Þriðjudaginn 23. marz 1943.

Nr. 1/1943. **Vélstjórafélag Íslands**
(Guðmundur Í. Guðmundsson hrl.)
gegn
Skipaútgerð ríkisins
(Ólafur Þorgrímsson hrl.).

Mál út af áhættuþóknun vélstjóra.

Dómur.

Mál þetta er höfðað hér fyrir dómi með stefnu, dags. 19. f. m., af Vélstjórafélagi Íslands gegn Skipaútgerð ríkisins. Krefst stefnandi þess, að viðurkennt verði, að stefnda beri að greiða hverjum lögskráðum vélstjóra á e/s Súðinni 15 krónur á dag í áhættuþóknun, samkvæmt 1. gr. samnings frá 5. sept. 1942, milli nefndra aðilja, meðan e/s Súðin sé á Reykjavíkurhöfn, enda séu viðkomandi vélstjórar ekki í sumarleyfi. Þá krefst hann og málskostnaðar úr hendi stefnda eftir mati dómsins.

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

Tildrög máls þessa eru þau, að þann 5. sept. f. á. var undirritaður samningur milli Vélstjórafélags Íslands o. fl. annars vegar og Skipaútgerðar ríkisins o. fl. hins vegar. Er 1. gr. samnings þessa svo hljóðandi:

„Áhættuþóknun stýrimanna, vélstjóra og loftskeytamanna skal vera 80 — áttatíu — kr. á dag, þegar skipin eru í millilandasiglingum, en annars 15 — fimmtán — kr., nema í sumarleyfum, þá greiðist engin áhættuþóknun."

Er samningur þessi gerður til breytinga á eldri samningi sömu aðilja um áhættuþóknun í millilandasiglingum og viðbótarþóknun í strandsiglingum vegna ófriðarins.

Í desembermánuði f. á. var e/s Súðin tekin til viðgerðar hér í Reykjavík, og mun þeirri viðgerð ekki hafa verið lokið fyrr en fyrri hluta þessa mánaðar. Skipstjóri, sem annast kaupgreiðslur til skipverja, greiddi vélstjórum, auk annars kaups þeirra, 15 krónur á dag í áhættuþóknun. En með bréfi til hans, dags. 4. febr. þ. á., neitar stefndi skyldu sinni til nefndrar greiðslu, þar sem honum beri ekki að inna hana af hendi, er skipi sé lagt upp til viðgerðar og kveðst munu krefjast endurgreiðslu á því, sem þannig hafi greitt verið. Stefnandi vildi ekki fallast á þennan skilning stefnda, og með því að samkomulag fékkst ekki, hefur hann höfðað mál þetta, svo sem áður getur og gert þær kröfur, sem að ofan greinir.

Stefnandi byggir kröfur sínar á því, að ljóst sé samkvæmt orðalagi 1. gr. samningsins frá 5. sept. 1942, að vélstjórum beri umdeildar 15 kr. á dag meðan þeir eru skráðir á skip stefnanda og sé engin undantekning gerð frá þeirri reglu, nema að því er sumarleyfi varðar. Telur hann, að orðin „en annars 15 kr." séu víðtækari en svo, að greiðsla áhættuþóknunarinnar verði bundin því skilyrði, að skipið sé í strandsiglingum. Á það beri og að líta, að þó e/s Súðinni hafi verið lagt upp til viðgerðar, vinni vélstjórarnir eigi að síður daglega að skyldustörfum sínum í skipinu. Og þar sem þeim, eins og viðurkennt sé, beri full áhættuþóknun þótt skipið liggi í höfn vegna fermingar eða affermingar, þá sé sízt minni ástæða til þess, að sama regla gildi þegar þeir vinna í skipinu, er það er í viðgerð. Þá heldur hann því og fram, að er m/s Esja var til viðgerðar hér rúma viku á síðastliðnu hausti, eftir gildistöku umdeilds samningsákvæðis, hafi stefnandi greitt þessa 15 kr. áhættuþóknun á dag umyrðalaust fyrir það tímabil, er viðgerðin stóð yfir. Loks bendir stefnandi á það, að samkvæmt eldri samningi milli sömu aðilja, um viðbótarþóknun vegna ófriðarins, hafi verið greint milli millilandasiglinga og strandsiglinga, en með samningi þeim, er í þessu máli getur, hafi orðalagið orðið víðtækara, þannig, að nú sé greiðsla nefndrar þóknunar ekki því skilyrði bundin, að skipið verði talið vera í siglingum.

Stefndi hefur eindregið mótmælt því, að honum beri að greiða áhættuþóknun, er skipið liggur í höfn til viðgerðar. Telur hann, að það hafi aldrei komið til mála, að áhættuþóknun skyldi greiða er viðgerð stæði yfir. Bendir hann á, að í samningum sjómanna- og matsveinafélaganna við skipaútgerðarfélögin sé greint á milli millilandasiglinga og strandsiglinga. Af

þeim samningum sé ljóst, að áhættuþóknun beri ekki að greiða er viðgerð stendur yfir, en þar sem sama hafi átt að ganga yfir alla skipverja að þessu leyti, geti vélstjórar ekki krafizt frekari réttar sér til handa, þrátt fyrir dálítið annað orðalag. Þá mótmælir hann því, að undantekningarákvæðið um sumarleyfi í 1. gr. nefnds samnings sé eina undantekningarákvæðið, sem til greina komi. Það hafi verið sett vegna þess, að samkvæmt eldra samningi hafi vélstjórum verið greidd viðbótarþóknun, jafnt í sumarleyfi sem endranær, ef skipið var í siglingum, og hafi þess vegna þótt nauðsynlegt að undanskilja sumarleyfin nú, til þess að ljóst væri, að áhættuþóknun skyldi ekki greidd fyrir þann tíma. Ástæðurnar til þess, að áhættuþóknun var greidd, er Esja var til viðgerðar s.l. haust, kveður hann þá, að sjómennirnir hafi hótað að ganga af skipinu, ef hún yrði ekki greidd og hafi því útgerðin neyðzt til að greiða hana, til þess að skipið stöðvaðist ekki, en því hefur stefnandi eindregið mótmælt, svo og framangreindri túlkun stefnda.

Þegar litið er til þess, hversu víðtækt orðalag 1. gr. oftnefnds samnings er, þykir ekki verða hjá því komizt, að fallast á þá skoðun stefnanda, að skylda stefnda til greiðslu áhættuþóknunar til vélstjóra sinna verði ekki því skilyrði bundin, að skipið megi kallazt vera í strandsiglingum. Þar sem breytt var frá orðalagi hins eldra samnings, fellt niður orðið „strandsiglingar", en nú talað um *„Áhættuþóknun 80 — áttatíu — kr. á dag, þegar skipin eru í millilandasiglingum, en annars 15 — fimmtán — kr."*, var full ástæða til þess að undanskilja það tilvik, er skipin væru í viðgerð, eins og gert var um sumarleyfin, ef 15 kr. áttu ekki að greiðast þann tíma, og það því fremur sem vélstjórar höfðu áður í slíkum tilfellum notið viðbótarþóknunar samkvæmt hinum eldra samningi, á sama hátt og í sumarleyfum, og vinna þeirra í skipinu auk þess sízt minni er viðgerð stendur yfir. Þá hafa eigi verið færðar sönnur á það, að greiðsla áhættuþóknunar, er m/s Esja var til viðgerðar í haust, hafi verið knúin fram með hótunum af hálfu sjómanna. Það var því full ástæða fyrir stefnda til þess að gefa skipstjóra fyrirmæli varðandi greiðslu umdeildrar áhættuþóknunar meðan á viðgerð stóð, er e/s Súðinni var lagt, í desember s.l., ef hann þá ætlaðizt til, að hún yrði ekki af hendi innt. Samkvæmt framansögðu þykir bera að taka kröfur stefnanda í máli þessu til greina.

Eftir þessum úrslitum þykir rétt, að stefndi greiði stefnanda málskostnað, sem ákveðst kr. 250.00.

Því dæmist rétt vera:

Stefnda, Skipaútgerð ríkisins, bar, samkvæmt 1. gr. samnings frá 5. sept. 1942, að greiða vélstjórum í Vélstjórafélagi Íslands, sem lögskráðir eru á e/s Súðina, 15 krónur á dag í áhættuþóknun meðan e/s Súðin var í Reykjavíkurhöfn til viðgerðar mánuðina desember til marz s. l., enda hafi viðkomandi vélstjórar ekki verið í sumarleyfi.

Stefndi greiði stefnanda kr. 250.00 í málskostnað innan 15 daga frá birtingu dóms þessa, að viðlagðri aðför að lögum.

Sératkvæði Jóns Ásbjörnssonar.

Eins og í dóminum segir er mál þetta risið út af ágreiningi um það, hvort stefndi, Skipaútgerð ríkisins, sé skyldur til að greiða vélstjórum á e/s Súðinni 15 kr. á dag í áhættuþóknun ávallt þegar hún er hér í höfninni, og því jafnt þó hún sé hér til viðgerðar um lengri eða skemmri tíma, enda sé hlutaðeigandi vélstjóri ekki í sumarleyfi.

