Fimmtudaginn 10. marz 1966.

Nr. 5/1965. **Vinnuveitendasamband Íslands f. h. Ísbjarnarins h/f**
(Páll S. Pálsson hrl.)
gegn
Alþýðusambandi Íslands f. h. Landssambands vörubifreiðastjóra vegna Bifreiðastjórafélagsins Mjölnis
(Egill Sigurgeirsson hrl.).

Dómarar:
Hákon Guðmundsson, Gunnlaugur E. Briem, Einar B. Guðmundsson, Bjarni K. Bjarnason og Árni Guðjónsson.

Verkfall dæmt ólögmætt. Sératkvæði.

Dómur.

Mál þetta er höfðað fyrir Félagsdómi með stefnu, dags. 20. apríl f. á., af Vinnuveitendasambandi Íslands f. h. Ísbjarnarins h/f gegn Alþýðusambandi Íslands f. h. Landssambands vörubifreiðastjóra vegna Bifreiðastjórafélagsins Mjölnis.

Dómkröfur stefnanda eru þær, að verkfall, sem Bifreiðastjórafélagið Mjölnir í Árnessýslu boðaði Vinnuveitendasambandi Íslands vegna Ísbjarnarins h/f o. fl. hinn 10. apríl 1965 og sem hófst 17. s. m., verði dæmt ólögmætt.

Þá krefst stefnandi og málskostnaðar úr hendi stefnda eftir mati dómsins.

Stefndi hefur krafizt sýknu af kröfum stefnanda og málskostnaðar úr hendi hans eftir mati dómsins.

Samkvæmt gögnum málsins og málflutningi aðilja eru málavextir þeir, að Ísbiörninn h/f, sem er aðili í Vinnuveitendasambandi Íslands og hefur með höndum umfangs-

mikinn atvinnurekstur í Reykjavík, lagði á s.l. vetri í Þorlákshöfn upp afla úr bátum, sem gerðir voru út á vegum hlutafélagsins. Var afli báta þessara settur af skipsfjöl beint í bifreiðar, sem fluttu hann til Reykjavíkur. Jafnframt keypti hlutafélagið afla úr öðrum bátum, og var hann einnig fluttur með bifreiðum beint frá borði til Reykjavíkur. Hins vegar er eigi fram komið, að félagið hafi haft neina fasta starfsstöð í Þorlákshöfn eða reki þar atvinnu.

Samkvæmt gögnum málsins var fiskur sá, sem hlutafélagið flutti þannig til Reykjavíkur frá Þorlákshöfn alls 1.137.610 kg. Af þessu magni fluttu eigin bifreiðar hlutafélagsins 980.580 kg., bifreiðar úr Árnessýslu 150.300 kg. og bifreiðar frá Vörubílstjórafélaginu Þrótti í Reykjavík 6.730 kg.

Fiskflutningar þeir, sem bifreiðar frá síðastnefndu félagi önnuðust, fóru fram samkvæmt samningi milli Vörubílstjórafélagsins Þróttar og Vinnuveitendasambands Íslands frá 21. júlí 1961, en Ísbjörninn h/f er, eins og áður var getið, félagi í því sambandi. Samkvæmt 3. gr. þessa samnings er svo um samið, að „meðlimir Þróttar hafa forgangsrétt til bifreiðaleigu og allra flutninga með bifreiðum á vinnu- og félagssvæði Þróttar, og ennfremur öllum akstri inn og út af því svæði fyrir þá meðlimi Vinnuveitendasambandsins, sem staðsettir eru á svæðinu, þó með undantekningu í samræmi við venjulegar reglur milli vörubílstjórafélaga, þegar flutt er frá skipshlið á öðru félagssvæði".

Reglur þær, sem hér er vísað til, voru samþykktar samhljóða á þingi Landssambands vörubifreiðastjóra í desembermánuði 1955. Segir svo í 2. gr. þeirra:

„Vörubifreiðastjórar hafa forgangsrétt að því að aka flutningi inn og út af sínu félagssvæði fyrir atvinnufyrirtæki, sem staðsett eru á svæðinu".

Þriðja grein sömu reglna hljóðar svo:

„Óski vinnuveitandi á einhverju félagssvæði að sækja vöru beint í skip, sem statt er í höfn á öðru félagssvæði, skal aksturinn skiptast að jöfnu á milli félagsmanna á hafnarsvæðinu og félagsmanna þess svæðis, sem varan á að flytjast til".

Af gögnum málsins og málflutningi verður eigi annað ráðið en reglur þessar séu enn í gildi.

Svo sem að framan er rakið, fluttu bifreiðar úr Árnessýslu áðurgreindan hluta nefnds fisks frá Þorlákshöfn til Reykjavíkur. Voru þær eign félagsmanna í Bifreiðastjórafélaginu Mjölni, en starfssvæði þess er Árnessýsla.

Vörubílstjórafélögin Þróttur og Mjölnir eru bæði fullgildir félagar í Landssambandi vörubifreiðastjóra og lúta samþykktum þess, þar á meðal áðurgreindum vinnuskiptingarreglum, en eins og framangreindri aðstöðu Ísbjarnarins h/f í Þorlákshöfn og fiskflutningum þess þaðan var háttað, verður að telja, að ákvæði 3. gr. nefndra reglna eigi hér við um skiptingu fiskflutninganna milli Þróttar og Mjölnis. Er sú niðurstaða í samræmi við álit stjórnar Landssambands vörubifreiðastjóra, en í bréfi hennar til Þróttar, dags. 24. apríl f. á., segir, „að Þróttur á samkvæmt samningi rétt til helmings leigubílaaksturs frá skipshlið í Þorlákshöfn til Reykjavíkur".

Stjórn bifreiðastjórafélagsins Mjölnis hefur þó um nokkurt skeið talið sér rétt að krefjast meiri hlutdeildar í fiskflutningum frá Þorlákshöfn. Var sú afstaða félagsins tilefni þess, að hinn 9. apríl 1965 samþykkti trúnaðarmannaráð Mjölnis að boða þremur vinnuveitendum í Reykjavík, þ. e. Sænsk-íslenzka frystihúsinu, Bæjarútgerð Reykjavíkur og Ísbirninum h/f vinnustöðvun laugardaginn 17. s. m. kl. 12 á hádegi, nema samningar hefðu áður tekizt, og var sú ákvörðun tilkynnt Vinnuveitendasambandi Íslands með símskeyti 10. apríl f. á. Jafnframt var sáttasemjara ríkisins tilkynnt þessi ákvörðun trúnaðarmannaráðsins.

Með símskeyti, dags. 12. apríl f. á., mótmælti Vinnuveitendasamband Íslands „boðuðu verkfalli sem ólöglegu", án þess að tilgreina á hvaða ástæðum þau mótmæli væru byggð. Ekki skeytti stjórn Mjölnis þeim mótmælum og hófst verkfall félagsins á tilsettum tíma.

Félagsmenn Vörubílstjórafélagsins Þróttar munu hafa ætlað að halda uppi fiskflutningum frá Þorlákshöfn fyrir Ísbjörninn h/f og þau fyrirtæki önnur, sem vinnustöðvun Mjölnis beindist gegn, samkvæmt rétti þeim, er þeir töldu

felast sér til handa í 3. gr. áðurnefnds kjarasamnings frá 21. júlí 1961 og 3. gr. framangreindra vinnuskiptingarreglna. En félagsmenn úr Mjölni hindruðu alla fiskflutninga á vegum framangreindra 3ja fyrirtækja með þeim hætti, að leggja bifreiðum sínum þannig, að hvorki bílar frá Þrótti né Ísbirninum h/f komust að skipi til hleðslu beint af skipsfjöl. Er því haldið fram af stefnda í máli þessu, að hér hafi aðeins verið um að ræða löglegar verkfallsaðgerðir af hálfu Mjölnis.

Höfðaði Vinnuveitendasamband Íslands því næst mál þetta f. h. Ísbjarnarins h/f, svo sem að framan er rakið, og gerði framangreindar dómkröfur.

Við munnlegan fltuning málsins var það ágreiningslaust með aðiljum, að ákvörðun um nefnda vinnustöðvun hefði verið tekin að lögum og hún tilkynnt með lögmæltum hætti.

Hins vegar heldur stefnandi því fram, að vinnustöðvunin sé ólögmæt af eftirtöldum ástæðum:

1. Að Bifreiðastjórafélagið Mjölnir hafi eigi sett fram ákveðnar og skýlaust formaðar kröfur, áður en það ákvað að hefja og hóf umdeilda vinnustöðvun.

2. Að félagið hafi ekki tilkynnt sáttasemjara ríkisins kröfur sínar samkvæmt ákvæðum 25. gr. laga nr. 80/1938 og að ekki hafi heldur af þess hálfu verið fylgt fyrirmælum 27. gr. sömu laga, enda hafi í raun og veru ekki verið slitnað upp úr samningaumleitunum, er vinnustöðvun var boðuð.

3. Að kröfur Mjölnis, ef talið yrði að ákveðnar kröfur af þess hálfu hefðu verið komnar fram, séu ósamrýmanlegar ákvæðum laga nr. 80/1938, einkum 3 gr., þar sem stefnandi hafi um deiluefnið verið bundinn löglegum samningi við Vörubílstjórafélagið Þrótt, sem einnig hafi verið bindandi fyrir Mjölni, m. a. vegna ákvæða framangreindra vinnuskiptareglna Landssambands vörubifreiðastjóra.

4. Að vinnustöðvunin hafi verið ólögmæt vegna þess, að henni hafi eigi verið ætlað að vernda lögmæta hagsmuni stéttarfélags. Hér hafi verið um það að ræða fyrst og fremst, að knýja fram ákvörðun um endurgjald fyrir notkun vinnutækja (bifreiða) og jafnframt að knýja eiganda sams konar tækja til þess að nota ekki sín eigin tæki (bifreiðar).

Af hálfu stefnda hefur öllum þessum málsástæðum verið mótmælt sem haldlausum og þýðingarlausum að því er varðar lögmæti framangreindrar vinnustöðvunar.

Verða málsástæður stefnanda nú teknar til athugunar.

Um 1. og 2. málsástæðu.

Af hálfu stefnanda er því haldið fram, að af hálfu Mjölnis hafi engar kröfur um undirritun samninga verið settar fram eða þeim skilað til sín eða sáttasemjara ríkisins. Jafnframt hefur stefnandi mótmælt því, að raunverulegir samningafundir hafi verið haldnir áður en framangreind vinnustöðvun hófst. Aftur á móti hafi komið fram af hálfu stefnda, eftir að mál þetta var þingfest, ýmsar útgáfur af því, hvaða kröfur forráðamenn Mjölnis telji sig hafa gert á s.l. vetri, áður en vinnustöðvunin hófst. Það sé þó fyrst nú í þessu máli, að skýlausar kjarakröfur hafi komið fram af hálfu Mjölnis. Telur stefnandi að þetta eigi að valda því, að umrædd vinnustöðvun sé dæmd ólögmæt, og er sú skoðun hans byggð á því, að vinnuveitendum sé rétt m. a. með hliðsjón af ákvæðum 25. gr. laga nr. 80/1938 að krefjast þess, að stéttarfélag geri skýlausa grein fyrir kjarakröfum sínum, áður en það fylgi þeim fram með verkfalli.

Þá hefur stefnandi einnig bent á það, að eigi hafi af hálfu Mjölnis verið fylgt ákvæðum 25. gr. og 27. gr. sömu laga um tilkynningar til sáttasemjara, m. a. að tilkynna honum, að slitnað væri upp úr samningatilraunum, ef það var skoðun forráðamanna Mjölnis, að samningafundir hefðu í reynd verið haldnir með þeim úrslitum, að útséð væri um samninga án þess að til vinnustöðvunar kæmi.

Stefndi hefur hins vegar skýrt svo frá, að áður hafi þeirri reglu verið fylgt, að félagsmenn Mjölnis flyttu helming allrar þeirrar vöru, sem tekin væri í bifreiðar beint úr skipi í Þorlákshöfn. Þessa reglu hafi Ísbjörninn h/f og þau fyrirtæki önnur í Reykjavík, sem framangreind vinnustöðvun beindist gegn, reynt að sniðganga á s.l. vetrarvertíð. Hafi forráðamenn Mjölnis því talið sér nauðsynlegt að herða baráttu sína fyrir því, að þessi fyrirtæki fylgdu áfram þeirri reglu um fiskflutningana, er áður hefði verið fylgt, og hafi Mjölnir því krafizt þess, að undirritaðir væru samningar

