

Ú R S K U R Ð U R

Héraðsdóms Reykjavíkur 18. febrúar 2016 í máli nr. E-2840/2015:

Jóhannes Arason Fossdal

(Jón Bjarni Kristjánsson hdl.)

gegn

Samgöngustofu

(Eiríkur Áki Eggertsson hdl.)

Mál þetta, sem tekið var til úrskurðar 10. febrúar 2016 að loknum málflytningi lögmanna aðila um frávísunarkröfu stefnda, var höfðað 7. september 2015 af hálfu Jóhannesar Arasonar Fossdal, Oddagötu 8, Reykjavík á hendur Samgöngustofu, Ármúla 2, Reykjavík, til viðurkenningar á bótaskyldu. Fyrirsvarsmaður stefnda er forstjóri Samgöngustofu, Þórólfur Árnason.

Stefnandi krefst þess að viðurkennt verði að stefndi hafi bakað sér skaðabótaskyldu gagnvart stefnanda með því að hafa ekki samþykkt tilnefningu flugfélagsins Ernis á stefnanda í stöðu yfirmanns þjálfunar áhafna, samkvæmt ráðningarsamningi hans við flugfélagið, dags. 10. mars 2014. Þá krefst stefnandi málskostnaðar úr hendi stefnda, stefnanda að skaðlausu, skv. málskostnaðarreikningi sem lagður verður fram í málinu eða að mati dómsins. Stefnandi krefst þess að málskostnaður beri virðisaukaskatt.

Stefndi krefst þess aðallega að máli þessu verði vísað frá dómi. Til vara er krafist sýknu af kröfum stefnanda. Í báðum tilvikum er krafist málskostnaðar úr hendi stefnanda.

Í þessum úrskurði er til úrlausnar aðalkrafa stefnda, hér sóknaraðila, um að málinu verði vísað frá dómi. Stefnandi, sem hér er varnaraðili, krefst þess í þessum hluta málsins að kröfu stefnda um frávísun málsins frá dómi verði hafnað. Sóknaraðili og varnaraðili krefjast báðir málskostnaðar að mati dómsins úr hendi gagnaðila í þessum þætti málsins.

Yfirlit málsatvika

Stefnandi undirritaði ráðningarsamning við Flugfélagið Erni ehf. 10. mars 2014, sem yfirmaður þjálfunar áhafna (Postholder Crew Training) í 20% starfi hjá félaginu. Flugfélagið tilkynnti stefnda um ráðningu stefnanda og óskaði eftir samþykki stefnda til þeirrar ráðstöfunar. Stefnandi var boðaður til viðtals hjá stefnda, sem fram fór 25.

mars 2014. Með bréfi stefnda, dags. 27. mars 2014, var flugfélaginu tilkynnt að það væri niðurstaða stefnda að ekki væri mögulegt að samþykkja stefnanda í stöðuna. Vísað var til þess að umsókninni hefðu ekki fylgt gögn sem sýndu fram á að hann hefði fullnægjandi þekkingu á starfi og skyldum tilnefndra yfirmanna og atriðum sem tilgreind eru í leiðbeiningarefni Flugöryggissamtaka Evrópu (ACJ OPS 1.175(i)). Einnig var vísað til viðtals stefnda við stefnanda og staðfest að hann hefði mikla reynslu sem kennari og prófdómari í flutningaflugi, en nokkuð skorti upp á að hann hafi viðunandi þekkingu m.a. á laga- og reglugerðarumhverfi. Óljóst væri einnig hvernig tryggt yrði að stefnandi geti gegnt starfinu þar sem hann væri ekki starfandi flugmaður á flugvélum félagsins.

Fyrirsvarsmenn flugfélagsins gengu eftir því að stefndi staðfesti tilnefningu stefnanda. Í minnisblaði flugfélagsins, dags. 31. mars 2014, sem sent var stefnda í framhaldi af fundi með starfsmönnum stefnda var óskað eftir því að stefndi endurskoðaði afstöðu sína og athygli vakin á því að stefnandi hefði áratuga reynslu á sviði flugmála, bæði sem atvinnuflugmaður og sem þjálfunarflugmaður og kennari. Bent var á að stefnandi hefði gegnt trúnaðar- og yfirmannsstöðum hjá ýmsum flugfélögum sem stefnda væri kunnugt um og hefði haft sambærilegt starf með höndum. Sjálfsagt væri að senda frekari gögn um reynslu og þekkingu stefnanda og fram kom að þótt unnt hefði verið að sýna fram á að stefnandi hefði ekki nægilega góða þekkingu á laga- og reglugerðarumhverfinu í einu viðtali, þá hefði stefnandi unnið í þessu umhverfi í áratugi og gæti auk þess lesið sér til.

