

Mánudaginn 24. nóvember 1969.

Nr. 6/1968.

**Flugvirkjafélag Íslands**

(Gunnar Sæmundsson hdl.)

gegn

**Vinnuveitendasambandi Íslands f. h.**

**Flugfélags Íslands h/f**

(Einar Árnason hdl.)

**Verkamannafélaginu Dagsbrún vegna**

**Baldurs Jóhannssonar, Garðars Guðmundssonar, Ingólfs Magnússonar, Páli Jónssyni**

(Egill Sigurgeirsson hrl.)

**Aðalsteini Jónssyni, Karli Þorkelssyni og**

**Sigurði P. Sigurjónssyni**

(Árni Stefánsson hrl.).

**Dómarar:**

Hákon Guðmundsson, Gunnlaugur E. Briem, Einar Arnalds,  
Gunnar Björnsson og Sturla Sæmundsson.

Iðnaður. Dæmt um mörk milli starfs faglærðra iðnaðarmanna og ófaglærðra manna og mörk milli starfsgreina fagmanna. Sératkvæði.

### **Dómur.**

Mál þetta er höfðað fyrir Félagsdómi með stefnu, dags. 14. nóvember 1968, af Flugvirkjafélagi Íslands gegn Vinnuveitendasambandi Íslands f. h. Flugfélags Íslands h/f, Verkamannafélaginu Dagsbrún vegna Baldurs Jóhannssonar, Garðars Guðmundssonar, Ingólfs Magnússonar, Páli Jónssyni, Aðalsteini Jónssyni, Karli Þorkelssyni og Sigurði P. Sigurjónssyni.

Mál þetta er rekið fyrir Félagsdómi samkvæmt 2. mgr. 44. gr. laga nr. 80/1938, sbr. lög nr. 70/1954, og er af hálfu stefnanda krafizt dóms um það, að eftirfarandi starfsemi, sem nú sé innt af hendi hjá Flugfélagi Íslands h/f af öðrum en flugvirkjum, falli undir flugvirkjaiðn:

1. Viðhald og viðgerðir á stólum í flugvélum, áklæði þeirra, öryggisbeltum og öðrum búnaði, einnig viðhald á

innri klæðningu og innréttingu flugvéla, er Baldur Jóhannsson sér um og framkvæmir.

2. Viðhald, eftirlit og viðgerðir á öryggistækjum, svo sem björgunarbatum, björgunarvestum, neyðarskoti, neyðarljós-um og blysaþyssum, einnig umsjón með sjúkrakössum flugvéla og súrefnisgrimum, er Garðar Guðmundsson sér um og framkvæmir,

3. Málningarvinna og tæringarvörn á flugvélum og flugvélarhlutum, þar með talin málun á einkennismerkjum og leiðbeiningum, er Páll Jónsson sér um og framkvæmir með aðstoð Ingólfs Magnússonar og einnig með aðstoð hlaðmanna, þegar um stór verkefni er að ræða.

4. Störf í „Radiodeild F. Í.“, en deild þessi sér um og framkvæmir viðhald, eftirlit og viðgerðir á talstöðvum og siglingatækjum svo og lorantækjum, ratsjá og sjálfstýrisbúnaði, að svo miklu leyti sem þar er um rafeindataeki að ræða. Fastráðnir starfsmenn deildarinnar eru: Aðalsteinn Jónsson, Karl Þorkelsson og Sigurður P. Sigurjónsson, en auk þeirra vinnur þar stundum einn lausráðinn maður.

5. Losun og ifesting á stólum og skilrúmum í flugvélum, umsjón með hemlaþrýstingi og hemlum, þegar flugvélar eru dregnar, tenging hlaðrafstöðvar við rafkerfi flugvéla og ásetning og fiarlægning öryggislása á hjólabúnaði flugvéla og hlífum og loftinntök, en þau störf vinna hlaðmenn.

Eru dómkröfur stefnanda þær, að dæmt verði, að öll þau störf, sem talin eru upp undir töluliðum 1—5, falli undir iðn flugvirkja. Þá krefst hann og málskostnaðar úr hendi stefndu eftir mati dómsins.

Stefndi Vinnuveitendasamband Íslands f. h. Flugfélags Íslands h/f krefst algerrar sýknu af kröfum stefnanda og málskostnaðar úr hendi hans eftir mati dómsins.

Stefndi Verkamannafélagið Dagsbrún, sem er aðili í máli þessu vegna framangreindra verkamanna, Baldurs Jóhannssonar, Garðars Guðmundssonar og Ingólfs Magnússonar og vegna félagsmanna Dagsbrúnar almennt, krefst sýknu af öllum kröfum stefnanda og málskostnaðar úr hendi hans eftir mati dómsins.

Stefndi Páll Jónsson, sem er ófélagsbundinn, en hefur

sveinsbréf í bílamálun, krefst sýknu af kröfum stefnanda og málskostnaðar úr hendi hans.

Stefndu Aðalsteinn Jónsson, Karl Þorkelsson og Sigurður P. Sigurjónsson, sem allir eru löggiltir útvarpsvirkjar, krefjast sýknu af dómkröfum stefnanda og málskostnaðar úr hendi hans eftir mati dómsins.

Flugvirkjafélag Íslands og Verkamannafélagið Dagsbrún eru bæði í Alþýðusambandi Íslands og hefur sambandið af þeim sökum ekki talið rétt, að það væri aðili samkvæmt 45. gr. laga nr. 80/1938 í máli þessu.

## I.

Stefnandi gerir þá grein fyrir dómkröfum sínum í máli þessu, að vegna tilfinnanlegs skorts á lærðum flugvirkjum á undanförunum árum hafi það viðgengizt, að ófaglærðir menn hafi unnið störf, er falli undir iðngrein flugvirkja. Nú sé hins vegar svo komið, að ekki sé lengur skortur á iðnlærðum flugvirkjum og vilji flugvirkjar því neyta þess réttar, sem þeir hafi samkvæmt héraðslögum iðnlöggjöf. Það sé að vísu svo, að íslensk lög og reglugerðir geymi ekki tæmandi skilgreiningu á inntaki iðngreinar flugvirkja, en það sé skoðun stefnanda, að undir þessa iðngrein falli öll tæknileg störf við viðhald, eftirlit og endurbætur á flugvélum og hlutum þeirra, svo og kerfum og tækjum í flugvélum og utan þeirra, sem að notkun þeirra lúta. Það sé hlutverk flugvirkja fyrir hvert millilandaflug og a. m. k. einu sinni á dag, að því er innanlandsflug varðar, að ganga úr skugga um og taka ábyrgð á, að flugvélin með öllum sínum útbúnaði sé í flughæfu standi. Engum geti dulizt, að hér sé um ábyrgðarmikið starf að ræða, sem krefjist góðrar starfsþekkingar og þjálfunar. Sé því rétt og eðlilegt, að öll þau tæknistörf, sem tilgreind eru í dómkröfum hans, lið 1—5, séu unnin af flugvirkjum. Stefnandi kveðst að vísu ekki halda því fram, að flugvirki geti án sérstakrar þjálfunar annazt fullt viðhald á rafeindatækjum eða nákvæmum mælitækjum, sem notuð eru í sambandi við flug, en hann telur, að undirstaða þjálfunar eða sérnáms við vörzlu og meðferð

slikra tækja hljóti að vera kunnátta og atvinnuréttindi í almennri flugvirkjun.

