Fimmtudaginn 6. júlí 1950.

Nr. 17/1949. **Alþýðusamband Íslands f. h. Verklýðsfélags Stykkishólms** (Egill Sigurgeirsson hrl.).

gegn

Útvegsmannafélagi Stykkishólms f. h. Sigurðar Ágústssonar (Björgvin Sigurðsson hdl.)

Deilt um ákvæði kjarasamnings um hlutarskipti. Sératkvæði.

Dómur.

Mál þetta er höfðað hér fyrir dómi með stefnu, dags. 6. sept. f. á., af Alþýðusambandi Íslands f. h. Verklýðsfélags Stykkishólms gegn Útvegsmannafélagi Stykkishólms f. h. Sigurðar Ágústssonar. Dómkröfur stefnanda eru þær, að dæmt verði, að 1. gr. í kjarasamningi milli málsaðilja, dags. 2. febr. 1949, sé rétt skilin svo, að skipta skuli afla í 20 staði, og stefnda, Sigurði Ágústssyni, dæmt skylt að haga reikningsskilum við skipverja á m/b Gretti eftir vetrarvertíðina 1949 með þeim hætti. Þá krefst hann málskostnaðar úr hendi stefnda eftir mati dómsins.

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

Málavextir eru þessir:

Hinn 2. febrúar 1949 var gerður samningur milli Verklýðsfélags Stykkishólms og Útvegsmannafélags Stykkishólms um kaup og kjör á vélskipum frá Stykkishólmi. Í 1. gr. samnings þessa segir svo:

„Skipta skal til helminga á öllum bátum stærri en 10 smálestir, sem stunda veiðar með línu og koma daglega að landi með aflann og sé tala skipverja ekki hærri en 10 menn."

Vetrarvertíðina 1949 gerði Sigurður Ágústsson, útgerðarmaður í Stykkishólmi, m. a. út vélskipið Gretti. Þessa vertíð var á skipinu, auk þeirra 10 skipverja, sem gert er ráð fyrir í ofannefndri grein, maður, sem gegndi matsveinsstörfum, þannig að skipverjar voru 11. Er stefndi, en hann er félagsmaður í Útvegsmannafélaginu, gerði hásetum reikningsskil

í vertíðarlok, skipti hann í 21 stað. Verklýðsfélagið vildi ekki fallast á það, að skipting þessi væri rétt. Taldi það, að samkvæmt samningnum ætti aðeins að skipta í 20 staði, þar sem hann kvæði svo á, að skipverjar skyldu ekki vera fleiri en 10. Yrði útgerðarmaður því sjálfur að greiða af skipshluta þann kostnað, sem leitt hefði af dvöl matsveinsins á skipinu.

Útgerðarmaðurinn, stefndi í máli þessu, vildi ekki fallast á þenna skilning. Kvað hann dvöl matsveinsins á skipinu hafa verið skipverjum til hagsbóta og þæginda og því rétt, að hlutur hans væri tekinn af óskiptu sem annar sameiginlegur kostnaður, enda hafi það verið í samráði við skipshöfnina, að formaður bátsins réði matsveininn á hann umrædda vertíð. Í flutningi máls þessa benti stefndi einnig á það, skoðun sinni til stuðnings, að samkvæmt ákvæði í kjarasamningi, sem gerður var milli málsaðilja 28. janúar þ. á., sé svo um samið, að heimilt sé að ráða matsvein til viðbótar þeim 10 skipverjum, sem þá var einnig samið um, en þá skuli skipt í 21 stað. Kveður hann, að þetta nýja ákvæði hafi komið inn í samninginn í tilefni af ágreiningi þeim, sem úrlausnar er krafizt á í þessu máli, og hafi í raun og veru aðeins verið staðfesting á eldri reglu.

Verklýðsfélagið hefur neitað því, að ákvæði samningsins frá 28. janúar þ. á. sé staðfesting á eldri reglu og mótmælir því, að samningurinn frá 2. febrúar 1949 verði skýrður með hliðsjón af því.

Samkvæmt samningi milli aðilja máls þessa, dags. 2. janúar 1947, um kaup og kjör háseta á vélskipum, skal skipt til helminga og skipverjar ekki vera fleiri en 11. Þegar aðiljar sömdu á ný þann 2. febrúar 1949, eins og greint er að framan, verður sú breyting á þessum ákvæðum eldri samningsins, að nú skulu skipverjar ekki vera fleiri en 10. Í hvorugum þessara samninga er að því vikið, hversu fara skuli, ef matsveinn sé tekinn á skipið og venja, sem við verði miðað, er ekki heldur fyrir hendi um þetta. Ekkert er fram komið um það, að um það hafi verið rætt við samningsgerð, hversu haga skyldi skiptum, ef matsveinn væri tekinn. Hinsvegar bendir það til gagnstæðs skilnings þegar frá upphafi, að á vélbátnum Hrímni frá Stykkishólmi var ekki matsveinn vertíðina 1949, en að

sögn formanns verklýðsfélagsins, sem fór með útgerðarstjórn hans, var það af þeim sökum, að útgerðin vildi ekki taka á sig þann kostnað, sem af því leiddi. Það er ekki heldur hægt að miða við það, um hvað samið var 28. janúar 1950, eftir að mál þetta var komið á flot, því ekki verður talið, að næg gögn séu fyrir hendi um það, að ákvæði síðastnefnds kjarasamnings hafi aðeins verið staðfesting á eldri reglu.

