kröfu stefnanda og gerir grein fyrir sérstöðu sinni í ágreiningsatkvæði.

Eftir atvikum þykir rétt að málskostnaður falli niður.

Því dæmist rétt vera:

Stefndi, Alþýðusamband Íslands f. h. Vélstjórafélags Vestmannaeyja, á að vera sýkn af kröfum stefnanda, Hraðfrystistöðvar Vestmannaeyja, í máli þessu.

Málskostnaður falli niður.

Sératkvæði Sigurjóns Jónssonar.

Tel samúðarverkfallið hjá vélstjórafélaginu ólöglegt af þessum ástæðum:

a. Einar Sigurðsson, sem er einkaeigandi að hraðfrystihúsinu, er ekki meðlimur í Félagi kaupsýslumanna, sem verkfallið beinist gegn.

b. Það hefur ekki komið fram, að Einar Sigurðsson sé í stjórn nokkurs þess fyrirtækis, sem er í Félagi kaupsýslumanna.

c. Einar Sigurðsson hefur því ekki nokkur bein áhrif á vinnudeilu þá, sem samúðarverkfallið er sprottið af.

Dómsorð mitt verður því þannig:

Því dæmist rétt vera:

Framangreint samúðarverkfall Vélstjórafélags Vestmannaeyja er ólöglegt.

Málskostnaður falli niður.

Laugardaginn 29. september 1945.

Nr. 4/1945. **Alþýðusamband Íslands f. h. Sjómannafélags Reykjavíkur** (Egill Sigurgeirsson hrl.)

gegn

Vinnuveitendafélagi Íslands f. h. Eimskipafélags Íslands h/f (Eggert Claessen hrl.).

Mál út af ágreiningi um skilning á ákvæðum kjarasamnings um áhættuþóknun sjómanna.

Dómur.

Mál þetta er höfðað hér fyrir dómi með stefnu, dags. 19. þ. m., af Alþýðusambandi Íslands f. h. Sjómannafélags Reykjavíkur gegn Vinnuveitendafélagi Íslands f. h. Eimskipafélags Íslands h/f. Eru dómkröfur stefnanda þær, að dæmt verði, að

1. gr. samnings milli aðilja máls þessa, frá 5. sept. 1942, gildi óbreytt áfram þann tíma, sem samningurinn sé í gildi og að hún sé rétt skilin svo, að áhættuþóknun háseta og kyndara, 80 krónur á dag, þegar skipin eru í millilandasiglingum, skuli greiða jafnt fyrir dvöl í erlendum höfnum, og meðan skipin eru á siglingu frá höfn á Íslandi til erlendrar hafnar, þ. e. að millilandasigling verði talin allur tíminn frá því skip lætur úr höfn á Íslandi og þar til það kemur aftur til hafnar hér á landi.

Þá krefst stefnandi málskostnaðar úr hendi stefnda, að skaðlausu, eftir mati dómsins.

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

Tildrög máls þessa eru þau, að þann 29. apríl 1941 gerði Sjómannafélag Reykjavíkur ásamt öðrum stéttarfélögum farmanna samning við Eimskipafélag Íslands h/f og önnur skipaútgerðarfélög um striðstryggingu og striðsáhættuþóknun. Er 1. gr. hans svo hljóðandi:

„Fyrir siglingar milli Íslands og annarra landa og dvöl skips í höfn í landi ófriðaraðilja eða hernumdum löndum, að Íslandi undanteknu, greiðist skipverjum áhættuþóknun, sem hér segir: Yfirmenn allir (þar með taldir loftskeytamenn) fá krónur 60.00 á dag. Aðrir skipverjar kr. 40.00 á dag."

Í 5. gr. samnings þessa eru hins vegar ákvæði um viðbótarþóknun til skipverja í strandsiglingum meðan ófriðarástand vari.

Sumarið 1942 gerði stefndi sérsamninga við áhafnir ýmissa skipa um áhættuþóknun, eftir að þær höfðu sett fram kröfu um sérstaka hækkun hennar, kaupuppbót þegar skipin væru hér við land og aukin hafnarfrí.

Þann 5. september 1942 var svo gerður viðbótarsamningur milli stefnanda máls þessa annars vegar og stefnda hins vegar, við fyrri samninga sömu aðilja. Er 1. gr. samnings þessa svo hljóðandi:

„Áhættuþóknun háseta og kyndara skal vera 80.00 — áttatíu — krónur á dag, þegar skipin eru í millilandasiglingum, en 15.00 — fimmtán — krónur á dag í strandsiglingum. — Hjá Ríkisskip kr. 450.00 á mánuði."

Þá fjallar samningur þessi um kaup og kjör sjómanna. Í 9. gr. hans er tekið fram, að uppsagnarfrestur skuli vera 2 mánuðir miðað við lok samningstíma. 10. gr. kveður á um, að

samningurinn skuli felldur inn í meginmál þágildandi samnings milli aðilja og gildi sami uppsagnarfrestur fyrir þá. Loks er tekið fram, að nefndir sérsamningar við áhafnir skipanna séu fallnir úr gildi og „svo og 1. og 5. gr. samnings um stríðstryggingu og stríðsáhættuþóknun, dags. 29. apríl 1941".

Er ófriðarlok urðu í sumar neitaði stefndi að greiða hásetum áhættuþóknun fyrir dvöl í þeim erlendum höfnum, sem væru í löndum, sem ekki áttu lengur í ófriði eða leyst höfðu verið úr hernámi. Taldi hann sér aðeins skylt að greiða áhættuþóknun í siglingum milli landa, og fyrir dvöl skips í höfn í landi, sem ætti í ófriði, eða væri hernumið og félli slík greiðsluskylda því niður jafnskjótt og land ætti ekki lengur í ófriði. Stefnandi, sem ekki hefur viljað fallast á þennan skilning stefnda, höfðaði þá mál þetta og eru kröfur hans þær, sem að framan greinir.

Dómkröfur sínar byggir stefnandi á því, að samkvæmt 1. gr. samningsins frá 5. september 1942 eigi áhættuþóknun að greiðast „í millilandasiglingum", en þetta hugtak taki tvímælalaust bæði yfir siglingu skips milli landa og dvöl þess í erlendri höfn. Með þessum samningi hafi 1. gr. samningsins frá 29. apríl 1941 beinlínis verið numin úr gildi og þar með niðurfallin sú greining milli dvalar í höfn í ófriðar- eða hernumdu landi og dvalar í hlutlausu landi, sem 1. gr. þess samnings geri ráð fyrir. Samkvæmt uppsagnarákvæði samningsins frá 5. september 1942 falli ákvæði samningsins, þar á meðal ákvæði 1. gr. hans um áhættuþóknunina þá fyrst úr gildi, er honum hafi verið sagt upp samkvæmt ákvæðum hans. Nú hafi honum verið sagt upp frá 1. næsta mánaðar og sé því stefndi bundinn skyldu um greiðslu á áhættuþóknun til þess tíma, er hann falli úr gildi fyrir uppsögn, og þá einnig í höfnum erlendis, hvort heldur sem landið var hlutlaust eða átti í ófriði.

Stefndi byggir sýknukröfu sína á því fyrst og fremst, að það hafi ekki verið ætlun samningsaðilja, þrátt fyrir orðalag 1. gr. samningsins frá 5. sept. 1942, að breyta efnisákvæðum 1. gr. samningsins frá 29. apríl 1941, að öðru leyti en því, að áhættuþóknunin skyldi hækka. Til stuðnings þessu hefur hann fært fram, að allt til þess tíma, er samið var í september 1942, hafi aldrei verið greidd áhættuþóknun fyrir dvöl í höfn í hlutlausu landi nema beinlínis hefði verið um það samið, svo sem um Holland og Belgíu á sínum tíma. Ekki hafi verið að slíku vikið í kröfubréfi áhafna skipanna, dags. 29. júní 1942, né

krafa um það gerð í sambandi við sérsamninga þá, er gerðir voru við áhafnir skipanna sumarið 1942. Og við samningsgerðina í september 1942 hafi ekki komið fram kröfur um þetta af sjómanna hálfu, og ekki á það minnst, er samið var þá. Einnig telur stefndi það sanna skilning sinn á umdeildu samningsákvæði, að eftir að samið var í september 1942 lét stefnandi fella samninginn frá 5. september inn í eldri samninga, svo sem ráð var fyrir gert, og prenta þá. Hafi þá í þessari útgáfu stefnanda verið haldið orðalagi 1. gr. samningsins frá 29. apríl 1941, þar sem talað er sérstaklega um dvöl í höfn í ófriðarlandi, en ekki tekið orðalag síðara samningsins um millilandasiglingar. Að þessari útgáfu hafi staðið starfsmaður stefnanda, sem þátt hafi tekið í samningum aðilja og því vitað vel, hvað um var samið í raun og veru. Stefndi hafi líka haustið 1942 fellt saman samninga við vélstjóra, stýrimenn og loftskeytamenn á skipunum, sem voru árangur samninganna frá 5. sept. 1942. Hafi í þeim verið um að ræða sams konar mismun á orðalagi og í samningunum við stefnanda, en í samfellingunni hafi verið haldið sama orðalagi og stefnandi gerði, án þess nokkurt samband væri þeirra á milli. Hafi ekki, hvorki fyrr né síðar, af hálfu farmannanna komið fram neinar athugasemdir við þessa framkvæmd, og texti samninganna þó eftir samfellinguna verið undirritaðir af einum manni frá hverju hinna nefndu félaga. Heldur stefndi því fram, að af þessu öllu sé ljóst, um hvað hafi í raun og veru verið samið, og að samningsaðiljar hafi ekki ætlazt til þess, að efnisbreyting yrði á ákvæðum 1. gr. samningsins frá 29. apríl 1941, þrátt fyrir annað orðalag. Telur stefndi, að það hefði þurft að taka það alveg skýlaust fram 5. september 1942, ef taka hefði átt upp greiðslu áhættuþóknunar fyrir dvöl í höfn í hlutlausu landi, en orðið „millilandasiglingar" þurfi ekki að merkja annað en sjálfa siglinguna milli landanna. Loks telur hann það ekki koma til mála, að áhættuþóknun sé greidd nema um áhættu sé að ræða.

Stefnandi hefur mótmælt framangreindum rökum stefnda. Kveður hann því hafa verið haldið fram við sáttanefnd þá, er kom á samningum 5. september 1942, að áhættuþóknunin skyldi miðast við allan tímann frá því skip legði úr íslenzkri höfn og þar til það kæmi heim á ný. Umrædd útgáfa hans á samningunum hafi orðið svo af vangá starfsmanns þess, er sá um hana, en geti ekki leitt til neinna breytinga frá því sem um

var samið með 1. gr. seamningsins frá 5. september 1942, enda felist í þeirri grein skýlaust ákvæði um það, að áhættuþóknun skuli einnig greidd fyrir dvöl í hlutlausu landi. Um hina aðra samninga, sem stefndi sá um samfellingu á, sé það að segja, að hún hafi ekkert gildi gagnvart sér, enda mótmæli menn þeir, sem rituðu undir hana, að þeir hafi með undirskrift sinni talið sig samþykkja, að standa skyldi óbreytt efni 1. gr. samningsins frá 29. apríl 1941 um áhættusvæðin. Viðkomandi félög hafi og neitað því, að þau væru bundin við undirskrift þessara manna. Þá beri og þess að gæta, að áhættuþóknunin sé ekki aðeins greiðsla fyrir áhættu, heldur felist einnig í henni kaupatriði, en hún eigi að sjálfsögðu að greiðast, meðan umræddur samningur sé í gildi.

Telja verður, að í orðum 1. gr. viðbótarsamningsins frá 5. september 1942 „í millilandasiglingum" felist það, að áhættuþóknun skuli greiða bæði þegar skip er í siglingu milli landa og þegar það dvelur í höfn erlendis, enda hefur greinin verið skilin og framkvæmd svo að því er ófriðarlönd snertir. En þá á þetta eftir orðalaginu einnig við um siglingar til landa, sem ekki eiga í ófriði, þar eð það tilvik er ekki sérstaklega undanskilið. Er orðalag greinarinnar að þessu leyti ósamrýmanlegt orðalagi 1. gr. áhættusamningsins frá 29. apríl 1941 og verða greinar þessar þannig ekki felldar saman. Eins og áður getur er svo mælt í 10. gr. samningsins frá 5. sept. 1942, að hann skuli felldur inn í meginmál gildandi samnings og beint tekið fram í 11. gr. hans, að 1. gr. samningsins frá 29. apríl 1941 sé úr gildi fallin og sömuleiðis 5. gr. sama samnings, sem fjallar um áhættuþóknun í strandsiglingum, en nú er samið um með 1. gr. fyrrnefnda samningsins. Af þessu þykir ljóst, að leggja verður til grundvallar réttarstöðu aðilja 1. gr. samningsins frá 5. sept. 1942. Kemur þá til athugunar sú fullyrðing stefnda, að það hafi verið ætlun samningsaðilja, að hin eldri skipun skyldi haldast um áhættusvæðin, þrátt fyrir breytt orðalag í síðastnefndum samningi. Staðhæfing stendur gegn staðhæfingu um það, hvaða kröfum hafi verið haldið fram við sjálfa samningsgerðina og sker nefnt bréf skipshafnanna frá 29. júní 1942 ekki úr um það. Ekki verður heldur talið, að áðurgreind prentun og útgáfa stefnanda í sambandi við samfellingu samninganna, geti breytt skýlausum og undirrituðum samningi aðiljanna, enda þótt maður sá, sem sá um útgáfuna, væri einn úr samninganefnd stefnanda, en samkvæmt vottorði hans, sem

ekki hefur verið mótmælt sem óstaðfestu, varð þetta af vangá hans. Sýnt er og, að samfelling þessi hefur verið óvandvirknisleg, því upp í hana er tekinn uppsagnarfrestur, sem óvéfengt er, að breytt var með samningnum frá 5. september 1942.

Samfelling stefnda á samningunum við vélstjórana og stýrimennina getur heldur ekki ráðið hér úrslitum. Verður þannig ekki talið, gegn eindreginni neitun stefnanda og skýlausu orðalagi 1. gr. samningsins frá 5. sept. 1942, að fram séu komnar nægar sannanir fyrir staðhæfingum stefnda um það, hvernig skilja beri umdeilt ákvæði.

Samkvæmt þessum úrslitum verður dæmt, að í 1. gr. samningsins frá 5. sept. 1942 beri að leggja þann skilning, sem stefnandi heldur fram og ber því að taka dómkröfur hans til greina.

Einn dómenda, Sigurjón Jónsson, getur ekki fallizt á þessa niðurstöðu og gerir grein fyrir sinni afstöðu í sératkvæði.

Eftir atvikum þykir málskostnaður mega falla niður.

Því dæmist rétt vera:

Samkvæmt 1. gr. framangreinds samnings, frá 5. sept. 1942, skal áhættuþóknun háseta og kyndara, 80 kr. á dag, þegar skipin eru í millilandasiglingum, greiðast jafnt, hvort heldur skipið er á siglingu milli landa eða dvelur í höfn erlendis.

Málskostnaður falli niður.

Sératkvæði Sigurjóns Jónssonar.

Ég hefi ekki getað orðið meðdómsmönnum mínum sammála um dómsniðurstöðu þessa máls af þeim ástæðum, sem hér verða greindar:

Áhættuþóknun sú, sem um er deilt og um getur í 1. gr. samnings frá 5. september 1942, er stríðsáhættuþóknun. Er það hvort tveggja, að ekki verður annað ályktað, bæði af fyrri samningum um þessa þóknun, þar sem hún ávallt er nefnd stríðsáhættuþóknun, og eins af hinu, að ekkert hefur það komið fram undir rekstri málsins, er bendi til þess gagnstæða. Sækjandi málsins hefur að vísu á réttarskjali 2 haldið því fram, að í áhættuþóknuninni væri „innifalið kaupatriði", eða að nokkuð af hinni umsömdu ákveðnu þóknun væri greiðsla fyrir unnin verk. Hins vegar er ekkert í samningnum frá 5. sept. 1942 né eldri samningum um þetta mál, sem styður þá skýringu stefnanda á áhættuþóknuninni.