Með tölvupósti, dags. 2. apríl 2014, frá starfsmanni stefnda til flugfélagsins var óskað frekari upplýsinga og gagna áður en tekin yrði ákvörðun um hvort rétt væri að taka annað viðtal við stefnanda. Hann væri ekki starfandi flugmaður hjá félaginu sem rýrði möguleika hans til þess að tryggja gæði þjálfunar út frá þörfum flugfélagsins á hverjum tíma. Staðhæfing flugfélagsins um áratuga reynslu stefnanda á sviði flugmála segði lítið til um þekkingu hans á gæðakerfum og að unnt hefði verið að leggja fram tilgreind gögn því til stuðnings. Óskað var eftir því að flugfélagið rökstyddi þekkingu stefnanda á gæðamálum, tengsl stefnanda við daglegan rekstur félagsins og hvort 20% starfshlutfall væri nægilegt miðað við eðli og umfang rekstrar félagsins, áður en stefndi samþykkti að taka stefnanda í annað viðtal.

Með tölvupósti flugfélagsins til stefnda þann 4. apríl 2014 gerði flugfélagið tillögu að lausn varðandi tilnefningu yfirmanns þjálfunar áhafna. Þar kom fram að flugfélagið gæti ekki uppfyllt þá kröfu stefnda að yfirmaður væri starfandi flugmaður. Flugfélagið óskaði eftir undanþágu vegna þessa og lagði til að sá aðili sem gegnt hafði stöðu yfirmanns héldi henni áfram, en að honum til aðstoðar yrðu tveir aðrir starfsmenn

félagsins, þar á meðal stefnandi. Með tölvupósti frá 5. apríl 2014 féllst stefndi á tillögu félagsins með ákveðnum skilyrðum. Hvarf flugfélagið þar með frá starfssamningi við stefnanda og ekkert varð af öðru viðtali við hann af hálfu stefnda.

Lögmaður stefnanda átti fund með starfsmanni stefnda 20. maí 2014. Segir í stefnu að óskað hafi verið eftir rökstuðningi fyrir afstöðu stofnunarinnar og skorað á stefnda að breyta henni þannig að stefnandi fengi gegnt stöðu yfirmanns þjálfunar áhafna. Á fundinum hafi komið fram að stefndi ætlaði ekki að breyta afstöðu sinni. Með bréfi stefnda 13. ágúst 2014 til lögmannsins var rökstuðningur veittur. Þar kom fram að beiðni flugfélagsins, um að annar maður gegndi áfram stöðu yfirmanns þjálfunar og að stefnandi ynni með honum við framkvæmd prófa, hefði verið samþykkt með ákveðnum skilyrðum og að stefndi hafi talið að málinu væri þar með lokið.

Málsástæður og lagarök stefnanda fyrir dómkröfum sínum

Stefnandi reisi málatilbúnað sinn á því að stefndi hafi, með sagnæmum og ólögætum hætti, komið í veg fyrir að stefnandi gæti nýtt sér atvinnuréttindi sín, sem hann hafði aflað og fullnægi því skilyrðum og ákvæðum laga til að gegna stöðu yfirmanns til þjálfunar áhafna. Stefnandi reisi málatilbúnað sinn á grundvelli lögætisreglunnar og því að stefnda hafi skort málefnalegar forsendur til að synja staðfestingar. Stefnandi hafi fyrir haft réttindi, sem krefjist sömu skilyrða, og hafi sannað kunnáttu og hæfni með störfum sínum.

Stefndi hafi ekki sýnt vandaða stjórnsýsluhætti eða rökstutt afstöðu sína eins og honum beri að gera, sbr. 22. gr. stjórnsýslulaga nr. 37/1993. Ekki verði ráðið hvaða forsendur hafi legið að baki ákvörðun Samgöngustofu sem kynntar hafi verið með bréfi, dags. 27. mars 2014, eða í síðari samskiptum málsaðila. Afstaða stefnda virðist hafa verið ráðin af óljósum áskilnaði um starfshlutfall og öðrum þáttum sem eigi sér ekki stoð í reglugerðum. Stefnandi hafi hafnað tilnefningu flugfélagsins Ernis á stefnanda í stöðu yfirmanns þjálfunar áhafna, þrátt fyrir að stefnandi hafi uppfyllt ríflega öll skilyrði. Málsmeðferð stefnda á málaleitan stefnanda hafi verið óvönduð og ekki verði af henni ráðið hvort stofnunin hafi tekið stjórnvaldsákvörðun eða leitað frekari upplýsinga, sbr. 10. gr. stjórnsýslulaga nr. 37/1993. Það hafi verið fyrst á síðari stigum sem stefndi hafi afráðið að halda sig við þann rökstuðning fyrir synjun, að hæfi stefnanda og kunnáttu væri ávant sem ástæðu þess að tilnefning væri ekki staðfest.

