

og um breyting á sektarmörkum nokkurra laga nr. 75/1982. Þykir refsing hennar hæfilega ákveðin 5.000.00 króna sekt til ríkissjóðs, sem greiðist innan 4 vikna frá birtingu dómsins, en ella sæti ákærða varðhaldi í 10 daga.

Þá ber að dæma ákærðu samkvæmt 1. mgr. 141. gr. laga um meðferð opinberra mála til þess að greiða allan sakarkostnað, þar með talin málsvarnarlaun skipaðs verjanda ákærðu, Sigríðar Ásgeirsdóttur héraðsdómslögmanns, kr. 2.000.00.

Það athugast, að dómari sá, er bauð ákærðu að ljúka málinu með dómsátt, fór alfarið að lögum við meðferð málsins, og eru því ummæli lögmannsins í varnarskjali um meðferð dómarans á málinu örökstudd og óviðeigandi.

D ó m s o r ð:

Ákærða, Regína Stefnisdóttir, greiði 5.000.00 króna sekt til ríkissjóðs innan 4 vikna frá uppkvaðningu dómsins, en sæti ella varðhaldi í 10 daga.

Ákærða greiði allan sakarkostnað, þar með talin málsvarnarlaun skipaðs verjanda ákærðu, Sigríðar Ásgeirsdóttur héraðsdómslögmanns, kr. 2.000.00.00.

Miðvikudaginn 8. júní 1983.

Nr. 221/1982. **Saltsalan h/f**

(Páll S. Pálsson hrl.)

gegn

Landssambandi vörubifreiðastjóra

vegna Félags vörubílaeigenda, Hafnarfirði, og

Vörubílstjórafélagsins Þróttar

og gangsök

(Örn Clausen hrl.).

Atvinnuréttindi vörubifreiðastjóra. Lögbannsgerð úr gildi felld. Sér-
atkvæði.

Dómur Hæstaréttar.

Mál þetta dæma hæstaréttardómararnir Þór Vlhjálmsson, Ármann Snævarr og Sigurgeir Jónsson og settir hæstaréttardómarar Gaukur Jörundsson og Guðmundur Skaftason.

Aðaláfrýjandi skaut máli þessu til Hæstaréttar með stefnu 17. nóvember 1982. Hann krefst aðallega ómerkingar hins áfrýjaða dóms og frávísunar málsins frá héraðsdómi, en til vara sýknu. Þá er í báðum tilvikum gerð krafa um málskostnað í héraði og fyrir Hæstarétti.

Gagnáfrýjandi skaut málinu til Hæstaréttar með stefnu 10. janúar 1983. Krefst hann staðfestingar hins áfrýjaða dóms og málskostnaðar í héraði og fyrir Hæstarétti, þar á meðal vegna lögbanns.

I.

Kröfu sína um ómerkingu héraðsdóms byggir aðaláfrýjandi á því, að Landssamband vörubífreiðastjóra hafi í upphafi krafist viðurkenningardóms um einkarétt Félags vörubílaeigenda, Hafnarfirði, og Vörubílstjórafélagsins Þróttar til að annast hina umdeildu saltflutninga, sem síðar verður lýst. Er fram komið, að í héraðsstefnu 10. maí 1982 var þessi krafa gerð, en frá henni var fallið, þegar málið var munnlega flutt á bæjarþingi Hafnarfjarðar 24. júní það ár. Þar sem þess var jafnframt karafist í stefnunni, að staðfest yrði lögbann það, sem á var lagt 7. maí 1982, og dóms krafist um þá kröfu í hinum munnlega málflutningi, verður krafa aðaláfrýjanda um ómerkingu og frávísun ekki tekin til greiða.

II.

Sýknukröfu sína styður aðaláfrýjandi í fyrsta lagi með þeim rökum, að hann sé ekki réttur málsaðili, þar sem lögbann hafi verið lagt við flutningum á salti með tækjum í eigu Fero s/f og Hafsteins og Sæmundar h/f. Hafi því borið að beina lögbanninu sjálfu og staðfestingarmálinu að þessum fyrirtækjum. Fram er komið, að aðaláfrýjandi hafi samið við þau um saltflutninga frá skipshlið í Hafnarfirði í birgðastöð sína í Kópavogi. Mátti því beina lögbanninu að aðaláfrýjanda og síðan staðfestingarmálinu. Verður aðaláfrýjandi ekki sýknaður vegna aðildarskorts.

III.

Þá byggir aðaláfrýjandi sýknukröfu sína í öðru lagi á því, að lögum samkvæmt hafi verið heimilt að haga hinum umdeildu saltflutningum með þeim hætti sem hann hugðist gera. Hafi lögbannið því verið ólögmaett.

Úrslit máls þessa velta á skýringu á 5. gr. laga nr. 36/1970 um leigubifreiðar, en þar segir m. a.:

„Bæjarstjórn er heimilt, að fengnum tillögum hlutaðeigandi stéttarfélags vörubifreiðastjóra, að ákveða, að allar leigubifreiðar til vöruflutninga í kaupstaðnum skuli hafa afgreiðslu á bifreiðastöð, sem fengið hefur viðurkenningu bæjarstjórnar. . .

Í þeim kaupstöðum og á þeim sýslusvæðum, þar sem viðurkennd vörubifreiðastöð er starfandi, er öllum óheimilt að stunda leiguakstur á vörubifreiðum utan stöðvar eða frá stöð, sem eigi er viðurkennd. Leiguakstur telst það, þegar vörubifreið er seld á leigu ásamt öku­manni til flutninga á vörum fyrir tiltekið gjald, þar sem öku­maður eða seljandi bifreiðarinnar er hvorki eigandi, seljandi né kaupandi vörunnar, sem flutt er.“

Það fyrirkomulag á leiguakstri með vörubifreiðum, sem um ræðir í lögnum, var í Hafnarfirði í maí 1982, sbr. reglugerð nr. 242/1971 um hámarksfjölda leigubifreiða til vöruflutninga á félagssvæði Félags vörubílaeigenda, Hafnarfirði. Er ljóst, að eigendur flutninga­­tækjanna, sem aðaláfrýjandi hafði samið við um saltflutningana, voru ekki í félaginu og gerðu tækin ekki út frá stöð félagsins í Hafnarfirði.

Með lögum þeim og reglugerð, sem nefnd voru, var leiguakstur á vörubifreiðum bannaðar öðrum en tilteknum aðiljum. Þarf fyrst að kanna, hvort tæki þau, sem nota átti til saltflutninga fyrir aðal­áfrýjanda, voru vörubifreiðar í skilningi þessara ákvæða. Má þá hafa til hliðsjónar 2. gr. umferðarlaga nr. 40/1968. Er ljóst, að sum tækjanna, sem til saltflutninganna voru ætluð, voru bifreiðar í skilningi umferðarlaga, þ. e. dráttartæki, sem þó voru ekki dráttar­vélar eftir lögnum. Auk dráttartækjanna átti að nota vagna, sem ekki eru bifreiðar í skilningi umferðarlaga. Hinar vélknúnu dráttar­bifreiðar og vagnarnir, sem við þá skyldi tengja, verða ekki talin til vörubifreiða samkvæmt lögum nr. 36/1970 og reglugerð nr. 242/1971, sbr. áður lög nr. 23/1953, 25/1955, 24/1957, 40/1957, 52/1965, 1/1966 og 22/1967. Þar er þess að gæta, að tæki þessi, sem vissulega má nota til flutninga, sem framkvæma má með vöru­bifreiðum, voru tækninýjung, sem var til þess fallin að breyta í verulegum atriðum vöruflutningum á vegum. Þau má einnig nota til að flytja varning, sem ekki er unnt að flytja á vörubifreiðum

vegna stærðar og þunga einstakra stykkja. Ber því að taka kröfu aðaláfrýjanda um sýknu af kröfum gagnáfrýjanda til greina og fella úr gildi lögbann það, sem á var lagt í fógetadómi Hafnarfjarðar 7. maí 1982.

Eftir þessum úrslitum ber að dæma gagnáfrýjanda til að greiða aðaláfrýjanda 10.000.00 krónur í málskostnað, samtals í héraði og fyrir Hæstarétti.

D ó m s o r ð:

Aðaláfrýjandi, Saltsalan h/f, skal vera sýkn af kröfum gagnáfrýjanda, Landssambands vörubifreiðastjóra vegna Félags vörubílaeigenda, Hafnarfirði, og Vörubílstjórafélagsins Þróttar, og er framangreint lögbann felld úr gildi.

Gagnáfrýjandi greiði aðaláfrýjanda 10.000.00 krónur í málskostnað, samtals í héraði og fyrir Hæstarétti, að viðlagðri aðför að lögum.

S é r a t k v æ ð i

**hæstaréttardómaranna Ármanns Snævarr
og Sigurgeirs Jónssonar.**

I.

Við erum sammála meiri hluta dómara um það, er greinir í I og II í dómi þeirra.

II.

Þegar virt er forsaga ákvæðis 2. mgr. 5. gr. laga nr. 36/1970, sbr. fyrri lög nr. 23/1953, 40/1957 og 1/1966 ásamt breytingarlögum, þykir sýnt, að tilgangur ákvæðisins sé m. a. að vernda atvinnuöryggi þeirra, er stunda leiguakstur til vöruflutninga. Með ákvæðinu er öllum mönnum á þeim stöðum, þar sem viðurkennd vörubifreiðastöð er starfandi, óheimilað að stunda leiguakstur á vörubifreiðum utan stöðvar eða frá stöð, sem eigi er viðurkennd. Heitið vörubifreið er eigi skýrgreint í ákvæðinu. Eigi eru neinar skordur settar í ákvæðinu um gerð vörubifreiða, er hlíti ákvæðinu, eða flutningsgetu þeirra. Þegar tilgangur ákvæðisins er hafður í huga, ber að túlka það svo, að allar vörubifreiðar falli hér undir, en telja verður, að flutningstæki þau, sem greinir í málinu, séu bifreiðar í

merkingu 2. mgr. 5. gr. laga nr. 36/1970, sbr. og 2. gr. umferðarlaga nr. 40/1968, og skyldi nota þau til vöruflutninga. Voru tæki þessi ætluð til leiguaksturs, svo sem skýra ber það orð í ákvæðinu. Einkaréttur sá, er felst í 5. gr., 2. mgr., laga nr. 36/1970 og reglugerð nr. 242/1971, til handa stefnda Félagi vörubílaeigenda, Hafnarfirði, verður ekki skertur með samningi þeim frá 27. október 1980 milli Vinnuveitendasambands Íslands og Landssambands vörubifreiðastjóra, sem greindur er í héraðsdómi. Gegnir hinu sama um stefnda Vörubílstjórafélagið Þrótt í Reykjavík, sbr. reglugerð nr. 244/1970, en farmi skipsins Karen Danielsen, er mál þetta varðar, skyldi ekið frá skipshlið í Hafnarfirði til Kópavogs. Eigi eru bornar brigður í máli þessu á fyrirsvar Landssambands vörubifreiðastjóra vegna félaganna tveggja, og var þessum aðilja rétt að bregðast við broti á einkarétti félaganna með kröfu um lögbann. Var lögbann réttilega á lagt og haldið til dóms að lögum. Ber því að staðfesta hinn áfrýjaða dóm.

Rétt þykir, að málskostnaður fyrir Hæstarétti falli niður, sbr. 178. gr. laga nr. 85/1936.

D ó m s o r ð:

Hinn áfrýjaði dómur á að vera óraskaður.

Málskostnaður fyrir Hæstarétti fellur niður.

Dómur bæjarþings Hafnarfjarðar 8. nóvember 1982.

I.

Mál þetta, sem dómtekið var hinn 29. f. m., hefur Landssamband vörubifreiðastjóra vegna Félags vörubílaeigenda, Hafnarfirði, og Vörubílstjórafélagsins Þróttar höfðað hinn 11. maí 1982 gegn Saltsölunni h/f, Hjarðarhaga 17, Reykjavík. Málinu var hinn 12. júlí 1972 vísað frá dómi, en með dómi Hæstaréttar hinn 20 október 1982 var hinn kærði frávísunardómur úr gildi felldur og málinu vísað heim í hérað til efnismeðferðar og dómsálagningar að nýju.

Dómkröfum sínum lýsir stefnandi svo:

„Að staðfest verði lögbann það, er lagt var á hinn 7. maí 1982, gegn því, að stefndi, SALTSALAN h.f., notaði flutningatæki í eigu FERÓ s.f., Steinaseli 6, Reykjavík, og Hafsteins og Sæmundar h.f., Tangarhöfða 4, Reykjavík, við losun á saltfarmi skipsins „Karen Danielsen“ í Hafnarfirði (Hafnarfjarðarhöfn) hinn 7. maí s.l.

Krafizt er málskostnaðar að skaðlausu úr hendi stefnda eftir mati dómsins, þar á meðal alls kostnaðar við lögbannsgerðina og alls kostnaðar við staðfestingarmál þetta.“

Af hálfu hins stefnda félags eru gerðar þær dómkröfur, „að það verði algjörlega sýknað af öllum kröfum stefnenda og að stefnendum verði gert að greiða stefndu in solidum hæfilegan málskostnað og taki sá málskostnaður einnig til fógætaréttarmálsins.“

II.

Hinn 7. maí 1982 gerði stefnandi máls þessa þá réttarkröfu í fógætarétti Hafnarfjarðar, „að lagt verði nú þegar lögbann við því, að flutningatæki í eigu FERO s.f., Steinaselí 6, Reykjavík, og Hafsteins og Sæmundar h.f., Tangarhöfða 4, Reykjavík, annist akstur á salti við losun skipsins „KAREN DANIELSEN“ í Hafnarfjarðarhöfn á vegum Saltsölunnar h.f., Hjarðarhaga 17, Reykjavík.“

Í fógætaréttinum var mætt af hálfu Saltsölunnar h/f, sem tók sér stöðu á varnarhlið og gerði svofelldar dómkröfur: „Þess er krafist, að löbbann þetta nái ekki fram að ganga. Gerð er sú varakrafa, nái löbbann þetta fram að ganga, að gerðarbeiðanda verði gert að leggja fram tryggingu US \$ 8000 á dag fyrir hvern þann dag sem vinnustöðvun þessi stendur, og hlutfallslega fyrir brot úr degi.“

Fógeti tók framkomnar kröfur til úrskurðar og kvað samdægurs, þ. e. hinn 7. maí 1982, upp rökstuddan úrskurð, og hljóðar úrskurðarorðið svo:

„Lögbann er lagt á flutninga salts verktakanna FERÓ h/f, Reykjavík, og Hafsteins og Sæmundar h/f, Reykjavík, úr skipinu „KAREN DANIELSEN“ í Hafnarfjarðarhöfn á ábyrgð gerðarbeiðanda og gegn setningu bankatryggingar eða annarrar jafngilðrar tryggingar að fjárhæð kr. 120.000.00.“

III.

Hinn 5. maí kom skipið Karen Danielsen til Hafnarfjarðar með saltfarm í eigu Saltsölunnar h/f. Að undangengnu útboði hinn 3. maí gerði farmeigandi, Saltsalan h/f, hinn 5. maí verksamning við Fero s/f og Hafstein og Sæmund h/f um flutning á farminum í vörugeymslur farmeiganda í Kópavogi. Síðastgreind flutningafyrirtæki eru í Félagi vinnuvélaeigenda, en ekki innan vébanda vörubifreiðastjóra. Í verksamningnum er ekki tekið fram, með hvers konar bifreiðum farmurinn skuli fluttur, en verktakarnir notuðu til hans eigin tæki, dráttarbifreiðar, palllausar, en með festingar á stól, er höfðu 23 tonna burðargetu.

Í sóknarskjölum í máli þessu segir m. a.:

„Áður, eða hinn 3. maí, höfðu eigendur farmsins afhent umbj. m.

(Vörubifreiðastöð Hafnarfjarðar) svokallað útboð, dagsett þann dag. — Að sjálfsögðu vildu umbj. m. ekki þurfa að sætta sig við að þurfa í samkeppni við utanaðkomandi aðila að bjóða niður úr eigin gildandi töxtum verk af þessu tagi, sem þeir töldu sig eiga skýlausan einkarétt til að annast á sínu félagssvæði, bæði samkvæmt reglugerð, útgefinni af samgönguráðherra 3. desember 1971, svo og gildandi kjarasamningi þeirra við vinnuveitendur frá 27. október 1980.

Umbj. m. buðust frá upphafi til að annast flutninginn samkvæmt gildandi töxtum, og stendur það boð enn. Stefndi samdi síðan við ofangreinda flutningsaðila um flutninginn, sem hófst að morgni 6. maí s.l.

Til að koma í veg fyrir skýlaust brot á rétti lögbannsbeiðanda í þessu tilliti gripu umbj. m. til þess ráðs að leggja bifreiðum sínum fyrir bifreiðar flutningsaðila og hindra með því flutningana. Var þetta gert í þeirri von, að um semdist milli aðila deilu þessarar um að fá skorið úr ágreiningsefni þessu fyrir Félagsdómi, en skipið yrði losað af umbj. m. á meðan. . .“

IV.

Hin tilvitnaða 3. gr. reglugerðar nr. 242/1971 um hámarksfjölda leigu-bifreiða til vöruflutninga á félagssvæði Félags vörubílaeigenda, Hafnarfirði, sett skv. heimild í 10. gr. laga nr. 36/1970, hljóðar svo:

„Vörubifreiðastöð sú, sem Félag vörubílaeigenda rekur í Hafnarfirði, hefur hlotið viðurkenningu bæjarstjórnar Hafnarfjarðar og sýslunefndar Gullbringusýslu. Er því öllum óheimilt að stunda leiguakstur á vörubifreiðum á félagssvæði Félags vörubílaeigenda, Hafnarfirði, utan þeirrar stöðvar.

Leiguakstur telst það, þegar vörubifreið er seld á leigu ásamt ökumanni til flutninga á vörum fyrir tiltekið gjald, þar sem ökumaður eða eigandi bifreiðarinnar er hvorki eigandi, seljandi né kaupandi vörunnar, sem flutt er. Vörubifreiðar, sem aka frá stöðinni, skulu auðkenndar árlega með sérstöku merki.“

Reglugerðarákvæði þetta er ítrekun á 2. mgr. 5. gr. laga nr. 36/1970 um leigubifreiðar, sem hljóðar svo:

„Í þeim kaupstöðum og á þeim sýslusvæðum, þar sem viðurkennd vörubifreiðastöð er starfandi, er öllum óheimilt að stunda leiguakstur á vörubifreiðum utan stöðvar eða frá stöð, sem eigi er viðurkennd. Leiguakstur telst það, þegar vörubifreið er seld á leigu ásamt ökumanni til flutninga á vörum fyrir tiltekið gjald, þar sem ökumaður eða eigandi bifreiðarinnar er hvorki eigandi, seljandi né kaupandi vörunnar, sem flutt er.“

Deilt er um það í málinu, hvort hin tilvitnuðu laga- og reglugerðarákvæði taki til þjónustu þeirrar, sem Feró s/f og Hafsteinn og Sæmundur h/f létu stefnda Saltsölunni h/f í té. Telur stefnandi það tvímælalaust, að svo sé. Tulkun stefnda er hins vegar sú, að svo sé ekki. Bifreiðar þær, er notaðar

voru til flutninganna, hafi ekki verið vörubifreiðar í merkingu umræddra laga og reglugerðar og umræddir vöruflutningar ekki leiguakstur. Lögin nr. 36/1970 skipti leigubifreiðum í 3 flokka, leigubifreiðar til fólksflutninga, sendibifreiðar og leigubifreiðar til vöruflutninga. Varðandi leigubifreiðar til fólksflutninga þá nefni lögin nr. 36/1970 engin stærðarmörk, en reglugerðir, t. d. fyrir Reykjavík nr. 214/1972, sýni, að hugtakið leigubifreiðar til fólksflutninga afmarkist við bifreiðar, er flytja 8 farþega eða færri. Ljóst sé, að aðrar leigubifreiðar til fólksflutninga af stærri gerðum séu ekki háðar ákvæðum laga um leigubifreiðar, sbr. t. d. lög nr. 83/1966 um skipulag á fólksflutningum með bifreiðum. Um sendibifreiðar gildi sérstakar ákvarðanir stjórnvalda, sbr. lög um tollskrá o. fl. nr. 120/1976, 87. kafla um ökutæki og fl., lið 87.02.

Um skilgreiningu á því, hvað sé leigubifreið til vöruflutninga í merkingu laga nr. 36/1970, telur stefndi, að það hugtak verði að takmarka við venjulegar vörubifreiðar með 15 tonna burðargetu eða minna. Heldur stefndi því fram, að gildandi samning milli Landssambands vörubifreiðastjóra og Vinnuveitendasambands Íslands, sem síðar verður nánar um fjallað, verði að túlka svo, að hann nái aðeins til bifreiða innan greindra stærðarmarkna, taxtar í þeim samningi og önnur atriði miði við 15 tonna burðargetu sem hámark.

Samkvæmt framlögðu vottorði Bifreiðaeftirlits ríkisins gildi sú meginregla, að bifreiðar með palli séu skráðar sem vörubifreiðar, en bifreiðar, sem eru palllausar, en með stól til að tengja við festivagn, séu skráðar sem dráttarbifreiðar. Bifreiðar sem þær, sem flutningsaðiljar notuðu, hafi þannig ekki verið vörubifreiðar, hvorki samkvæmt þeim skilningi, er hafi greinilega verið sameiginlegur með málsaðiljum, er þeir gerðu samning sinn, né samkvæmt skilgreiningu stjórnvalda, og í ljósi þessa verði að túlka lögina og reglugerðina.

Leiguakstur, eins og hann er skilgreindur í 5 gr. laganna nr. 36/1970 og 3. gr. reglugerðarinnar nr. 242/1971, telur stefnandi eingöngu vera það, þegar vörubifreið er leigð út ásamt ökumanni til flutninga á vörum fyrir tiltekið gjald. Þarna sé um það að ræða, að hjá bifreiðastöðvunum sé bíllinn leigður út með manni fyrir eitt heildarverð. Dráttarbílaeigendur í Félagi vinnuvélaeigenda leigi verkfæri sín út með öðrum hætti: Tæki sé leigt út sérstaklega fyrir ákveðið gjald, en sértaxti fylgi fyrir vinnu mannsins við að stjórna tækinu. Vinnuvélaeigandinn selji út vinnu stjórnanda tækisins með álagi á því vinnu samkvæmt sérstakri heimild verðlagsstjóra.

Til vara hefur stefndi haldið því fram, að venja hafi þrengt umrætt einkaréttarákvæði 5. gr. laganna og 3. gr. reglugerðarinnar, Landssamband vörubifreiðastjóra og Vinnuveitendasambandið hafi beinlínis samið svo um í 6. gr. samnings síns, sem síðar verður lýst, að vörubílstjórfélögum og

vinnuveitendum sé heimilt að gera sérsamninga á ákvæðisvinnugrundvelli um meiri háttar akstursverkefni. Útboð og einkaréttur séu andstæður, en útboð sé hinn nauðsynlegi og eðlilegi grundvöllur ákvæðisvinnusamninga og verksamninga. Bendir stefni á, að svo til daglega sé verið að bjóða út verk, þar sem akstur vörubifreiða sé innifalinn, stundum útboð á hreinum akstri, t. d. flutningur á áli frá Straumsvík til Sundahafnar, svo dæmi sé tekið af félagssvæði stefnanda. Þannig hafi tilboðsverk viðgengist og staðreynd, að bæði einstakir vörubifreiðastjórar og stöðvarnar sjálfar hafi gert tilboð í verk og samninga um þau. Stefnandi mótmælir þessari túlkun. Í viðkomandi ákvæði sé eingöngu gert ráð fyrir, að vörubifreiðastjórafélögum (á viðkomandi svæði) sé í vissum tilvikum heimilt um *stærri verk* að vinna í ákvæðisvinnu og fara þar með niður fyrir gildandi texta um smærri verk. Hér sé aðeins um heimild, en ekki skyldu, að ræða og fráleitt sé, að þetta skapi utanaðkomandi aðiljum rétt til að keppa við aðildarfélög kjarasamnings.

V.

Lagður hefur verið fram í málinu samningur um akstursgjöld og kjör sjálfseignarvörubifreiðastjóra milli Vinnuveitendasambands Íslands og Landssambands vörubifreiðastjóra frá 27. október 1980, sem að framan er að vikið, og hljóðar 5. gr. samningsins svo:

„Vinnuveitendasambandið skuldbindur sig til að láta fullgilda félagsmenn vörubílstjórafélaga innan Landssambands vörubifreiðastjóra hafa forgangsrétt til leiguaksturs á vörubifreiðum, hvern á sínu vinnu- og félagssvæði, og til leiguaksturs inn og út af því svæði fyrir þá félaga Vinnuveitendasambandsins, sem staðsettir eru á svæðinu.

Vinnuveitendur hafa frjálst val um það, hvaða félagsmenn viðkomandi vörubílstjórafélags þeir taka til vinnu, þar sem sú regla hefur gilt.

Skipafélögum og skipaafgreiðslum er heimilt að flytja milli staða á eigin bifreiðum eða öðrum eigin flugningstækjum allan þann farm, er þau hafa tekið að sér flutning á með eigin skipum eða leiguskipum.“

Í sama samningi segir m. a. svo í 6. gr.:

„Vörubifreiðastjórafélögum og vinnuveitendum er heimilt að gera sér-samning á ákvæðisgrundvelli um meiriháttar akstursverkefni.“

Lagt hefur verið fram í málinu fréttabréf Vinnuveitendasambands Íslands, er nefnist VSÍ-tíðindi, 4. tbl., maí 1981. Þar segir m. a.:

„Þar sem nokkurs misskilnings hefur gætt á efni 5. gr. í kjarasamningi Landssambands vörubifreiðastjóra og Vinnuveitendasambands Íslands, sem hér fer á eftir, þykir rétt að skýra efni hennar nánar á þessum vettvangi.“

Síðan er 5. gr. birt og síðan sagt:

„Sá forgangsréttur, sem hér um ræðir, tekur einungis til vörubifreiða

innan þeirra stærðarmarka, 15 tonn, sem samningurinn tekur til. Hverjum einstökum farmflytjenda er hins vegar fullkomlega heimilt að nota aðrar gerðir flutningsbíla, s. s. sendibíla eða dráttarbíla, án tillits til þess, hvaða vöru um er að ræða. Ákveði farmflytjandi á hinn bóginn að nota vörubifreið innan ofangreindra stærðarmarka til flutninganna, er hann skuldbundinn til að láta fullgilda félagsmenn vörubílstjórafélags innan Landsambands vörubifreiðastjóra njóta forgangs.“

Af hálfu sóknaraðila í máli þessu er síðastgreindri túlkun á 5. gr. eindregið nótmælt og sá skilningur lagður á nefnt samningsákvæði, að það sé eingöngu í því tilviki, þegar flutt er *eitt stykki, er fer yfir 15 tonn*, sem einkaréttur gildi ekki.

VI.

Stefndi hefur fært fram þá málástæðu, og raunar lagt á hana höfuð-áherslu, að sýkna beri stefnda, Saltsöluna h/f, vegna aðildarskorts. Samkvæmt ályktarorði lögbannsrúskurðarins sé hin umbeðna gerð heimiluð í því formi, að lögbann sé „lagt á flutninga salts verktakanna Feró s/f og Hafsteins og Sæmundar h/f“ úr umræddu skipi. Lögbannsrúskurðurinn beinist þannig ekki að stefnda í máli þessu. Stefndandi hafi ekki beint staðfestingarmáli þessu að gerðarþola samkvæmt lögbannsrúskurðinum, ekki einu sinni stefnt þeim til réttargæslu.

Enn fremur telur stefndi aðild málsin á sóknarhlið ranga, þar sem Landsamband vörubifreiðastjóra höfði málið ekki einasta vegna Félags vörubílaeigenda í Hafnarfirði, heldur einnig vegna Vörubílstjórafélagsins Þróttar í Reykjavík. Til svars við þessu hefur stefndandi vísað til 1. mgr 6. gr. samningsins frá 27. október 1980, þar sem segir: „Þegar um flutning frá skipshlið milli félagssvæða er að ræða, gilda vinnuskiptareglur Landssambandsins á ábyrgð viðkomandi vörubifreiðastjórafélaga.“

Auk þessa hefur stefndi haldið því fram, að lögbannsrúskurðurinn sé háður öðrum þeim annmörkum, „sem leiða til ógildis hans“, að því er virðist af málflutnigi stefnda þeim helstum, að fógeti hafi í forsendum úrskurðarins rökstutt niðurstöðu sína efnislega: „Þannig leiðist fógeti til þess, án þess að umbjóðandi minn fengi þar rönd við reist, að færa rök fyrir efnislegri réttlætingu á úrskurðinum eins og um staðfestingarmál væri að ræða“, segir í greinargerð stefnda.

Álit réttarins.

Hæstiréttur hefur fjallað um formhlið þessa máls og þá komist að þeirri niðurstöðu, að það eigi ekki að sæta frávísun ex officio, en krafa er eigi gerð um frávísun. Málið er nú lagt öldungis óbreytt fyrir.

Í gögnum málsins kemur fram, að upphaflega beiddist Saltsalan h/f lög-

banns við hindrun Félags vörubílaeigenda í Hafnarfirði á umræddum saltflutningum, sbr. m. a. dskj. nr. 7 og 12 í fógetarétti, en síðar varð samkomulag um, að aðildinni yrði snúið við, og tók Saltsalan h/f sér þá stöðu á varnarhlið og hélt uppi vörnum sem gerðarþoli. Í lögbannsbeiðni gerðarbeiðanda, stefnanda í máli þessu, var beiðst lögbanns við því, að flutningatæki í eigu Feró s/f og Hafsteins og Sæmundar h/f annist akstur á salti við losun skipsins Karen Danielsen á vegum Saltsölunnar h/f, og efnisleg niðurstaða fógeta var sú, að fallist var á kröfur gerðarbeiðanda, en verk-samningur, er sýndi samband farmeiganda og flutningsaðilja, lá frammi í fógetaréttarmálinu. Kröfum um staðfestingu lögbannsins þykir vera réttilega beint að stefnda, og verður því eigi fallist á kröfu um sýknu vegna aðildarskorts.

Túlka verður samning frá 27. október 1980 um akstursgjöld og kjör sjálfseignarvörubifreiðastjóra milli Vinnuveitendasambands Íslands og Landssambands vörubifreiðastjóra svo, að hann taki einvörðungu til bifreiða með 15 tonna hlassþunga og minna. Í því sambandi vísast einkum til 1. gr., 2. gr., 3. gr. og 9. gr. umrædds samnings, en þar kemur fram, að eigi er samið um akstursgjöld fyrir stærri bifreiðar en með 15 tonna hlassþunga. Þessi túlkun styrkist enn frekar, er lítið er til 4. gr. samningsins, en þar er samið um laun bifreiðastjóra á bifreiðum með 16—23 tonna hlassþunga, þótt hvergi sé í samningum samið um akstursgjöld fyrir slíkar bifreiðar.

Þótt ekki hafi tekist samningar um stærri bifreiðar en 15 tonn, þá verður ekki af því né öðrum gögnum í málinu dregin sú ályktun, að sóknaraðili hafi fallið frá þeim einkarétti, sem ákvæði laga nr. 36/1980 og reglugerðar nr. 242/1971 kunna að veita honum.

Fallast má á það, að við setningu laga um leigubifreiðar, sem sett voru ekki síst til þess að vernda atvinnuöryggi og kjör leigubifreiðastjóra sem launþega, þ. á m. sjálfseignarvörubifreiðastjóra, hafi með orðinu vörubifreið verið átt við þess konar bifreiðar, sem á þeim tíma voru almennt notaðar af félagsbundnum sjálfseignarvörubifreiðastjórum til leiguaksturs á vörubifreiðum, og að hugtakið vörubifreið í lögunum beri á hverjum tíma að skýra svo, að það taki til þess konar bifreiða, sem á hverjum tíma eru almennt notaðar til leiguaksturs. Fyrir liggur og endurspeglast m. a. í títtnefndum samningi frá 27. október 1980, að nú er þróun þar á vegi stödd, að þessi stærðarmörk eru 15 tonn. En þetta nægir þó ekki til framgangs sýknukröfu stefnda. Þótt tæki þau, sem umbjóðandi hans notaði, væru ekki vörubifreiðar í merkinu 2. mgr. 5. gr. núgildandi laga um leigubifreiðar nr. 36/1971, þar sem bifreiðar með hlassþyngd yfir 15 tonn eru ekki notaðar almennt til leiguaksturs nú, þá var umræddur saltflutningur þess háttar flutningur, sem almennt hefur verið, að færi fram með leigubif-

reiðum til vöruflutninga. Umræddur saltflutningur var að því leyti sama eðlis og þeir flutningar, sem lýst er í einkaréttarákvæði 2. mgr. 5. gr. laga nr. 36/1970. Ákvæði 2. mgr. 5. gr. laga nr. 36/1970 ná ekki að fullu tilgangi sínum til verndunar stéttarhagsmunum leigubifreiðastjóra, nema ákvæðið sé talið ná til tilviks þess, er hér um ræðir.

Það breytir ekki þessari niðurstöðu, þótt samningsfrelsið sé ein af grundvallarreglum íslensks réttar og allar undantekningar frá því beri að túlka þröngt.

Samkvæmt þessu ber að fallast á dómkröfur sóknaraðilja í máli þessu. Málskostnaður fellur niður.

Már Pétursson héraðsdómari kvað upp dóm þennan.

D ó m s o r ð:

Framangreind lögbannsgerð staðfestist.

Málskostnaður fellur niður.

Úrskurður fógataréttar Hafnarfjarðar 7. maí 1982.

Í máli þessu, sem tekið var til úrskurðar þann 7. maí 1982 (í dag), hafa gerðarbeiðendur, þeir Landssamband vörubifreiðastjóra vegna Félags vörubílaeigenda í Hafnarfirði og Vörubifreiðastöðvarinnar Þróttar í Reykjavík farið þess á leit, að lagt verði nú þegar lögbann við því, að flutningatæki í eign FERO s/f, Steinaseli 6, Reykjavík, og Hafsteins og Sæmundar h/f, Tangarhöfða 4, Reykjavík, annist akstur á salti við losun skipsins „KAREN DANIELSEN“ í Hafnarfjarðarhöfn á vegum Saltsölnunnar h/f, Hjarðarhaga 17, Reykjavík.

Kröfur gerðarþola, Saltsölnunnar h/f, eru þær aðallega, að lögbann þetta nái ekki fram að ganga, en til vara er gerð sú krafa, að nái lögbannið fram að ganga, verði gerðarbeiðanda gert að leggja fram tryggingu, US \$ 8.000 á dag fyrir hvern dag, sem vinnustöðvun stendur yfir, og hlutfallslega fyrir brot úr degi.

Hvorugur málsaðilja hefur krafist málskostnaðar úr hendi hins.

Málavextir eru þeir í stórum dráttum sem nú skal greina:

Að morgni fimmtudagsins 6. þ. m. var hafin í Hafnarfjarðarhöfn losun á saltfarmi úr skipinu „KAREN DANIELSEN“, og hófu verktakarnir, FERO s/f og Hafsteinn og Sæmundur h/f, sem áður eru nefndir, samkvæmt verksamningi við eiganda farmsins, Saltsölnunnar h/f í Reykjavík, gerðarþola í máli þessu, að flytja saltfarminn, 800 tonn, á stórum flutningatækjum (dráttarbifreiðum) frá skipshlið að birgðastöð gerðarþola í Kópavogi. Áður, eða þann 3. þ. m., hafði eigandi farmsins, gerðarþoli í máli þessu, afhent gerðarbeiðanda Félagi vörubílaeigenda í Hafnarfirði (og fleirum) útboðstilkynningu, þar sem óskað var eftir tilboðum í þetta akst-

ursverkefni. Útboð þetta var ekki auglýst í dagblöðum né öðrum fjölmiðlum að sögn umboðsmanns gerðarþola, heldur hafi það verið kynnt nokkrum aðiljum, þ. á m. áðurnefndum gerðarbeiðanda, og hafi því verið um lokað útboð að ræða. Gerðarbeiðandi (Félag vörubílaeigenda í Hafnarfirði) gerði ekki tilboð í þetta verkefni og gerði síðan gerðarþoli (Saltsalan h/f) verksamning um flutning saltsins við áðurnefnda aðilja, FERO s/f og Hafstein og Sæmund h/f. Þegar um 100 tonn af salfarminum höfðu verið flutt frá skipinu um kl. 1130 í gærmorgum (6. þ. m.), lögðu nokkrir félagsmenn í Félagi vörubílaeigenda í Hafnarfirði bifreiðum sínum í veg fyrir flutningatæki áðurnefndra verktaka og hindruðu þannig framhald flutninganna. Síðdegis í gær (6. þ. m.) lagði umboðsmaður gerðarþola, Saltsólunnar h/f, fram hjá bæjarfógetanum í Hafnarfirði beiðni um, að lagt yrði lögbann við þessum athöfnum gerðarbeiðanda, en þegar málið út af þessari lögbannsbeiðni skyldi tekið fyrir í fógetarétti Harnarfjarðar nú í morgun (7. maí 1982), afturkallaði umboðsmaður gerðarþola í máli þessa þessa beiðni sína, en þess í stað boðaði umboðsmaður gerðarbeiðanda við það sama tækifæri, að hann mundi nú árdegis í dag leggja fram lögbannsbeiðni gegn framhaldi saltflutninganna á vegum áðurnefndra verktaka. Gerði hann það um kl. 1135 í morgun, og var þá mál þetta þingfest í fógetarétti Hafnarfjarðar að báðum umboðsmönnum aðilja viðstöddum, sem lögðu þar fram gögn sín, lýstu yfir, að þeir teldu gagnaöflun þar með vera lokið, féllu frá frekari málflutningi og lögðu málið í úrskurð, allt að undangenginni árangurslausri sáttatilraun.

Kröfu sína um framgang gerðarinnar rökstyður umboðsmaður gerðarbeiðenda m. a. með því, að þeir eigi skýlausan einkarétt til aksturs á farmi þeim, er hér um ræðir, og vísar þar til reglugerðar staðfestrar af samgönguráðuneytinu 3. des. 1971, einkum 3. gr., en þar sé átt við reglugerð fyrir vörubifreiðastjóra á félagssvæði Hafnarfjarðar. Eigi verði um það deilt, að saltflutningar af þessu tagi hafi verið í höndum lögbannsbeiðanda yfirleitt, þótt til séu önnur tæki, sem framkvæmt geta þessa vinnu. Þá segir í rökstuðning umboðsmanns gerðarbeiðanda fyrir kröfugerð sinni, að gerðarþoli hafi bent á, að þar sem útboð á verkefninu hafi farið fram, gildi ekki einkaréttur gerðarbeiðanda um flutninginn og bendi á 3. mlsgr. 6. gr. kjarasamnings milli Landssambands vörubifreiðastjóra og Vinnuveitendasambands Íslands, en hér sé um misskilning að ræða, þar sem í viðkomandi ákvæði sé eingöngu gert ráð fyrir, að vörubifreiðastjórafélagum (á viðkomandi svæðum) sé í vissum tilvikum heimilt að vinna stærri verk í ákvæðisvinnu og fara þar með niður fyrir gildandi taxa um smærri verk. Sé hér aðeins um heimild að ræða, en ekki skyldu, og fráleitt sé, að þetta ákvæði skapi utanaðkomandi aðiljum rétt til að keppa við aðildarfélag kjarasamnings. Enn fremur segir í rökstuðningi gerðarbeiðanda fyrir kröfu-

gerð, að svokallað útboð, sem bent hafi verið á, dags. 3 maí 1982, sé þýðingarlaust fyrir þetta mál, þar sem lögbannsbeiðandi þurfi ekki að sinna slíku, enda óheimilt að bjóða slík verk út á félagssvæðinu, og í annan stað sé hér ekki um útboð að ræða, enda hafi það ekki verið augýst með venjulegum hætti, heldur byggt sem „proforma“ skjal á áðurgerðum samningi við flutningsaðilja og síðan framvísað við gerðarbeiðanda (þ. e. Félag vörubílaeigenda í Hafnarfirði) fyrir siðasakir.

Kröfu sína um, að lögbannið nái ekki fram að ganga, rökstyður umboðsmaður gerðarþola með því m. a., að sambærilegur akstur á salti og öðru fyrir Saltsöluna h/f og aðra hafi athugasemdalaust átt sér stað með „trailerum“ af svipaðri stærð og notaðir eru í því tilviki, sem hér ræðir um. Á þessu sviði hafi því skapast réttarvenja. Einnig hefur umboðsmaður gerðarþola skírskotað til 6. gr. síðustu málsg. kjarasamnings Landssambands vörubifreiðastjóra og Vinnuveitendasambands Íslands, sem heimila sérsamninga um meiri háttar akstursverkefni. Þá hefur umboðsmaður gerðarþola lýst þeirri skoðun sinni til rökstuðnings kröfu sinni, að tengi- og festivagnar, sem saltflutningar þeir, sem hér ræðir um, hafi farið með og eigi að fara fram með samkv. samningi við verktaka, séu allt annað en leigubifreiðar til vöruflutninga eða vöruflutningabifreiðar almennt og verði þessum tvennum ökutækjum ekki ruglað saman, enda nái lög og reglugerðir viðkomandi vörubifreiðum ekki til dráttarbifreiða með tengivagni.

Í 5. gr. samnings milli Landssambands vörubifreiðastjóra og Vinnuveitendasambands Íslands frá 27. okt. 1980 segir, að Vinnuveitendasambandið skuldbindi sig til að láta fullgilda félagsmenn vörubílstjórafélaga innan Landssambandsins hafa forgangsrétt til leiguaksturs á vörubifreiðum, hvern á sínu vinnu- og félagssvæði og til leiguaksturs inn og út af því svæði fyrir þá félaga Vinnuveitendasambandsins, sem staðsettir eru á svæðinu, og í 3. gr. reglugerðar um hámarksfjölda leigubifreiða til vöruflutnina á félagssvæði Félags vörubílaeigenda í Hafnarfirði frá 3. des. 1971 segir, að öllum sé óheimilt að stunda leiguakstur á vörubifreiðum á félagssvæði Félags vörubílaeigenda í Hafnarfirði utan þeirrar stöðvar. Ljóst virðist því samkvæmt framansögðu, að félagsmenn í Félagi vörubílaeigenda í Hafnarfirði eigi forgang að þeim saltflutningum, sem um ræðir í þessu máli.

Í 3. mlsgr. 6. gr. áðurnefnds samnings milli Landssambands vörubifreiðastjóra og Vinnuveitendasambands Íslands segir, að vörubifreiðastjórafélögum og vinnuveitendum sé heimilt að gera sérsamninga á ákvæðisvinnu- grundvelli um meiri háttar akstursverkefni. Án þess að afstaða sé tekin til þess hér, hvort um meiri háttar verkefni sé að ræða í því tilviki, sem hér ræðir um, en það kann að vera álitamál, er komist að þeirri niðurstöðu, að áðurnefnt ákvæði nefndrar greinar samningsins helgi það ekki, að verk-

efni, sem félagsmenn Félags vörubílaeigenda í Hafnarfirði virðast eiga forgangsrétt að, sé boðið út hverjum sem er, enda virðist nefnt samningsákvæði um sérsamning um einstök verkefni alfarið takmarkast við vörubifreiðatjórafélög á viðkomandi svæði og félagsmenn þeirra, þ. e. í þessu tilviki Félag vörubílaeigenda í Hafnarfirði. Upplýst er í máli þessu, að ekki hafi verið reynt að hálfu gerðarþola að gera sérsamning við nefnt félag um umrætt verkefni, heldur hafi félaginu verið gefinn kostur á að gera tilboð í verkefnið samkvæmt útboði á því. Ekki verður hér fallist á þá skoðun umboðsmanns gerðarþola, að um það hafi skapast réttarvenja að leyfa eða láta afskiptalaust fram að þessu, að ýmsir aðiljar hafi tekið að sér verkefni, sem gerðarbeiðandi virðist eiga forgangsrétt að að annast á sínu félagssvæði samkv. áðurnefndum gildandi kjarasamningi og reglugerð, né heldur verði á það fallist, að forgangsréttur gerðarbeiðanda á leiguakstri á vörubifreiðum verði með réttu rofinn, þótt flutningatæki af öðrum gerðum, sem hljóta að teljast til bifreiða, séu notuð til flutninga á einstökum félagssvæðum.

Með skírtkotun til þess, sem hér að framan segir, þykir því rétt að verða við kröfu gerðarbeiðanda um að leggja lögbann á þá flutninga, sem um ræðir í máli þessu.

Þ v í ú r s k u r ð a s t:

Lögbann er lagt á flutninga salts verktakanna FERÓ s/f, Reykjavík, og Hafsteins og Sæmundar h/f, Reykjavík, úr skipinu „KAREN DANIELSEN“ í Hafnarfjarðarhöfn á ábyrgð gerðarbeiðanda og gegn setningu bankatryggingar eða annarrar jafngildrar tryggingar að fjárhæð kr. 120.000.00.