Þá hefur stefnandi lýst því yfir, að hann muni ekki gera kröfu til þess, að þeir menn, sem nú gegna störfum þeim, er um ræðir í kröfum hans, láti af þeim, þótt kröfur hans í máli þessu verði teknar til greina.

Stefndi Flugfélag Íslands h/f, sem á hagsmuna að gæta í máli þessu, þar sem menn þeir, er um getur í dómkröfum stefnanda, vinna í þjónustu hlutafélagsins, byggir sýknukröfu sína á þeim rökum, að sum þau störf, sem tilgreind eru í kröfuliðum 1—5, séu svo sérhæfð, að almenna flugvirkja skorti þekkingu til þess að leysa þau af hendi. Önnur nefndra starfa séu hins vegar svo vandalíti og einföld, að hver meðalgreindur maður geti með nokkurri tilsögn leyst þau af hendi svo fulls öryggis sé gætt, enda séu þau störf ekki þess eðlis, að nám flugvirkja geri þá út af fyrir sig öðrum hæfari til að vinna þau. Hlutafélagið hafi ávallt kostað kapps um það, að fyllsta öryggis væri gætt við útbúnað og rekstur flugvéla þess og starfsmenn félagsins, sem nú sé krafizt að viki úr tilteknum störfum fyrir flugvirkjum, hafi fengið sérþjálfun, sem flugvirkjar hafi eigi til að bera. Hann kveður það sérkennandi fyrir flugvirkjaiðnina og öll þau störf, sem snerta viðhald og viðgerðir flugvéla og flugvélahluta, að sú vinna sé framkvæmd undir eftirliti sérmenntaðra manna, „aircraft inspectors“, sem votti með undirskrift sinni, að verkið sé rétt af hendi leyst, og séu þessir menn ábyrgir gagnvart loftferðaeftirliti ríkisins. Þá sé og á það að líta, að flugvirkjar verði að ganga undir sérstakt próf hjá flugmálastjórninni til þess að öðlast réttindi til flugvirkjavinnu við tiltekna flugvélategundir og fái að því loknu flugliðaskírteini, er gefið sé út af samgöngumálaráðuneytinu samkvæmt reglugerð um fluglið frá 1. nóvember 1949. Loks bendir stefndi á það, að samkvæmt lögum nr. 30/1941 um fjarskipti hafi ríkið einkarétt á að setja upp hvers konar fjarskiptavirki, þar á meðal í flugvélum, en framkvæmd þessa einkaréttar annist Póst- og símamálastjórnin og fari stefndi Flugfélag Íslands h/f samkvæmt sérstakri heimild hennar með viðhald þeirra radiofjarskiptatækja, sem það starfræki í flugvélum

sínum, að fullnægðu því skilyrði, að sérstakur maður, sem til þess sé hæfur, að mati Póst- og símamálastjórnarinnar, beri ábyrgð á þeim rekstri. Þá viðurkenningu hafi Aðalsteinn Jónsson fengið og séu þau störf, er að þessu lúta, alfarið óviðkomandi flugvirkjajaiðninni.

Stefndi Verkamannafélagið Dagsbrún hefur mótmælt því, að þau störf, sem framangreindir félagsmenn þess leysa af hendi við flugvélar, falli undir flugvirkjajaiðn. Heldur hann því fram, að störf þau, sem iðnaðarmenn eigi að hafa einkarétt til að vinna, verði að vera skýrt tilgreind í lögum eða reglugerðum. Hér sé ekki um slíkt að ræða, enda viðurkennt, að aðrir en flugvirkjar hafi alla tíð unnið þau störf, sem um sé deilt í þessu máli, og engin ákvæði fyrir hendi að íslenskum lögum, er leggi þau undir flugvirkjajaiðn.

Af hálfu stefnda Páls Jónssonar er því og eindregið mótmælt, að vinna sú, er hann leysir af hendi, geti fallið undir flugvirkjajaiðn. Hans vinna sé málningarvinna, sem krefjist sérþekkingar og leikni í starfi, og séu flugvirkjar ekki hæfari til þeirra starfa en hverjir aðrir.

Sýknukrafa stefndu Aðalsteins Jónssonar, Karls Þorkelssonar og Sigurðar P. Sigurjónssonar er byggð á því, að samkvæmt lögum nr. 30/1941 um fjarskipti og reglugerðum settum samkvæmt þeim lögum, hafi ríkið einkarétt á því að flytja til landsins, selja, leigja eða dreifa út hvers konar fjarskiptatækjum, sem notuð séu í íslenskum flugvélum. Póst- og símamálastjórninni sé samkvæmt nefndum lögum falin öll framkvæmd á greindum einkarétti ríkisins og hafi hún veitt Flugfélagi Íslands h/f leyfi til þess að annast viðhald þeirra radiofjarskiptatækja, sem félagið starfræki í flugvélum sínum, en skilyrði fyrir því leyfi sé, að maður, sem hlotið hafi viðurkenningu Póst- og símamálastjórnarinnar, hafi umsjón með þessari starfsemi flugfélagsins og beri ábyrgð á henni. Þessa viðurkenningu hafi Aðalsteinn Jónsson. Póst- og símamálastjórnin hafi um áratuga skeið rekið skóla í radiotækni. Sé það þriggja ára skóli og hafi stefndu Aðalsteinn, Karl og Sigurður útskrifast úr þeim skóla. Því fari fjarri, að radiotæknistörf þau, er hér um ræði, séu hluti af iðn flugvirkja. Flugvirkjun og radio- og raf-

eindataækni séu óskyldar greinar og komi ekki til álita, að flugvirkjar geti gegnt störfum í radiodeild flugfélagsins nema þeir hafi áður stundað það nám, sem radiovirkjar verði að ganga í gegnum, og til þess náms séu þeir eigi öðrum hæfari, þótt þeir hafi réttindi sem flugvirkjar, því að þekking í flugvirkjun sé ekki nauðsynleg undirstaða í radiotækni. Það sé úrelt sjónarmið, að flugvirkjar geti haft þekkingu á öllu því, sem varðar þær margvíslegu flugvélategundir, sem nú séu í notkun. Stefnan sé sú nú á tímum, að krafizt sé meiri sérþekkingar á þröngum sviðum. Með því fáist bæði meiri vinnuhraði og öryggi. Starfssvið flugvirkjanna sé því fyrst og fremst flugvélaraskrokkurinn og hreyflarnir, en verksvið útvarps- eða radiovirkjanna sé rafeinda-tækin.