Stefnanda hafi verið fyrirmanað að hrekja og hrinda mati stefnda, enda sé það ekki byggt á hlutlægum mælikvarða. Ákvörðun stefnda, að boða stefnanda til viðtals, geti ekki átt undir ákvæði laga eins og þau séu. Í bréfi Samgöngustofu 13. ágúst 2014, sé vísað til 83. gr. loftferðalaga nr. 60/1998, en þar séu ákvæði mislesin.

Ákvæði 2. mgr. 83. gr. loftferðalaga, heimili Samgöngustofu að láta tilnefnda yfirmenn flugrekenda sanna kunnáttu sína og hæfi með sérstakri próftöku eða annarri viðurkenndri aðferð sem stofnunin ákveði. Sé kunnáttu eða hæfi ávant geti Samgöngustofa felld niður eða afturkallað viðurkenningu. Ákvæðið sé heimildarákvæði og leiði ekki til skilyrðislausrar niðurstöðu heldur sé það sjálfstætt mat hvaða afleiðingar skortur á kunnáttu eða hæfni skuli hafa.

Lögin áskilji að stefndi beiti próftöku eða viðurkenndri aðferð til að fyrirbyggja að mat á kunnáttu og hæfni tilnefndra manna byggji á ómálefnalegum sjónarmiðum. Viðurkennd aðferð geti aldrei verið í formi viðtals þar sem hvorki sé haldið utan um spurningar eða svör né færð fundargerð. Viðtals, þar sem stefnandi hafi mátt ætla að ekki færi fram nein prófraun á kunnáttu hans og hæfi, hvað þá að stefndi hygðist neita samþykkt tilnefningarinnar. Stefnandi hafi áður gegnt starfi yfirmanns og þar með trúnaðarmanns gagnvart flugmálayfirvöldum og því hafi orðið að kunngerá honum, hafi stefndi ætlað að hann hefði misst hæfi eða kunnáttu.

Stefnandi uppfylli skilyrði laga og hafi því með réttu átt að fá tilnefningu samþykkt. Með því að samþykkja ekki tilnefningu flugfélagsins Ernis á stefnanda hafi stefndi orðið þess valdur að ráðningarsamningur hafi ekki komist á með tilheyrandi fjártjóni af missi tekna.

Um lagarök vísi stefnandi til almennra reglna skaðabótaréttar, laga um virðisaukaskatt nr. 88/1988, laga um vexti og verðtryggingu nr. 38/2001, stjórnarsýslulaga nr. 37/1993 og loftferðalaga nr. 60/1998.

Málsástæður og lagarök stefnda

Til stuðnings *kröfu um frávísun* bendi stefndi á að stefnandi krefjist viðurkenningar á skaðabótaábyrgð stefnda vegna tjóns sem stefnandi telji að stefndi hafi orðið valdur að með því að hafa ekki samþykkt tilnefningu Flugfélagsins Ernis ehf. á stefnanda í stöðu yfirmanns þjálfunar áhafna. Stefnandi haldi því fram að umrædd háttsemi stefnda hafi orðið þess valdandi að ráðningarsamningur stefnanda við flugfélagið frá 10. mars 2014 hafi ekki komist á með tilheyrandi fjártjóni vegna missis tekna.

Í 2. mgr. 25. gr. laga um meðferð einkamála, nr. 91/1991, komi fram að hafi stefnandi lögvarða hagsmuni af því að skorið sé úr um tilvist eða efni réttinda eða réttarsambands geti hann leitað viðurkenningardóms um kröfur sínar í þeim efnunum. Í dómaframkvæmd hafi verið talið að skilyrðið um lögvarða hagsmuni feli í sér að sá sem krefjist viðurkenningar á skaðabótaskyldu verði „að leiða nægar líkur að því að hann hafi orðið fyrir tjóni og gera grein fyrir því í hverju tjón hans felist og hver tengsl þess séu við ætlað skaðaverk“.

