkum skoðunum til bótaábyrgðar stefndu. Stefnandi höfðaði síðan mál þetta 11. júní 2024.

II

Málsástæður og lagarök fyrir dómkröfum stefnanda

Stefnandi kveður Isavia hafa stýrt og haft áhrif á hvernig verkfall flugumferðarstjóra stefnda Isavia ANS var skipulagt og framkvæmt í samræmi við sérstakt samkomulag stefnda við FÍF með þeim afleiðingum að það bitnaði eingöngu á tilteknum flugrekendum en öðrum ekki. Skaðabótaábyrgð stefndu leiði af vinnustöðvunum flugumferðarstjóra sem starfi hjá stefnda Isavia ANS og þeirri háttsemi stefnda Isavia að stuðla með beinum hætti að því að láta vinnustöðvanirnar bitna nánast eingöngu á hagsmunum íslenskra flugfélaga sem sinni flugi milli Evrópu og Norður-Ameríku með viðkomu á Íslandi. Bótaskyldan leiði sér í lagi af samkomulagi FÍF og stefnda Isavia 17. janúar 2020. Í háttsemi stefnda Isavia hafi falist sú ákvörðun að verkföll og vinnustöðvanir flugumferðarstjóra í starfi hjá stefnda Isavia ANS skyldu nær einungis beinast að starfsemi íslensku flugfélaganna en láta yfirflug án viðkomu á Íslandi óáreitt. Í samkomulagi FÍF og stefnda Isavia hafi komið fram að ekki yrði gripið til

vinnustöðvana eða annarra aðgerða sem raskað gætu framangreindri starfsemi, þ.e. flugi sem ekki hefði viðkomu á Íslandi. Samkomulagið hafi því beinlínis hyglad erlendum flugfélögum þar sem íslensku flugfélögin hafi að langmestu leyti orðið fyrir tjóni vegna vinnustöðvana flugumferðarstjóra á því svæði og á þeim tímum sólarhringsins sem verkföllin áttu sér stað.

Stefndi Isavia sé opinbert hlutafélag í eigu íslenska ríkisins og annist ásamt dótturfélagi sínu Isavia Ans á grundvelli 4. gr. laga nr. 65/2023, fyrir hönd íslenska ríkisins, rekstur flugvalla í eigu þess. Stefndu annist jafnframt rekstrarstjórnun flugumferðar og flugleiðsöguþjónustu sem veitt sé af hálfu íslenska ríkisins á íslensku yfirráðasvæði eða á grundvelli alþjóðlegra skuldbindinga. Stefndu hafi því borið á grundvelli 4. mgr. 4. gr. laganna að virða og haga starfsemi sinni í samræmi við þær skuldbindingar á sviði loftferða og öryggis- og varnarmála sem íslensk stjórnvöld hafi undirgengist. Stefndi Isavia hafi tekið meðvitaða ákvörðun og bundið samkomulag við stéttarfélag starfsmanna dótturfélags síns að tryggja samfellda flugleiðsögu á Norður-Atlantshafi á hagkvæman og öruggan hátt hjá ákveðnum flugrekstraraðilum eingöngu en ekki öðrum. Hafi stefndi því ekki virt og hagað starfsemi sinni í samræmi við 1. og 2. mgr. alþjóðlega samningsins um sameiginlega fjármögnun og uppbyggingu innviða á sviði flugleiðsöguþjónustu á Íslandi fyrir Norður-Atlantshafssvæðið.

Samkvæmt 1. mgr. 174. gr. laga nr. 80/2022 um loftferðir beri stefndu að tryggja að félögin séu fær um að veita flugleiðsöguþjónustu á öruggan, skilvirkan, samfelldan og varanlegan hátt í samræmi við fyrirsjáanlega heildareftirspurn í tilteknu loftrými og tryggja að þau séu fær um að standa við fjárhagslegar skuldbindingar sínar og gera viðeigandi ráðstafanir til að standa undir bótaábyrgð sem tengist framkvæmd þjónustunnar, sbr. 2. mgr. 174. gr. Þá beri stefndu að viðhafa viðbragðsáætlun í samræmi við þá þjónustu sem veitt sé og bregðast við atburðum sem hafi í för með sér verulega skerðingu eða truflun á starfseminni. Ekki verði séð að háttsemi stefndu hafi samrýmst þessum skyldum.