þess efnis. Hafi slík krafa verið sett fram af hálfu Mjölnis við fulltrúa Vinnuveitendasambands Íslands á samningafundum, sem haldnir hafi verið í Reykjavík á s.l. vetri. Stefndi hefur einnig eindregið mótmælt því, að heimilt sé að dæma vinnustöðvun sína ógilda vegna ákvæða 25. gr. og 27. gr. laga nr. 80/1938. Telur hann að eigi skipti máli, þótt nefndum ákvæðum kunni eigi að hafa verið fylgt í hvívetna af sinni hálfu, því það sé ekki skilyrði fyrir lögmæti vinnustöðvunar, að svo hafi verið gert, enda hafi þess, allt frá gildistöku nefndra laga, aldrei verið krafizt, hvorki af sáttasemjara ríkisins né öðrum.

Skal nú kannað hvað fram hefur komið í málinu um kröfur Mjölnis og samningaviðræður áður en félagið ákvað og hóf vinnustöðvun sína í aprílmánuði f. á.

Af gögnum málsins má sjá, að Bifreiðastjórafélagið Mjölnir hefur um alllangt skeið sótzt eftir því, að fá sem mesta hlutdeild í fiskflutningum Reykvíkra fyrirtækja frá Þorlákshöfn. Kemur það m. a. fram af bráðabirgðasamkomulagi, sem félagið gerði við Bæjarútgerð Reykjavíkur hinn 4. marz 1964.

Í máli þessu hafa nokkur vitni komið fyrir dóminn og gefið skýrslu um viðræðufundi aðilja. Verða þessar skýrslur nú raktar nánar.

Jón Þorsteinsson, lögfræðingur, kveðst hafa verið á tveimur samningafundum í marz og apríl, og hafi forráðamenn Mjölnis á þeim fundum sett fram kröfu um samninga við Vinnuveitendasamband Íslands, en ekki kemur fram í vottorði hans, hverjar þær kröfur hafi verið. Hann kveður að umræður hafi átt sér stað um þessar kröfur, en samningar eigi tekizt.

Björgvin Sigurðsson frá Stokkseyri segist hafa verið á fundum þeim, er Jón tilgreinir, og hafi formaður Mjölnis sett þar fram þá kröfu, að þeir vinnuveitendur, sem hlut ættu að máli, þ. e. þeir sem flyttu fisk frá Þorlákshöfn, undirrituðu samninga þá, sem í gildu væru milli Mjölnis og vinnuveitenda í Árnessýslu og viðurkenndu þá reglu, sem farið væri eftir, að Mjölnir nyti helmings þeirra flutninga á vörum, sem teknar væru úr skipum í Þorlákshöfn.

Guðmundur Kristmundsson, fyrrv. framkvæmdastjóri Þróttar, kveðst hafa verið á framangreindum marzfundi og hafi fundurinn að sínu áliti snúizt um þá kröfu Mjölnismanna, „að vinnuveitendur létu þá fá helming þeirra flutninga, sem fram færu frá skipshlið í Þorlákshöfn". Segir vitni þetta að greinilegt hafi verið, „að Mjölnismenn hafi viljað fá staðfestingu á kröfum sínum um helmingaskiptin". Hins vegar segir vitni þetta, að ekki hafi á þessum fundi verið farið fram á undirritun Árnessýslusamningsins, enda myndu Þróttarmenn þá hafa risið gegn því.

Pétur Guðfinnsson, framkvæmdastjóri Þróttar, segist hafa verið á báðum þeim fundum, sem um getur í vottorði Jóns Þorsteinssonar, og hafi umræður snúizt um það kröfuatriði Mjölnismanna, að þeir fengju rétt til helmingaflutninga frá Þorlákshöfn, og hafi Landssamband vörubifreiðastjóra hlutazt til um fundarhaldið samkvæmt ósk Mjölnismanna.

Aftur á móti kveðst vitni þetta ekki muna, hvort komið hafi fram bein krafa um undirritun samnings, en umræðuefnið hafi verið ósk Mjölnismanna um hliðstæða samninga við vinnuveitendur í Reykjavík og þá, er giltu í Árnessýslu.

Sigurður Guðgeirsson, starfsmaður Landssambands vörubifreiðastjóra, kveðst hafa verið á báðum framangreindum fundum í marz og apríl. Hafi á báðum þessum fundum verið rætt um þau deilumál, sem upp hafi verið komin um rétt til flutninga frá Þorlákshöfn, og á öðrum hvorum fundinum hafi komið fram krafa um það, að vinnuveitendur í Reykjavík undirrituðu sams konar samning við Mjölni og þann, er gilti milli Mjölnis og vinnuveitenda í Árnessýslu og viðurkenndu helmingareglu þá, sem Mjölnismenn hafi talið að gilti í Árnessýslu.

Að tilhlutan dómsins hefur stefndi í máli þessu lagt fram kröfur þær, dags. 6. maí f. á., sem hann telur að fram hafi komið af hálfu Mjölnis á áðurnefndum samningafundum, og eru þær þessar:

1. að þar sem Ísbjörninn h/f rekur atvinnu á félagssvæði Mjölnis, verði Mjölnir viðurkenndur samningsaðili við fyrirtækið.
2. að Ísbjörninn h/f viðurkenni algeran forgangsrétt

Mjölnis til alls þess aksturs, er fram fer á vegum fyrirtækisins á og um félagssvæði Mjölnis.

3. að Ísbjörninn h/f viðurkenni og að tekin séu upp í samninga ákvæði um, að Mjölnir skuli hafa helming alls þess flutnings, er fram fer frá skipshlið í Þorlákshöfn, svo sem framkvæmt hefur verið í samskiptum Mjölnis og vinnuveitenda í Árnessýslu um mörg ár.
4. að í samningum verði ákveðinn kauptaxti fyrir alla flutninga, bæði hvað snertir tímavinnu og langferðakeyrslu.
5. að í samninga séu tekin önnur þau ákvæði, er hliðstæð séu þeim, er Mjölnir hefur í samningum við vinnuveitendur í Árnessýslu, varðandi kjör og ýmis framkvæmdaatriði í samskiptum Mjölnis og vinnuveitandans.

Með framangreindum vitnaskýrslum verður að telja sannað, að fulltrúar Bifreiðastjórafélagsins Mjölnis og Vinnuveitendasambands Íslands hafi ræðzt við á s.l. vetri út af óskum Mjölnis um kjarasamninga við Vinnuveitendasamband Íslands. Jafnframt verður að líta svo á, að í ljós sé leitt, að á þeim fundum hafi af hálfu fulltrúa Mjölnis komið fram ákveðin krafa um sérstaka samninga vegna atvinnurekenda í Reykjavík, sem fluttu fisk þangað frá Þorlákshöfn, og þá meðal annars verið höfð uppi skýlaus krafa um það höfuðatriði í 3. lið ofangreindra krafna, að Mjölnir fengi beinan samningslegan rétt til helmings allra flutninga frá skipshlið í Þorlákshöfn til Reykjavíkur, sem fram færu á vegum fyrirtækja í Reykjavík, sem væru félagar í Vinnuveitendasambandi Íslands, þar á meðal á vegum Ísbjarnarins h/f.

Það er að vísu ljóst, að Bifreiðastjórafélagið Mjölnir hefur eigi lagt fyrir stefnda skriflega kröfugerð af sinni hálfu áður en það hóf vinnustöðvun sína 17. apríl f. á. En þegar litið er til þess, sem fram er komið um viðræður og samningafundi málsaðilja og með hliðsjón af hinni skriflegu kröfugerð Mjölnis, sem lögð hefur verið fram í máli þessu, þykja eigi alveg næg efni til þess, að taka til greina þá málsástæðu stefnanda, að dæma beri nefnda vinnustöðvun Mjölnis ólögmæta vegna ófullnægjandi kröfugerðar af hálfu þess

félags áður en það hóf vinnustöðvun sína, enda geyma hvorki 14. gr., 25. gr. né önnur ákvæði laga nr. 80/1938 bein fyrirmæli um ákveðið form á kröfugerðum aðilja í vinnudeilum.

Þá telur dómurinn að það eigi ekki heldur eins og á stendur að valda ólögmæti umdeildrar vinnustöðvunar, þótt það hafi af hálfu Mjölnis verið látið undir höfuð leggjast að tilkynna sáttasemjara, að félagið teldi slitnað upp úr samningaumleitunum við stefnanda, enda er fram komið, að eigi hafi af hálfu sáttasemjara ríkisins á gildistíma laga nr. 80/1938 verið gengið sérstaklega eftir tilkynningum þeim, sem 25. og 27. gr. laganna fjalla um.

Um 3. og 4. málsástæðu.

a) Svo sem að framan greinir, hefur Ísbjörninn h/f sem félagi í Vinnuveitendasambandi Íslands bundizt samningi við Vörubílstjórafélagið Þrótt þess efnis, að Þróttur hafi forgangsrétt til bifreiðaleigu og allra flutninga með bifreiðum á vinnu- og félagssvæði Þróttar og öllum akstri inn og út af því svæði. Þessi forgangsréttur Þróttar takmarkast þó af tilvísun 3. gr. nefnds kjarasamnings til vinnuskiptingarreglna Landssambands vörubifreiðastjóra, en svo sem áður er sagt, verður að skýra nefnt ákvæði 3. gr. kjarasamningsins á þá lund, að samningsaðiljar hafi með því samið sig undir ákvæði vinnuskiptingarreglnanna.

Svo sem áður er rakið, verður að miða við það, að starfsaðstaða Ísbjarnarins h/f í Þorlákshöfn hafi á s.l. vetrarvertíð verið með þeim hætti, að 3. gr. vinnuskiptingarreglnanna eigi við um fiskflutninga hlutafélagsins þaðan til Reykjavíkur. Er Þrótti og Ísbirninum h/f samkvæmt því skylt að hlíta því, að Bifreiðastjórafélagið Mjölnir krefjist sér til handa helmings þeirra fiskflutninga frá Þorlákshöfn, sem Ísbjörninn h/f framkvæmir með leigubifreiðum, þar sem Þorlákshöfn er á félagssvæði Mjölnis. Kemur það og fram af áðurnefndri skýrslu Ísbjarnarins h/f um þessa fiskflutninga, að Mjölnir hefur síður en svo borið skarðan hlut frá borði, að því er flutninga frá Ísbirninum h/f snertir, því það félag hefur flutt frá Þorlákshöfn á s.l. vetri hartnær allan þann fisk Ísbjarnarins h/f, sem ekið var til Reykjavíkur á leigubifreiðum. Nú felst það hins vegar í framan-

greindri kröfugerð Mjölnis, að það félag fái samningslegan rétt til að flytja helming alls þess flutnings, sem fram fer frá skipshlið í Þorlákshöfn til Reykjavíkur, sbr. 3. lið kröfugerðarinnar. Vegna áðurgreinds samnings við Þrótt, sem samkvæmt honum hefur forgangsrétt til allra leiguflutninga Ísbjarnarins h/f frá Þorlákshöfn að frádregnum helmingarétti Mjölnis skv. 3. gr. vinnuskiptareglnanna, getur Ísbjörninn h/f ekki orðið við nefndri kröfugerð Mjölnis um helming allra flutninga, nema með því að leggja alfarið niður notkun eigin bifreiða við flutninga þessa, því hlutafélagið getur eigi haggað gerðum og gildum samningi við Þrótt með nýjum samningi við Mjölni um flutninga, sem áður var um samið. Verður eðli málsins samkvæmt, og með hliðsjón af grundvallarreglu 3. gr. laga nr. 80/1938 að telja, að Mjölni sé ekki rétt að framfylgja með vinnustöðvun gagnvart Ísbirninum h/f kröfu, sem bryti í bág við gildan kjarasamning Þróttar og hlutafélagsins.

Samkvæmt því, sem nú hefur verið rakið, getur Ísbjörninn h/f þannig ekki tekið á sig gagnvart Mjölni þær samningsskyldur, sem 3. liður kröfugerðar Mjölnis felur í sér, nema með því að takmarka eða leggja alfarið niður notkun eigin bifreiða, og kemur þá til álita sú málsástæða stefnanda, að Bifreiðastjórafélaginu Mjölni sé óheimilt að framfylgja með vinnustöðvun kröfugerð, sem felur í sér slíka takmörkun á rétti vinnuveitenda til notkunar eigin tækja.