Stefndi telji að stefnandi geti ekki leitt líkur að tjóni með því einu að benda á að stefnda hafi borið að samþykkja hann í stöðu yfirmanns þjálfunar áhafna. Samskipti stefnda við Flugfélagið Erni ehf. beri með sér að flugfélaginu hafi verið vel kunnugt um að til þess að stefnandi gæti hlotið starfið þyrfti samþykki stefnda að koma til. Í tölvupósti stefnda til flugfélagsins frá 2. apríl 2014 komi fram að flugfélaginu hafi staðið til boða að færa fram frekari gögn um hæfni stefnanda áður en hann yrði boðaður í annað viðtal. Flugfélagið hafi kosið að gera það ekki heldur lagt til að starfandi yfirmaður héldi starfinu áfram með aðstoð stefnanda og annars starfsmanns félagsins. Tengsl tjónsins við meint skaðaverk stefnda séu að þessu leyti verulega óljós.

Í stefnu komi fram að stefnandi hafi starfað fyrir Flugfélagið Erni ehf. við innleiðingu á Jetstream flugvélum félagsins auk þess að vera einn af tveimur aðalflughermisþjálfurum og prófdómurum síðan vélarnar voru innleiddar, þar sem hann hafi séð um bóklega kennslu. Tilnefning flugfélagsins á stefnanda til yfirmanns þjálfunar áhafna hafi lotið að því að stefnandi tæki að sér stjórnunarstöðu hjá flugfélaginu sem virðist hafa verið metin til 20% starfshlutfalls. Með tölvupósti frá 2. apríl 2014 hafi stefndi óskað eftir rökstuðningi frá flugfélaginu um það hvort 20% starfshlutfall væri nægilegt miðað við eðli og umfang rekstrarins en við því hafi ekki fengist svör. Þá liggi ekkert fyrir um hvaða laun stefnandi hafi átt að fá fyrir starfann, hverjar tekjur hans hafi verið fyrir tilnefninguna og hvernig þær hafi þróast síðan þá. Tjónið sé því með öllu ósannað.

Um lagagrundvöllinn Stefndi annist stjórnsýslu og eftirlit er lúti að flugmálum, sbr. 2. mgr. 1. gr. laga nr. 119/2012. Markmið starfseminnar sé m.a. að stuðla að öruggum samgöngum. Samkvæmt IX. kafla laga um loftferðir, nr. 60/1998, veiti stefndi flugrekstrarleyfi til loftferða í atvinnuskyni. Í 2. mgr. 83. gr. laganna komi fram að stefnda sé heimilt að áskilja að tilnefndir yfirmenn flugrekenda sanni kunnáttu sína og hæfni með sérstakri próftöku eða annarri viðurkenndri aðferð sem stofnunin ákveði. Með lögum nr. 50/2012, um breytingu á lögum um loftferðir, frá 12. júní 2012, hafi verið ákveðið að tilgreina ekki sérstaklega í ákvæðinu þá yfirmenn sem féllu undir umræddar kröfur auk þess sem opnað hafi verið á aðrar aðferðir til sönnunar á kunnáttu og hæfni en með prófi. Í athugasemdum þess frumvarps er orðið hafi að lögum komi fram að mat á því hvaða aðilar falli undir ákvæðið muni framvegis taka mið af öðrum reglum og megi skilja að átt hafi verið við reglur reistar á tilgreindum Evrópugerðum. Þess hafi jafnframt verið getið að eins og þeim reglum væri háttáð þyrftu tilgreindir yfirmenn að sanna hæfni sína og hafi yfirmenn þjálfunar áhafna sérstaklega verið nefndir.

Frumkvæði að Evrópureglum á sviði flugrekstrar sé hjá Flugöryggisstofnun Evrópu (EASA) sem að hluta hafi verið ætlað að taka við hlutverki Flugöryggissamtaka flugmálastjórna Evrópu (JAA) og hafi það meginhlutverk að tryggja samræmdar öryggiskröfur í flugi á Evrópusvæðinu. Í leiðbeiningum útgefnum af Flugöryggissamtökum Evrópu frá 1. október 2008 sé m.a. gert ráð fyrir að flugmálayfirvöld aðildarríkja geti við mat á hæfni tilnefndra yfirmanna boðað þá til viðtals og óskað eftir skriflegri ferilskrá eða öðrum sönnunargögnum.

Með reglugerð Evrópuþingsins og -ráðsins (EB) nr. 1899/2006 frá 12. desember 2006 hafi verið gerðar breytingar á reglugerð ráðsins (EBE) nr. 3922/91 um samræmingu á tæknikröfum og stjórnsýslumeðferð á sviði flugmála. Nýjum viðauka hafi þá verið bætt við umrædda stofnreglugerð en þar sé sérstakur kafli um útgáfu flugrekendaskírteina og eftirlit (C-Kafli OPS 1.175). Samkvæmt staflið i) í kaflanum beri flugrekanda að tilnefna yfirmenn, sem flugmálayfirvöld geti fallist á, til að hafa umsjón með stjórnun og eftirliti á tilgreindum sviðum og sé þjálfun áhafna nefnd sérstaklega. Reglugerð nr. 1899/2006 hafi verið felld inn í EES-samninginn með ákvörðun Sameiginlegu EES-nefndarinnar, nr. 120/2007, frá 28. september 2007 og innleidd hér á landi með 10. gr. reglugerðar nr. 1263/2008, um flutningaflug flugvéla, frá 19. desember 2008.