Stefnandi kveðst ekki gera athugasemdir við verkfallsrétt starfsmanna stefnda. Fáheyrt sé hins vegar að viðsemjandi stéttarfélags, sem í tilfelli stefnda Isavia ANS sé nær eini vinnuveitandi þeirra sem heyri undir viðkomandi stéttarfélag, ákveði að semja svo um í kjarasamningi að starfsmenn geti eingöngu beint verkföllum að ákveðnum viðskiptavinum vinnuveitanda en ekki öðrum. Svo sem fram komi í samkomulagi aðilanna hafi markmið þess verið að tryggja að starfsemi flugleiðsöguþjónustu héldist

hér á landi, þ.e. að hún hyrfi ekki til erlendra þjónustuveitenda í stað stefndu. Stefndi Isavia hafi þannig ákveðið að vernda ákveðin viðskiptasambönd með samkomulaginu og bjóða starfsmönnum Isavia ANS, í gegnum FÍF, þess í stað að skaða önnur viðskiptasambönd. Með því að taka slíka ákvörðun hafi stefndi svipt FÍF ákvörðunarrétti sínum til þess að velja það hversu víðtækt verkfall yrði og hafi stefndi þannig mátt vita að vinnustöðvanir og verkföll hjá félagsmönnum FÍF myndu eingöngu snúa að ákveðnum þjónustu aðilum en ekki öllum. Feli það í sér bótaskylda háttsemi sem stefndu beri ábyrgð á.

Stefnandi byggir á því að með framangreindri háttsemi hafi stefndi Isavia ekki gætt jafnræðis meðal flugfélaga sem njóti flugleiðsöguþjónustu sem stefndu beri að veita. Með því hafi stefndu bakað sér óskipta skaðabótaábyrgð gagnvart stefnanda á grundvelli hinnar almennu sakarreglu skaðabótaréttar. Háttsemin hafi bakað stefnanda fjártjón, en beint orsakasamband sé milli hinnar saknæmu og ólögmetu hegðunar og tjóns stefnanda. Án samkomulagsins og beins atbeina stefnda Isavia hefðu vinnustöðvanir flugumferðarstjóra í starfi hjá Isavia ANS enda ekki þurft að takmarkast við ákveðna starfsemi, þ.m.t. starfsemi stefnanda. Stefnandi starfræki tugi fluga á dag sem hafi viðkomu á Keflavíkflugvelli og hafi stefndu verið það ljóst við gerð samkomulagsins. Án samkomulagsins hefðu flugumferðarstjórar getað beint aðgerðum sínum að hvaða flugumsjónarsvæði sem er, sem hefði getað skapað þrýsting erlendra ríkja og flugfélaga á stefndu. Hefði það, í ljósi verulegra viðskiptalegra hagsmuna að baki, getað haft í för með sér að ekkert verkfall hefði orðið og þar með ekkert tjón hjá stefnanda. Augljóst orsakasamband sé því milli þess annars vegar hvernig stefndi Isavia tók þátt í skipulagningu þess að hverju verkfallsaðgerðir beindust og tjóns stefnanda hins vegar. Sé í raun líklegra að aðgerðum hefði verið beint að öðrum en stefnanda ef ekkert samkomulag hefði verið til staðar enda sé hægt að veita þjónustu sem stefndi Isavia ANS veiti flugfélögum sem stundi beint yfirflug annars staðar og því hefði boðun verkfalls er beindist að slíku yfirflugi verið mun áhrifameiri þvingunaraðgerð enda ættu stefndu þá áhættu að missa ábátasöm viðskipti slíkra flugfélaga. Um hafi verið að ræða ákvörðun viðskiptalegs eðlis hjá stefnda Isavia að gera umrætt samkomulag við FÍF sem hafi haft í för með sér verulegt fjárhagslegt tjón fyrir stefnanda.

Stefnandi byggir auk þess á því að stefndu hafi með gerð samkomulagsins brotið gegn 11. gr. samkeppnislaga nr. 44/2005. Stefndu njóti einokunarstöðu á markaði fyrir flugumferðarstjórn í Norður-Atlantshafi og séu því markaðsráðandi í skilningi 4. tl. 1.

mgr. 4. gr. laganna. Í 11. gr. sé kveðið á um að misnotkun á þeirri stöðu sé bönnuð. Hún geti samkvæmt c. lið sömu greinar m.a. falist í því að viðskiptaaðilum sé mismunað með ólíkum skilmálum í sams konar viðskiptum og samkeppnisstaða þeirra þannig veikst. Sú háttsemi stefnda Isavia, að koma því til leiðar að verkföll beindust aðeins að flugfélögum sem starfræktu flug með viðkomu á Íslandi, feli í sér brot gegn umræddum tölulið. Flugfélögum sem fljúgi yfir Atlantshafið með viðkomu hér á landi hafi þannig verið mismunað í samkeppni við þau flugfélög sem geri það án viðkomu hér á landi.

Stefnandi kveðst byggja málatilbúnað sinn bæði á sakarreglunni og reglunni um vinnuveitendaábyrgð. Meðal þeirra starfsmanna stefnda Isavia sem hafi viðhaft umrædda háttsemi hafi verið Ásgeir Pálsson, framkvæmdastjóri flugleiðsögusviðs hjá stefnda Isavia, og Elísabet Sverrisdóttir, þáverandi mannauðsstjóri félagsins, en þau hafi fyrir hönd stefnda undirritað samkomulagið 17. janúar 2020. Þriðju undirritunina sé ekki unnt að greina. Umræddir starfsmenn hafi stuðlað að því að FÍF skuldbatt sig til að grípa ekki til vinnustöðvana sem raskað gætu starfsemi erlendra flugfélaga eða fluga sem ekki hefðu viðkomu á Íslandi. Ráðningarsamband hafi verið til staðar milli umræddra einstaklinga og Isavia. Sé skilyrðum vinnuveitendaábyrgðar því fullnægt að því er varðar hlutdeild starfsmanna stefnda Isavia í hinni saknæmu háttsemi.

Hvað varðar lögvarða hagsmuni sína vísar stefnandi til þess að hann hafi beðið tjón af vinnustöðvunum flugumferðarstjóra í starfi hjá stefnda Isavia ANS og ákvörðun stefnda Isavia um að einskorða vinnustöðvanir við starfsemi íslensku flugfélaganna í samræmi við fyrrgreint samkomulag. Tjón hans felist í því að hann hafi neyðst til að aflýsa og seinka fjölda fluga sem hafi haft viðkomu á Íslandi með tilheyrandi fjárhagslegu tjóni. Loks séu tengsl tjónsins við atvik þau að stefndi Isavia hafi haft raunveruleg og bein áhrif á hvaða aðilar urðu fyrir hinu fjárhagslega tjóni sem leiddi af umræddum vinnustöðvunum. Sé því fullnægt skilyrðum 2. mgr. 25. gr. laga nr. 91/1991 um meðferð einkamála til höfðunar viðurkenningarmáls líkt og stefnandi geri með málsókninni.

Viðvíkjandi tjón sitt vísar stefnandi nánar tiltekið til þess að ef ekki hefði verið fyrir fyrrgreint samkomulag hefði stefnandi ekki orðið fyrir fjárhagslegu tjóni, eða það í það minnsta orðið minna. Tjón félagsins felist m.a. í því að við hverja aflýsingu flugs hafi farþegar þess flugs öðlast rétt til vals milli þess hvort þeir þáðu nýtt flug við fyrsta tækifæri á áfangastað, annað flug á áfangastað síðar meir eða að hætta við ferðina gegn endurgreiðslu. Þá hafi stefnanda borið að greiða fyrir farþega hvers flugi var ýmist aflýst

eða seinkað um tvær klukkustundir eða meira, máltíðir í samræmi við biðtíma, hótél ef bið varði yfir nótt ásamt fari til og frá hóteli. Gerð hafi verið greining á hótélkostnaði tengifarþega en 57 hótélherbergi hafi verið bókuð fyrir 105 tengifarþega sem hafi átt bókaða flugverð 14. desember 2023 og 46 hótélherbergi fyrir 65 farþega 18. Sama mánaðar. Við greininguna hafi komið í ljós að kostnaður hafi verið um 300 bandaríkjadali á hvern farþega og nemi áætlaður kostnaður vegna hótelnátta 14. desember 2023 því 31.500 bandaríkjadöllum og 19.500 bandaríkjadöllum vegna hótelnátta 18. desember 2023. Einnig hafi aflýsingar haft í för með sér aukinn launakostnað, kostnað við viðhald véla í vetrarveðráttu á Íslandi og orðsporshnekki sem stefnandi varð fyrir við svo umfangsmiklar raskanir á starfseminni. Loks hafi áhafnarmeðlimir flogið út til Bandaríkjanna með flugi nr. FI 643 þann 17. desember 2023 og flugi nr. FI 657 þann 16. desember. Heimferðum fluganna hafi verið aflýst sökum vinnustöðvana og hafi áhafnarmeðlimir því þurft að fljúga heim 20. og 21. desember 2023. Flugmenn áhafnar flugs FI 642 hefðu verið skráðir í frí 20. desember og því hafi stefnandi neyðst til að kaupa tvo daga í samræmi við samning um kaup og kjör við Félag íslenskra atvinnuflugmanna. Þá hafi flugfreyjur fengið auka hvíldardag til 21. desember 2023. Greiddur hafi verið út 201 bandaríkjadali í dagpeninga til allra áhafnarmeðlima að flugmönnum tveimur undanskildum eða í heildina 1.206 bandaríkjadali vegna aflýsingar á flugi nr. FI 642. Flugfreyjur áhafnar í flugi nr. FI 656 hafi fengið samtals fjóra frídaga auk þess sem greiddur hafi verið 201 bandaríkjadali í dagpeninga til áhafnarinnar eða í heildina 1.608 bandaríkjadali vegna aflýsingar flugsins. Stefnandi hafi einnig orðið fyrir tekjutjóni af völdum þess að farþegar hafi þurft að leita til annarra flugfélaga í beinni samkeppni við stefnanda auk augljósrar tapaðrar viðskiptavildar. Stefnandi hafi gróflega metið heildartjóni sem hann hafi orðið fyrir vegna verkfalla 12., 14. og 18. desember 2023, ásamt fyrirhuguðu verkfalli 20. desember sama ár, sem ekki varð af, á a.m.k. 5.337.610 bandaríkjadali. Endanleg tjónsfjárhæð liggi þó ekki fyrir og sé eftir atvikum háð mati dómkvadds matsmanns.

Tengsl tjóns stefnanda við atvik máls séu augljós enda hafi stefndu borið að virða þær alþjóðlegu skuldbindingar á sviði loftferða og öryggis- og varnarmála sem íslensk stjórnvöld hafi undirgengist. Stefndu hafi borið að tryggja samfellda flugleiðsögu á Norður-Atlantshafi á hagkvæman og öruggan hátt í samræmi við 1. mgr. 2. gr. alþjóðlega samningsins um sameiginlega fjármögnun og uppbyggingu innviða á sviði flugleiðsögupjónustu á Íslandi fyrir Norður-Atlantshafssvæðið. Stefnandi hefði ekki

orðið fyrir því tjóni sem hann varð fyrir, eða a.m.k. mun takmarkaðra, ef hin ólögmeta og saknæma háttsemi hefði ekki komið til. Samkomulagið hafi tryggt óraskaða starfsemi erlendra flugfélaga á kostnað íslensku flugfélaganna sem nær ein hafi orðið fyrir tjóni af völdum vinnustöðvana. Að auki hefði stefndi Isavia getað samið um hnökralausa þjónustu til allra, þ.e. ekki eingöngu þeirra fluga sem ekki höfðu viðkomu á Íslandi, en það hefði leitt til þess að stefnandi varð ekki fyrir því tjóni sem hann varð fyrir.

Málsástæður stefndu í frávísunarhluta málsins

Stefndi byggir kröfu sína um frávísun málsins á því í fyrsta lagi að sakarefni málsins heyri undir Félagsdóm samkvæmt lögum nr. 80/1938 um stéttarfélög og vinnudeilur en ekki almenna dómstóla. Lögbundið verkefni Félagsdóms sé að skera úr um hvort athöfn eða athafnaleyssi og/eða atvinnurekanda feli í sér brot á lögum nr. 80/1938. Verkefni Félagsdóms sé að skera úr um hvort athöfn eða athafnaleyssi stéttarfélags og/eða atvinnurekanda feli í sér brot á lögnum, sbr. 1. mgr. 44. gr. laganna. Óumdeilt sé að um hafi verið að ræða vinnustöðvanir af hálfu FÍF og að samkomulag aðilanna hafi verið hluti af kjarasamningi FÍF, stefndu og SA. Viðurkenningarkrafa stefnanda hverfist um hvor umrætt samkomulag hafi verið ólöglegt og saknæmt. Máltilbúnaðurinn beinist þannig að rétti og heimild FÍF til að beita verkföllum og vinnustöðvunum í kjarabaráttu fyrir hönd félagsmanna sinna á grundvelli heimila í lögum nr. 80/1938 og þar með rétti til að þrengja verkfallsrétt, beina verkföllum og vinnustöðvun að tilteknum aðilum, aðstöðu eða vinnu. Sakarefnið falli því undir 1. og 2. tl. 1. mgr. 44. gr. fyrrgreindra laga og varði túlkun á samningi. Félagsdómur eigi því lögsögu í málinu en ekki almennir dómstólar, sbr. 24. gr. laga nr. 91/1991 um meðferð einkamála.

Stefndu byggja á því í öðru lagi að skilyrðum 2. mgr. 25. gr. laga nr. 91/1991 sé ekki fullnægt í málinu. Málsgrundvöllur stefnanda sé reistur á meintu tjóni sem stafi af óviðráðanlegum ytri atvikum sem stefndu hafi enga stjórn getað haft á. Slíkt tjón verði ekki bætt á grundvelli reglna skaðabótaréttar, hvorki innan né utan samninga. Meint tjón falli þar með utan verndarandlags skaðabótaréttar. Stefnandi sé í samningssambandi við stefndu um veitingu flugleiðsöguþjónustu innan íslensks yfirráðasvæðis í skilningi 2. gr. loftferðalaga nr. 80/2022 en umræddar vinnustöðvanir hafi náð til þess svæðis. Vegna vinnustöðvananna hafi stefndi Isavia ANS ekki getað veitt flugleiðsöguþjónustu. Verði því að leysa úr kröfum stefnanda á grundvelli reglna skaðabóta innan samninga. Reglur

um óviðráðanleg ytri atvik eigi við í samningssambandi stefnanda og stefndu. Stefnda Isavia ANS hafi verið ókleift að efna samningsskuldbindingar sínar gagnvart stefnanda vegna verkfallsaðgerðanna. Við þær aðstæður geti ekki hafa myndast skaðabótaréttur innan samninga.

Stefndu byggja frávísunarkröfu sína í þriðja lagi á því að tjón stefnanda sé vanreifað. Hið meinta tjón stafi af truflun eða rekstrarstöðvun á rekstri stefnanda sem hann reki til hins meinta saknæma og ólögsmæta samnings stefndu og FÍF. Meginreglur skaðabótaréttar kveði á um að almennt fjártjón þriðja manns bætist ekki. Af þessum sökum njóti meint tjón stefnanda ekki verndar skaðabótareglna. Þar sem skaðabótaréttur stofnist ekki séu skilyrði 2. mgr. 25. gr. laga nr. 91/1991 um meðferð einkamála til að höfða viðurkenningarmál ekki uppfyllt.

Um samningssamband stefndu og stefnanda gildi almennir notendaskilmálar stefndu (Terms of services, Keflavík Airport, Valdid from January 2023). Í 11. gr. skilmálanna sé að finna reglur um bótaskyldu stefndu. Þar segi að stefndu séu einungis bótaskyld vegna beins tjóns sem hljótist af veitingu þjónustunnar og þá aðeins að tjóni sé valdið af ásetningi eða stórkostlegu gáleysi. Jafnframt komi fram að stefndu beri hvorki bótaábyrgð á óbeinu tjóni eða almennu fjártjóni sem viðsemjandi kunni að verða fyrir í tengslum við hina veittu þjónustu né tjóni sem stefndu hafi með sanngirni ekki getað séð fyrir. Hið meinta almenna fjártjón stefnanda verði ekki bætt á grundvelli þessa skilmála.

Stefndu benda á að það sé skilyrði málshöfðunar á grundvelli 2. mgr. 25. gr. laga nr. 91/1991 að leiddar séu nægar líkur að því að aðili hafi orðið fyrir tjóni, geri grein fyrir í hverju tjónið felist og hver tengsl þess séu við atvik máls. Meint tjón stefnanda verði ekki bætt á grundvelli reglna skaðabótaréttar, hvorki innan samninga né utan. Skorti því lagaskilyrði 2. mgr. 25. gr. laga nr. 91/1991 auk þess sem ekkert orsakasamband eða sennileg afleiðing sé milli efnis samningsins og meints tjóns. Við flutning málsins vísuðu stefndu nánar til þess í þessu sambandi að útilokað væri vinnustöðvanir hefðu verið útfærðar þannig að stefnandi yrði ekki fyrir tjóni.

Stefndu byggja auk þess á að í stefnu sé með öllu vanreifað af hverju málinu sé beint að stefndu sameiginlega og hvernig meint bótaskylda hafi stofnast in solidum. Ekkert liggja fyrir hvort um sé að ræða 18. eða 19. gr. fyrrgreindra laga eða hvernig skaðabótaskylda hvors um sig hafi stofnast. Leiði þetta til þess að vísa verði málinu frá dómi. Auk þess sé með öllu vanreifað hvernig reglur skaðabótaréttar utan samninga eigi

við um réttarsamband stefndu og stefnanda. Í gildi sé samningur milli stefnanda um stefndu um veitingu umræddrar þjónustu. Meint tjón eigi að felast í því að stefndu var ókleift að veita þjónustuna. Við þær aðstæður blasi við að reglur um skaðabætur innan samninga séu grundvöllurinn sem leysa beri úr í málinu. Þar sem ekkert sé fjallað um þennan málsgrundvöll og í engu skýrt hvernig reglur um skaðabætur utan samninga taki til sakarefnisins verði að vísa málinu frá dómi vegna vanreifunar.

Helstu málsástæður stefnanda fyrir kröfum um að frávísunarkröfu verði hafnað.

Stefnandi krefst þess að kröfu stefndu um frávísun verði hafnað. Hann hafnar málatilbúnaði stefndu og byggir á því að engar forsendur séu til að vísa málinu frá dómi. Í fyrsta lagi sé Félagsdómur sérdómstóll og beri að túlka ákvæði um valdsvið hans þröngt. Krafa stefnanda byggji ekki á brotum á lögum nr. 30/1938 eða tjóni vegna ólögmetra vinnustöðvana í skilningi 1. tl. 1. mgr. 44. gr. þeirra laga auk þess sem krafan varði ekki brot á kjarasamningi eða ágreining um skilning kjarasamnings. Samkomulag FÍF og SA fyrir hönd stefnda Isavia sé ekki kjarasamningur og beinist krafa stefnanda ekki að úrlausn ágreinings um slíkan samning. Af dómaframkvæmd leiði auk þess að heimilt sé að höfða mál um skaðabótakröfur fyrir almennum dómstólum jafnvel þótt þær byggji á brotum á kjarasamningum eða lögum nr. 30/1938.

Stefnandi vísar til þess í öðru lagi að heimild til þess að setja fram viðurkenningarkröfu líkt og stefnandi geri eigi sér stoð í 2. mgr. 25. gr. laga nr. 91/1991. Krafan sé skýr og málatilbúnaður stefnanda að baki henni ítarlega reifaður í stefnu. Þannig sé því lýst að stefnandi hafi orðið fyrir tjóni af nánar tilteknu tilefni, í hverju tjónið felist og hver tengsl þess séu við atvik máls. Stefndu virðist byggja á því að stefnandi hafi ekki lögvarða hagsmuni vegna þess að reglur um óviðráðanleg ytri atvik, stjórnunarábyrgð og almennt fjártjón komi í veg fyrir bótaskyldu. Stefndu virðist einnig byggja á því að ábyrgðartakmarkanir í einhliða notendaskilmálum geti takmarkað bótaskyldu. Stefnandi mótmæli öllum þessum málsástæðum en byggji jafnframt á því að um sé að ræða atriði sem geti ekki leitt til frávísunar heldur sýknu.

Í þriðja lagi bendir stefnandi á að skýrt komi fram í stefnu hvers vegna málinu sé beint að stefndu sameiginlega og hvers vegna skaðabótaskylda þeirra sé óskipt. Málshöfðun um peningakröfu sem hvíli óskipt á fleiri en einum lúti lögmálum samlagsaðildar samkvæmt 19. gr. laga nr. 91/1991 en ekki samaðildar. Þá valdi ekki réttarspjöllum þótt ekki sé í stefnu sérstaklega vísað til 19. gr. laga nr. 91/1991. Í stefnu

sé auk þess með skýrum hætti fjallað um skilyrði sakarreglunnar og reglunnar um vinnuveitendaábyrgð. Í öllu falli séu ætlaðir annmarkar á málatilbúnaði ekki slíkir að þeir hafi hamlað vörnum stefndu eða standi því í vegi að dómur verði lagður á kröfu stefnanda.

III

Í máli þessu krefst stefnandi viðurkenningar á skaðabótaskyldu stefndu vegna tjóns sem leiddi af verkfallsaðgerðum flugumferðarstjóra í starfi hjá stefnda Isavia ANS, dótturfélagi stefnda Isavia, „eins og þær voru framkvæmdar dagana 12., 14. og 18. desember 2023 í samræmi við ákvæði samkomulags stefnda Isavia ohf. og Félags íslenskra flugumferðarstjóra dags. 17. janúar 2020, þar sem hið síðarnefnda skuldbatt sig til að grípa ekki til vinnustöðvana eða annarra aðgerða sem raskað gætu þjónustu vegna flugleiðsögu á Norður-Atlantshafi fyrir flug sem ekki hefur viðkomu á Íslandi.“ Í stefnu er því nánar tiltekið lýst svo að skaðabótaábyrgð stefndu leiði af vinnustöðvunum flugumferðastjóra stefnda Isavia ANS og þeirri háttsemi stefnda Isavia að stuðla að því með beinum hætti að láta að vinnustöðvanirnar bitna nánast eingöngu á hagsmunum íslenskra flugfélaga sem sinna flugi milli Evrópu og Norður-Ameríku með viðkomu á Íslandi. Stefndu hafi með háttsemi sinni brotið gegn skyldum sínum samkvæmt alþjóðlegum samningi um sameiginlega fjármögnun og uppbyggingu innviða á sviði flugleiðsöguþjónustu á Íslandi fyrir Norður-Atlantshafssvæðið og skyldum samkvæmt lögum nr. 80/2002, m.a. um örugga, samfellda og skilvirka flugleiðsöguþjónustu. Háttsemin hafi bakað stefnanda fjártjón sem felist einkum í því að hann hafi neyðst til að aflýsa og seinka fjölda fluga með tilheyrandi fjárhagslegu tjóni, m.a. vegna hótél- og fæðiskostnaðar fyrir farþega, aukins launakostnaðar og færri bókana samfara því að farþegar leituðu til flugfélaga í samkeppni við stefnanda.

Svo sem rakið hefur verið er í þessum þætti málsins til umfjöllunar krafa stefndu um frávísun málsins frá dómi. Sú krafa er sem fyrr segir reist á því í fyrsta lagi að sakarefni málsins heyri undir Félagsdóm, í öðru lagi að skilyrðum 2. mgr. 25. gr. laga nr. 91/1991 um meðferð einkamála til höfðunar viðurkenningarmáls sé ekki fullnægt og, í þriðja lagi, að málið sé vanreifað af hálfu stefnanda. Hvað varðar fyrstnefnda atriðið er á það bent að samkvæmt 1. mgr. 44. gr. laga nr. 80/1938 er verkefni Félagsdóms að dæma í málum sem rísa út af kærnum vegna brota á lögnum og tjóni sem hefur orðið vegna ólögmatra vinnustöðvana, dæma í málum sem rísa út af kærnum vegna brota á kjarasamningi eða út af ágreiningi um skilning á eða gildi kjarasamnings og að dæma í

málum milli verkamanna og atvinnurekenda sem aðilar hafa samið um að leggja fyrir dóminn. Í máli þessu er hvorki deilt um lögmæti vinnustöðvunar flugumferðarstjóra fyrrgreinda daga né brot á kjarasamningi eða túlkun hans, heldur það hvort stefndu hafi með sagnæmum og ólögmætum hætti valdið stefnanda tjóni með því að koma því til leiðar, með fyrrgreindu samkomulagi 17. janúar 2020, að vinnustöðvanir flugumferðarstjóra bitnuðu á tilteknum flugrekendum en ekki öðrum. Ágreiningsefnið fellur þannig ekki undir þau atriði sem Félagsdómi er falið að úrskurða um heldur atriði sem almennum dómstólum ber að dæma um. Verður kröfu stefndu um frávísun á þeim grundvelli því hafnað.

Samkvæmt 2. mgr. 25. gr. laga nr. 91/1991 um meðferð einkamála er heimilt að leita dóms um viðurkenningu á skaðabótaskyldu án tillits til þess hvort unnt væri að leita dóms sem mætti fullnægja með aðför. Þessi heimild er þó háð því skilyrði að sá sem höfðar mál hafi lögvarða hagsmuni af því að fá leyst úr kröfu sinni. Áskilnaður ákvæðisins um slíka hagsmuni hefur í dómum Hæstaréttar verið skýrður svo að sá sem höfðar mál til viðurkenningar á skaðabótaskyldu verði að leiða nægar líkur að því að hann hafi orðið fyrir tjóni af nánar tilgreindu tilefni, geri grein fyrir því í hverju tjón hans felist og hver tengsl þess séu við þau atvik sem bótaábyrgð er reist á, sbr. m.a. dóma Hæstaréttar 12. apríl 2011 í máli nr. 189/2011, 19. desember 2022 í máli nr. 55/2022 og 18. ágúst 2023 í máli nr. 38/2023. Þá gildir hér sem endranær áskilnaður 1. mgr. 80. gr. laga nr. 91/1991 um tilgreiningu á kröfum og málsástæðum í stefnu og skýrleika málatilbúnaðar að öðru leyti þegar stefnandi markar málinu grundvöll og leiðir líkur að því að hann hafi orðið fyrir tjóni, sbr. til hliðsjónar úrskurð Landsréttar 22. mars 2024 í máli nr. 127/2024. Loks hvílir á herðum þess sem setur fram slíka kröfu að gera grein fyrir því hvernig skilyrði bótaábyrgðar séu uppfyllt, þ. á m. hver hin sagnæma háttsemi sé og sýna fram á orsakatengsl við tjón það sem krafist er bóta fyrir, sbr. d. og e. lið 1. mgr. 80. gr. fyrrgreindra laga.

Svo sem rakið er í kafla I að ofan kvað hið umdeilda samkomulag SA, stefnda Isavia og FÍF frá 17. janúar 2020 á um að aðilar skyldu tryggja hnökralausa þjónustu vegna flugleiðsögu á Norður-Atlantshafi samkvæmt alþjóðasamningum sem íslenska ríkið eða stefndi Isavia hefur skuldbundið sig til að veita. Var sérstaklega tekið fram að þetta ætti við um flug sem ekki hefði viðkomu á Íslandi. Samningsaðilar væru sammála um mikilvægi þess að þjónustan héldist hér á landi og að stefndi Isavia gæti á hverjum

tíma uppfyllt þær kröfur um þjónustu sem gerðar væru af hálfu þeirra sem þjónustunnar nytu. Sagði að ekki yrði gripið til vinnustöðvana eða annarra aðgerða sem raskað gæti umræddri starfsemi, þ.e. flugi sem ekki hefði viðkomu á Íslandi. Greiddi Isavia flugumferðarstjórum sérstakt álag sem nam 4% af launum vegna umræddrar takmörkunar á verkfallsrétti.

Óumdeilt er í málinu að vinnustöðvun flugumferðarstjóra dagana 12., 14. og 18. desember náði til aðflugssvæðisins til og frá Keflavíkurflugvelli og Reykjavíkurflugvelli, þ.e. svokallaðs „FAXI TMA“, og beindist þannig að flugfélögum sem hugðu á flug til og frá þeim flugvöllum. Virðist ljóst af framangreindu að sá háttur sem hafður var á við fyrirkomulag vinnustöðvana samrýmdist fyrrgreindu samkomulagi og því markmiði að koma í veg fyrir vinnustöðvanir sem raskað gætu flugi sem ekki hefði viðkomu á Íslandi.

Þótt ekki sé efast um þær fullyrðingar stefnanda, að fyrirkomulag umræddra vinnustöðvana hafi bitnað á íslenskum flugfélögum umfram önnur, hefur stefnandi að mati dómsins ekki sýnt fram á að hann hafi orðið fyrir tjóni sem rekja megi til umrædds samkomulags eða atvika sem það varðar. Um tjón sitt vísar stefnandi til aflýsinga, seinkana og missis tekna en færir hins vegar engin rök fyrir því hvernig vinnustöðvunin, útfærð með öðrum hætti, hefði takmarkað meint tjón eða komið í veg fyrir það svo sem þó virðist byggt á í stefnu. Í engu er þannig vikið að því hverju það hefði breytt fyrir stöðu stefnanda hefði umræddu samkomulagi ekki verið fyrir að fara auk þess sem á engan hátt er reifað hvernig hin meinta bótaskylda háttsemi olli stefnanda orðsporshnekki.

Í málinu liggur ekkert fyrir um hvernig atvik máls hefðu þróast hefði annað fyrirkomulag vinnustöðvana verið ákveðið umrædda daga eða hvaða áhrif fyrrgreint samkomulag hafði á ákvörðunartöku FÍF varðandi tilhögun vinnustöðvunar greint sinn. Er að mati dómsins ógerlegt að slá föstu hvert fyrirkomulagið hefði orðið ef ekki hefði komið til samkomulagsins og hvort það hefði leitt til minna tjóns stefnanda. Loks hefur stefnandi að mati dómsins ekki fært fyrir því viðhlítandi rök hvernig tjón hans hefði orðið minna hefðu fleiri flugfélög orðið fyrir áhrifum vinnustöðvananna auk þess sem engar líkur hafa verið færðar að því að sú staða kynni að hafa komið upp að vinnustöðvanir bitnuðu á öðrum flugfélögum en ekki stefnanda. Tilvísun til fjárhagstjóns sem hlaust af vinnustöðvununum, sem stefnandi hefði allt eins getað orðið fyrir áhrifum af í tilviki víðtækari vinnustöðvana, nægir ein og sér ekki til þess að leggja grunn að bótaábyrgð vegna títtnefnds samkomulags. Þá nægir stefnanda ekki að byggja á meintri mismunun

gagnvart öðrum flugfélögum, en jafnvel þótt fallist yrði á að slíka mismunun liggur ekkert fyrir um orsakatengsl þeirrar meintu mismununar við ætlað tjón.

Þótt stefnandi njóti heimildar til þess að geta, á grundvelli 2. mgr. 25. gr. laga nr. 91/1991, krafist viðurkenningar á bótaskyldu án þess að hafa uppi tiltekna fjárkröfu verður hann að sýna fram á að skilyrði bótaábyrgðar, leiða nægar líkur að tjóni og gera grein fyrir eðli þess og tengslum við ætlað skaðaverk. Í ljósi framangreinds hefur stefnandi ekki gert með viðhlítandi hætti grein fyrir því að hann hafi orðið fyrir tjóni af völdum háttsemi stefndu og hver tengsl tjónsins séu við atvik málsins þannig að hann hafi lögvarða hagsmuni í skilningi 2. mgr. 25. gr. laga nr. 91/1991 af því að fá leyst úr viðurkenningarkröfu sinni fyrir dómi. Þá leiða framangreindir annmarkar, og skortur á rökstuðningi varðandi orsakasamhengi milli ætlaðs brots og tjóns stefnanda, til þess að áskilnaði e. liðar 80. gr. laga nr. 91/1991 telst ekki fullnægt í málinu. Loks er ekki greint svo heitið geti á milli þáttar stefndu innbyrðis í hinni meintu ólögættu og saknæmu háttsemi þótt gögn málsins beri með sér að staða þeirra sé nokkuð ólík að því er varðar atvik þau sem bótaskyldan er reist á.

Að framangreindu virtu er óhjákvæmilegt að vísa máli þessu frá dómi. Að virtum þessum málsúrslitum verður stefnanda gert að greiða stefndu sameiginlega málskostnað, sbr. 2. mgr. 130. gr. laga nr. 91/1991 um meðferð einkamála, og telst hann hæfilega ákveðinn eins og í úrskurðarorði greinir, að meðtöldum virðisaukaskatti.

Af hálfu stefnanda flutti málið Ólafur Eiríksson lögmaður og af hálfu stefndu Gunnar Atli Gunnarsson lögmaður.

Úrskurð þennan kveður upp Halldóra Þorsteinsdóttir héraðsdómari að gættri 1. mgr. 115. gr. laga nr. 91/1991.

Úrskurðarorð:

Máli þessu er vísað frá dómi.

Stefnandi, Icelandair ehf., greiði stefndu, Isavia ohf. og Isavia ANS ehf., sameiginlega 1.200.000 krónur í málskostnað.

Halldóra Þorsteinsdóttir