

# D Ó M U R

**Héraðsdóms Reykjavíkur 15. júlí 2016 í máli nr. E-1967/2016:**

**Félag íslenskra flugumferðarstjóra**

*(Ástráður Haraldsson hrl.)*

**gegn**

**íslenska ríkinu** *(Ólafur Helgi Arnason hrl.)*

**og**

**Samtökum atvinnulífsinsins**

*(Hrafnhildur Stefánsdóttir hrl.)*

Mál þetta, sem dómtekið var 8. júlí sl., er höfðað fyrir Héraðsdómi Reykjavíkur með stefnu þingfestri þann 23. júní 2016 af Félagi íslenskra flugumferðarstjóra. Grettisgötu 89, Reykjavík, á hendur íslenska ríkinu og Samtökum atvinnulífsinsins, Borgartúni 35, Reykjavík.

## I.

Stefnandi gerir þá dómkröfu að viðurkennt verði að stefnanda sé, þrátt fyrir ákvæði 1. gr., 2. gr., og 3. gr. laga nr. 45/2016, heimilt að efna til verkfalls í samræmi við ákvæði laga nr. 80/1938, um stéttarfélög og vinnudeilur, og að kjör félagsmanna stefnanda verði ekki afráðin með ákvörðun gerðardóms samkvæmt lögum nr. 45/2016.

Þá krefst stefnandi þess að stefndu verði gert að greiða stefnanda málskostnað að skaðlausu að mati réttarins eða samkvæmt reikningi lögmanns stefnanda sem áskilinn er réttur til að leggja fram við aðalflutning málsins ef til hans kemur.

Stefndi, íslenska ríkið, krefst þess aðallega að kröfum stefnanda verði vísað frá dómi og að stefnda verði tildæmdur málskostnaður að mati dómsins.

Til vara er krafist sýknu af kröfum stefnanda og að stefnda verði dæmdur málskostnaður að mati dómsins.

Stefndi, Samtök atvinnulífsins, krefst sýknu af kröfum stefnanda og að stefnda verði dæmdur málskostnaður að mati dómsins.

Mál þetta sætir flýtimeðferð eftir ákvæðum XIX kafla laga nr. 91/1991, um meðferð einkamála.

## II.

### Málsatvik

Kjarasamningur stefnanda við stefnda Samtök atvinnulífsins, SA, varð laus þann

1. febrúar 2016. Samninganefndir stefnanda og SA/Isavia hittust fyrst til viðræðna vegna endurnýjunar kjarasamnings þann 13. október 2015. Á þeim fundi lagði formaður samninganefndar SA fram viðræðuáætlun sem var samþykkt og undirrituð af báðum aðilum en samkvæmt henni var markmiðið að ljúka samningsgerð fyrir 31. janúar 2016.

Fyrsti formlegi fundur samninganefnda var haldinn 5. nóvember 2015. Á þeim fundi var áhersla lögð á að skoða þyrfti launaþróun flugumferðarstjóra samanborið við viðmiðunarhópa. Á þriðja fundi, sem var haldinn 11. nóvember, afhenti stefnandi kröfugerð sína. Á fundinum var farið yfir kröfugerðina og lítillaga rætt hvaða atriði tilheyrðu kaupliðum og hver ekki og afráðið að eigi síðar en í desember skyldi hefja viðræður um kaupliði kjarasamnings og samningstíma.

Þar sem þáverandi formaður samninganefndar stefnda, Samtaka atvinnulífsins, hætti störfum hjá samtökunum og stefndi skipti um formann samninganefndar var næsti fundur ekki haldinn fyrr en 22. janúar 2016, rúmri

viku áður en kjarasamningur aðila rann út. Þrjú fundir voru svo haldnir með stuttu millibili frá 26. janúar til 4. febrúar. Þar varð ljóst að ekki væru líkur á að aðilar næðu saman um mikilvæg atriði, þá sér í lagi kauplið sammingsins. Stefndi, Samtök atvinnulífsins, lagði fram áætlun um endurnýjun kjarasamnings og tiltók þar að nýr kjarasamningur skyldi falla að því samkomulagi sem náðst hefði á vinnumarkaði og kennt er við SALEK. Þann 27. október 2015 hafði náðst samkomulag um sameiginlega launastefnu, svonefnt SALEK-samkomulag. Aðilar að samkomulaginu voru Alþýðusamband Íslands, Bandalag starfsmanna ríkis og bæja, sem stefnandi á aðild að, Samtök atvinnulífsins, fjármálaráðuneytið, Reykjavíkurborg og Samband íslenskra sveitarfélaga.

Með samkomulaginu skuldbundu aðilar sig til kjaraviðræðna á grundvelli sameiginlegrar launastefnu til ársloka 2018. Samræma skyldi launastefnu í sameiginlegri kostnaðarvísitölu miðað við skýrslu aðila (í aðdraganda kjarasamninga, febrúar 2015) þar sem nóvember 2013 = 100. Vinna skyldi út frá sameiginlegum kostnaðarramma sem mátti ekki leiða til hærri niðurstöðu en 132 í árslok 2018 (nóvember 2013=100).

Aðildarfélög BSRB undirrituðu kjarasamninga 28. október 2015 á grundvelli þessarar sáttar og með kjarasamningi milli Samtaka atvinnulífsins, ASÍ og aðildarfélaga ASÍ frá 21. janúar 2016 voru launabreytingar á almennum vinnumarkaði aðlagðar þessum kostnaðarramma.

Stefndi, Samtök atvinnulífsins, taldi sig því bundinn af framangreindu samkomulagi við gerð kjarasamnings við viðsemjendur sína, þar á meðal stefnanda og litu svo á að kröfur stenanda gengju mun lengra.

Eftir þetta varð ljóst að ekki yrði lengra komist án milligöngu ríkissáttasemjara og aðilar vísuðu því deilunni sameiginlega til sáttasemjara þann 23. febrúar. Í viðræðum aðila undir stjórn ríkissáttasemjara kom skýrt fram af hálfu stefnda að ekki væri svigrúm til að semja umfram það er kæmi fram í SALEK-samkomulaginu.

Stefnandi boðaði til vinnustöðvunar í því skyni að knýja stefnda til samninga, fyrst með yfirvinnubanni, sem hófst 6. apríl, og seinna með þjálfunarbanni, sem fól í sér að félagsmenn stefnanda lögðu niður störf við þjálfun nema frá 6. maí. Stefndi, Samtök atvinnulífsins, taldi að þjálfunarbann stefnanda væri ólöglegt, en með dómi Félagsdóms 18. maí 2016 var staðfest að aðgerðir stefnanda væru löglegar.

Yfirvinnubann stefnanda hafði mikil áhrif enda höfðu félagsmenn stefnanda unnið talsverða yfirvinnu undanfarna mánuði og misseri. Ástæða mikillar yfirvinnu var m.a. sú að ekki hafði tekist að þjálfa nauðsynlegan fjölda nýrra flugumferðarstjóra og var því stefndi sérstaklega viðkvæmur fyrir yfirvinnubanni. Einnig hafi þurft að bregðast við veikindum og annarri fjarveru með yfirvinnu. Langtímaveikindi hafi líka haft þau áhrif að yfirvinnubann hafði mun meiri áhrif en gert hafði verið ráð fyrir. Þvingunaraðgerðir stefnanda beindust alfarið að Isavia sem olli því að Isavia gat ekki sinnt með fullnægjandi hætti þeirri flugleiðsöguþjónustu sem félagið hefur á hendi með fullnægjandi hætti. Flugleiðsaga féll ítrekað niður og bitnaði það á innlendum flugrekendum og flugfarþegum auk annarra sem njóta flugleiðsögu í yfirflugi um íslenska flugumferðarsvæðið. Afleiðingarnar voru þær að stór hluti flugumferðar um Norður-Atlantshaf og til og frá landinu raskaðist. Þá bitnuðu aðgerðirnar einnig á hagsmunum ferðaþjónustunnar.

Þann 7. júní sl. var boðað til fundar í innanríkisráðuneytinu með fulltrúum deilenda til að varpa ljós á afstöðu þeirra til þess að samningar næðust. Að þeim fundi loknum var það mat ráðuneytisins að deilan yrði ekki leyst án aðkomu þess.

Þann 8. júní 2016 voru samþykkt á Alþingi lög nr. 45/2016. Með lögnum voru yfirstandandi verkföll stefnanda bönnuð. Jafnframt voru aðrar aðgerðir félagsins, sem væri ætlað að knýja fram aðra skipan kjaramála en lögin ákveða, lýstar óheimilar frá gildistöku laganna og á gildistíma ákvarðana gerðardóms skv. 2. gr. laganna.

### III.

#### Málsástæður og lagarök stefnanda

Stefnandi telur að í 74. gr. stjórnarskrárinnar felist regla, sem tryggi öllum borgurum frelsi til aðildar að félagasamtökum, sem stofnuð eru í löglegum tilgangi. Það, að stéttarfélög eru þar sérstaklega nefnd til sögunnar ásamt stjórnmalafélögum, sýni hversu mikilvæg starfsemi stéttarfélaganna og frelsi þeirra til athafna er í huga stjórnarskrárgjafans. Mikilvægasta hlutverk stéttarfélaganna sé að standa að gerð kjarasamninga. Stefnandi lítur svo á að ekki geti leikið vafi á því að frelsi félaganna til að standa að gerð kjarasamninga sé varið af 74. gr. stj.skr. Stefnanda sé með lögum

nr. 80/1938, um stéttarfélög og vinnudeilur, vinnulöggjöfinni, markaður almennur rammi um starfsemi sína. Í vinnulöggjöfinni sé að finna tæmandi talningu þeirra skilyrða sem stefnandi þarf að fullnægja til að mega starfa. Þar sé fjallað um öll skilyrði þess að stefnandi geti beitt heimildum sínum að lögum. Þannig sé í III. kafla laganna fjallað með tæmandi hætti um skilyrði löglegrar beitingar verkfallsréttarins. Það að sett hefur verið löggjöf um starfsemi stéttarfélaganna, ólíkt því sem gerist um starfsemi annarra frjálsra félaga, sýni vel þjóðfélagslegt mikilvægi stéttarfélaganna. Þessi staða mála leggi stéttarfélögunum skyldur á herðar, en veiti þeim einnig skjól og vernd gegn íhlutun og afskiptum stjórnvalda. Það séreðli stéttarféлага, sem birtist m.a. í þessu reglukerfi leiði, til þess að stjórnvöld og löggjafinn hafa afar takmarkaðar heimildir til afskipta af starfsemi stéttarféлага. Slíkt geti aðeins komið til álita í þröngum undantekningartilvikum. Stefnandi telur að með setningu laganna nr. 45/2016 hafi stefndi, íslenska ríkið, farið út fyrir heimildir sínar til slíkra afskipta.

Stefnandi byggir kröfur sínar einnig á því að með þeim ráðstöfunum til takmörkunar á verkfallsrétti og sammingsfrelsi aðildarféлага stefnanda, sem lögfestar voru með lögum nr. 45/2016, hafi stefndi, íslenska ríkið, brotið gegn rétti stefnanda þannig að fari í bága við ákvæði 11. gr. mannréttindasáttmála Evrópu sbr. lög nr. 62/1994. Í 11. gr. MSE sé félagafrelsið, og þá alveg sérstaklega frelsi stéttarféлага, varið með því að þar segir að mönnum sé rétt að koma saman með friðsömum hætti og mynda félög með öðrum, þar á meðal að stofna og ganga í stéttarfélög til verndar hagsmunum sínum. Þá er í 2. tl. greinarinnar áréttað að réttur þessi skuli ekki háður öðrum takmörkunum en þeim, sem lög mæla fyrir um og nauðsyn ber til í lýðræðislegu þjóðfélagi vegna þjóðaröryggis eða almannaheilla, til að firra glundroða eða glæpum, til verndar heilsu eða siðgæði manna eða réttindum og frelsi. Stefnandi telur að engin sú vá hafi verið fyrir dyrum að réttlætti svo almennt og víðtækt inngrip í stjórnarskrárvarin réttindi stefnanda eins og gert var með lögum nr. 45/2016, að félagsmenn stefnanda hafi verið sviptir möguleikanum á að vernda hagsmuni sína þvert gegn orðum 11. gr. MSE. Engin lögmæt ástæða hafi verið til að koma þannig í veg fyrir að verkföll stefnanda næðu tilgangi sínum, að knýja fram sammingsniðurstöðu.

Stefnandi telur að stjórnvöldum séu almennt óheimil afskipti af verkfallsrétti og sammingsfrelsi stéttarféлага. Stefnandi telur að í ákvæði 74. gr. stjórnarskrár og 11. gr. MSE um rétt manna til að stofna félög í sérhverjum löglegum tilgangi felist almennt bann við afskiptum stjórnvalda og löggjafans af lögmætri starfsemi almennra félaga.

Í ákvæði 74. gr. stjórnarskrár og í 11. gr. MSE sé auk þess sérstaklega vísað til

starfsemi stéttarfélaganna og stjórnmalafélaganna með þeim hætti að gjalda verði sérstakan varhug við því að stjórnvöld hafi afskipti af starfsemi slíkra félaga utan almenns lagaramma sem settur er um starfsemi þeirra sbr. 75. gr. stjórnarskrár. Stefnandi telur að með þeim ráðstöfunum til takmörkunar á verkfallsrétti og samningsfrelsi stefnanda, sem lögfestar voru með lögum nr. 45/2016, hafi stefndi, íslenska ríkið, hlutast til um starfsemi frjáls félags með þeim hætti sem ekki er samræmanlegur nútíma-viðhorfum til hlutverks og heimilda stjórnvalda og löggjafans og hafi með þessu farið út fyrir stjórnskipulegar heimildir sínar.

Með dómi í máli nr. 167/2002, Alþýðusamband Íslands gegn íslenska ríkinu og Samtökum atvinnulífsins og Samtök atvinnulífsins gegn Alþýðusambandi Íslands (Sjómanna málið), sem fjallaði um bann við verkfalli sjómanna, hafi Hæstiréttur Íslands komist að þeirri niðurstöðu að með hliðsjón af 2. mgr. 11. gr. MSE, 2. mgr. 75. gr. stjórnarskrárinnar og alþjóðasamningum um félagsleg réttindi, sem líta mætti til við skýringu á 74. gr. og 75. gr. stjórnarskrár, yrði 1. mgr. 74. gr. hennar ekki talin fela í sér skilyrðislausu vernd verkfallsréttar stéttarfélaganna. Hins vegar yrði að líta svo á að samningsfrelsi verkalýðsfélaga og beitingu verkfallsréttar mætti aðeins skerða með lögum og því aðeins að uppfyllt væru sambærileg skilyrði og í 2. mgr. 11. gr. MSE. Hæstiréttur taldi að gera yrði strangar kröfur til slíkrar lagasetningar, en ekki væri hægt að útiloka að efnahagsleg áhrif verkfalla og verkanna gætu verið svo alvarleg að ríkir almannahagsmunir gætu réttlætt tímabundið bann við þeim. Með vísan til lögskýringargagna með lögum nr. 34/2001 þótti í Sjómanna málinu ekki rétt að hnekkja því mati löggjafans að ríkir almannahagsmunir hefðu verið fyrir því að banna tímabundið þau verkföll og verkbönn sem orsökðu vinnustöðvun á þeim tíma sem lögin tóku gildi. Hins vegar hafi ekki verið fallist á að almannaheill hefði krafist þess að lagasetningin tæki til þriggja félaga á svæðum þar sem vinnustöðvun var ekki í gangi. Með verkfallsbanni því sem um var fjallað í Sjómanna málinu hafi verið bundinn endi á verkföll sem leitt höfðu til þess að gjörvallur fiskiskipafloti landsmanna var bundinn við bryggju í sex vikur þannig að stefndi í alvarlegt efnahagslegt áfall vegna samdráttar í útflutningstekjum.

Við mat á fordæmisgildi Sjómanna málsins telur stefnandi að hafa verði í huga ýmis sjónarmið, sem leiða til þess að framganga stjórnvalda í máli því sem hér er til úrlausnar er enn síður fallin til að standast en þar var talið.

Þannig verður við mat á heimildum stjórnvalda til afskipta af verkföllum stefnanda að hafa í huga að verkfallsaðgerðir stefnanda voru eins takmarkaðar og kostur var. Annars vegar er um að ræða yfirvinnubann stéttar, sem ber engin

samningsbundin eða lögbundin skylda til að vinna yfirvinnu, og hins vegar er um að ræða þjálfunarbann, sem felur í sér veigrun við að sinna kennsluhlutverki sem er til hliðar við almennar starfsskyldur flugumferðarstjóra og sem þeir hafa hver fyrir sig víðtækar heimildir til að koma sér undan samkvæmt ákvæðum kjarasamnings síns. Með verkföllum sínum hafi félagsmenn stefnanda því í engu hróflað við þeirri sterfsemi, sem þeim ber að annast samkvæmt almennum daglegum verkskyldum sínum.

Í dómi sínum í BHM-málinu nr. 467 frá 2015 hafi Hæstiréttur komist að þeirri niðurstöðu að verkfallsaðgerð BHM-félaga hafi falið í sér alvarlega ógn við almannaheill og réttindi alls almennings til að fá aðstoð vegna sjúkleika. Augljóst er að mati stefnanda að engin atvik sem jafnað verði til þessa eru uppi í máli því sem hér er til úrlausnar. Þá verður að mati stefnanda að benda á að dómur Hæstaréttar í ofangreindum málum verða tæplega túlkaðir svo að dómstólar í landinu líti svo á að það geti verið almennur viðurkenndur praxis að stjórnvöld geti bannað verkfallsaðgerðir að geðþótta sínum.

Þá bendir stefnandi á að engin hlutlæg greining liggi fyrir á því hvaða neyðarstaða hafi verið uppi sem réttlætt gæti þá sviptingu stjórnarskrárbundinna lýðréttinda sem afráðin var með lögum nr. 45/2016.

Í frumvarpi því, sem varð að lögum nr. 45/2016, er því borið við að verkföll stefnanda valdi röskun á stöðu ríkisins til að sinna alþjóðlegum skuldbindingum um flugumferðarþjónustu. Í þessu sambandi sé rétt að hafa í huga að fyrir fáum árum töldu stjórnvöld rétt að færa starfsemi flugumferðarþjónustu undan gildissviði stjórnsýslureglna með því að stofna svokallað opinbert hlutafélag um starfsemi Flugmálastjórnar. Með þessu var starfsemin tekin út úr opinberu kjaraumhverfi og möguleikar á takmörkun áhrifa verkfalla skertir. Þannig gilda, eftir þessa ráðstöfun, ekki framfarir um starfseminna ákvæði laga um kjarasamning opinberra starfsmanna um neyðarmönnun eða ákvæði starfsmannalaga um skyldu til að vinna yfirvinnu. Stefnandi telur að ekki verði séð að almannahagsmunir hafi verið í húfi m.t.t. öryggis sjúklunga í sjúkraflugi eða loftfara í neyð. Á meðan aðgerðum stefnanda stóð kom sú staða ekki upp að ekki væri þjónusta fyrir sjúkra- og neyðarflug vegna almennrar undanþágu stefnanda um þess háttar flug.

Stefnandi telur að jafnvel þótt rök hefðu staðið til lagasetningar hafi með lögum nr. 45/2016 verið gengið miklu lengra en nauðsyn hafi borið til að tryggja þau markmið sem stjórnvöld settu sér. Þannig hafi stefndi, íslenska ríkið, brotið gegn

stjórnskipulegri meðalhófsreglu. Þannig verði ekki séð að nauðsyn hafi borið til að hafa tímalengd samningshafta samkvæmt lögunum óákveðna, eins og gert var. Samkvæmt 3. gr. laganna skal „gerðardómurinn“ sjálfur ákveða tímalengd ákvarðana sinna. Með þessu sé stefndi, íslenska ríkið, ekki aðeins að taka sér vald sem hann má ekki fara með, heldur einnig að framselja valdið. Valdið sé framselt til stjórnáskilunefndar, sem hefur óljósa og lítt afmarkaða stöðu. Nefndin hafi samkvæmt ákvæðinu óbundnar hendur til að ákveða tímalengd samningshafta að eigin geðþótta.

Stefnandi telur að með setningu laga nr. 31/2015 og þeirri umfangsmiklu skerðingu samningsréttar og verkfallsréttar, sem í lögunum felist hafi stefndi, íslenska ríkið einnig brotið gegn samþykktum ILO, Alþjóða vinnuáskilunefndarinnar, nr. 87 og 98 og gegn 6. gr. félagsmálasáttmála Evrópu, en íslenska ríkið hefur undirgengist skyldur samkvæmt þessum samþykktum öllum. Stefnandi vísar varðandi málskostnað til laganna um meðferð einkamála í héraði, nr. 91/1991. Krafa um álag er nemi virðisaukaskatti styðst við lög nr. 50/1988. Stefnandi er ekki virðisaukaskattskyldur aðili og ber því nauðsyn til að fá dóm fyrir skatti þessum úr hendi stefndu

#### Málsástæður og lagarök stefnda, íslenska ríkisins

Stefndi, íslenska ríkið, hafnar öllum kröfum, málsástæðum og lagarökum stefnanda. Þá gerir stefndi málsástæður og lagarök meðstefnda að sínum svo framarlega sem það samrýmist málatilbúnaði stefnda.

Frávísunarkröfu sína byggir stefndi á röngu fyrirsvari. Stefnandi stefni til fyrirvars í máli þessu fjármálaráðherra f.h. íslenska ríkisins þrátt fyrir að málið heyri ekki undir þann ráðherra og hans ráðuneyti, enda hafi hann ekki lagt fram frumvarpið, sem varð að lögum, heldur innanríkisráðherra. Þannig fari fjármálaráðherra ekki með sakarefni þessa máls eins og það er lagt fyrir dóminn af hálfu stefnanda. Í 5. mgr. 17. gr. laga nr. 91/1991 sé fjallað um fyrirvar fyrir ríki og sveitarfélög. Þar segir m.a. að sá komi fram sem fyrirvarsmaður, sem hafi ákvörðunarvald um þá hagsmuni aðilans sem sakarefnið varðar. Þá komi fram í 18. tölul. 1. mgr. 4. gr. forsetaúrskurðar nr. 71/2013, um skiptingu stjórnarmálefna milli ráðuneyta, að innanríkisráðherra fari með mál er varðar samgöngur í lofti. Þá sé það innanríkisráðherra sem veiti fulltrúum gerðardóms skipunarbréf. Mál þetta snúi ekki með neinum hætti að fjármála- og efnahagsráðherra og því sé fyrirvar augljóslega rangt.

Ef dómurinn fellst ekki á frávísun máls er gerð til vara krafa um sýknu. Stefndi vísar til þess að í framsöguræðu ráðherra þegar frumvarpinu var fylgt úr hlaði, dskj. nr. 14, komi m.a. fram að aðgerðir félagsmanna stefnanda hafi haft áhrif á innanlandsflug, flug til og frá landinu og allt flug um íslenskt loftrými. Ísland hafi skuldbundið sig til að sinna flugleiðsöguþjónustu á Norður-Atlantshafi og samþykkt að tryggja að þjónustan sé rekin á öruggan, skilvirkan og hagkvæman hátt dskj. nr. 7. Þær aðgerðir, sem þá stóðu yfir, hafi komið í veg fyrir að íslensk stjórnvöld gætu staðið við þessar skuldbindingar sem hefði getað haft alvarlegar afleiðingar í för með sér fyrir starfsemina hér á landi, sem sé gjaldeyrisskapandi og stuðli að bættri samkeppnisstöðu Íslands á sviði flugsamgangna. Þetta séu verulegir almannahagsmunir.

Öryggi væri jafnframt ógnað eftir því sem aðgerðirnar stæðu lengur og mikilvægt væri að tryggja öryggi og stöðugleika í þessari þjónustu. Ríkisvaldið gæti ekki látið deilur aðila hafa áhrif á þessa mikilvægu þætti. Auk þess sem aðgerðirnar hafi skaðleg áhrif á allt yfirflug flugvéla, sem ekki hafi viðkomu hér á landi, en íslensk stjórnvöld beri ábyrgð á að tryggja þjónustu við.

Yfirvinnubann stefnanda hafi komið í veg fyrir að unnt væri að manna vaktir ef forföll yrðu, t.d. vegna veikinda. Það hafi valdið því að vísa þurfti flugi úr íslenska flugstjórnarsvæðinu, seinka komum og brottförum á Keflavíkurflugvelli og að mjög hæðist á hreyfingum í aðflugi og komuflugi. Þegar frumvarpið var lagt fram hafi aðgerðirnar þegar haft áhrif á 1200 flugferðir hjá Icelandair og raskað ferðaskipulagi 200 þúsund farþega. Þá sé áætlaður kostnaður erlendra flugfélaga, sem hingað koma og fljúga um íslenskt loftrými án viðkomu hér á landi, á þriðja milljarð króna vegna óhagstæðari flugleiða.

Á minnisblöum frá Isavia, sbr. dskj. nr. 11 og 12, komi fram upplýsingar um verulega röskun á þjónustu vegna aðgerðanna og einnig megi þar sjá upplýsingar um samningstilboð, sem gert var af Samtökum atvinnulífsins. Þar komi fram að föst meðallaun flugumferðarstjóra séu um ein milljón króna á mánuði og meðaltalsheildarlaun með aukavinnu um tólf hundruð þúsund. Hækkanir kæmu þar ofan á.

Á heimasíðu stefnanda komi fram að fimmta hver klukkustund hjá flugumferðarstjórum hafi verið unnin í yfirvinnu vegna manneklu í stéttinni. Á þessari fullyrðingu stefnanda á heimasíðu sinni megi berlega sjá hversu mikil áhrif yfirvinnubann hafi haft á flug til og frá landinu svo og yfirflug.

Á dskj. nr. 13 komi fram upplýsingar frá Samtökum ferðaþjónustunnar og þar komi megi m.a. sjá að næturumferð um Keflavíkurflugvöll hafi legið niðri í fjörgang vegna veikinda flugumferðarstjóra og ekki hafi fengist aðilar til að leysa af vegna yfirvinnubanns. Þessar aðgerðir hafi haft gríðarleg áhrif á ferðaþjónustuna. Mikil seinkun hafi orðið á 99 flugferðum til og frá landinu og þegar hafi um 20 þúsund farþegar ekki komist ferða sinna á þeim fjórum nóttum sem yfirvinnubanni hafi verið beitt. Þá hafi um 20 þúsund farþegar hjá WOW air orðið fyrir áhrifum af aðgerðum félagsmanna stefnanda.

Þá liggja fyrir að öryggi sjúkraflugs allan sólarhringinn væri ekki tryggt þrátt fyrir að stefnandi hefði veitt undanþágu til slíks flugs þar sem upp gætu komið tilvik þar sem ekki væri mögulegt að manna þjónustuna. sbr. svar Isavia við fyrirspurn velferðarráðuneytis vegna yfirvinnubanns flugumferðarstjóra á dskj. 9.

Við mat á því hvort inngrip löggjafans með greindri lagasetningu brjóti á rétti stefnanda skv. 74. gr. stjórnarskrár Lýðveldisins Íslands, nr. 33/1944, eða 11. gr. mannréttindasáttmála Evrópu verði að líta til þess hvort sú skerðing byggist á lögum, hvort hún sé nauðsynleg í lýðræðisþjóðfélagi og hvort sé til þess fallin að ná því lögmæta markmiði að vernda réttindi og frelsi annarra. Óumdeilt sé að sú skerðing, sem stefnandi lýsir, sé byggð á lögum. Jafnframt sé ljóst af dskj. nr. 3 að markmið skerðingarinnar sé að tryggja rétt annarra, stuðla að því að íslensk stjórnvöld geti staðið við þjóðréttarlegar skuldbindingar sínar og stuðla að efnahagslegum stöðugleika.

Stefndi telur að í umfjöllun í stefnu um breytingar á eðli starfa flugumferðarstjóra með stofnun opinbers hlutafélags um starfsemina komi réttilega fram að meðalhófs hafi verið gætt með lagasetningunni þar sem ekki var gengið svo langt að setja yfirvinnuskyldu á stéttina. Jafnframt er ljóst að stefnandi er lítið stéttarfélag með fáa félagsmenn. Aðgerðir stefnanda og afleiðingar þess, ef orðið yrði við þeim kröfum, sem settar voru fram af þeirra hálfu, þ. á m. áhrif á almenna kjarasamninga ASÍ og BSRB, myndu hafa mun meiri áhrif en leiða má af stærð félagsins. Inngrip löggjafans hafi því verið nauðsynlegt með vísan til þess að tryggja víðtæka hagsmuni þjóðarbúsins og almennings, sem afleiðingar aðgerða stefnanda hefðu getað raskað. Ljóst sé að ríki hafa umtalsvert svigrúm til að leggja mat á nauðsyn skerðingar við slíkar aðstæður, líkt og staðfest hefur verið með dómum Mannréttindadómstóls Evrópu, t.a.m. í dómi í máli nr. 31045/10, National Union of rail, Maritime and Transport Workers gegn Bretlandi.

Í dómi Hæstaréttar nr. 167/2002 sé því sjónarmiði lýst að efnahagslegar forsendur geti verið fyrir hendi sem heimili slíkar takmarkanir, m.a. vegna áhrifa þeirra á réttindi annarra og burði ríkisins til að standa undir framtíðarskuldbindingum sínum. Slíkar takmarkanir séu reistar á mati löggjafans. Mat löggjafans á nauðsyn takmarkana hafi verið óumdeilt í sambærilegum kjaradeilum hérlendis. Dómur Hæstaréttar Íslands frá 13. ágúst 2015 snúi að alvarlegri ógn við almannaheill og réttindi alls almennings til að fá aðstoð vegna sjúkleika. Ógn við almannaheill snúi ekki eingöngu að heilsu, heldur einnig að atvinnu- og efnahagslegu öryggi. Kjaradeila stefnanda og meðstefnda hafi ógnað þessu efnahagslega öryggi og hafi þótt fullreynt að hún yrði leyst með samningsgerð.

Stefndi vísar til laga nr. 24/2014, um frestun verkfallsaðgerða á Herjólfu VE, þar sem stéttarfélag hafði boðað yfirvinnubann sem hafði áhrif á samgöngur milli lands og Vestmannaeyja. Í kjaradeilum flugmanna, sbr. lög nr. 34/2014 og flugvirkja, lög nr. 22/2010, sem beindust að einu fyrirtæki, Icelandair hf., voru verkfallsaðgerðir þeirra hópa einnig takmarkaðar án athugasemda. Þar var vísað til þess að verkfallsaðgerðirnar beindust að stærsta flugrekanda landsins, sem væri burðarás fyrir íslensku ferðaþjónustuna, og að verkfallið myndi valda íslensku efnahagslífi verulegu tjóni og hafa neikvæð áhrif á störf þúsunda einstaklinga og fyrirtækja um allt land. Því sé ljóst að það sé ekki eðli og umfang verkfallsaðgerðanna, sem hafi áhrif á það mat löggjafans hvort nauðsynlegt sé að takmarka verkfallsrétt í þágu almannahagsmuna og réttinda annarra, heldur sé það mat byggt á þeim afleiðingum, sem verkfallsaðgerðirnar hafi í för með sér. Aðgerðir stefnanda séu mun umfangsmeiri, þær hafi haft áhrif á flugrekendur um heim allan og þar að auki stefnt alþjóðlegum skuldbindingum Íslands í hættu, þar sem aðgerðir stefnanda tóku einnig til svokallaðs yfirflugs.

Einnig megi vísa til dóms Mannréttindadómstóls Evrópu í máli Federation of Offshore Workers Trade Union o.fl. gegn Noregi frá 27. júní 2002, mál nr. 38190/97. Í þeim dómi komi skýrt fram viðurkenning dómstólsins á að þær efnahagslegu forsendur geti verið fyrir hendi sem heimili takmarkanir og skerðingu á verkfallsaðgerðum.

Með lögum nr. 45/2016 hafi deilendum verið gefið tækifæri til að ná saman um gerð kjarasamnings. Deilendur hafi gert með sér kjarasamning eftir lagasetninguna en í atkvæðagreiðslu hafi sá samningur verið felldur og því sé staðan sú sama og fyrir setningu laganna. Samkvæmt ákvæðum laganna eigi að

kalla saman gerðardóm þar sem deilendur eigi sinn fulltrúa hvor auk þess sem oddamaður skuli tilnefndur af Hæstarétti. Gerðardómar geti verið stofnsettur hvort sem er á grundvelli samninga eða laga og því ljóst að framangreindur gerðardómur sé lögbundinn þótt honum sé komið á fót án frumkvæðis stefnanda. Ekki sé um að ræða neina óljósa stjórnsýslunefnd líkt og stefnandi orði það í stefnu.

Þá hafi verið ljóst við lagasetninguna að deilendum var ómögulegt að ná samningum án þess að það hefði stórfelldar afleiðingar fyrir kjaraumhverfi í landinu og að aðgerðir þeirra voru ótímabundnar og fóru stigvaxandi. Því hafi inngríp löggjafans verið til þess fallið að vernda réttindi annarra. Við þessar aðstæður hafi verið séð fram á langvarandi óvissu um samgöngur til og frá landinu og óvissu til framtíðar vegna þjálfunarbannsins.

Í dskj. nr. 15 sé gerð grein fyrir mikilvægi ferðaþjónustu fyrir þjóðarhag. Þar komi fram að ferðaþjónusta sé nú sú atvinnugrein sem skili mestum gjaldeyrstekjum. Samkvæmt spá sé gert ráð fyrir að 96% ferðamanna komi til Íslands með flugi eða 1.730.000. Með aðgerðum félagsmanna stefnanda aukist hættan á afbókunum og kostnaði bæði fyrir flugfélög og farþega vegna ruðningsáhrifa á önnur flug og kostnað vegna þess þegar farþegar missa af tengiflugi eða annarri fyrirframgreiddri þjónustu. Áhrif aðgerða stefnanda til lengri tíma séu þau að gera megi ráð fyrir að þær hafi áhrif á ferðaval og að það komi til afbókana, sérstaklega til framtíðar litið. Að sumri til séu áhrif af slíku mest á landsbyggðinni, þ.e. utan höfuðborgarsvæðisins, en meginþorri allra gistinátta og kaupa á afþreyingu á vestur-, norður- og austurlandi sé að sumri til. Stefndi vísar til þess að störfum í ferðaþjónustu hafi fjölgað jafnt og þétt og átt ríkulegan þátt í þjóðhagslegum bata í kjölfar efnahagshrunsins. Um 10 þúsund manns hafi starfað í og við ferðaþjónustu árið 2008, en séu nú yfir 20 þúsund. Ferðaþjónusta sé hins vegar viðkvæm atvinnugrein og þurfi ekki mikið til svo að fólk afbóki ferðir og fari annað en til Íslands, sérstaklega ef það getur ekki treyst því að ferðatilhögun standist vegna aðgerða starfsfólks. Ekki sé nokkur leið að reikna tjón til framtíðar, en samkvæmt fyrirliggjandi tölum sé áhættan mjög veruleg. Með aðgerðum stefnanda sé þessi efnahagslega stoð þjóðfélagsins veikt með ófyrirséðum afleiðingum.

Stefndi vísar til þess að á þeim tíma er lögin voru sett hafi virtist óbrúanlegt bil milli samningsaðila og stigvaxandi tjón er varðaði almannahagsmuni. Aðkoma löggjafans að þessari deilu hafi því fyrst og fremst falist í að koma á fót umgjörð þar sem deilendur gætu leyst úr ágreiningi sínum með öðrum hætti en samningum þar sem sú leið hafi virst fullreynd. Auk þess hafi komið skýrt fram í

athugasemndum með lagafrumvarpinu að unnt væri að ljúka málinu með kjarasamningi á meðan ágreiningurinn væri til meðferðar hjá gerðardómi. Þannig hafi deilendur haldið áfram forræði málsins, en tækist þeim ekki að semja ættu þeir hvor um sig fulltrúa í gerðardóminum sem gætu komið að sjónarmiðum þeirra við ákvörðun dómsins.

Stefndi bendir á að það sé rangt sem segi í stefnu að tímalengd ákvarðana gerðardóms sé óbundin og fari að frjálsum mati dómsins sjálfs. Í athugasemndum með lögnum segir að gerðardómur skuli hafa hliðsjón af kjarasamningum sem undirritaðir hafa verið frá 1. maí 2015. Í því ákvæði felist m.a. að við ákvörðun sína geti gerðardómur haft hliðsjón af gildistíma þeirra kjarasamninga, sem undirritaðir hafa verið. Gerðardómi eru því sett ákveðin mörk hvað þetta varðar, með hliðsjón af meðalhófsreglu og athugasemndum úr dómi Hæstaréttar í máli nr. 467/2015.

Þá vísar stefndi til þess að inngríp löggjafans hafi vissulega leitt til skerðingar á réttindum stefnanda, en sú skerðing sé lögmæt þar sem fyrir lá mat löggjafans um að ekki væru vægari úrræði í boði og lög nr. 45/2016 því til þess fallin að bregðast við því ástandi sem leiddi af verkfallsaðgerðum flugumferðarstjóra frá 6. apríl sl. Af öllu ofangreindu megi ráða að lagasetning þessi brjóti hvorki í bága við réttindi stefnanda skv. 74. gr. stjórnarskrárinnar né 11. gr. mannréttindasáttmála Evrópu.

Krafa stefnda um málskostnað byggir á XXI kafla laga nr. 91/1991, einkum 129. og 130. gr. þeirra laga.

#### Málsástæður og lagarök stefnda, Samtaka atvinnulífsins

Stefndi, Samtök atvinnulífsins, hafnar öllum kröfum, málsástæðum og lagarökum stefnanda og gerir málsástæður og lagarök meðstefnda að sínum svo framarlega sem þau samrýmist málatilbúnaði hans.

Stefndi vísar til þess að þegar lög nr. 45/2016 voru sett hafi verkfallsaðgerðir stefnanda staðið frá 6. apríl 2016. Ástæða lagasetningarinnar var að stjórnvöld og löggjafinn mátu ástandið svo að mikilvægir almannahagsmunir væru í húfi. Heildarhagsmunir heillar atvinnugreinar, þ.e. ferðaþjónustunnar, væru undir auk þess sem mikilvægt væri að efnahagslegum stöðugleika yrði ekki stefnt í voða með ófyrirsjáanlegum afleiðingum á

vinnumarkaði. Tæplega 60 tilkynningar um röskun á flugumferðarþjónustu á Keflavíkflugvelli hafi verið gefnar út af Isavia og kom röskunin aðallega niður á flugfarþegum og flugfélögum, sem eru ekki aðilar að deilunni. Þessar truflanir séu að auki keðjuverkandi. Þess beri einnig að geta að flugumferðastjórn fyrir flug til og frá landinu er öll á einni hendi, þ.e. hjá Isavia sem sé vinnuveitandi félagsmanna stefnda. Þess beri einnig að geta að truflanir á innanlandsflugi vegna verkfallsaðgerða stefnanda hafa einnig verið verulegar.

Í athugasemdunum með frumvarpinu sé einnig vikið sérstaklega að SALEK-samkomulaginu um samræmda launastefnu, þýðingu þess og aðild stefnanda að BSRB, sem undirritaði samkomulagið ásamt stefnda. Frumvarpinu sé því ætlað að treysta forsendur stöðugleika á vinnumarkaði. Eins og fram komi í athugasemdum með frumvarpi að lögum 45/2016, hafi þau verið sett af nauðsyn, sem neyðarúrræði til verndar almannahagsmunum og réttindum annarra. Þá sé lögunum ætlað að tryggja að efnahagslegum stöðugleika verði ekki stefnt í voða. Við setningu þeirra hafi, þrátt fyrir verkfallsaðgerðir og langvarandi viðræður, engin lausn verið í sjónmáli. Ef fallist yrði á kröfur stefnanda, hafi verið viðbúið að þeir samningar, sem gerðir höfðu verið með vísan til SALEK-samkomulagsins um samræmda launastefnu, sættu endurskoðun í samræmi við forsenduákvæði þeirra með ófyrirséðum afleiðingum. Við setningu laganna hafði verkfall stefnanda staðið í níu vikur ásamt þjálfunarbanni fimm í vikur og því hafi verið ómögulegt að manna vaktir við forföll starfsmanna. Þjálfunarbann stefnanda hafi að auki haft þau áhrif að tefja fyrir fjölgun flugumferðarstjóra. Stefndi bendir jafnframt á að við mat á svigrúmi til takmarkana á verkföllum beri að horfa til afleiðinga þeirra en ekki umfangs, eins og stefnandi byggir á.

Stefnandi hafi nýtt sér verkfallsheimild 14. gr., sbr. 19. gr. laga nr. 80/1938 og boðað yfirvinnubann, en félagsmenn hans hafi að jafnaði unnið umtalsverða yfirvinnu. Þannig hafi verið brugðist við veikindum og annarri fjarveru starfsmanna eins og algengt sé. Með þeim hætti gat stefnandi beitt stefnda verulegum þrýstingi án tilfinnanlegra útgjalda fyrir félagið. Ráðningarskyldur starfsmanna varðandi yfirvinnu hafi því enga þýðingu varðandi úrlausn málsins.

Stefndi hafnar því að með setningu laga nr. 45/2016 hafi meðstefndi brotið gegn samþykktum ILO, Alþjóða vinnumálastofnunarinnar og félagsmálasáttmála Evrópu. Réttur til að fylgja eftir réttmætum kjarakröfum með verkfalli sé viðurkenndur af aðilum ILO. Umfang og skilyrði hvað það varðar,

séu hins vegar ákveðin í landslögum, sbr. dskj. nr. 24.

Kröfu um málskostnað byggir stefndi á XXI. kafla laga nr. 91/1991, einkum

á 129. og 130. gr.

#### IV.

##### Niðurstaða

Í máli þessu, sem stefnandi hefur höfðað gegn íslenska ríkinu og Samtökum atvinnulífsins, er deilt um það hvort lög nr. 45/2016, gangi gegn ákvæðum 74. gr. stjórnarskrár um félagafrelsi og ákvæði 11. gr. mannréttindasáttmála Evrópu, sbr. lög nr. 62/1994. Í 1. gr. laganna er mælt fyrir um að verkfallsaðgerðir stefnanda gagnvart Isavia ohf., svo og frekari vinnustöðvanir eða aðrar aðgerðir félagsins, sem ætlað er að knýja fram aðra skipan kjaramála en lögin ákveða, séu óheimilar frá gildistöku laganna og á gildistíma ákvarðana gerðardóms skv. 2. gr. laganna.

Þá segir í 2. mgr. 1. gr. að þrátt fyrir ákvæði 1. mgr. sé aðilum heimilt að semja um breytingar frá því fyrirkomulagi sem lögin kveða á um en eigi megi knýja þær fram með vinnustöðvunum eða aðgerðum.

Í 2. gr. laganna er mælt fyrir um að hafi aðilar ekki undirritað kjarasamning fyrir 24. júní 2016 skuli gerðardómur ákveða kaup og kjör félagsmanna stefnanda. Ákvarðanir gerðardóms skuli vera bindandi með sama hætti og kjarasamningur á milli aðila frá og með gildistöku laganna og gilda þann tíma sem gerðardómur ákveður.

Þá segir í 2. mgr. 2. gr. laganna að í gerðardómi eigi sæti þrír dómendur sem skipaðir eru af ráðherra, einn tilnefndur af Hæstarétti Íslands, einn af Félagi íslenskra flugumferðarstjóra og einn af Samtökum atvinnulífsins.

Af hálfu íslenska ríkisins er í málinu gerð krafa um frávísun og byggist krafan á röngu fyrirsvari. Stefnandi hafi stefnt til fyrirvars fjármálaráðherra f.h. íslenska ríkisins þrátt fyrir að málið heyri undir innanríkisráðherra skv. 18. tölulið 1. mgr. 4. gr. forsetaúrskurðar nr. 71/2013, um skiptingu stjórnarmálefna milli ráðuneyta. Þá sé í 5. mgr. 17. gr. laga nr. 91/1991, um meðferð einkamála, mælt fyrir um, varðandi fyrirvar fyrir ríki og sveitarfélög, að sá komi fram sem fyrirvarsmaður

sem hafi ákvörðunarvald um þá hagsmuni aðilans sem sakarefnið varðar. Lítið hefur verið svo á að það sé engan veginn rökbundin nauðsyn að íslenska ríkinu sé stefnt til að þola kröfu er byggist á því að lög standist ekki stjórnarskrá. Líta verður svo á að íslenska ríkið hafi ríka hagsmuni af því að koma sjónarmiðum sínum á framfæri í máli þessu og það hefur ekki byggt vörn sína á aðildarskorti. Íslenska ríkinu var stefnt og það hefur tekið til varna. Ekki er því fallist á kröfu stefnda íslenska ríkisins um frávísun málsins.

Í máli þessu er ágreiningslaust að þær takmarkanir, sem gerðar voru á réttindum félagsmanna stefnanda, voru gerðar með lögum, sem sett voru með stjórnskipulegum hætti. Hins vegar er um það deilt hvort þessar takmarkanir geti helgast af tilliti til almannaheilla, verndar heilsu manna eða réttindum þeirra og frelsi. Þá er um það deilt hvort nauðsyn hafi borið til þessara takmarkana og meðalhófs hafi verið gætt með lögum nr. 45/2016. Það er á valdi löggjafans að velja á milli kosta þegar ákvörðun er tekin um löggjafarmálefni og hefur hann nokkurt svigrúm við mat á þeim hagsmunum sem liggja til grundvallar. Það er síðan á valdi dómstóla að leysa úr því hvort lög samrýmist grundvallarreglum stjórnarskrár. Við setningu laga nr. 45/2016 hefur löggjafinn metið það svo að grípa þyrfti inn í verkfallsaðgerðir stefnanda á grundvelli brýnna almannahagsmuna og stuðst við gögn sem lágu fyrir við setningu laganna.

Aðdraganda lagasetningarinnar er lýst í greinargerð, sem fylgdi frumvarpi sem síðar varð að lögum nr. 45/2016. Þar segir að kjarasamningar stefnanda og Isavia ohf. hafi verið lausir frá febrúar 2016. Viðræður um gerð nýs kjarasamnings hafi hafist í lok október 2015 og samkvæmt viðræðuáætlun hafi viðræðum átt að vera lokið fyrir 31. janúar 2016. Kjaradeilunni hafi hins vegar verið vísað til ríkissáttasemjara þann 23. febrúar sl. Félagsmenn stefnanda hafi samþykkt að boða til yfirvinnubanns frá og með 6. apríl sl. og síðan samþykkt að setja á þálfunarbann frá og með 6. maí, sem fól í sér að flugumferðarstjórar sinna ekki verklegri þjálfun nema sem seinki nýliðun í stéttinni.

Þá kemur fram að samningaviðræður aðila hafi ekki skilað árangri og ekki verið líkur á lausn í bráð. Eftir fund deilenda þann 3. júní sl. hafi ríkissáttasemjari ekki boðað til nýs samningafundar og því hafi niðurstaðan verið sú að rétt væri að löggjafinn hyggi á hnútinn með þessu lagafrumvarpi vegna þeirra mikilvægu almannahagsmuna sem í húfi væru. Ríkinu væri ómögulegt að sinna lögbundnum skyldum sínum og þjónustu, þ.m.t. alþjóðlegum skuldbindingum um tryggja, hagkvæma og örugga flugumferðarþjónustu. Þá væru heildarhagsmunir heillar atvinnugreinar, ferðaþjónustunnar, í húfi, og í þriðja lagi væri mikilvægt að

efnahagslegum stöðugleika yrði ekki stefnt í voða með ófyrirsjáanlegum afleiðingum á vinnumarkaði.

Í greinargerðinni er síðan gerð frekari grein fyrir tilefni og nauðsyn lagasetningarinnar. Vísað er til þess að í júníbyrjun hafi Isavia ohf. gefið út 20 tilkynningar um röskun á flugumferðarþjónustu á alþjóðaflugstjórnarsvæðinu og á þriðja þúsund flugvélum verið vísað suður fyrir svæðið. Isavia hafi áætlað að viðbótarkostnaður flugfélaga í yfirflugi vegna aukinnar eldsneytisnotkunar væri á þriðja milljarð króna. Þá bætist við kostnaður við seinkanir og breytingar á áætlun.

Þá er vísað til þess að aðgerðir stefnanda komi í veg fyrir að íslensk stjórnvöld geti staðið að fullu við samningsskuldbindingu sína samkvæmt svokölluðum Joint Finance samningi við 24 önnur ríki frá árinu 1956 þar sem Ísland hafi tekið að sér að tryggja samfellda flugleiðsöguþjónustu á Norður-Atlantshafi á hagkvæman og öruggan hátt. Þessar aðgerðir stefnanda geti stefnt samningnum í hættu. Alþjóðasamtök flugfélaga, IATA, hafi lýst áhyggjum sínum vegna málsins og leitað upplýsinga um truflanir og stöðu mála. Standi ríkið ekki við skuldbindingar sínar samkvæmt samningnum sé hætt við að starfsemin fari úr landi og við það glatist fimm milljaraða gjaldeyriskjúr.

Þá segir að ljóst sé að margvísleg viðkvæm þjónusta, svo sem sjúkra- og neyðarflug, treysti á hnökralausa flugleiðsöguþjónustu og þrátt fyrir að í yfirstandandi vinnudeilu hafi verið veitt undanþága fyrir slíka umferð sé ljóst að auknar líkur séu á að tafir verði á sjúkra- og neyðarflugi vegna hennar.

Í greinargerðinni kemur fram að gefnar hafi verið út 60 tilkynningar um röskun á flugumferðarþjónustu á Keflavíkurflugvelli og hafi röskunin aðallega komið niður á farþegum og flugfélögum, sem séu ekki aðilar að deilunni. Þá hafi í nokkur skipti orðið að loka flugvellið á nóttunni frá kl. 2 til 7 og einnig hafi þjónusta oft verið skert vegna undirmönnunar, sem leitt hafi til tafa í flugumferð. Þá er lýst keðjuverkandi áhrifum þessa fyrir íslensku flugfélögin, sem nýti sér Keflavíkurflugvöll sem miðstöð tengiflugs. Aðgerðir stefnanda hafi raskað 1.200 flugferðum farþega Icelandair og haft áhrif á 200.000 farþega félagsins. Seinkanir hafi haft áhrif á um 20.000 farþega WOW-air. Þá haldi yfir 20 flugfélög önnur uppi áætlunarflugi til Keflavíkurflugvallar á þessum árstíma og hafi aðgerðir stefnanda haft jafnvel meiri áhrif á þjónustu þeirra þar sem þau fljúgi hingað næturflugi. Þá séu flugsamgöngur burðarás farþegaflutninga og flutninga á ferskum matvælum, svo sem sjávarfangi. Í ár sé búist við 1,7 milljónum ferðamanna hingað til lands og séu áhrif vinnudeilunnar á rekstur ferðarþjónustu og orðspor hennar því mikil.

Þá er vísað til þess að kjarasamningar hafi verið lausir frá 1. febrúar sl. og þrátt fyrir langt viðræðutímabil og yfirvinnubann frá 6. apríl og þjálfunarbann frá 6. maí sl. sé lausn deilunnar ekki í sjónmáli. Þá sé flugumferðarstjórn til og frá landinu á einni hendi og því geti þeir sem verða fyrir áhrifum af vinnudeilunni ekki takmarkað tjón sitt með því að leita þjónustu annarra aðila. Þá er gerð grein fyrir afleiðingum þess að flugáætlanir raxist og áhættu sem af því leiðir. Einnig er vísað til þess að kjaradeilan hafi valdið tjóni á mörgum sviðum og viðræður hafi verið árangurslausar.

Þá er vísað til þess að augljós hættu sé á því að launahækkningar umfram það sem samið hafi verið um á almennum vinnumarkaði hafi neikvæð áhrif á gildandi kjarasamninga og stöðugleika á vinnumarkaði.

Í greinargerðinni er vísað til þess að með rammasamkomulagi milli aðila vinnumarkaðarins frá október 2015 hafi verið lagður grunnur að meiri sátt á vinnumarkaði með breyttum og bættum vinnubrögðum við gerð kjarasamninga með það að markmiði að auka kaupmátt við efnahagslegan og félagslegan stöðugleika á grundvelli lágrar verðbólgu, stöðugs gengis og lægra vaxtastigs. Þar leiki vinnumarkaðurinn stórt hlutverk ásamt stjórn opinberra fjármála og peningamála. Þá beri að líta til þess að stefnandi eigi aðild að BSRB, sem undirritað hafi SALEK-samkomulagið ásamt Samtökum atvinnulífsins og þar með Isava. Samkomulagið feli í sér samræmda launastefnu með sameiginlegri kostnaðarvísitölu og að hámark sé sett á kostnaðaráhrif kjarasamninga til ársloka 2018. Brýnt sé að kjaradeilan setji ekki af stað víxlhækkun verðlags og launa sem aftur hefði í för með sér aukna verðbólgu og rýrnun kaupmáttar sem SALEK-samkomulaginu hafi verið ætlað að koma í veg fyrir. Að lokum var vísað til þess að sáttatilraunir hafi reynst árangurslausar, engin lausn hafi verið í sjónmáli og brýnt að afstýra frekara tjóni.

Í málinu liggur fyrir svar Isavia ohf. við fyrirspurn velferðarráðuneytisins vegna yfirvinnubanns flugumferðarstjóra, dags. 6. maí sl., um þjónustu við sjúkraflug um Reykjavíkflugvöll. Þar kemur fram að vegna verkfallsaðgerðanna hafi verið óskað eftir undanþágu frá yfirvinnubanni til að sinna mætti þjónustu flugturnsins, en þó þannig að eingöngu yrði sinnt sjúkra- og neyðarflugi. Í undanþágunni felist hins vegar ekki trygging stéttarfélagsins fyrir mönnum þjónustunnar. Í ljósi yfirvinnubannsins og þrátt fyrir undanþáguna gætu því þau tilvik komið upp að ekki væri hægt að manna þjónustuna og tryggja með því þjónustu við sjúkra- og neyðarflug. Helst væru líkur á að þetta gerðist á næturvakt

þegar aðeins einn starfsmaður væri á vakt. Í þeim tilvikum, sem ekki væri hægt að manna þjónustu þrátt fyrir undanþáguna, yrði að vísa sjúkraflugi til Keflavíkur eða annað. Ef fyrirsjáanlegt verði að aðgerðirnar dragist á langinn eða verði viðvarandi mætti einnig huga að breytingu á þjónustustigi flugvallarins í AFIS, en slíkt krefðist nokkurs undirbúningstíma.

Þá liggur fyrir bréf velferðarráðuneytisins, dags. 18. maí sl. þar sem vísað er til svars Isavia ohf. til ráðuneytisins, sem rakið er hér að framan. Þar kemur fram að velferðarráðuneytið telur með öllu óásættanlegt að sjúkraflug til Reykjavíkur sé ekki tryggt allan sólarhringinn þótt stéttarfélag eigi í vinnudeilu. Slík staða ógni öryggi sjúklinga sem flytja þurfi á sérhæft sjúkrahús í Reykjavík. Velferðarráðuneytið fór þess á leit að tryggt yrði að sjúkraflugvélar gætu lent á Reykjavíkflugvelli allan sólarhringinn, þrátt fyrir yfirvinnubann flugumferðarstjóra.

Þá liggja fyrir í málinu minnisblöð forstjóra Isavia ohf., dags. 30. maí og 8. júní sl. Í minnisblaði, dags. 30. maí sl., er gerð grein fyrir samningaviðræðum, sem staðið hafi yfir frá því í október sl. Síðasta tilboði SA/Isavia, hafi verið hafnað án gagntilboðs, en það hafi falið í sér 15% upphafshækkun launa og samtals 24% hækkun launa á samningstímabilinu. Auk þess hafi gefist kostur á 4% hækkun umfram það fyrir vinnufyrirkomulag sem gefi Isavia ákveðið hagræði í skipulagi vinnu og síþjálfunar. Þá hafi auk þessa verið boðin launaskriðstrygging tengd hlutfalli af launavísitölu til að tryggja af félagsmenn stefnanda sætu ekki eftir. Þá kemur fram að föst meðallaun flugumferðarstjóra séu um ein milljón króna á mánuði og meðaltalsheildarlaun með aukavinnu um 1,2 milljónir króna. Hækkanir kæmu því ofan á þessar fjárhæðir. Þá kemur fram að þjálfunarbann, sem félagsdómur hafi metið lögmætt, hafi þau áhrif að þjálfun tefst og að sú fjölgun flugumferðarstjóra, sem áætluð var fyrir sumarið 2017 muni ekki verða.

Fram kemur að sú röskun sem orðið hafi á áætlunarflug á Íslandi og flugi um íslenska flugstjórnarsvæðið hafi óverulegar fjárhagslegar afleiðingar fyrir félagið, en þær auki kostnað flugfélaganna, sem noti þjónustuna. Þá eru lýsingar á röskun í samræmi við það sem rakið er í greinargerð með frumvarpi að lögum nr. 45/2016.