Í fjórða lið inngangsorða reglugerðarinnar nr. 1899/2006 komi fram að ákvæði viðaukans séu reist á kröfum Flugöryggissamtaka Evrópu sem ætlað hafi verið að samræma reglur um flutningaflug (JAR-OPS 1). Samtökin hafi gefið út leiðbeiningar um það hvernig uppfylla eigi umræddar kröfur, m.a. hvað snerti hæfniskröfur yfirmanna flugrekenda. Handhöfum flugrekstrarleyfa hafi með ákvörðun Flugmálastjórnar Íslands (forvera stefnda), nr. 5/2009, sbr. auglýsingu í B-deild Stjórnartíðinda útgáfud. 4. desember 2009, verið gert skylt að fylgja umræddum leiðbeiningum. Hæfniskröfur sem reifaðar hafi verið í bréfi stefnda til Flugfélagsins Ernis ehf. frá 27. mars 2014 hafi byggst á umræddum leiðbeiningum, sbr. ákvæði 1., 2. og 5. liðar í kafla sem beri heitið *ACJ OPS 1.175(i) Nominated Postholders – Competence See JAR-OPS 1.175(i)*. Bréfið hafi verið ritað í tíð reglugerðar um flutningaflug flugvéla, nr. 1263/2008, en sú reglugerð hafi verið leyst af hólmi með reglugerð nr. 237/2014, um tæknikröfur og stjórnsýslureglur í tengslum við starfrækslu loftfara, sem tekið hafi gildi 8. apríl 2014. Nýja reglugerðin hafi ekki falið í sér breytingar á þeim efnisákvæðum sem til umfjöllunar séu í máli þessu.

Nánar um málsástæður og lagarök stefnda

Stefndi skilji málatilbúnað stefnanda á þann veg að þar sem málið varði atvinnumöguleika stefnanda hafi stefnda með hliðsjón af lögmætisreglunni borið að

byggja mat á hæfni stefnanda á rökstuddum og málefnalegum forsendum. Engu sé líkara en að stefnandi telji að þar sem hann sé handhafi atvinnuflugmannsskírteinis með tilskilin kennsluréttindi og hafi áður gegnt starfi trúnaðarmanns gagnvart flugmálayfirvöldum hafi hann uppfyllt öll lagaskilyrði til þess að hljóta stöðu yfirmanns þjálfunar áhafna. Stefnandi heldi því jafnframt fram að matsferlið hafi verið óvandað og ekki reist á hlutlægum mælikvörðum.

Framangreindum málatilbúnaði stefnanda sé eindregið mótmælt. Gerð hafi verið grein fyrir þeim lagasjónarmiðum sem legið hafi til grundvallar mati stefnda á hæfni stefnanda, sbr. bréf stefnda til Flugfélagsins Ernis ehf. frá 27. mars 2014. Samkvæmt þeim sé handhöfn atvinnuflugmannsskírteinis með tilskilin kennsluréttindi aðeins eitt þeirra skilyrða sem þurfi að uppfylla til að hægt sé að samþykka tilnefnda aðila í stöðu yfirmanns þjálfunar áhafna. Í bréfinu komi fram það mat stefnda að þekkingu stefnanda væri áfátt, m.a. á laga- og reglugerðarumhverfi, auk þess sem athygli flugfélagsins hafi verið vakin á því að umsókninni hafi ekki fylgt gögn sem sýndu fram á að stefnandi hefði fullnægjandi þekkingu á þeim kröfum sem gerðar væru til starfsins. Flugfélaginu hafi á síðari stigum verið boðið að koma að frekari gögnum en hafi þess í stað valið að tilnefna annan aðila til starfans. Bendi sú ráðstöfun vart til annars en að matsferlið, sem staðið hafi í órjúfanlegum tengslum við flugrekstrarleyfi félagsins, hafi verið reist á lögmætum forsendum.