Iðnráð Reykjavíkur hefur að tilhlutan dómsins fjallað um mál þetta samkvæmt 5. gr. reglugerðar nr. 118/1937 og segir m. a. svo í álitsgerð þess:

„Fræðslunefnd flugvirkja hefur, eins og aðrar iðngreinar, lagt fram tillögur til Iðnfræðsluráðs um verkefni til sveinsprófs fyrir flugvirkja, sem að mestu leyti eru samhlj. hinum fyrri — þó nokkuð ítarlegri. Kemur þar í ljós, að í upphafi og einnig nú er ætlazt til þess, að nemandi í flugvirkjun læri á sínum 5 ára námstíma meðal annars þau störf, sem þar eru talin og sanni á sveinsprófi kunnáttu sína og getu.

Nú vill svo til, að þau störf, sem talin eru upp á skjali nr. 1 og lagt hefur verið fram í Félagsdómi 20. nóv. s.l., flokkuð undir liðina 1—5, eru flest öll hin sömu og þau, er talin eru upp til sveinsprófs fyrir flugvirkja, að viðbættum nýju tillögnum.

Stjórn Iðnráðsins verður því að líta svo á, að hin umræddu störf teljist flugvirkjun. Flugvirkjun er lögfest iðngrein og nýtur því verndar laga nr. 18 frá 1927 um iðju og iðnað, samkv. því sem þau mæla fyrir.

Frá þessu sjónarmiði er það áberandi, hvað flugvirkjun er fjölbreytt iðn, sem grípur jafnvel inn á verksvið annarra iðngreina, svo sem t. d. húsgagnabólstrara, málara og jafnvel útvarpsvirkja, án þess þó að hægt sé að telja flugvirkja

fullnuma í þessum iðngreinum, eða að þeir geti nokkurn tíma öðlast iðnréttindi í þeim, án frekara náms.

Þrátt fyrir þetta verður að teljast, að ekki sé hægt að útiloka aðra iðnaðarmenn frá vinnu við þau störf, sem þeirra iðngrein heyra til, þó um vinnu við flugvélar sé að ræða, og þess væri óskað.

Í þessu máli er líka um að ræða menn, sem ekki eru flugvirkjar, en vinna þó þeirra störf, eins og áður er getið. Þá má benda á, að það er mjög algengt í mörgum iðngreinum, að notaðir séu aðstoðarmenn til ýmsra verka, svo ekki ætti að vera óeðlilegt að samkomulag næðist auðveldlega um, að umræddir menn, sem hafa margra ára starfsreynslu að baki, héldu sínum störfum meðan þeirra nýtur við“.

Um iðnfræðslu gilda nú lög nr. 68/1966 og hefur samkvæmt þeim lögum verið sett reglugerð um iðnfræðslu nr. 143/1967. Með þessari reglugerð er felld úr gildi í heild reglugerð nr. 93/1960, en hún hafði að geyma ákvæði um próf og prófverkefni í þeim iðngreinum, sem löggiltar eru, þar á meðal flugvirkjun. Um þessi atriði eru ekki tekin upp nein ákvæði í reglugerð nr. 143/1967, en í 53. gr. hennar segir, að menntamálaráðuneytið setji, að fengnum tillögum iðnfræðsluráðs, reglur um prófverkefni og tilhögun sveinsprófs í hverri iðngrein fyrir sig. Þessar reglur hafa eigi enn verið settar. Verður því við úrlausn þessa máls að hafa hliðsjón af ákvæðum reglugerðar nr. 93/1960, en 59. gr. 6 hennar fjallar um próf í flugvélavirkjun, sbr. og reglugerð nr. 184/1949 um fluglið, 20. gr. og 21. gr.

Ákvæði nefndra reglugerða þykja ekki skera ótvírætt úr um það, hvaða einstök störf, er varða bol og búnað flugvéla, falli undir iðn flugvirkja, sbr. 14. gr. laga nr. 18/1927.

Félagsdómur hefur samkvæmt 56. gr. laga nr. 80/1938 leitað álits verkfræðinganna Grétars H. Óskarssonar, eftirlitsmanns Loftferðaefirlitsins, og Leifs Magnússonar, framkvæmdastjóra Flugöryggisþjónustunnar, um það, hvort störf þau, er um ræðir í dómkröfum stefnanda, falli undir flugvirkjaiðn. Hefur álitsgerð þeirra, dags. 12. sept. þ. á. með viðbótarskilgreiningu, dags. 20. október s.l., verið lögð fram í málinu.

Í nefndri álitsgerð segir svo almennt:

„Við samningu eftirfarandi álitsgerðar höfum við fyrst og fremst haft hliðsjón af þeirri verkaskiptingu, er almennt tíðkast erlendis, t. d. í Bandaríkjunum og á Norðurlöndum, án þess að vera sérfróðir um iðnlöggjöf hlutaðeigandi landa. Er hér um að ræða persónulegt mat á eðlilegri verkaskiptingu aðila, þar sem fullt tillit er tekið til nauðsynlegrar undirbúningsmenntunar eða tilsagnar, svo starfið verði leyst af hendi á fullnægjandi hátt og öryggi flugs ekki stefnt í hættu.

#### ALÞJÓÐAREGLUR:

Samningur um alþjóðaflugmál (Chicago-samningur), sem gildi tók hér á landi árið 1947, gerir ráð fyrir að samdir verði tæknilegir viðbætar (annexes), er kveði nánar á um hin einstöku tæknisvið flugsins, og verði jafnframt grundvöllur fyrir hliðstæðar reglugerðir aðildarríkja ICAO (International Civil Aviation Organization). Viðbætar þessir eru nú 15 talsins, og fjallar hinn fyrsti þeirra um útgáfu skirteina til flugliða (ICAO Annex 1: Personnel Licensing).

Greinar 4.1 og 4.2 fjalla um skirteini flugvirkja, þ. á m. um kröfur varðandi aldur, þekkingu og reynslu, svo og ákvæði varðandi starfsréttindi. Hvað starfsréttindin áhrærir er gerður sérstakur greinarmunur á því, hvort þau verði veitt einstaklingum (greinar 4.1.2., 4.2.2. og 4.2.3.), eða þau falin „Viðurkenndri stofnun“ (approved organization) (sjá greinar 4.1.3. og 4.2.4.). Með „Viðurkenndri stofnun“ er hér í framkvæmd átt við flugfélögin sjálf, eða nánar tiltekið skoðunar- og viðhaldsdeildir þeirra. Með auknum umsvifum í rekstri hinna stærri flugfélaga eykst jafnframt sérhæfing einstakra starfsmannahópa, er innan viðhaldsdeildarinnar starfa, og er þá fullkomlega eðlilegt, að menntunar- og þjálfunarferill manna sé ekki hinn sami, heldur miðist fyrst og fremst við það starfssvið, sem hverjum og einum er ætlað.

Í viðbæti nr. 6 (ICAO Annex 6: Operation of Aircraft) er rætt um rekstur loftfara á áætlunarflugi, og fjallar 8. kaflinn um viðhald þeirra. Fyrsta grein þess kafla krefst þess af flugfélagi, að það starfræki sérstaka deild til að annast



viðhald loftfara sinna, þar í talið þjálfað starfslið, verkstæði, tæki og annan búnað.

Á þeim sviðum flugsins, þar sem íslenskar reglur hafa ekki verið settar, hafa tilsvaramandi ákvæði ICAO-viðbæta verið notuð hér á landi. Reglugerð um flugið, sem hér kom út 1949, var byggð á ICAO Annex 1, eins og hann var á þeim tíma. Reglugerðinni hefur ekki verið haldið við á sama hátt og ICAO-viðbætinum, en á honum hafa verið gerðar 155 breytingar frá árinu 1949.

#### SKÍRTEINI FLUGLIÐA.

Höfuðtilgangur með útgáfu skírteina til flugliða samkvæmt ICAO Annex 1 (Eða reglugerð um fluglið) er að tryggja, að þau störf, er sérstaklega varða öryggi flugsins, verði aðeins unnin af þeim mönnum, sem til þess hafa hlotið rétta undirbúningsmenntun að áliti flugmálastjórnar.

ICAO hefur veitt leiðsögn um það hvernig slík undirbúningsmenntun skuli vera, m. a. með útgáfu þjálfunarhandbóka (Training Manuals Doc. 7192-AN/857), og fjallar t. d. bók nr. 11 um nám flugvirkja, en bók nr. 9 um nám radiovirkja.

#### SKOÐUNARDEILDIR FLUGFÉLAGA.

Viðhald og viðgerðir á minni flugvélum, t. d. einkaflugvélum eða flugvélum minni flugskóla, er framkvæmt af flugvirkjum, sem þá bera beina ábyrgð á verki sínu gagnvart skoðunarmanni loftferðaeftirlits flugmálastjórnar.

Hjá hinum stærri flugfélögum, sem annast reglubundið áætlunarflug, eru hins vegar starfræktar sérstakar skoðunardeildir, sem annast stöðugt eftirlit með öllu viðhaldi og viðgerðum á flugvélum félagsins, og bera á því ábyrgð gagnvart skoðunarmanni flugmálastjórnar. Starfsmenn slíkra skoðunardeilda eru flugvirkjar með full starfsréttindi og skírteini, og hafa sumir hverjir hlotið sérstaka viðbótarþjálfun á þessu sviði. Með slíku fyrirkomulagi fæst m. a. eftirfarandi: Skoðun fer fram á hverju verki, en slíkt yrði ekki framkvæmanlegt af skoðunarmanni flugmálastjórnar einum saman, og skoðunarmaðurinn getur haft samskipti við einn aðila flugfélagsins (Skoðunardeild þess), sem ábyrgð ber gagnvart honum á ástandi flugvélnanna. Á

þeim sviðum, er verulegu máli skipta, hvað öryggi flugsins varðar, fæst auk þess tvöföld skoðun, þ. e. skoðun skoðunardeildar og skoðunarmanns flugmálastjórnar.

Undir stjórn og eftirliti skoðunardeildar flugfélags geta starfað flugvirkjar eða annað þjálfað starfslið, sem hlotið hefur nauðsynlega tilsögn á sínu verksviði“.

## II.

Verða nú einstakir kröfuliðir stefnanda teknir til athugunar í þeirri röð, sem í stefnu greinir.

Um 1: „Viðhald og viðgerðir á stólum í flugvélum, áklæði þeirra, öryggisbeltum og öðrum búnaði, einnig viðhald á innri klæðningu og innréttingu flugvéla, er Baldur Jóhannsson sér um og framkvæmir“.

Samkvæmt ráðningarbréfi Baldurs Jóhannssonar, dags. 18. september 1964, en hann er ófaglærður starfsmaður Flugfélags Íslands h/f, er starf hans: „viðgerðir á klæðningu og stólum flugvéla o. fl., er varðar innréttingar“. Í skýrslu, er hann hefur gefið, segir hann, að störf sín við stóla í flugvélum séu m. a. fólgin í því að halda áklæði þeirra við og þá saumaskapur í því sambandi, taka áklæðin af stólum til viðgerðar og hreinsunar og setja þau á aftur. Taka gólfteppi af til hreinsunar og setja þau á aftur. Þá kveðst hann gera við það, ef gormar bresta í sætabeltum. Störf þessi kveður Baldur vera háð skoðun sérstaks skoðunarmanns, sem fari yfir og skrifi niður það, sem að er hverju sinni, og eftir viðgerð fari skoðunarmaður yfir það, sem gert hefur verið og gangi úr skugga um það, að allt sé í lagi.

Í málflutningi aðilja er fram komið, að skoðunarmaður er flugvirki.

Í skýrslu stefnanda segir, að Baldur sjái um og framkvæmi viðhald og viðgerðir á stólum, áklæði þeirra og öryggisbeltum og öðrum búnaði. Hann sjái einnig um viðhald á innri klæðningu og innréttingu flugvéla.

Nánari lýsing á einstökum störfum og verkefnum Baldurs hefur eigi komið fram í málinu.

Um þessi atriði segir svo í álitsgerð hinna sérfróðu verkfræðinga:

„a) Viðhald og viðgerðir á stólum og öryggisbeltum:

Flugvirkjaiðn. Stólar, festingar þeirra svo og öryggisbelti með festingum, þurfa að uppfylla ströng skilyrði flugmála-yfirvalda um styrkleika og burðarþol.

b) Viðhald áklæðis stóla og annars búnaðar (bólstrun og slíkt).

Ekki flugvirkjaiðn.

c) Innri klæðning og innrétting flugvéla.

Sé um að ræða viðhald, viðgerðir eða breytingar á þeirri innri klæðningu flugvéla, sem hefur í för með sér vinnu eða aðgerð við skrokk, gólf, stóla með festingum eða aðra þá hluti, er mynda heildarburðarkerfi flugvélarinnar, fellur slíkt í verkahring flugvirkja“.

Af hálfu stefnda Flugfélags Íslands h/f er því lýst yfir, að hafi viðhaldsverkefnið snert heildarburðarkerfi flugvéla, hafi slíkar viðgerðir verið unnar af flugvirkjum. Hefur þessu ekki verið andmælt af hálfu stefnanda.

Eigi liggur fyrir í máli þessu sundurliðun eða skilgreining á því, hvaða einstök störf eða verkefni er átt við með orðunum „öðrum búnaði“ í þessum kröfulið dómkrafna stefnanda. Sama máli gegnir um „viðhald á innri klæðningu og innréttingu flugvéla“. Af gögnum málsins þykir eigi sýnt, að öll þau verkefni, er til álita koma innan marka hinna tilvitnuðu orða í þessum lið kröfugerðar stefnanda, varði heildarburðarkerfi flugvélar og falli þá ótvírætt undir iðn flugvirkja. Hér virðist einnig geta verið um einstök verkefni að ræða, er ekki verði felld undir þá iðn, þótt starfsaðstaða flugvirkja og skipun skoðanadeilda sé með þeim hætti, að heildarumsjón og eftirlit með þeim sé þáttur í skyldustörfum flugvirkja. Þar sem kröfugerð stefnanda um þessi atriði þykir þannig eigi fullnægjandi, ber að vísa tilvitnuðum kröfuatriðum frá dómi.

Með vísun til þess, sem rakið hefur verið um önnur kröfuatriði 1. kröfuliðs stefnanda og með hliðsjón af ákvæðum 59. gr. 6 reglugerðar nr. 93/1960, sbr. og 20. og 21. gr. reglugerðar nr. 184/1949 um fluglið, ber að taka til greina þá kröfu stefnanda, að þær viðgerðir og viðhald á stólum í flugvélum, sem varða styrkleika þeirra og festingu svo og á

öryggisbeltum, falli undir iðn flugvirkja. Viðhald áklæðis á stólum flugvéla og bólstrun verður hins vegar eigi talin til flugvirkjaiðnaðar, og ber að sýkna stefndu af því kröfuatriði.

Um 2. „Viðhald, eftirlit og viðgerðir á öryggistækjum, svo sem björgunarbatum, björgunarvestum, neyðarskoti, neyðarljósum og blysabyssum, einnig umsjón með sjúkrahösum flugvéla og súrefnisgrimum, er Garðar Guðmundsson sér um og framkvæmir“.

Samkvæmt skýrslu stefnda Flugfélags Íslands h/f hefur Garðar, sem ekki er flugvirki að mennt, notið sérstakrar þjálfunar og kennslu til þess að fara með þau sérhæfðu störf, sem hér um ræðir. Er óvæfengt, að hann hefur flugliðaskirteini, samkvæmt ákvæðum 22. gr. reglugerðar nr. 184/1949, en samkvæmt henni verða öðrum en flugvirkjum veitt réttindi til þess að búa m. a. um björgunarbata, að fullnægðum þeim skilyrðum, sem nefnd grein getur. Því hefur verið lýst yfir af hálfu stefnanda, að eigi sé gerð krafa til þess að Garðar láti af þeim störfum, er í þessum kröfulið greinir, meðan hann heldur þeim réttindum, er flugliðaskirteinið veitir honum, en þau hafi hann fengið meðan skortur var á flugvirkjum. Framangreind störf hans séu hins vegar, að áliti stefnanda, störf, er fella beri undir flugvirkjaiðn, en skilja verði ákvæði 22. gr. reglugerðar nr. 184/1949 á þá lund, að ætlazt sé til þess, að réttindi þau, er um getur í nefndri grein, séu fyrst og fremst ætluð flugvirkjum.

Um þenna kröfulið segir svo í álitsgerð hinna sérfróðu verkfræðinga: „Ekki flugvirkjaiðn. Sé hins vegar um að ræða súrefnistæki og grímur, sem eru hluti af innbyggðu kerfi flugvélarinnar (t. d. Boeing 727), er um flugvirkjaiðn að ræða, hvað varðar losun og enduruppsetningu slíks búnaðar.“

Viðhald á ofangreindum búnaði fer venjulega fram á sérhæfðum verkstæðum“.

Eigi verður talið, að þessi liður dómkrafna stefnanda hafi stoð í 59. gr. 6 reglugerðar nr. 93/1960, sem hér ber samkvæmt framansögðu að hafa hliðsjón af, og 22. gr. reglugerðar nr. 184/1949 kemur stefnanda eigi heldur að haldi

í þessari kröfugerð hans. Getur það og eigi ráðið úrslitum um þessi atriði, þótt flugvirkjar fari hér með eftirlit samkvæmt starfsstöðu þeirra í skoðunardeild þeirri, sem fer með eftirlit með umræddum tækjum. Og þar sem dómkröfur stefnanda þykja eigi gefa tilefni til þess, að skorið sé úr um það, hvort losun og enduruppsetning á súrefnistækjum og grimum, sem eru hluti af innbyggðu kerfi flugvélar, falli undir iðn flugvirkja, en sú er niðurstaða hinna sérfróðu verkfræðinga, ber að sýkna stefndu af þessum kröfuflið stefnanda.

Um 3. „Málningarvinna og tæringarvörn á flugvélum og flugvélahlutum, þar með talin málun á einkennismerkjum og leiðbeiningum, er Páll Jónsson sér um og framkvæmir með aðstoðarmönnum, ófaglærðum“.

Stefndi Páll Jónsson hefur sveinsbréf í bílamálun, en hefur auk þess stundað nám í málun flugvéla erlendis. Hann hefur gefið skýrslu um vinnubrögð og starfstilhögun við hreinsun og undirbúning málunar, og segir þar m. a. svo:

„Hreinsun, böðun og prófun á bremsuunitum og felgum, sömuleiðis mótörum, á sér stað eftir vissra klukkutíma notkun og er venjulega framkvæmd á sérstökum böðunarverkstæðum, sem sérþjálfaðir verkamenn vinna — ekki endilega vélvirkjar, — en undir umsjá efnafræðinga og inspektora (skoðunarmanna). Svipað á sér stað með búk vélarinnar, þegar mála skal hana að nýju. Eftir að búíð er að loka vélinni vandlega og hylja alla þá hluti, sem uppleysir ekki má koma á — það gera málarar — er borinn á hana sá uppleysir — tegund, sem nota skal þar til öll málning er laus af henni, þá er hún skoluð vandlega úr vatni. Þessa vinnu vinna hreinsunarmenn, sem vanir eru að þvo vélarnar og bóna. Eftir það koma skoðunarmenn og gæta að átu o. fl., hvort hún finnist í vélinni. Við hana er gert með sérstöku efni, sem borið er á brettin og síðan skolað vandlega af með vatni. Stundum þarf að nota sandblástur, og eru þá notaðir jurtakjarnar í sandblásturstækin í stað sands“.

Um nám flugvirkja í málun flugvéla og ryðvörn er þetta komið fram:

Í vottorði skólustjóra Iðnskólans, dags. 10. janúar 1968,

segir almennt, að leitast hafi verið við í sambandi við náms-efni efri bekkjanna að skipuleggja kennsluna þannig, að hún væri fyllilega sambærileg við hliðstæða kennslu erlendis og að í 3ja bekk hafi verið kenndar þessar sérgreinar: „Almenn flughreyflafræði, dúkar og málning, timburvinna við flugvélar, almenn rafmagnsfræði og flugeðlisfræði“. Í vottorði sama, dags. 21. október þ. á., segir: „Málningarvinna er ekki kennd neitt verulega, en aftur á móti lögð áherzla á „Dope and Fabric“, þ. e. lakktegundir og tæringarvörn í sambandi við álplötur“. Þá er þess og getið, að nemendur í flugvirkjaiðn fái verkleg námskeið hjá fyrirtæki því, er þeir starfa hjá. Samkvæmt vottorði stefnda Flugfélags Íslands h/f annast flugvirkjar „eftirlit með tæringu málms og hreinsun tæringar þegar þess hefur verið þörf og efni til tæringarvarnar hafa ekki verið sett á slíka staði, fyrr en fyrirmæli þeirra þar um hafa legið fyrir“.

Um þenna kröfulið segja hinir sérfróðu verkfræðingar í álitsgerð sinni:

„Tæringarvörn á flugvélum og flugvélahlutum:  
Flugvirkjaiðn.

Málningarvinna: Ekki flugvirkjaiðn“.

Akvæði 59. gr. 6 reglugerðar nr. 93/1960, sem hér ber samkvæmt framansögðu að hafa hliðsjón af, geyma eigi nein sérstök ákvæði um próf í málningu almennt, sbr. og það sem áður er rakið um kennslu flugvirkja í málningarvinnu.

Að því athuguðu, sem þegar er rakið, verður eigi talið, að málun flugvéla, þar með talin málun á einkennismerkjum og leiðbeiningum, falli undir iðn flugvirkja. Aftur á móti hefur það stoð í 59. gr. 6 nefndrar reglugerðar, svo og eðli máls og framkvæmd, að undir iðn flugvirkja falli tæringarvörn flugvélahluta og flugvéla, þ.e. eftirlit með tæringu málms, ákvörðun um hreinsun tæringar og vinna við hana undir venjulega málningarvinnu, svo sem framkvæmdin hefur verið samkvæmt framangreindu vottorði Flugfélags Íslands h/f. Ber því að taka til greina þenna lið dómkrafna stefnanda, að því er tæringarvörn varðar.

Um 4. „Störf í Radiodeild F. Í., en deild þessi sér um og

framkvæmir viðhald, eftirlit og viðgerðir á talstöðvum og siglingatækjum, svo og lorantækjum, ratsjá og sjálfstýribúnaði, að svo miklu leyti sem þar er um rafeindatæki að ræða“.

Svo sem áður er rakið, hefur íslenska ríkið samkvæmt lögum nr. 30/1941 um fjarskipti, sbr. reglugerð nr. 70/1942, einkarétt á því að flytja til landsins, selja, leigja eða dreifa út hvers konar fjarskiptatækjum, sem notuð eru í íslenskum flugvélum. Er Póst- og símamálastjórn samkv. 10. gr. laganna falin öll framkvæmd á þessum einkarétti ríkisins. Hún hefur svo, sbr. 3. gr. sömu laga, veitt Flugfélagi Íslands h/f leyfi til þess að annast viðhald þeirra radiofjarskiptitækja, er félagið starfrækir í flugvélum sínum, með því skilyrði, að maður með viðurkenningu Póst- og símamálastjórnarinnar hafi umsjón með þessari starfrækslu flugfélagsins og beri ábyrgð á henni. Hefur stefndi Aðalsteinn Jónsson fengið slíka viðurkenningu til umsjónar hjá Flugfélagi Íslands h/f. Auk hans starfa á þessu sviði stefndu Karl og Sigurður. Hafa þessir menn allir lokið 3ja ára námi við skóla, sem Póst- og símamálastjórnin rekur til þess að þjálfar menn til radioflugvirkjastarfa, sbr. reglugerð nr. 205/1947. Ekki er flugvirkjamenntun inngönguskilyrði í þann skóla.

Af gögnum málsins er ljóst, að nám flugvirkja og þær kröfur, sem gerðar eru til prófs í þeirri iðngrein samkvæmt reglugerð nr. 93/1960, fullnægja ekki þeim kröfum, sem gerðar eru af hálfu Póst- og símamálastjórnarinnar til radioflugvirkja þeirra, sem fara með umsjón fjarskiptatækja í flugvélum og annast viðhald þeirra, enda mun hér í höfuðatriðum um tvær iðngreinar að ræða. Af hálfu stefnanda er því og eigi haldið fram, að flugvirkjar geti án frekara náms tekið að sér þau fjarskiptastörf radioflugvirkja, sem löggildingu Póst- og símamálastjórnarinnar þarf til að mega stunda. Virðist stefnandi byggja þenna lið dómkrafna sinna á því einkum, að þróunin eigi að vera sú, að flugvirkjanám sé gert að skilyrði fyrir námi í fjarskiptastörfum í flugvélum. Slík skilyrði hafa eigi enn verið sett.

Um þenna lið í dómkröfum stefnanda segir svo í álitsgerð hinna sérfróðu verkfræðinga:

„Ekki flugvirkjaiðn. ICAO gerir ráð fyrir algerlega aðskildum menntunar- og þjálfunarferli flugvirkja og radiovirkja, sbr. ICAO Annex 1 og þjálfunarbækur ICAO. Í reglum varðandi radiovirkja er hvergi gert ráð fyrir að þeir ljúki fyrst námi flugvirkja. Aðalástæðan fyrir því, að hin íslenska reglugerð um flugið setur ekki fram sérstakar kröfur um skirteini radiovirkja, er sú, að á þeim tíma (1949) voru þær reglur ekki í ICAO Annex 1 og íslenska Póst- og símamálastjórnin fer hér á landi með málefni, sem varða fjarskipti“.

Í viðbótarálitsgerð sérfræðinganna segir einnig svo: „Losun og endurisetning tækja, sem teljast hluti af innbyggðu kerfi loftfara, er almennt í verkahring flugvirkja, sbr. grein- ar 4.1.2 og 4.2.2 í ICAO, Annex 1. Þegar um er að ræða radiotæki og tilheyrandi rafbúnað, hefur einnig radiovirki réttindi til slíkrar vinnu, sbr. gr. 4.3.1.6 í ICAO Annex 1 (réttindi flugradiovirkja)“.

Með hliðsjón af framangreindum atriðum öllum verður þessi liður dómkrafna stefnanda ekki tekinn til greina.

Um 5. „Losun og festing á stólum og skilrúmum í flugvélum, umsjón með hemlaþrýstingi og hemlun, þegar flugvélar eru dregnar, tenging hlaðrafstöðvar við rafkerfi flugvéla og ásetning og fjarlæging öryggislása á hjólabúnaði flugvéla og hlífum á loftinntök“.

Samkvæmt skýrslu Magnúsar Sigurðssonar, er starfar sem hlaðmaður hjá Flugfélagi Íslands h/f, eru störf hlaðmanna m. a. fólgin í því, að draga flugvél úr skýli á staði, tengja rafmagn í vélina, en það er gert með einfaldri innstungu, flytja farþegatröppur að vél, færa til stóla og skilrúm vegna flutnings eða farþega, eftir því hve mikill flutningur eða hve margir farþegar eru í hverri ferð. Við flutning á vél úr skýli segir hann, að hlaðmaður sé hafður uppi í vélinni til að hemla henni, þegar hún er komin á staðið. Þá kveður hann enn fremur, að starf hlaðmanns við öryggislása á hjólabúnaði flugvéla sé í því fólgið, að taka lásana



úr hjólastelli fyrir brottför, eftir fyrirmælum flugmanns, og séu lásarnir og hlífarnar settar inn í vélina. Kalli flugmenn eftir hjólalásunum í hvert sinn, enda séu þeir á lista þeim, er þeir fari yfir fyrir brottför. Þessi störf öll kveður Magnús unnin á ábyrgð flugstjóra og áhafnar, sem kanni, hvort þessi störf hafi verið af hendi innt. Hann skýrir og frá því, að hlaðmenn hafi verið á tveimur námskeiðum til þess að læra þau störf, er þeir vinni við vélarnar.

Þessi starfslýsing hefur ekki verið vefngd.

Um þenna lið dómkrafna stefnanda segir svo í álitserð hinna sérfróðu verkfræðinga:

„Ekki flugvirkjaiðn: Verk þessi eru yfirleitt framkvæmd undir eftirliti flugliða (flugvirkja, flugmanna o. s. frv.)“.

Störf þau, sem hér um ræðir, virðast vera einföld og auðlærð með nokkurri þjálfun og ekki krefjast þeirrar sérþekkingar, sem flugvirkjanám felur í sér og verður það hvorki dregið af ákvæðum framangreindrar reglugerðar um iðnnám né eðli máls, að þau falli undir iðn flugvirkja.

Ber samkvæmt þessu að sýkna stefndu af þessum lið dómkrafna stefnanda.

Samkvæmt þessum úrslitum málsins þykir rétt, að stefnandi greiði málskostnað svo sem hér segir: Stefnda Verkamannafélaginu Dagsbrún kr. 10.000.00. Stefnda Páli Jónssyni kr. 6.000.00. Stefndu Aðalsteini Jónssyni, Karli Þorkelsyni og Sigurði P. Sigurjónssyni, kr. 6.000.00 til hvers. Að öðru leyti falli málskostnaður niður.

#### Dómsorð:

1. Kröfuatriðunum „öðrum búnaði“ og „viðhald á innri klæðningu og innréttingu flugvéla“ í 1. lið dómkrafna stefnanda er vísað frá dómi. Viðhald og viðgerðir á stólum í flugvélum, sem varða styrkleika þeirra og festingar, svo og á öryggisbeltum, fellur undir iðn flugvirkja. Að öðru leyti eiga stefndu að vera sýknir af kröfum stefnanda í þessum kröfulið.
2. Stefndu eiga að vera sýknir af kröfum stefnanda í 2. lið dómkrafna hans.
3. Tæringarvörn á flugvélum og flugvélahlutum fellur

undir iðn flugvirkja. Að öðru leyti skulu stefndu vera sýknir af kröfum stefnanda í 3. lið dómkrafna hans.

4. Stefndu skulu vera sýknir af kröfum stefnanda í 4. og 5. lið dómkrafna hans.

Stefnandi, Flugvirkjafélag Íslands, greiði í málskostnað: Stefnda Verkamannafélaginu Dagsbrún kr. 10.000.00. Stefnda Páli Jónssyni kr. 6.000.00. Stefndu Aðalsteini Jónssyni, Karli Þorkelssyni og Sigurði P. Sigurjónssyni, kr. 6.000.00 til hvers. Að öðru leyti falli málskostnaður niður.

Dóminum ber að fullnægja innan 15 daga frá birtingu hans að viðlagðri aðför að lögum.

#### Sératkvæði Sturlu Sæmundssonar.

Eftir að hafa kynnt mér alla málavexti svo sem kostur hefur verið á, er niðurstaða mín eftirfarandi:

Leitað var álitis Iðnráðs um hvort hin umdeildu störf tilheyrðu flugvirkjaiðn. Í álitserð Iðnráðs segir:

„Stjórn Iðnráðs Reykjavíkur hefur athugað þessi málsskjöl svo sem kostur er á og vill hér með verða við ósk Félagsdóms og samkvæmt 5. gr. reglugerðar nr. 118/1937 gera sitt til sátta og að hið réttasta í þessu máli geti komið í ljós.

Auk þess, sem fram kemur í áðurnefndum málsskjölum, hefur Iðnráð haft sér til leiðbeiningar það, sem talið er upp sem prófverkefni fyrir flugvirkja í reglugerð um iðnfræðslu. Að vísu er þessi reglugerð að ganga úr gildi og önnur ný kemur í hennar stað. Fræðslunefnd flugvirkja hefur, eins og aðrar iðngreinar, lagt fram tillögur til Iðnfræðsluráðs um verkefni til sveinsprófs fyrir flugvirkja, sem að mestu leyti eru samhljóða hinum fyrri, þó nokkuð ítarlegri. Kemur þar í ljós, að í upphafi og einnig nú er ætlað til þess, að nemandi í flugvirkjun læri á sínum 5 ára námstíma meðal annars þau störf, sem þar eru talin, og sanni á sveinsprófi kunnáttu sína og getu.

Nú vill svo til, að þau störf, sem talin eru á skjali nr. 1 og lagt var fram í Félagsdómi 20. nóvember s.l., flokkuð undir liðina 1—5, eru flest öll hin sömu og þau, er talin eru upp til sveinsprófs fyrir flugvirkja, að viðbættum nýju tillögnum.

Stjórn Iðnráðs verður því að líta svo á, að hin umdeildu störf verði að teljast flugvirkjun. Flugvirkjun er lögfest iðngrein og nýtur því verndar laga nr. 18 frá 1927 um iðju og iðnað samkv. því sem þau mæla fyrir“.

Enn fremur segir í álitserð Iðnráðs, að til greina komi, að

aðrar iðngreinar gætu einnig gripið inn á hin umdeildu störf sum hver, svo sem húsgagnabólstrarar, málarar og jafnvel útvarpsvirkjar.

Þá var leitað álit tveggja verkfræðinga, sérfræðinga um ágreiningsatriðin, þeirra Grétars Óskarssonar, eftirlitsmanns loftferða-  
eftirlitsins, og Leifs Magnússonar, framkvæmdastjóra flugöryggisþjónustunnar.

Í sambandi við 4. lið ágreiningsins (þ. e. fjarskiptatækin), vil ég benda á, að í álitgerð verkfræðinganna er vísað til ICAO Annex 1 um reglur varðandi útgáfu skírteina flugvirkja og flugradiovirkja (Aircraft Radio Engineering), og fylgja þær sem fylgiskjal 1 með álitgerðinni.

Þessar reglur gera ráð fyrir þeim möguleika að skrá réttindi flugradiovirkja í skírteini flugvirkja, kafla 4.3.2.

Enginn maður íslenzkur mun uppfylla þau skilyrði, sem sett eru fram um þekkingu flugradiovirkja, sbr. kafla 4.3.1.3., þar sem gert er ráð fyrir, að flugradiovirki hafi þekkingu á þeim efnum, sem notuð eru við byggingu flugvéla. Þannig verður að telja óeðlilegt, að radiovirki eða nokkur annar maður, sem ekki hefur grundvallarþekkingu á byggingu flugvéla, geti á nokkurn hátt gert breytingu á burðargrind flugvélar til að koma þar fyrir tækjum, leiðslum, loftnetum eða öðru þess háttar. Til skýringar má geta þess, að bolur allra stærri flugvéla er jafnframt burðargrind þeirra.

Það hefur komið fram, að álit flugvirkja er, að hér hljóti að heyra undir iðngreinina öll tæknileg störf við viðhald, viðgerðir, eftirlit og endurbætur á flugvélum og hlutum þeirra, svo og kerfum og tækjum í flugvélum.

Þetta held ég að sé í meginatriðum rétt. Enda má benda á, að það er hlutverk flugvirkja fyrir hvert millilandaflug og a. m. k. einu sinni á dag, að því er innanlandsflug varðar, að ganga úr skugga um og taka ábyrgð á, að flugvélin með öllum sínum útbúnaði sé í flughæfu standi.

Niðurstaða mín er eftirfarandi.

1. Viðhald, viðgerðir á stólum og öryggisbeltum, einnig viðhald á innri klæðningu og innréttingu flugvéla: Flugvirkjaiðn.

Hins vegar bólstrun stóla, það er áklæði þeirra, sem einnig verður að telja að sé fagvinna, tel ég rétt að úrskurða ekki einungis sem flugvirkjaiðn, þar eð aðrar iðngreinar gætu einnig komið þar til greina.

II. Viðhald, eftirlit á öryggistækjum, svo sem björgunarbátum, björgunarvestum, neyðarskoti, neyðarljósum og blysabýssum, einnig umsjón með sjúkrakössum og súrefnisgrímum í flugvélum.

Samkvæmt reglugerð loftferðaeftirlitsins er heimilt að veita

flugvirkja eða öðrum þeim, sem fengið hefur til þess sérstaka þjálfun, umsjá og eftirlit slíkra tækja í flugvélum.

Hér er um mikilsverð öryggistæki að ræða og verður því að telja, að ekki ætti að veita öðrum en flugvirkjum umsjá slíkra tækja, þó að sjálfsgöðu verði ekki afturkölluð þau réttindi, sem þegar er búið að veita.

III. Málningarvinna og tæringarvörn á flugvélum og flugvélahlutum, þar með talin málun á einkennismerkjum og leiðbeiningum:

Hér verður að telja að sé um fagvinnu að ræða.

Tæringarvörn, einkennisstafir og leiðbeiningarmerki, sem háð eru ströngum reglum, tel ég rétt að úrskurða sem flugvirkjaiðn. Hins vegar ekki málningu á félagsmerki og aðra skrautmálningu á flugvélarbúk né innréttingu.

IV. Viðhald, eftirlit og viðgerðir á talstöðvum og siglingatækjum svo og lorantækjum, ratsjá og sjálfstýribúnaði, að svo miklu leyti sem þar er um rafeindatækni að ræða.

Póst- og símamálastjórnin fer hér á landi með málefni er varða fjarskiptatæki. Hún starfrækir meðal annars skóla varðandi þessi tæki, enda notkun þeirra háð leyfi hennar.

Flugfélag Íslands h/f starfrækir sérstaka radiodeild, þar sem starfar m. a. maður, sem ekki er flugvirki, en hefur sérstakt leyfi Póst- og símamálastjórnarinnar um meðferð þessara tækja og er ábyrgur gagnvart henni.

Ég tel, að við úrskurð þessa atriðis ágreiningsins verði að taka tillit til þess, sem áður er sagt um fylgiskjal álitserðar verkfræðinganna svo og skoðunardeildar, þar sem flugvirkjar starfa eingöngu og taka ábyrgð á að flugvélin sé í flughæfu standi, líka hvað varðar þessi tæki.

Mér þykir rétt að skipta þessu þannig, að flugvirkjum tilheyri frágangur þessara tækja í flugvélunum sjálfum, þar með taldar leiðslur og loftnet.

V. Losun og ífesting á stólum og skilrúmum, umsjón með hemlaþrýstingi og hemlun, þegar flugvélar eru dregnar, tenging hlaðrafstöðvar við rafkerfi og ásetning og fjarlæging öryggislása á hjólabúnaði flugvéla og hlífum á loftinntök.

Þessi störf vil ég skilgreina þannig, að þau tilheyri flugvirkjum, nema þau séu framkvæmd undir eftirliti og á ábyrgð flugstjóra.

Ég tel rétt, að málskostnaður falli niður.