Ætla má að vísu, af því sem fram er komið í málinu, að það hafi verið sjómönnum þeim, er á m/b Gretti voru vertíðina 1949, til þæginda og hagsbóta, að matsveinn var á skipinu. En þar sem 1. gr. samningsins frá 2. febr. 1949 kveður skýrt á um helmingaskipti og tiltekna tölu háseta, þykir verða að leggja á útgerðarmann bátsins þann kostnað, sem af matsveininum leiddi, meðan útgerðin, þ. e. stefndi í máli þessu, hafði ekki aflað samþykkis verklýðsfélagsins á því, að hlutur matsveins yrði tekinn af óskiptu, en það hefur hann ekki gert svo sannað sé. Verður það ekki talið fullnægjandi samþykki af hálfu verklýðsfélagsins, þó að formaður bátsins hafi átt tal við skipverja um það, að matsveinn yrði tekinn, enda virðist svo eftir málflutningnum að dæma, að þeir skipverjar, sem í landi unnu, hafi ekki verið því samþykkir, og ekkert er fram komið, sem bendi til þess, að skipverjum hafi frá upphafi vertíðar eða síðar á henni mátt vera eða verið það ljóst, að hlutur matsveins yrði að hálfu leyti á þeirra kostnað.

Samkvæmt þessu ber að taka dómkröfur stefnanda um skilning hans á nefndum samningi til greina, en eftir atvikum þykir rétt, að málskostnaður falli niður.

Dómsorð:

Rétt er, samkvæmt framangreindri 1. gr. samnings málsaðilja frá 2. febrúar 1949, að skipta afla á vélskipinu Gretti frá Stykkishólmi vertíðina 1949 í 20 staði, og er stefnda, Sigurði Ágústssyni, skylt að haga reikningsskilum við skipverja á þessum bát með þeim hætti.

Málskostnaður fellur niður.

Sératkvæði Einars B. Guðmundssonar.

Telja verður vafalaust, að það hafi verið til hagsbóta útgerðarmanni og skipverjum, að ráðinn var matsveinn á vélbátinn Gretti á vertíð

þeirri, er í málinu greinir, enda hefur þetta sjónarmið hlotið staðfestingu í 1. gr. samnings, dags. 23. janúar 1950, um kaup og kjör háseta á vélskipum frá Stykkishólmi á vetrarvertíð 1950. Af þessum sökum er ekki eðlilegt, að útgerðarmanni einum sé gert að greiða kaup matsveins, nema því aðeins, að samningar skyldi hann einan til kaupgreiðslunnar. Virðist það og ekki brjóta í bága við 1. gr. samnings, dags. 2. febrúar 1949, að kaup matsveins sé greitt af óskiptu eða sem sameiginlegur kostnaður. Tel ég þannig að sýkna beri stefnda í máli þessu, en sýnist hinsvegar rétt, að málskostnaður verði látinn falla niður.

Laugardaginn 30. september 1950.

Nr. 7/1950. **Alþýðusamband Íslands f. h. Sjómannafélags Reykjavíkur** (Egill Sigurgeirsson hrl.)
gegn
Skipaútgerð ríkisins (Ingólfur Jónsson hdl.).

Ágreiningur um ákvæði kjarasamnings um yfirvinnu og sjóvökur.

Dómur.

Mál þetta höfðaði Alþýðusamband Íslands f. h. Sjómannafélags Reykjavíkur hér fyrir dómi með stefnu, dags. 25. maí s.l., gegn Skipaútgerð ríkisins. Gerir stefnandi þær dómkröfur, að dæmt verði, að stefnda sé skylt að greiða hásetum þeim á v/s Þyrli, er unnu yfirvinnu dagana 23. til 26. febr. s.l., er skipið flutti olíu til lands úr olíuskipinu Clam, yfirvinnukaup samkvæmt ákvæðum b-liðs 2. gr. í kjarasamningi milli aðilja máls þessa, dags. 30. júní 1949. Þá krefst stefnandi og málskostnaðar úr hendi stefnda eftir mati dómsins.

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

Atvik málsins eru þessi:

Í 2. gr. kjarasamnings, sem aðiljar máls þessa undirrituðu 30. júní f. á., segir svo:

„Yfirvinna borgist þannig: