

Föstudaginn 23. maí 1969.

Nr. 36/1969. **Fjármálaráðherra f. h. ríkissjóðs**

(Björn Hermannsson hrl.)

gegn

Kristjáni G. Jóhannssyni

(Sveinn H. Valdimarsson hrl.).

Dóminn skipuðu hinir reglulegu dómara Hæstaréttar.

Kaupgjaldsmál. Vinnusamningur.

Dómur Hæstaréttar.

Áfrýjandi, sem skotið hefur máli þessu til Hæstaréttar með stefnu 24. febrúar 1969, krefst sýknu og málskostnaðar í héraði og hér fyrir dómi úr hendi stefnda.

Stefndi krefst staðfestingar héraðsdóms og málskostnaðar fyrir Hæstarétti úr hendi áfrýjanda.

Hinn 4. nóvember 1966 undirrituðu Vélstjórafélag Íslands og Starfsmannahald varnarliðsins samkomulag um greiðslur til vélstjóra í rafstöð varnarliðsins fyrir „sérstaka fridaga“. Upphafsaðkvæði samkomulags þessa er svohljóðandi: „Samkvæmt gagnkvæmu samkomulagi við vinnuveitanda vinna vélstjórar varnarliðsins fjórar tólf stunda vaktir á viku hverri; hver vakt telst sem 11 dagvinnustundir og ein stund næturvinnu; auk þess greiðist 1 klst. fyrir hverja vakt á eftirvinnukaupi sem þóknun fyrir að vinna án sérstakra kaffitíma eða matarhléa“. Samkomulag þetta skyldi vera „uppsegjanlegt af hvorum aðilja fyrir sig með 30 daga fyrirvara, er skal tilkynnast skriflega til gagnaðilja“. Eigi verður séð, að samkomulagi þessu hafi verið sagt upp, fyrr en hætt var að greiða umrædda þóknun. Að svo vöxnu máli ber að staðfesta niðurstöðu héraðsdóms.

Eftir þessum úrslitum er rétt, að áfrýjandi greiði stefnda málskostnað fyrir Hæstarétti, kr. 9.000.00.

Dómsorð:

Hinn áfrýjaði dómur á að vera óraskaður.

Áfrýjandi, fjármálaráðherra f. h. ríkissjóðs, greiði stefnda, Kristjáni G. Jóhannssyni, málskostnað fyrir Hæstarétti, kr. 9.000.00, að viðlagðri aðför að lögum.

Dómur bæjarþings Reykjavíkur 11. desember 1968.

Mál þetta, sem tekið var til dóms hinn 29. f. m., hefur Kristján Jóhannsson, Sæviðarsundi 42, Reykjavík, höfðað fyrir bæjarþinginu með stefnu, birtri 7. maí 1968, gegn fjármálaráðherra f. h. ríkissjóðs til greiðslu á kr. 25.292.27 ásamt 7% ársvöxtum frá 1. júlí 1967 til greiðsludags auk málskostnaðar samkvæmt gjaldskrá Lögmannafélags Íslands.

Stefndi gerir þær dómkröfur, að hann verði sýknaður algerlega af kröfum stefnanda og stefnandi verði dæmdur til að greiða honum málskostnað að skaðlausu.

Leitazt hefur verið við að koma á sáttum í máli þessu, en sú viðleitni hefur eigi borið árangur.

Stefnandi er og hefur verið í mörg undanfarin ár vélstjóri hjá varnarliðinu við rafstöð Keflavíkurflugvallar.

Allar götur frá árinu 1954 eða 1955 hafa slíkir vélstjórar fengið greiddan einn tíma í eftirvinnu á hverjum vinnudegi fyrir þá kaffitíma, sem þeir geta ekki tekið sér á vaktavinnu sinni við varðstöðu og eftirlit með vélum rafstöðvarinnar. Kaupuppbot þessi hefur aldrei verið samningsbundin, hvorki í sérstökum ráðningarsamningum þeirra né í heildarsamningum vélstjóra, heldur mun hafa gilt um þetta nánast þegjandi samkomulag. Vélstjórar varnarliðsins munu vera einu íslenskum vélstjórararnir, sem notið hafa slíkrar kaupuppbotar. Fyrstu vélstjórararnir, sem ráðust í störf þessi, voru aðeins á persónulegum ráðningarsamningum, en féllu ekki undir neina heildarsamninga íslenskra vélstjóra.

Árið 1959 var því komið á, að vélstjórar þessir skyldu í einu og öllu fylgja kjörum vélstjóra við Toppstöðina við Elliðaár, og telur stefnandi það gilda í raun enn þann dag í dag. Þótt vélstjórar toppstöðvarinnar nyttu ekki ofangreindrar kaupuppbotar,

var hún þó látin haldast gagnvart vélstjórum við rafstöð varnarliðsins.

Árið 1963 tók gildi um laun vélstjóra þessara úrskurður Kjara-dóms um laun opinberra starfsmanna (Reykjavíkurborgar), og enn héldu vélstjórnir kaupuppbótinni, jafnvel þótt hennar væri hvergi getið í nefndum úrskurði Kjara-dóms. Heildarsamningur Vélstjórafélags Íslands við Landsvirkjun tók síðan gildi 1. október 1966, og enn í þeim samningi er í engu getið þessarrar sérstöku kaupuppbótar hér umræddra vélstjóra, en í báðum síðastnefndu samningunum er ákvæði þess efnis, að „þeir, sem vinna á reglu-bundnum vinnuvöktum, skulu ekki fá sérstaklega matar- eða kaffitíma“, og kveður stefnandi það ákvæði aðeins vera staðfestingu á því, sem ávallt hafi gilt um „vaktgangandi“ vélstjóra.

Í júní 1967 byrjaði varnarliðið að greiða vélstjórum þessum, þar á meðal stefnanda, kaup samkvæmt fyrrnefndum samningi Landsvirkjunar. Brá þá svo við, að ekki aðeins var margnefnd kaupuppbót felld niður fyrirvaralaust, heldur var og dregið af kaupi þeirra það, sem henni nam frá 1. október 1966 til júnímánaðar 1967, og er það þessi kaupfrádráttur, sem stefnandi krefur endurgreiðslu á í máli þessu.

Stefnandi undirritar stefnukröfuna þannig, að hann telur sig hafa verið hýrudreginn um 143.6 klst. á kr. 176.13 pr. klst.

Stefnandi hefur komið fyrir réttinn og gefið skýrslu á þann veg sem málavöxtum hefur verið lýst hér að framan. Jafnframt skýrði hann þá svo frá, að vorið 1967, eftir að Landsvirkjunar-samningarnir tóku gildi, hafi hann átt viðræður við Guðna Jónsson, vinnumálafulltrúa varnarliðsins, og enn fremur Hallgrím Dalberg, starfsmann félagsmálaráðuneytisins, um túlkun á Landsvirkjunarsamningunum. Hafi báðir þessir menn leitað eftir því við sig, hvern skilning þeir vélstjórnir legðu í Landsvirkjunarsamninginn, en stefnandi kom fram á þessum fundum sem trúnaðarmaður Vélstjórafélags Íslands. Hann kvað það ekki hafa komið fram á þessum fundum með þeim Hallgrími Dalberg og Guðna Jónssyni, að þeir vildu fella niður greiðslur til vélstjórnanna fyrir kaffitímann. Hins vegar sagði stefnandi, að allt frá árinu 1963 hefði því verið hótáð að fella niður greiðslur þessar fyrir kaffitímana. Aftur á móti hafi aldrei verið tekið fram, hvenær það mundi gert og ekki sérstaklega, að það mundi verða gert, þegar Landsvirkjunarsamningarnir tækju gildi. Stefnandi bar, að þegar felld hafði verið niður greiðsla fyrir kaffitímana, hafi það verið gert með þeim hætti, að vélstjórnir fengu greitt

kaup samkvæmt 17. launaflokk frá 1. janúar 1966 til 30. september s. á. Áður hafði þeim verið greitt kaup fyrir þetta tímabil samkvæmt 16. launaflokk. Hafi þetta því leitt til þess, að þeir hafi ekki þurft að endurgreiða varnarliðinu fé, þótt greiðsla fyrir kaffitímana væri felld niður aftur til 1. október 1966. Stefnandi bar, að kaupleiðrétting þessi frá 1. janúar 1966 hafi verið í samræmi við gerða félagssamninga.