Samkvæmt samþykktum Bifreiðastjórafélagsins Mjölnis er markmið og tilgangur félagsins sá, að efla samvinnu og hag sjálfeignarvörubifreiðastjóra í Árnessýslu með því „að setja fasta taxta fyrir akstur með vörubifreiðum“ og „vinna að hagsmunamálum félagsmanna á hverjum tíma“. Réttur til inngöngu í félagið er bundinn því skilyrði, að innsækjandi eigi ekki nema eina bifreið og hafi vörubifreiðarakstur að atvinnu. Verður eigi annað ráðið af þessum og öðrum ákvæðum samþykkta Mjölnis en að félagið sé stéttarfélag í merkingu laga nr. 80/1938, eins og þau lög hafa verið skýrð að því er vörubílstjórafélag hér á landi varðar, sbr. Hrd. 1957, bls. 155. Er Bifreiðastjórafélagið Mjölnir því samkvæmt 5. gr. nefndra laga samningsaðili um kaup og kjör

félagsmanna sinna og getur almennt framfylgt kjarakröfum sínum með vinnustöðvun samkvæmt 14. gr. laganna.

Í lögum nr. 80/1938, hvorki 14. gr. þeirra né öðrum ákvæðum þeirra, finnst eigi nein skilgreining á inntaki eða eðli þeirra krafna, sem stéttarfélögum er heimilt að fylgja fram með vinnustöðvun, en samkvæmt eðli málsins og venjulegum lögskýringarreglum, verður að miða við það, að slíkar kröfur eigi rót sína í eðlilegum og réttmætum hagsmunum félagsmanna stéttarfélagsins, er miðist fyrst og fremst við endurgjald fyrir þá starfsorku, sem þeir láta í té og önnur kjaraatriði í því sambandi.

Að því er varðar eigendur vörubifreiða, sem aka sjálfir bifreiðum sínum, þá eru þeir launþegar að því leyti, að þeir leggja fram persónulega vinnu sína við aksturinn. Aftur á móti er kaup þeirra ekki nema nokkur hluti þess heildar endurgjalds, sem verk- og vinnukaupandi greiðir fyrir afnot bifreiðarinnar, og er í samningum stéttarfélaga vörubílstjóra og vinnuveitanda miðað við ákveðnar reglur um skiptingu kaups ökumannsins annars vegar og rekstur ökutækisins hins vegar. Er kaup ökumannsins samkvæmt þeirri skiptingu nálægt 19% af leigugjaldi 5 tonna vörubifreiðar, miðað við dagvinnukaup, og fer hundraðshluti kaupsins minnkandi eftir því sem bifreiðin verður stærri.

Þá má og líta til þess, að mikil fjárfesting liggur í kaupum á vörubifreið, því 5 tonna vörubifreiðar að burðarmagni, kosta nú 300 til 400 þúsund krónur, en þorri þeirra vörubifreiða, sem nú eru notaðar til leiguaksturs hérlendis, eru eigi undir þeirri stærð og margar mun stærri, enda hefur mjög stefnt til þeirrar áttar hin síðari ár, að stærri gerðir vörubifreiða til leiguaksturs komi í stað hinna smærri. Er því og svo háttað, að fullur helmingur vörubifreiða þeirra, sem félagsmenn í Mjölni eiga, er 6 tonn og þar yfir. Hefur þróun þessara mála hér á landi orðið sú, að að því liggur, að leiguakstur sjálfseignarvörubifreiðarstjóra sé öðrum þræði atvinnurekstur.

Að þessu athuguðu og þegar virt eru öll þau atriði, sem að framan eru rakin, verður eigi talið, að það samrýmist grundvallarreglum íslenzks réttar, að Bifreiðastjórafélaginu

Mjölni sé heimilt að beita reglum laga nr. 80/1938 um vinnustöðvanir, til þess að fylgja eftir, gagnvart Ísbirninum h/f, kröfugerð, sem er þess eðlis, að hún, eins og að framan er rakið, felur í sér takmörkun eða algert afsal á rétti hlutafélagsins til notkunar á eigin vörubifreiðum til flutninga á eigin vöru, — flutninga, sem eru eðlilegur þáttur í atvinnurekstri þess.

Samkvæmt þessu og með vísun til alls þess, sem rakið hefur verið að því er varðar 3. og 4. málsástæðu stefnanda, ber að taka til greina þá dómkröfu hans, að vinnustöðvun sú, sem Bifreiðastjórafélagið Mjölnir hóf 17. apríl f. á., sé ólögmæt gagnvart Ísbirninum h/f.

