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:

a) Þegar sjóvökur eru staðnar greiðist kr. 1.71 fyrir hverja byrjaða hálfa klukkustund.

b) Þegar sjóvökum er slitið greiðist kr. 1.99 fyrir byrjaða hálfa klst. frá kl. 17—20, kr. 2.65 fyrir byrjaða hálfa klst. frá kl. 20 til kl. 7½ og helgum dögum."

Upphaf 4. gr. sama samnings hljóðar svo:

„Þegar skip er lagzt í höfn eða er bundið við bryggju er skylt að ljúka sjóvökum og ekki fyrr."

Í niðurlagi sömu greinar segir:

„Heimilt er að ljúka ekki sjóvökum í höfnum eða viðkomustöðum í innanlandssiglingum, ef viðstaða skipsins í höfn er minni en 24 klst. Þetta gildir þó ekki um heimahöfn skipsins...."

Olíuflutningaskipið Þyrill frá Reykjavík er eitt þeirra skipa, sem stefndi sér um útgerð á. Frá því á árinu 1947 hefur það m. a. verið notað til þess að létta af stórum olíuflutningaskipum, sem flutt hafa olíu til Íslands. Olíuflutningaskip þessi hafa legið á ytri höfn Reykjavíkur. Hefur v/s Þyrill lagzt að þeim þar, tekið olíuna og flutt hana til lands í Reykjavík, eða til stöðva h/f Shell á Íslandi í Skerjafirði. Þegar olía er flutt til lands í Reykjavík með þessum hætti er talið, að hleðsla v/s Þyrils taki 4 til 5 klst., sigling fram og aftur 10—15 mín. hvora leið, og afferming við bryggju allt að 7 klst.

Samkvæmt skýrslu skipstjórans á v/s Þyrli hér fyrir dóminum 27. júní s.l. var sjóvökum fyrst í stað yfirleitt slitið, þegar Þyrill var í þessum olíuflutningum innan takmarka Reykjavíkurhafnar. Þetta hafi þó reynzt óhentugt og kveðst skipstjórinn því fyrir rúmu ári hafa tekið upp þá reglu, að sjóvökur væru ávallt staðnar í þessum flutningum.

Dagana 23.—26. febr. s.l. flutti v/s Þyrill til lands í Reykjavík olíu úr olíuflutningaskipinu Clam, sem þá lá á ytri höfn Reykjavíkur. Sjóvökur munu þá hafa verið staðnar samkvæmt þeirri reglu, er þá hafði verið tekin upp, og lýst er hér að framan. Áður en þessir flutningar hófust mæltu forráðamenn skipaútgerðarinnar svo fyrir, að yfirvinnukaup í þeim skyldi greitt samkvæmt a-lið 2. gr. framannefnds samnings, og voru greiðslur til skipverja fyrir yfirvinnu í þetta sinn samkvæmt þeim fyrirmælum.

Stefnandi vildi ekki fallast á það, að umrætt yfirvinnukaup ætti að gjaldast samkvæmt a-lið 2. gr., heldur taldi hann, að hér ætti við b-liður greinarinnar.

Byggir hann bæði á því, að það hafi allt frá árinu 1947 verið föst regla að greiða þessa yfirvinnu samkvæmt ákvæðum b-liðs, og auk þess sé það beinlínis skylda stefnanda. Er sú staðhæfing hans studd þeim rökum, að umræddir flutningar frá Clam í febrúarmánuði s.l. hafi allir átt sér stað innan takmarka Reykjavíkurhafnar. Samkvæmt ákvæðum framangreindrar 4. gr. nefnds samnings hafi verið skylt að ljúka sjóvökum, er Þyrill var kominn inn á Reykjavíkurhöfn, heimahöfn skipsins, í umrætt skipti og dvaldist þar, og greiðslur fyrir yfirvinnu því átt að miðast við ákvæði nefnds b-liðs 2. gr. í kjarasamningi aðilja.

Stefndi heldur því hinsvegar fram, að umræddir olíuflutningar v/s Þyrils, bæði dagana 23—26 febr. s.l. og endranær, séu þess eðlis, að ákvæði kjarasamningsins um að ljúka skuli sjóvökum, er skip sé lagzt í höfn eða bundið við bryggju, eigi ekki við um þá. Það sé óhjákvæmilegt, að sjóvökur séu staðnar í flutningum þessum, bæði vegna lagafyrirmæla og þess, að komið geti fyrir, að Þyrill komist ekki upp að bryggju, er hann hafi tekið hleðslu úr olíuflutningaskipi á ytri höfn Reykjavíkur, og einnig að skipstjórnarmönnum hans sé skyndilega boðið að fara til staða utan Reykjavíkur, í stað þess að flytja farminn til hafnar í Reykjavík. Stefndi hefur ekki viljað fullyrða, að rangt sé, að greitt hafi verið fyrir yfirvinnu samkvæmt b-lið 2. gr. í samskonar flutningum, en kveður, að það hafi verið af vangá af hálfu starfsmanna útgerðarinnar. Og er forráðamenn stefnda hafi fengið vitneskju um, að slíkt ætti sér stað, hafi þeir strax mælt svo fyrir, að goldið skyldi samkvæmt a-lið 2. gr., og því hafi yfirvinnukaup verið greitt með þeim hætti fyrir vinnu í sambandi við flutningana úr Clam í febrúarmánuði s.l. Neitar stefndi að greiða samkvæmt kröfu stefnanda og heldur því fram, að stefnandi hafi ekki unnið neinn rétt úr hendi sér til greiðslu samkvæmt b-lið 2. gr. fyrir umrædda yfirvinnu.

Hinn 31. október 1947 framlengdu aðiljar máls þessa kjarasamning, sem þeir gerðu með sér í nóvember 1945. Gilti hann

til 30. júní 1949, þegar sá samningur var gerður, er um ræðir í máli þessu, og í gildi var í febrúarmánuði s.l., er flutningarnir úr Clam fóru fram. Þessir samningar geymdu allir sömu ákvæði um sjóvökur (4. gr.) og yfirvinnu (2. gr.), að því undanskildu, að yfirvinnukaupið samkvæmt a- og b-lið 2. gr. hækkaði samkvæmt samningnum frá 30. júní 1949. Hinsvegar hélzt sami munur og áður var á kaupi fyrir yfirvinnu, hvort sem hún féll undir a- eða b-lið.

Í þinghaldi í málinu 27. júní s.l. kom vitnið Halldór Sigurðsson fyrir dóm. Hann hefur verið 2. stýrimaður á v/s Þyrli síðan 11. júní 1948 og gefur samkvæmt stöðu sinni upp til skrifstofu stefnda þá yfirvinnu, sem greiða ber skipverjum. Hann kvaðst ætíð frá þeim tíma, er hann kom á skipið, hafa reiknað hásetum, sem unnu yfirvinnu við olíuflutninga úr olíuskipum á ytri höfn Reykjavíkur til lands, kaup samkvæmt b-lið 2. gr. þess samnings, er í gildi var á hverjum tíma, enda þótt sjóvökur hafi verið staðnar, er þesskonar flutningar fóru fram. Að loknum munnlegum málflutningi 29. þ. m. taldi dómurinn rétt, að leitað yrði nákvæmari upplýsinga um það, hversu oft greitt hefði verið yfirvinnukaup í slíkum olíuflutningum samkvæmt a-lið og hversu oft samkvæmt b-lið oftnefndrar 2. gr., en stefnandi staðhæfði, að ætíð hefði verið greitt samkvæmt b-lið 2. gr. Er málið var flutt munnlega á nýjan leik að lokinni framhaldsgagnasöfnun hinn 21. þ. m., lýsti stefndi yfir því, að ekki væri unnt að sjá það nægilega greinilega af gjaldseðlum, hvort yfirvinna fyrir olíuflutninga milli olíuskipa á Reykjavíkurhöfn og lands hefði verið goldin samkvæmt a- eða b-lið 2. gr., og vildi ekki fullyrða, að sú staðhæfing stefnanda, að ávallt hafi verið goldið samkvæmt b-lið, væri röng. Samkvæmt útdráttum úr leiðarbók Þyrils sést, að skipið hefur á tímabilinu frá 25. maí 1948 til 3. júní 1949 flutt olíu til lands í Reykjavík úr a. m. k. 5 skipum á ytri höfn Reykjavíkur og öðrum 5 skipum á tímabilinu frá miðjum júlí 1949 til miðs febrúar 1950.

Með tilliti til framangreinds framburðar 2. stýrimanns Þyrils og þess, að stefndi hefur hvorki, þótt sérstakt tækifæri gæfist, getað nefnt neitt dæmi þess, að röng sé sú staðhæfing stefnanda, að ætíð hafi verið goldið fyrir þessa yfirvinnu sam-

kvæmt b-lið 2. gr., né heldur viljað fullyrða, að hún sé röng, verður dómurinn að byggja á því, að hærra kaupið, eða kaup samkvæmt b-lið, hafi ætíð verið goldið fyrir umrædda yfirvinnu án tillits til þess, hvort sjóvökur voru staðnar eða ekki, allt frá því að þessir flutningar hófust 1947 og til þess tíma, er samningurinn 30. júní f. á. var gerður. Eftir þann tíma er þessu greiðslufyrirkomulagi enn haldið áfram þar til því samkvæmt framansögðu er hætt við flutningana úr Clam í s.l. febrúarmánuði. Ekki verður séð, að neitt hafi verið minnst á þessa Þyrilsflutninga við síðustu samningagerð, þ. e. í júní 1949, þótt þetta skip hefði vegna notkunar þess nokkra sérstöðu meðal skipa þeirra, sem stefndi sá um útgerð á, og ýmis ákvæði samningsins, t. d. um sjóvökur í höfn, virtust frekar miðuð við siglingar annarra skipa stefnda.

Þegar framangreind atriði eru virt, verður að leggja þann skilning í ákvæði 2. gr. samningsins frá 30. júní 1949, að greiða hafi átt fyrir yfirvinnu við olíuflutningana úr Clam í s.l. febrúarmánuði samkvæmt b-lið þeirrar greinar, og stefnda með framangreindri framkvæmd skapast skylda til þess. Skiptir því hér ekki máli, hvort sigling v/s Þyrils verður, að því er þessa olíuflutninga snertir, heimfærð undir ákvæði oft nefnds samnings um sjóvökuslit í heimahöfn.

Samkvæmt þessu ber að taka dómkröfu stefnanda til greina, en eftir atvikum þykir rétt, að málskostnaður falli niður.

Dómsorð:

Stefnda, Skipaútgerð ríkisins, er skylt að greiða þeim hásetum á v/s Þyrli, er unnu yfirvinnu dagana 23. til 26. febr. þ. á., er Þyrill flutti olíu til lands í Reykjavík úr olíuskipinu Clam, yfirvinnukaup samkvæmt ákvæðum b-liðs 2. gr. í kjarasamningi milli aðilja máls þessa, dags. 30. júní 1949.

Málskostnaður fellur niður.