Þau sjónarmið sem lögð hafi verið til grundvallar við mat á hæfni stefnanda hafi verið málefnaleg og átt sér ótvíræða lagastoð. Stefndi vísi í þessu sambandi til umfjöllunar sinnar um lagagrundvöllinn og þá sérstaklega til þeirra breytinga sem gerðar hafi verið með lögum nr. 50/2012, um breytingu á lögum um loftferðir, frá 12. júní 2012. Breytingin beri vitni um áhrif Evrópuréttarins á þessu sviði og feli í sér að yfirmenn þjálfunar áhafna séu meðal þeirra sem sanna þurfi hæfni sína, auk þess sem opnað hafi verið á aðrar aðferðir til sönnunar en með prófi. Við mat á hæfni stefnanda hafi verið stuðst við leiðbeiningarefni Flugöryggissamtaka Evrópu sem veitt hafi verið lagagildi með ákvörðun stefnda, nr. 5/2009, og standi í tengslum við reglugerð Evrópuþingsins og -ráðsins (EB) nr. 1899/2006, sem innleidd hafi verið með reglugerð nr. 1263/2008 um flutningaflug flugvéla. Efasemdir stefnda um að stefnandi gæti gegnt stöðu yfirmanns þjálfunar áhafna þar sem hann væri ekki starfandi flugmaður á flugvélum félagsins hafi verið reistar á málefnalegum grunni, svo sem gerð hafi verið grein fyrir í tölvupósti stefnda til flugfélagsins 2. apríl 2014.

Stefndi framkvæmi mat á tilnefndum yfirmönnum í öllum tilfellum, einnig í þeim tilfellum sem yfirmaður flytjist á milli flugrekenda í sömu stöðu. Trúnaðarstörf sem stefnandi hafi áður gegnt hafi því ekki getað haft áhrif á þann veg að óþarft væri að

meta hæfni hans, auk þess sem benda megi á að frá þeim tíma sem stefnandi hafi síðast gegnt stöðu yfirmanns þjálfunar áhafna, þ.e. árið 2001, hafi orðið miklar breytingar á laga- og reglugerðarumhverfi á sviði flugmála.

Stefndi telji vafalaust að viðtal teljist á meðal þeirra viðurkenndu aðferða sem nota megi til að færa sönnur á kunnáttu og hæfni tilnefndra yfirmanna. Stefndi vísi til þess að Flugöryggissamtök Evrópu hafi talið að flugmálayfirvöldum væri rétt að kalla þá, sem tilnefndir séu, til viðtals og óska eftir skriflegri ferilskrá eða öðrum sönnunargögnum til staðfestingar á hæfni þeirra. Þá liggi fyrir að stefnda sé á grundvelli loftferðalaga heimilt að nota aðra aðferð en próftöku við mat á kunnáttu og hæfni. Við úttekt Flugöryggisstofnunar Evrópu (EASA) á flugrekstrardeild stefnda síðastliðið vor hafi engar athugasemdir verið gerðar við það vinnulag sem viðhaft sé hjá stefnda við mat á tilnefndum yfirmönnum flugrekenda. Stefndi hafi um árabíl beitt viðtalsaðferð við slíkt mat.

Stefndi hafni alfarið þeirri málsástæðu stefnanda að stefndi beri ábyrgð á því að ráðningarsamningur hafi ekki komist á við flugfélagið. Mat stefnda á kunnáttu og hæfni stefnanda hafi einvörðungu verið gert með flugöryggi að leiðarljósi og því að flugrekendur haldi flugrekstrarleyfi sínu í gildi. Niðurstaða stefnda á grundvelli þess mats virðist ekki hafa leitt til þess að stefnandi léti af störfum hjá flugfélaginu enda hafi stefndi fallist á tillögu flugfélagsins um að stefnandi veitti starfandi yfirmanni þjálfunar aðstoð.

Stefndi telji að vísa eigi kröfum stefnanda frá dómi en verði ekki á það fallist eigi að sýkna stefnda af kröfum stefnanda.

Til stuðnings kröfum stefnda um málskostnað vísist í öllum tilvikum til XXI. kafla laga nr. 91/1991 um meðferð einkamála.

Málsástæður stefnanda fyrir kröfu sinni um að frávísunarkröfu verði hafnað

Stefnandi telji málatilbúnað sinn uppfylla skilyrði laga um meðferð einkamála nr. 91/1991. Ekki sé um lögspurningu að ræða heldur viðurkenningarkröfu á grundvelli 2. mgr. 25. gr. laganna og uppfylli dómkrafan þau skilyrði sem ákvæðið setji. Þá uppfylli bæði kröfugerð og allar málsástæður kröfur 80. gr. sömu laga um skýrleika, þar á meðal málsástæðan um grundvöll fjártjóns stefnanda.