Hin umdeilda þóknun verður því að skoðast sem stríðsáhættuþóknun eingöngu eða þóknun til skipverja vegna þeirrar hættu, sem af stríðinu leiddi, á lífi þeirra og limum í siglingum, hvort sem skipverjar voru á sjó eða í löndum stríðsaðilja.

Í umræddum samningi eru engin ákvæði um það, að áhættuþóknuninni beri að breyta eftir því, hve mikil eða lítil stríðshættan er í siglingunum,

enda þóknunin verið umyrðalaust greidd til þessa dags, þótt áhættan hafi geysi mikið þorrið frá því að samningurinn var gerður, ef aðeins um einhvern snefil af stríðsáhættu gat verið að ræða. Í þessu máli er um það deilt, hvort áhættuþóknunina skuli greiða eftir stríðslok í höfnum eða á landi þeirrar þjóðar, sem hefur lokið stríðinu við skilyrðislausa uppgjöf mótaðiljans. En í landi eða í höfnum þeirrar þjóðar, sem stríðinu hefur lokið með skilyrðislausri uppgjöf mótaðiljans, er enginn snefill af stríðsáhættu til, fremur en á algerlega normölum tímum.

Með öðrum orðum er hér um það deilt, hvort umrædd þóknun skuli greidd, þótt grundvöllurinn til samninganna — stríðsáhættan — sé algerlega horfinn.

Eiga skipverjar rétt til þóknunar fyrir áhættu, sem ekki er til snefill af, ber ekki að greiða umsamda þóknun til loka samningstímans, jafnvel þótt það, sem þóknunin er greidd fyrir, sé algerlega horfið, samanber það, að áhættan gat minnkað, án þess að þóknunin raskaðist við það. Á þessu tvennu virðist, að greinarmun verði að gera. Áhættan gat verið meiri eða minni, og sýndi sig einnig í reyndinni að vera mjög mismunandi, en um eina stríðsáhættuþóknun varð að semja, hins vegar er og var fundamentalt atriði við samninginn, að einhver stríðsáhætta væri til. Þess vegna heitir þóknunin áhættuþóknun, og ef greiða bæri þóknunina jafnt, þótt áhættan væri ekki til staðar, þá yrði að nefna hana einhverju öðru nafni en áhættuþóknun.

Áhættuþóknun virðist því eiga að falla niður af sjálfu sér, þegar grundvöllurinn undir samningnum, þegar áhættan, sem þóknunin er greidd fyrir, er algerlega horfin. Þótt samningurinn frá 5. sept. 1942 greini ekkert um þetta, þá virðist mér samt, að þessi ályktun sé sú rétta í þessu efni. Ég tel einnig, að stuðning sé að finna við þessa skoðun mína á réttarskjölum nr. 13, 14, 15 og 16. Alveg sérstaklega verður að líta svo á, að réttarskjal 13, bæklingur Sjómannafélags Reykjavíkur, sem gefinn er út þegar eftir samningsgerðina 5. sept. 1942, styðji þessa skoðun. Bæklingur þessi er gefinn út af einum þeim aðilja — Sig. Ólafssyni —, sem undirritaði f. h. Sjómannafélags Reykjavíkur margnefndan samning frá 5. sept. 1942. Þar segir í 1. gr., að áhættuþóknunina skuli greiða fyrir dvöl í höfn í landi ófriðaraðilja, en óbeint er með því sagt, að áhættuþóknunin falli af sjálfu sér niður fyrir dvöl í höfn og í landi þess aðilja, sem lokið hefur ófriði og í engum ófriði á lengur, eða þar sem enginn minnsta stríðsáhætta er framar til.

Af þeim ástæðum, er hér hafa verið greindar, tel ég rétt að sýkna stefnda af kröfum stefnanda, en hins vegar mundi ég hafa lagt til, að málskostnaður félli niður, þótt þessi hefði orðið niðurstaða dómsins.

Mitt dómsorð í þessu máli er því á þessa leið:

Því dæmist rétt vera:

Stefndi er sýknaður af kröfum stefnanda. Málskostnaður falli niður.