Þrátt fyrir hið viðtæka orðalag 1. gr. samningsins frá 5. sept. 1942, sem um ræðir í dómnum, tel ég að hana beri að skilja svo, að umrædda stríðsáhættuþóknun sé því aðeins skylt að greiða, að skipið sé í siglingum, en hins vegar ekki, ef það liggur í höfn, eða er jafnvel dregið á land til viðgerðar. Bæði tel ég þetta eðlilegri skilning á ákvæðinu, þar sem greiðsla þessi er endurgjald fyrir sérstaka áhættu, sem skipverjar stofna sér í, einnig með siglingum meðfram ströndum landsins, og auk þess styðst hann við orðalag á samningum um sama efni, sem skipafélögin gerðu sama dag við Matsveina- og veitingaþjónafélag Íslands og við Sjómannafélag Reykjavíkur. Í þeim samningum segir, að áhættuþóknun hlutaðeigandi sjómanna skuli vera 80 kr. á dag, þegar skipin eru í millilandasiglingum, en 15 kr. í strandsiglingum, en hjá Ríkisskip 450 kr. á mánuði í strandsiglingum. Bendir þetta orðalag eindregið til þess, að þeim sjómönnum, sem þar eiga hlut að máli, beri því aðeins áhættuþóknun, að skipin séu í siglingum. En alkunnugt er, að til þess var ætlast þegar frá þessum samningi var gengið, að allir skipverjar, æðri sem lægri, nytu sömu kjara að því er áhættuþóknun snerti.

Í máli þessu er það að vísu upplýst, að stefndi, Skipaútgerð ríkisins, hafði greitt vélstjórum á e/s Esju 15 kr. á dag í áhættuþóknun er hún var hér til viðgerðar stuttan tíma á síðastliðnu hausti. En ég get ekki litið svo á, að stefndi hafi með því bakað sér skyldu til að greiða vélstjórum áhættuþóknun framvegis þegar skipin eru í viðgerð, og það, hvort sem um lengri eða skemmri tíma er að ræða.

Eftir atvikum tel ég, að málskostnaður eigi að falla niður.

Samkvæmt framanskráðu er atkvæði mitt á þessa leið:

Því dæmist rétt vera:

Stefndi, Skipaútgerð ríkisins, skal vera sýkn af kröfum stefnanda, Vélstjórafélags Íslands, í máli þessu. Málskostnaður falli niður.

Föstudaginn 30. apríl 1943.

Nr. 2/1943. **Alþýðusamband Íslands f. h. Sjómannafélags Reykjavíkur** (Guðmundur Í. Guðmundsson hrl.)

gegn

Félagi ísl. botnvörpuskipaeigenda vegna h/f Alliance (Gunnar Þorsteinsson hrl.).

Varadómari hrl. Sigurgeir Sigurjónsson í stað Sigurjóns Á. Ólafssonar og hrl. Einar B. Guðmundsson, nefndur í dóminn af stefnda í stað hrl. Jóns Ásbjörnssonar.

Mál út af því, hvort háseti, sem fór eina veiðiför á togara, hafi átt rétt til kaups meðan skipið sigldi til Englands með aflann.

Dómur.

Mál þetta er höfðað hér fyrir dómi með stefnu, dags. 19. febr. s.l., af Alþýðusambandi Íslands vegna Sjómannafélags Reykjavíkur gegn Félagi ísl. botnvörpuskipaeigenda vegna h/f Alliance, til greiðslu á kr. 550.90 auk 5% ársvaxta frá 11. nóv. 1942 til greiðsludags og málskostnaði að skaðlausu eftir mati dómsins.

Stefndi krefst aðallega sýknu af kröfum stefnanda og málskostnaðar úr hendi hans eftir mati dómsins, en til vara, að hann verði aðeins dæmdur til að greiða kr. 531.89 og málskostnaður þá látinn falla niður.

Tildrög máls þessa eru þau, að þann 12. okt. f. á. var Bergvin nokkur Guðmundsson lögskráður sem háseti á b/v Kára, sem er eign h/f Alliance, og var að fara á ísfiskveiðar. Þann 28. s. m. kom skipið af veiðum til Reykjavíkur, áður en það fór með aflann til Englands. Urðu 15 skipverjar eftir í landi, þar sem venja er að miklu færri menn séu á togurunum, er þeir sigla með aflann, heldur en á ísfiskveiðum, og voru þeir allir afskráðir 28. okt. f. á. Nefndur Bergvin var einn þessara 15 manna og var dvöl hans á greindu skipi þar með lokið.