Í minnisblaðinu, dags. 8. júní sl., kemur fram að yfirvinnubannið frá 6. apríl sl. auk þjálfunarbannsins hafi haft verulega neikvæð áhrif á Keflavíkflugvelli og ástandið mjög viðkæmt, sérstaklega á næturvöktum þar sem ekki sé hægt að kalla út afleysingamenn, en aðeins einn starfsmaður sé á vakt frá kl. 21 til 07. Síðan eru rakin frekar afleiðingar verkfallsaðgerðanna.

Þá liggur fyrir í málinu minnisblað Samtaka ferðaþjónustunnar til innanríkisráðuneytisins, dags. 8. júní 2016, þar sem lýst er yfir verulegum áhyggjum vegna áhrifa yfirvinnubanns flugumferðarstjóra á íslenska ferðaþjónustu. Þar segir að hafa beri í huga að um sé að ræða fámenna stétt sem hafi óvenju sterka samningsaðstöðu vegna þess mikla þjóðhagslega tjóns sem aðgerðir þeirra valdi. Ljóst sé að komi til frekari aðgerða muni hljótast af því verulegt tjón, ekki aðeins fyrir flugfélögin, heldur ferðaþjónustuna í heild og þjóðarbúið allt. Yfirvinnubann flugumferðarstjóra hafi staðið yfir í um tvo mánuði, eða frá 6. apríl sl., og á þeim tíma hafi næturumferð um Keflavíkurflugvöll legið niðri í fjórgang vegna veikinda flugumferðarstjóra og ekki hafi fengist aðilar til að leysa af vegna yfirvinnubannsins. Í minnisblaðinu er síðan gerð grein fyrir afleiðingum aðgerða flugumferðarstjóra á ferðaþjónustufyrirtæki og flugfélög. Aðgerir þeirra hafi haft gífurlega mikil og neikvæð áhrif á fjölda fyrirtækja í ferðaþjónustu og þúsundir einstaklinga sem hafi engan aðgang að deilunni eða geti komið að lausn í málinu.

Hliðstæður ágreiningur og í máli þessu var borinn undir dómstóla með dómi Hæstaréttar í máli nr. 167/2002, sem kveðinn var upp 14. nóvember 2002, og í máli Hæstaréttar í máli nr. 467/2015, sem kveðinn var upp 13. ágúst 2015.

Í síðarnefndum dómi Hæstaréttar er vísað til þess að í dómafrankvæmd, sbr. einkunum dóm Hæstaréttar frá 14. nóvember 2002 í fyrrnefnda málinu nr. 167/2002, hafi ákvæði 1. málslíðar 1. mgr. 74. gr. stjórnarskrárinnar verið skýrt á þann hátt að það verndi rétt stéttarfélaga til að standa vörð um og tryggja hagsmuni félagsmanna sinna, þar á meðal með því að semja um laun þeirra og önnur kjör. Með því að verkfallsréttur sé löghelgað úrræði til að knýja á um gerð slíkra samninga taki ákvæðið jafnframt til hans, en þó að því gættu að í ljósi 2. mgr. 75. gr. geti hann sætt takmörkunum eftir fyrirmælum laga. Slíkar takmarkanir verði að helgast af nauðsyn í lýðræðislegu þjóðfélagi vegna þjóðaröryggis eða almannaheilla, til að forðast glundroða eða glæpi eða til verndar heilsu eða siðgæði manna eða réttindum og frelsi. Þannig reynir í máli þessu á ákvæði laga nr. 45/2016, en stefnandi krefst þess að honum sé, þrátt fyrir ákvæði 1. gr. 2. gr. og 3. gr. laganna, heimilt að efna til verkfalls í samræmi við ákvæði laga nr. 80/1938 um stéttarfélög og vinnudeilur og að kjör félagsmanna stefndanda verði ekki afráðin með ákvörðun gerðardóms samkvæmt lögnum.

Ágreiningslaust er að þær takmarkanir, sem gerðar voru á réttindum félagsmanna stefnanda, voru gerðar með lögum. Ágreiningur er aftur á móti um

Það hvort þessar takmarkanir geti helgast af tilliti til almannaheilla, verndar heilsu manna eða réttidum þeirra og frelsi, svo og hvort nauðsyn hafi verið á þeim og meðalhöfs verið gætt með ákvæðum laganna. Þegar lög nr. 45/2016 voru sett höfðu verkfallsaðgerðir stefnanda staðið yfir frá 6. apríl 2016 og röskun vegna yfirvinnubannsins hafði haft gífurleg áhrif á innanlandsflug, flugumferð til og frá landinu og allt flug um íslenskt loftrými. Yfirvinnubann stefnanda kemur í veg fyrir að unnt sé að manna vaktir ef forföll verða hjá flugumferðarstjórum, t.d. vegna veikinda, sem leitt hefur til þess að vísa hefur þurft flugi úr íslenska flugstjórnarsvæðinu og seinka komum og brottförum á Keflavíkurflugvelli. Fram kemur í gögnum málsins, bæði á útprentun á heimasíðu stefnanda og yfirliti um unna yfirvinnu flugumferðarstjóra á stöðugildi 2015-2016, kemur fram að yfirvinna hefur verið venjubundin. Þá gaf skýrslu við aðalmeðferð Sigurður Ólafsson, framkvæmdastjóri mannauðs og árangurs hjá Isavia ohf., og gerði hann frekari grein fyrir framangreindu yfirliti um unna yfirvinnu flugumferðarstjóra. Hann kvað yfirvinnu hafa verið venjubundna í gegnum árin og hún væri frá 4,2 tímum upp í 8 tíma á viku hjá þeim sem mest yfirvinna er hjá.. Þessi yfirvinna hafi ekki verið illa séð af aðilum, starfsemin hafi byggst á yfirvinnu. Starfsmenn fengju hvíld, þeir þyrftu ekki að sitja við vinnu allan daginn og verðu helmingi vinnutímans í að stjórna flugumferð, þeir sem sinntu því starfi.

Í greinargerð með frumvarpi, sem varð að lögum nr. 45/2026, kemur fram að ástæða lagasetningarinnar sé sú að stjórnvöld og löggjafinn meti stöðuna sem upp sé kominn þannig að almannahagsmunir séu í húfi, heildarhagsmunir heillar atvinnugreinar, ferðapjónustunnar, séu undir og mikilvægt sé að efnahagslegum stöðugleika verði ekki stefnt í voða með ófyrirsjáanlegum afleiðingum á vinnumarkaði.

Þá liggur fyrir að Ísland hafi skuldbundið sig skv. samningi um flugþjónustu á Íslandi, dags. í mars 2010, og sem var upphaflega frá árinu 1956, til að sinna flugleiðsöguþjónustu á Norður-Atlantshafi og samþykkt að tryggja að þjónustan yrði rekin á öruggan, skilvirkan og hagkvæman hátt. Aðgerðir flugumferðarstjóra hafa komið í veg fyrir að íslensk stjórnvöld hafi getað staðið við skuldbindingar sínar samkvæmt þessum samningi og það hefði getað haft alvarlegar afleiðingar í för með sér fyrir starfsemina hér á landi. Þarna er um að ræða verulega almannahagsmuni af því að tryggja öruggar flugsamgöngur til og frá landinu. Þá hafa fjölmargir aðilar atvinnu af þessari starfsemi sem er gjaldeyrisskapandi. Þá verður ekki fram hjá því litið að eftir því sem aðgerðirnar standi lengur yfir sé öryggi og stöðugleika í þessari þjónustu ógnað og fyrir liggur að þær hafa haft alvarleg og skaðleg áhrif á allt yfirflug flugvéla sem ekki hafa viðkomu hér. Isavia

ohf. hefur gefið út um 60 tilkynningar um röskun á flugumferðarþjónustu á Keflavíkflugvelli vegna deilunnar, sem kemur aðallega niður á flugfarþegum og flugfélögum, sem eru ekki aðilar að deilunni. Yfirvinnubannið hefur þegar haft áhrif á 1200 flugferðir hjá Icelandair og raskað ferðaáætlunum 200.000 farþega. Þá áætla Isavia ohf. að kostnaður erlendra flugfélaga sem hingað koma eða fljúga um íslenskt loftrými án viðkomu hér á landi sé á þriðja milljarð króna vegna þess að þau hafi þurft að velja óhagstæðari flugleiðir. Hér þykir skipta máli að flugumferðarstjórn fyrir flug til og frá landinu og flugumferðarþjónusta á Norður-Atlantshafi er á hendi eins aðila, Isavia ohf., og því ekki hægt að leita annað.

Þá kemur fram í bréfi framkvæmdastjóra flugleiðsöguviðs til velferðarráðuneytisins, dags. 6. maí sl., að öryggi sjúkraflugs allan sólarhringinn sé ekki tryggt þrátt fyrir að stefnandi hafi veitt undanþágu til slíks flugs þar sem upp gæti komið sú staða að ekki væri mögulegt að manna þjónustuna og vísa þyrfti sjúkraflugi annað. Framkvæmdastjóri mannauðs og árangurs hjá Isavia ohf., sem gaf skýrslu við aðalmeðferð, upplýsti að á þeim tíma sem yfirvinnubannið var í gildi hafi tekist að manna þjónustuna, en eftir að umrædd lög voru sett hafi orðið truflanir á þeirri mönnun þó að hann geti ekki fullyrt hvort um samráð hafi verið að ræða.

Þá kom einnig fram í skýrslu framkvæmdastjóra mannauðs og árangurs hjá Isavia ohf. að þjálfunarbannið hafi haft bein áhrif á flugumferðarstjórnina þar sem í þjálfun hafi verið, auk nema í grunn- og starfsþjálfun, fjórir flugumferðarstjórar en þeir hafi verið í þjálfun milli réttinda til að bæta á sig réttindum. Hefði ekki komið til þjálfunarbannsins hefðu þessir aðilar komið til starfa í sumar á þeim vettvangi sem þörfin var brýnust, það er að stjórna flugumferð í turni og flugstjórnarmiðstöð.