Vitnið Þráinn Sigtryggsson vélstjóri, starfsbróðir stefnanda, hefur komið fyrir réttinn og borið, að greiðslan fyrir kaffitímana hafi verið felld niður fyrirvaralaust. Hafi þeir vélstjórarnir fyrst tekið eftir þessu á launaseðli, sem þeir hafi fengið 17. júní 1967, en ekki haft hugmynd um þetta fyrr.

Vitnið Guðni Jónsson, settur forstöðumaður starfsmannahalds varnarliðsins á Keflavíkurflugvelli, hefur komið fyrir réttinn og borið, að greiðslan fyrir kaffitímana til vélstjóranna hafi verið felld niður án fyrirvara. Hafi það gerzt með þeim hætti, að fyriræli hafi komið um það frá kaupskrárnefnd, að Landsvirkjunarsamningarnir skyldu taka gildi fyrir vélstjóra þessa, að því er vitnið minnti frá 1. október 1966. Samkvæmt Landsvirkjunarsamningunum hafi vélstjórar á vaktavinnu ekki átt að fá kaffitímana. Þegar Landsvirkjunarsamningarnir tóku gildi, segir vitnið, að vélstjórarnir hafi fengið einhverja kaupleiðréttingu, sem hafi leitt til þess, að vélstjórarnir hafi ekki þurft að greiða fé úr eigin vasa, þótt kaffitímarnir yrðu felldir niður aftur í tímann, til þess er Landsvirkjunarsamningarnir tóku gildi. Þvert á móti hafi flestir vélstjórarnir fengið eitthvað greitt í peningum og hafi sá mismunur verið mismunandi mikill fyrir hvern starfsmann. Hafi launabreyting þessi stafað bæði af því, að vélstjórar hjá Reykjavíkurborg hafi verið hækkaðir, að því er vitnið minnti, um einn launaflokk, úr 16. í 17. launaflokk. Taldi vitnið, að það hafi verið fyrir tímabilið frá 1. janúar 1966 til 30. september s. á. Enn fremur hafi launabreytingin til vélstjóranna stafað af því, að frá 1. október 1966 hafi þeir komizt undir kjarasamninga við Landsvirkjun.

Vitnið bar, að það hefði, einhvern tíma áður en Landsvirkjunarsamningarnir tóku gildi, verið búið að benda lögfræðingum vélstjórafélagsins á það í bréfi fyrir milligöngu varnarmálanefndar, að vélstjórar þeir, sem ynnu á vaktavinnu, hafi ekki rétt til sérstakra kaffitíma samkvæmt samningum. Hins vegar hafi hér verið um að ræða „arf“ frá eldri tíma, allt frá þeim tíma,

þegar vélstjórnarnir voru upphaflega á kjörum Verkamannafélagsins Dagsbrúnar í Reykjavík.

Stefnandi byggir dómkröfur sínar á því, að svo löng hefð hafi verið komin á aukagreiðslu þá, sem fjallað er um í máli þessu, að hann hafi með fullum rétti getað talið hana sérstakan, óskrifaðan hluta af ráðningarsamningi sínum, sem að minnsta kosti yrði ekki sagt upp með afturverkandi áhrifum. Þessu til stuðnings vitnar stefnandi til ítarlegrar skýrslu, sem hann kveður stafa frá vinnumálafulltrúa varnarliðsins frá árinu 1965, þar sem fjallað er um kröfur rafveitustarfsmanna um aukinn ferðastyrk og hér umrædda kaupuppbót. Í þeirri skýrslu kemur fram sú skoðun, „að varnarliðið kunni að breyta, lækka eða fella alveg niður ofangreinda styrki með viðeigandi fyrirvara“. Það megi því um það deila annars vegar, hvort og með hvaða fyrirvara varnarliðið hefði getað hætt greiðslu á þessari kaupuppbót, en hins vegar telur stefnandi ótvírætt samkvæmt anda og öllum meginreglum íslenskra laga, að heimildarlaust hafi verið með öllu að draga hina útborguðu kaupuppbót af síðar gjaldföllnu kaupi.