Eftir atvikum þykir rétt að málskostnaður falli niður.

Dómsorð:

Framangreind vinnustöðvun Bifreiðastjórafélagsins Mjölnis er ólögmæt gagnvart Ísbirninum h/f.

Málskostnaður fellur niður.

Sératkvæði Bjarna K. Bjarnasonar.

Með skírskotun til raka meirihluta dómenda tel ég, að Bifreiðastjórafélagið Mjölnir sé stéttarfélag í skilningi laga nr. 80/1938 og geti almennt framfylgt kjarakröfum sínum með vinnustöðvunum samkvæmt 14. gr. nefndra laga.

Ísbjörninn h/f var bundinn kjarasamningi um vöruflutninga við Vörubílstjórafélagið Þrótt í Reykjavík. Vörubílstjórafélagið Þróttur og Bifreiðastjórafélagið Mjölnir eru bæði fullgildir félagar í Landssambandi vörubifreiðastjóra og lúta samþykktum þess, þar á meðal vinnuskiptareglum, sem samþykktar voru á þingi landssambandsins í desember 1955. Sú krafa Bifreiðastjórafélagsins Mjölnis, „að Ísbjörninn viðurkenni algeran forgangsrétt Mjölnis til alls þess aksturs, er fram fer á vegum fyrirtækisins á og um félagssvæði Mjölnis", var, eins og málum var háttað, ósamrýmanleg kjarasamningi Ísbjarnarins h/f og Vörubílstjórafélagsins Þróttar og andstæð 3. gr. vinnuskiptareglna Landssambands vörubifreiðastjóra og því gagnstæð þeirri meginreglu, sem fram kemur í 3. gr., 2. mgr., laga nr. 80/1938, en það lagaákvæði ber að skýra á þann veg, að stéttarfélag sé bundið við löglega gerðar samþykktir stéttarsambands síns.

Eins og á stóð og samkvæmt þeim grundvallarreglum, sem telja verður að gildi um vinnustöðvanir, bar fyrirsvarsmönnum Bíl-

stjórafélagsins Mjölnis að setja fram skýlausar kröfur, áður en þeir boðuðu til verkfallsins. Gegn andmælum stefnanda er ósannað, að svo hafi verið gert.

Þegar af þessum ástæðum ber að taka til greina kröfu stefnanda um, að vinnustöðvun sú, sem Bifreiðastjórafélagið Mjölnir hóf 17. apríl þ. á., sé ólögmæt gagnvart Ísbirninum h/f.

Rétt er að málskostnaður falli niður.

Með skírskotun til þess, sem nú hefur verið rakið, er ég samþykkur niðurstöðu meiri hluta dómsins.

Sératkvæði Árna Guðjónssonar.

Ég tel, að stefndi hafi átt rétt á að krefjast þess, að stefnandi gerði við hann kjarasamning.

Kröfugerð stefnda, er fól í sér takmörkun á notkun eigin bifreiða stefnanda, tel ég samrýmast eðlilegum stéttarhagsmunum stefnda, enda eru slík ákvæði í gildandi kjarasamningum hliðstæðra aðila.

Með vísun til þessa, tel ég, að sýkna beri stefnda af dómkröfum stefnanda í málinu og rétt sé, að stefnandi greiði stefnda málskostnað, kr. 10 þúsund.

Dómsorð mitt verður þannig:
Stefndi skal vera sýkn af kröfum stefnanda í máli þessu.
Stefnandi greiði stefnda málskostnað, kr. 10 þúsund.

Föstudaginn 1. júlí 1966.

Nr. 2/1966. **Valentínus Guðmundsson**
(Páll S. Pálsson hrl.)
gegn
Alþýðusambandi Íslands f. h. Landssambands vörubifreiðastjóra vegna Vörubílstjórafélagsins Þróttar í Reykjavík
(Ragnar Jónsson hrl.).

Dómarar:
Hákon Guðmundsson, Gunnlaugur E. Briem, Einar Arnalds, Einar B. Guðmundsson og Ragnar Ólafsson.

Stéttarfélagi eigi talið heimilt að beita verkfalli til stuðnings kröfu um það, að vinnuveitandi skuldbindi sig til þess að nota ekki eigin tæki. Sératkvæði.