Óþarft sé að leiða frekari líkur að fjártjóni stefnanda en gert sé í stefnu. Tjón stefnanda felist í missi þeirra tekna sem leiða áttu af þeim ráðningarsamningi sem lagður sé fram í málinu. Gagnaöflun í málinu sé ekki lokið og unnt sé að leggja fram kjarasamninginn sem vísað sé til í ráðningarsamningnum og reikna út þau laun sem

stefnandi hafi orðið af samkvæmt honum, til frekari stuðnings skýrum málatilbúnaði í stefnu. Tjónið þurfi ekki að sanna þar sem aðeins sé krafist viðurkenningar á bótaskyldu en ekki bótagreiðslu, því sé nægjanlegt að leiða að því líkum svo sem gert hafi verið.

Tengsl tjóns stefnanda við atvik málsins séu skýr. Ráðningarsamningurinn hafi ekki tekið gildi vegna synjunar stefnda og þess vegna hafi stefnandi orðið af þeim tekjum sem hann hefði fengið samkvæmt honum. Þótt óvíst sé um tekjur stefnanda á undan og á eftir synjun stefnda, þá hafi þegar verið leiddar nægar líkur að því að hann hafi misst af þessum tilteknu tekjum vegna þessa tiltekna starfs, til þess að skilyrði 2. mgr. 25. gr. laga um meðferð einkamála teljist fullnægt.

Niðurstaða

Samkvæmt 2. mgr. 25. gr. laga nr. 91/1991 er heimilt að höfða mál til að leita viðurkenningardóms um kröfu, enda hafi aðili lögvarða hagsmuni af því að skorið sé úr um tilvist eða efni réttinda eða réttarsambands. Áskilnaður ákvæðisins um lögvarða 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 og gera grein fyrir því í hverju tjón hans felist og hver tengsl þess séu við atvik máls. Stefndi telur málsókn stefnanda ekki uppfylla þennan áskilnað ákvæðisins.

Í stefnu er tengslum við atvik máls og tjóni stefnanda lýst þannig að með því að samþykkja ekki tilnefningu flugfélagsins á stefnanda hafi stefndi orðið þess valdur að ráðningarsamningur hafi ekki komist á með tilheyrandi fjártjóni af missi tekna.

Stefnandi telur að til að fullnægja þeim áskilnaði 2. mgr. 25. gr. laga um meðferð einkamála, að leiddar séu líkur að tjóni, nægi honum að sýna fram á að hann hafi ekki notið þeirra tekna sem samið var um í þeim ráðningarsamningi sem ekki kom til framkvæmda. Í honum kemur fram að stefnandi sé ráðinn af flugfélaginu tímabundið, frá 10. mars 2014 til 10. september 2016, í 20% starf sem yfirmaður þjálfunarmála áhafna. Um laun er ekki ritað annað en að x er merkt milli orðanna *skv. kjarasamningi* og *samkv. samkomulagi*, merkt er við að laun greiðist mánaðarlega og undir aðrar greiðslur segir *Útgjöld vegna þjálfunar*.

Í stefnu er ekki vikið að því hvort stefnandi hafi í raun notið lægri eða hærri tekna en þeirra tekna sem umræddur ráðningarsamningur hefði skilað honum ef hann hefði komið til framkvæmda. Engin gögn eða upplýsingar liggja fyrir um störf stefnanda eða tekjur hans í raun frá því að ráðningarsamningurinn átti að taka gildi eða um tekjur hans þar á undan, þannig að óupplýst er hvort umrætt starf hefði

aukið tekjur stefnanda. Tilheyrandi fjártjón af missi tekna sem minnst er á í stefnu vísar samkvæmt málatilbúnaði stefnanda aðeins til þess að hann hafi ekki notið tekna á grundvelli þess ráðningarsamnings sem fyrir liggur í málinu og ekki komst til framkvæmda. Þar með telur stefnandi að leiddar séu líkur að fjártjóni hans og ekki skipti máli hvaða tekjur hann hafi áður haft eða hvaða tekjur hann hefur haft í raun.

Þótt ekki séu gerðar kröfur til endanlegs útreiknings fjártjóns í viðurkenningarkröfu verður ekki fallist á að þessi málatilbúnaður stefnanda uppfylli þær kröfur að leiddar hafi verið nægar líkur að því að hann hafi orðið fyrir tjóni og gerð hafi verið grein fyrir því í hverju tjón hans felist, svo sem áskilið er í 2. mgr. 25. gr. laga um meðferð einkamála. Stefnandi telur ekki hafa leitt líkur að fjártjóni með því að sýna fram á að tiltekinn ráðningarsamningur, sem aðeins gat tekið gildi með samþykki stjórnvalda, hafi ekki komist til framkvæmda og fullyrða að hann hafi orðið fyrir tilheyrandi fjártjóni af missi tekna, en veita engar upplýsingar um raunverulegar tekjur sínar og störf fyrir og eftir þann dag sem samningurinn átti að taka gildi samkvæmt efni sínu.

Til að sýna fram á tengsl tjóns stefnanda við atvik máls heldur stefnandi því fram að sú ákvörðun stefnda, sem tilkynnt var flugfélaginu sem gert hafði ráðningarsamning við hann með bréfi 27. mars 2014, hafi valdið honum tilheyrandi fjártjóni. Svo sem rakið er í kafla um málsatvik hér að framan áttu umsækjandi, flugfélagið, og stefndi samskipti í framhaldi af ákvörðuninni. Með tölvupósti 2. apríl 2014, frá starfsmanni stefnda til flugfélagsins var óskað frekari upplýsinga og gagna áður en tekin yrði ákvörðun um hvort rétt væri að taka annað viðtal við stefnanda. Í því fólst vilyrði fyrir því að málið yrði endurupptekið kæmu fram ný gögn og rökstuðningur. Ekki kom til þess að á það reyndi, þar sem umsækjandinn, flugfélagið, lagði til aðra lausn, sem stefndi samþykkti með tilteknum skilyrðum. Þau skilyrði lutu ekki að aðkomu stefnanda að því fyrirkomulagi sem flugfélagið lagði til, þ.e. að hann yrði yfirmanni þjálfunar til aðstoðar, heldur lutu skilyrðin að tengslum þess manns, sem samþykkt var að yrði yfirmaður þjálfunar, við flugfélagið. Engar upplýsingar koma fram í gögnum málsins um það hver starfskjör stefnanda skyldu vera hjá flugfélaginu í því starfi sem hann var tilnefndur til að gegna samkvæmt því fyrirkomulagi sem samþykkt var af stefnda 5. apríl 2014, eða hvort hann hafi tekið við því starfi í raun.

Sá áskilnaður, sem felst í 2. mgr. 25. gr. laga um meðferð einkamála, að til þess að krefjast megi dóms um bótaskyldu tiltekins aðila þurfi stefnandi að gera grein fyrir tengslum tjóns við atvik máls, tekur í máli þessu til tengsla meints tjóns við

ákvörðun stefnda frá 27. mars 2014, sem stefnandi telur hafa valdið honum fjártjóni. Orsakatengsl milli þeirrar ákvörðunar stefnda sem stefnandi rekur bótaábyrgð stefnda til og hins meinta tjóns stefnanda eru ekki skýr í ljósi framvindu málsins.

Ekki reyndi á endurupptöku málsins vegna ákvörðunar flugfélagsins um að leggja til aðra lausn og hverfa þar með frá umsókn sinni um að stefnandi yrði samþykktur sem yfirmaður þjálfunar áhafna. Ekkert liggur fyrir um það hver endanleg niðurstaða stefnda hefði orðið gagnvart stefnanda, ef lögð hefðu verið fram þau gögn og upplýsingar sem á skorti við upphaflega meðferð málsins. Atvik málsins benda því til þess að ráðningarsamningurinn hafi ekki tekið gildi vegna ákvörðunar flugfélagsins.

Í ljósi þessara atvika hafði stefnandi sérstakt tilefni til að gera rækilega grein fyrir því, hvernig meint tjón stefnanda væri afleiðing af ákvörðun stefnda frá 27. mars 2014, til þess að fullnægja þeim áskilnaði sem felst í ákvæði 2. mgr. 25. gr. laga um meðferð einkamála um að gerð sé grein fyrir tengslum meints tjóns við bótaskyld atvik. Stefnandi hefur að mati dómsins ekki leitt nægjanlegar líkur að þeim tengslum í máltilbúnaði sínum, til þess að þeim áskilnaði teljist fullnægt.

Að öllu framangreindu virtu telst áskilnaði 2. mgr. 25. gr. laga um meðferð einkamála nr. 91/1991 til höfðunar máls til viðurkenningar á bótaskyldu ekki vera fullnægt í máltilbúnaði stefnanda. Verður því fallist á aðalkröfu stefnda og verður máli þessu vísað frá dómi.

Með vísun til 2. mgr. 130. gr. laga um meðferð einkamála verður stefnanda gert að greiða stefnda málskostnað sem ákveðinn er 200.000 krónur.

Úrskurðinn kveður upp Krístrún Kristinsdóttir héraðsdómari.

Ú r s k u r ð a r o r ð

Máli þessu er vísað frá dómi.

Stefnandi, Jóhannes Arason Fossdal, greiði stefnda, Samgöngustofu, 200.000 krónur í málskostnað.

Krístrún Kristinsdóttir.