Þá bendir stefnandi á það, að hann og starfsfélagar hans muni vera eini starfshópurinn á Keflavíkurflugvelli hjá varnarliðinu, sem þessi kaupuppbót hafi verið dregin af, hafi hún verið fyrir hendi á annað borð.

Stefndi byggir dómkröfur sínar á því, að síðari hluta árs 1966 hafi tekið gildi nýr kjarasamningur milli Vélstjórafélags Íslands og Landsvirkjunar. Stefnandi sé einn af starfsmönnum í rafmagnsstöð flotastöðvarinnar á Keflavíkurflugvelli. Undanfarin ár hafi þessum starfsmönnum verið greidd laun samkvæmt ákvæðum launa- og kjarasamninga Reykjavíkurborgar þar til í júnímánuði 1967, er laun þeirra breyttust til samræmis við ákvæði áðurnefnds kjarasamnings við Landsvirkjun, sem gildi frá 1. október 1966. Eftir þann tíma skyldu laun velstjóranna miðast við 17. launaflokk ríkisstarfsmanna.

Enn fremur vekur stefndi athygli á eftirfarandi umsögn varnarliðsins í bréfi, sem fjallar um ágreiningsefni þetta og lagt hefur verið fram í málinu: „Í þessu sambandi viljum vér leggja áherzlu á, að þegar algerlega nýr samningur um laun gekk í gildi í aprílmánuði 1967, er fól í sér breytingar, sem virkuðu aftur fyrir sig frá 1. október 1966 að telja, reyndist nauðsynlegt að endurskoða öll laun og önnur kjör. Afleiðing þessa varð sú, að ekki reyndist unnt að halda þeim launum og kjörum, sem gert var ráð fyrir

samkvæmt fyrri samningi, nema því aðeins að ráð væri einnig fyrir þeim gert í nýja samningnum. Samkvæmt fyrri kjarasamningi höfðu starfsmenn fengið greitt kaup fyrir eina vinnustund á hverri vakt (eftir yfirvinnutaxta) fram yfir þær stundir, sem þeir raunverulega voru við störf sín. Þetta ákvæði var „arfur“ frá þeim tíma, er vélstjórunum voru greidd laun samkvæmt ákvæðum launa- og kjarasamnings Verkamannafélagsins Dagsbrúnar í Reykjavík. Þannig var litið á, að vélstjórnarnir ættu ekki rétt á þessari aukagreiðslu samkvæmt ákvæðum launa- og kjarasamnings Reykjavíkurborgar, og vélstjórunum hafði verið tilkynnt, á meðan þeir enn störfuðu samkvæmt ákvæðum launa- og kjarasamnings Reykjavíkurborgar, að varnarliðið kynni að breyta þessari greiðslu, draga úr henni eða fella hana með öllu niður. Sú breyting, sem þannig verkaði aftur fyrir sig, þar með talin niðurfelling greiðslu fyrir „ónotaða“ kaffitíma, kom venjulega þannig út, að nokkur umframgreiðsla féll í hlut vélstjórnanna. Enginn þeirra starfsmanna, sem hlut áttu að máli, þurftu að inna af hendi neinar endurgreiðslur á launum vegna þessarar breytingar“.

Enn fremur rökstyður stefndi sýknukröfu sína með því að vitna til 3. gr. laga nr. 80/1938 um stéttarfélög og vinnudeilur, en þar segir: „Stéttarfélög ráða málefnum sínum sjálf með þeim takmörkunum, sem sett eru í lögum þessum. d) Einstakir meðlimir félaganna eru bundnir við löglega gerðar samþykktir og samninga félagsins og stéttarsambands þess, sem það kann að vera í“, og enn fremur vitnar stefndi í 5. gr. nefndra laga, en þar segir: „Stéttarfélög eru lögformlegur samningsaðili um kaup og kjör meðlima sinna, enda hafi félagið í samþykktum sínum ákveðið að láta starfsemi sína taka til slíkra málefna“.

Af þessu telur stefndi ljóst, að vélstjórnarnir séu bundnir af löglega gerðum samningi stéttarfélags síns og geti ekki krafist né ætlazt til að njóta góðs af „beztu kjara“-ákvæðum bæði nýs og eldra samnings.

Svo sem að framan er rakið, hefur vélstjórum þeim, sem unnið hafa við rafstöðina á Keflavíkurflugvelli, verið greiddur einn yfirvinnutími á dag vegna ónotaðra kaffitíma, allt frá árinu 1954 eða 1955, eftir því sem haldið er fram af hálfu stefnanda, og er því ómótmælt af hendi stefnda. Upphaflega mun þetta hafa byggzt á því, að vélstjórnar þessir voru ráðnir samkvæmt Dagsbrúnarsamningum.

Árið 1959 var því komið á, að vélstjórnar þessir skyldu njóta

sömu kjara og vélstjórar, er störfuðu við Toppstöðina við Elliðaár. Vélstjórar við rafstöðina á Keflavíkurflugvelli nutu þó áfram þessarar kaupuppbótar, þótt starfsbræður þeirra við Toppstöðina við Elliðaár nyttu hennar ekki.

Árið 1963 tók gildi um laun vélstjóra þessara úrskurður Kjara-dóms um starfsmenn Reykjavíkurborgar, og enn var vélstjórunum greidd kaupuppbót þessi áfram, þótt eigi væri ráð fyrir því gert í nefndum kjaradómi.

Hinn 1. október 1966 tóku heildarsamtök Vélstjórafélags Íslands við Landsvirkjun gildi. Í fjórðu grein þeirra samninga er það tekið fram, að „þeir, sem vinna á reglubundnum vöktum, sbr. 7. gr., skulu ekki fá sérstaklega matar- eða kaffitíma“. Allt að einu er vélstjórum við rafstöð Keflavíkurflugvallar, sem eru vaktavinnumenn, greidd framangreind kaupuppbót áfram, og þar á meðal stefnanda, þar til í júnímánuði 1967, að kaupuppbót þessi er fyrirvaralaust dregin frá kaupum til þeirra aftur til 1. október 1966, er samningar Vélstjórafélags Íslands við Landsvirkjun tóku gildi, svo sem fyrr segir.

Þegar virtur er sá langi tími, sem tíðkæpt hefur að greiða vélstjórum þessum kaupuppbót fyrir ónotaða kaffitíma án samnings-skyldu, og því er haldið áfram, eftir að ofangreindur samningur Vélstjórafélags Íslands við Landsvirkjun tók gildi hinn 1. október 1966, verður að telja, að stefnandi hafi haft réttmæta ástæðu til þess að ætla, að hann fengi að halda þeim greiðslum fyrir ónotaða kaffitíma, sem honum yrðu greiddar, eftir að margnefndur samningur tók gildi og þar til greiðslan yrði niður felld, enda kom ekkert fram um það á viðræðufundum þeim, er stefnandi kveðst hafa átt við Hallgrím Dalberg og Guðna Jónsson vorið 1967, að fella ætti niður greiðslur þessar til vélstjóranna, sem þá tíðkuðust enn. Verður stefndi því dæmdur til að endurgreiða stefnanda þá fjárhæð, sem um er stefnt í máli þessu, enda hefur hún eigi sætt tölulegum andmælum.

Úrslit málsins verða því þau, að stefndi er dæmdur til að greiða stefnanda kr. 25.292.27 ásamt 7% ársvöxtum frá 1. júlí 1967 til greiðsludags.

Eftir þessum málalokum verður stefndi dæmdur til að greiða stefnanda málskostnað. Þykir hann hæfilega ákveðinn kr. 7.000.00.

Magnús Thoroddsen borgardómari kvað upp dóm þennan.

Dómsorð:

Stefndi, fjármálaráðherra f. h. ríkissjóðs, greiði stefnanda, Kristjáni G. Jóhannssyni, kr. 25.292.27 ásamt 7% ársvöxtum frá 1. júlí 1967 til greiðsludags og kr. 7.000.00 í málskostnað.

Dómi þessum ber að fullnægja innan 15 daga frá lögbirtingu hans að viðlagðri aðför að lögum.