Samningaviðræður aðila höfðu staðið yfir í níu mánuði og við setningu laganna hafði verkfall stefnanda staðið yfir í níu vikur og þjálfunarbann í fimm vikur. Eftir fund í innanríkisráðuneytinu þann 7. júní sl. með fulltrúum deilenda til að varpa ljósi á afstöðu þeirra til þess að samningar næðust, var það mat ráðuneytisins að deilan yrði ekki leyst án aðkomu þess. Stefnandi hafi nýtt sér verkfallsheimild 14., sbr. 19. gr. laga nr. 80/1938 og boðað yfirvinnubann. Flugumferðarstjórar voru ekki skv. ákvæðum kjarasamninga skuldbundnir til að vinna yfirvinnu, en óumdeilt er að þeir höfðu að jafnaði unnið umtalsverða yfirvinnu, hún verið venjubundin og starfsemi Isavia ohf. byggst á því um árabíl, eins og rakið hefur verið. Þótt ekki sé sérstaklega samið um skyldu til að vinna yfirvinnu getur þó sérstaða starfa orðið þess valdandi að slík skylda sé til staðar og

getur vejna þannig orðið til þess að skapa skyldu til að vinna yfirvinnu, sbr. dóm Félagsdóms 22. maí 1986.

Eins og fram kemur í greinargerð með frumvarpi að lögum nr. 45/2016 voru þau sett af nauðsyn sem neyðarúrræði til verndar hagsmunum annarra og til að tryggja efnahagslegan stöðugleika. Launakröfur stefnanda voru langt umfram þær launahækkanir sem samið hafði verið um við stærsta hluta vinnumarkaðarins. Stefndi, Samtök atvinnulífsins, taldi sig bundinn af SALEK-samkomulaginu um samræmda launastefnu. Stefndu, Samtök atvinnulífsins og BSRB, höfðu gert með sér rammisamkomulag, sem undirritað var 27. október 2015. Með því var stefnt að því að koma í veg fyrir víxlverkun launahækkana og verðbólgu sem hafði einkennt íslenskan vinnumarkað til langs tíma. Stefndi, Samtök atvinnulífsins, hafði skuldbundið sig til að framfylgja þeirri launastefnu, sem þar var sett fram, gagnvart öðrum viðsemjendum sínum. Það lá fyrir að ef fallist yrði á kröfur stefnanda mætti gera ráð fyrir að þeir kjarasamningar, sem gerðir höfðu verið með vísan til SALEK-samkomulagsins, sættu endurskoðun í samræmi við forsenduákvæði þeirra með ófyrirséðum afleiðingum.

Telja verður að markmið með setningu laga nr. 45/2016 hafi verið að tryggja rétt annarra, stuðla að því að íslensk stjórnvöld gætu staðið við þjóðréttarlegar skuldbindingar og stuðla að efnahagslegum stöðugleika. Í dómi Hæstaréttar Íslands nr. 167/2002 kemur fram að efnahagslegar forsendur geti verið fyrir hendi sem heimili slíkar takmarkanir sem hér um ræðir, m.a. vegna réttinda annarra og getu ríkis til að standa við framtíðarskuldbindingar sínar. Þá kemur fram í dómi Mannréttindadómstóls Evrópu í máli 38190/97, frá 27. júní 2002, viðurkenning á því að efnahagslegar forsendur geti verið fyrir hendi sem heimili takmarkanir og skerðingu á verkfallsréttindum.

Þá vísast einnig til dskj. nr. 28, niðurstaðu og meginreglna Félagafrelsisnefndar ILO, Alþjóða vinnuálastofnunarinnar, gr. 581 og gr. 586. Nefndin hefur gengið út frá þeirri meginreglu að verkföll séu heimil og aðeins leyft þröngar undantekningar frá henni. Nefndin hefur talið heimilt að takamarka verkfallsrétt þegar um er að ræða svokallaða nauðsynlega grunnþjónustu og flugumferðarstjórn teljist grunnþjónusta í þessum skilningi. Þetta eigi við um öll verkföll, áhæð í hvaða formi þau birtast.

Varðandi það hvort meðalhófs hafi verið gætt við lagasetinguna var í 2. gr. laganna kveðið á um það að hefðu aðilar ekki undirritað kjarasamning fyrir 24. júní 2016 skyldi gerðardómur ákveða kaup og kjör félagsmanna stefnanda. Þarna var

aðilum veitt tóm til þess að freista þess að ná samningum. Samninganefndir undirrituðu 24. júní sl. nýjan kjarasamning sem síðan var felldur í atkvæðagreiðslu á félagsfundum stefnanda. Í frétt á RÚV 5. júlí sl., sem lögð var fram í málinu, var haft eftir formanni stefnanda varðandi niðurstöðuna: „Við höfum dregist aftur úr launaþróun, við gerðum langan kjarasamning síðast og ég held að gerðardómur taki meira tillit til þess en samningsaðiliar og viðsemjendur okkar gerðu.“

Þá er tekið fram í athugasemdum með lagafrumvarpinu að unnt sé að ljúka málinu með kjarasamningi á meðan ágreiningurinn sé til meðferðar hjá gerðadómi.

Þá er í 2. mgr. 2. gr. laganna kveðið á um það að aðilar tilnefni hvor sinn aðila í gerðardóminn auk þess sem Hæstiréttur tilnefni ótengdan aðila sem skuli vera formaður dómsins. Það er því ljóst að stefnandi á þess kost að koma sjónarmiðum sínum að í gerðardóminum.

Þá er meðalhófs gætt að því leyti að ekki er í lögnum kveðið á um skyldu félagsmanna stefnanda til að vinna yfirvinnu.

Varðandi þá athugasemd stefnanda í stefnu að tímalengd gerðardóms sé óbundin og þannig hafi gerðardómurinn frjáls mat á lengd gildistíma, þá segir í 3. gr. laganna hvaða viðmið gerðardómur skuli hafa við ákvarðanir um laun og önnur starfskjör félagsmanna stefnanda. Þar segir að hann skuli fyrst og fremst taka mið af launaþróun samkvæmt þeim kjarasamningum sem gerðir hafa verið á almennum vinnumarkaði síðustu misseri. Í athugasemdum við 3. gr. segir að í þessu ákvæði felist að við ákvörðun sína geti gerðardómur haft hliðsjón af gildistíma þeirra kjarasamninga sem undirritaðir hafi verið á síðustu misserum. Samkvæmt þessu eru gerðardómi sett ákveðin mörk og viðmið og gera verður ráð fyrir að hann fylgi þessum viðmiðum á hóflegan hátt. Hann hefur ekki lokið störfum. Verði ákvörðun gerðardóms á þann veg að stefnandi telji hann hafa farið óhæfilega út fyrir þau viðmið sem mælt er fyrir um í lögnum getur hann leitast við að fá henni hnekkt. Ekki verður því fallist á að gerðardómurinn hafi frjálst mat á gildistíma ákvarðana sinna og þannig sé um ólögmeitt valdaframsal að ræða.

Með 2. og 3. gr. laga nr. 45/2016 var sérstökri nefnd, gerðardómi, falið að kveða á um kaup og kjör félagsmanna stefnanda. Fordæmi eru fyrir því að samsvarandi leið hafi verið farin þegar mælt hafi verið fyrir í lögum um lausn kjaradeilu, sbr. dóm Hæstaréttar í máli nr. 467/2015. Því verður ekki fallist á með stefnanda að gerðardómurinn sé stjórnsýslunefnd sem hafi óljósa eða lítt afmarkaða stöðu.

Samkvæmt því sem rakið hefur verið var það mat löggjafans að grípa þyrfti inn í verkfallsaðgerðir stefnanda gagnvart Isavia ohf. og frekari vinnustöðvanir eða aðrar aðgerðir stefnanda á grundvelli brýnna almannahagsmuna. Ekki verður fallist á að með lagasetningunni hafi verið brotið gegn réttindum stefnanda skv. 74. gr. stjórnarskrárinnar eða 11. gr. mannréttindasáttmála Evrópu eða samþykktum ILO, Alþjóðavinnuumálastofnunarinnar, nr. 87 og 98, eða gegn 6. gr. félagsmálasáttmála Evrópu.

Ekki eru því efni til að hnekkja mati löggjafans, sem byggir á málefnalegum forsendum, á nauðsyn setningar laga nr. 45/2016. Ber því að sýkna stefndu af kröfum stefnanda.

Samkvæmt því verður ekki fallist á að stefnanda sé, þrátt fyrir ákvæði laga nr. 45/2016, heimilt að efna til verkfalls. Þá verður talið að ákvörðun gerðardóms ráði kjörum félagsmanna stefnanda á gildistíma ákvörðunar gerðardómsins eða þar til samningar nást um kjör.

Rétt þykir að hver aðili beri sinn kostnað af málinu.

Af hálfu stefnanda flutti málið Ástráður Haraldsson hrl., en af hálfu stefnda íslenska ríkisins Ólafur Helgi Árnason hrl. og af hálfu stefnda Samtaka atvinnulífsins Hrafnhildur Stefánsdóttir hrl.

Dóminn kveður upp Þórður Clausen Þórðarson héraðsdómari.

Dómsorð:

Stefndu, íslenska ríkið og Samtök atvinnulífsins, eru sýknuð af kröfum stefnanda, Félags íslenskra flugumferðarstjóra.

Málskostnaður fellur niður.

Þórður Clausen Þórðarson