Miðvikudaginn 14. júlí 1971.

Nr. 2/1971. **Farmanna- og fiskimannasamband Íslands f. h. Vélstjórafélags Íslands**
(Jón Þorsteinsson hdl.)
gegn
Vinnuveitendasambandi Íslands f. h. Skipaútgerðar ríkisins
(Barði Friðriksson hrl.).

Dómarar:
Hákon Guðmundsson, Gunnlaugur E. Briem, Einar Arnalds, Ragnar Ólafsson og Einar B. Guðmundsson.

Ágreiningur um tölu vélstjóra á strandferðaskipi.

Dómur.

Mál þetta er höfðað fyrir Félagsdómi með stefnu, dags. 23. apríl þ. á., af Farmanna- og fiskimannasambandi Íslands f. h. Vélstjórafélags Íslands gegn Vinnuveitendasambandi Íslands f. h. Skipaútgerðar ríkisins.

Dómkröfur stefnanda eru þær, að dæmt verði, að stefnda beri samkvæmt 1. gr. kjarasamnings, dags. 15. okt. 1970, milli Vélstjórafélags Íslands og Skipaútgerðar ríkisins að ráða fjóra vélstjóra til starfa á strandferðaskipinu Heklu.

Þá krefst stefnandi og málskostnaðar úr hendi stefnda eftir mati dómsins.

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

Málavextir eru þessir:

Á öndverðu ári 1970 tók Skipaútgerð ríkisins í notkun nýtt strandferðaskip, m.s. Heklu. Stærð vélar í skipinu er samkvæmt gögnum máls þessa 2000 I.H.Ö. og er þá átt við svonefnd „indiceruð" hestöfl, en það mun svara til 1600 eða 1650 bremsuhestafla, sem miðað er við í lögum nr. 72/1966 um atvinnuréttindi vélstjóra á íslenzkum skipum. M/s Hekla er búin ýmsum tækjum, sem talin eru til vinnusparnaðar við vél skipsins og gera vélbúnað öruggari í rekstri og léttari í gæzlu, en nokkuð vantar á samkvæmt skýrslu Þóris H. Kon-

ráðssonar, dags. 15. nóv. 1969, til þess að hægt sé að fá viðurkenningu flokkunarfélaga fyrir 16 tíma „vaktfríu vélarrúmi".

Með bréfi, dags. 7. janúar 1970, óskaði Skipaútgerð ríkisins eftir úrskurði samgöngumálaráðuneytisins um það, hve marga vélstjóra skuli hafa á hinu nýja skipi, m/s Heklu. Í svari ráðuneytisins, dags. 16. janúar 1970, segir m. a. svo:

„Ennfremur vill ráðuneytið með vísun til 18. gr. laga nr. 72/1966 um atvinnuréttindi vélstjóra á íslenzkum skipum og með hliðsjón af sjálfvirkni í vélarrúmi téðs skips, leyfa fyrst um sinn, þar til annað kynni að verða ákveðið, að vélstjórar á skipinu verði þrír alls".

Vélstjórafélag Íslands mótmælti þessari ráðstöfun, þar sem það leit svo á, að vélstjórar skyldu samkvæmt 1. gr. þágildandi kjarasamnings frá 22. maí 1969 vera fjórir. Lét Skipaútgerðin, að sögn stefnanda, undan síga í þessu efni eftir nokkurt málastapp og voru um skeið 4 vélstjórar ráðnir á m/s Heklu.

Síðar hvarf þó Skipaútgerðin frá þeirri tilhögun og réði eigi nema þrjá vélstjóra til starfa á m/s Heklu. Hefur sú skipan, að sögn stefnanda, haldist frá 11. janúar þ. á.

Þessu vill stefnandi ekki hlíta. Telur hann, að Skipaútgerð ríkisins sé samkvæmt núgildandi kjarasamningi, dags. 15. okt. 1970, skylt að hafa fjóra vélstjóra og er það ágreiningsefni máls þessa, hvernig skýra beri ákvæði kjarasamningsins um þetta atriði.

Í 1. gr. kjarasamnings milli Vélstjórafélags Íslands annarsvegar og Skipaútgerðar ríkisins o. fl. hinsvegar, sem í gildi var frá 22. maí 1969 til 21. maí 1970, segir svo:

„Lágmarksmánaðarkaup yfirvélstjóra á skipum útgerðarfélaganna fer eftir ákvæðum a-liðar þessarar greinar.

Lágmarksmánaðarkaup undirvélstjóra og aðstoðarvélstjóra á skipum útgerðarfélaganna fer eftir ákvæðum a–b liða þessarar greinar og er miðað við 8 stunda vinnudag þeirra, en greiðsla fyrir vinnu umfram 8 stundir fer fram samkvæmt ákvæðum samnings þessa:

a) Vélstjórar:

1. fl. skip með vélar allt að 500 I.H.Ö. eða N.R.T.

Yfirvélstjóri kr. .....

2. vélstjóri kr. .....
3. vélstjóri kr. .....
5. fl. skip með vélar 1500—2000 I. H. Ö. eða N.R.T. eða stærri.
Yfirvélstjóri kr. .....
2. vélstjóri kr. .....
3. vélstjóri kr. .....
4. vélstjóri kr. .....".

Í d-lið 2. gr. sama samnings segir svo:

„Komi það fyrir af einhverjum óviðráðanlegum ástæðum, að á skipi séu færri starfandi vélstjórar eða aðstoðarvélstjórar en ákveðið er í lögum um atvinnuréttindi vélstjóra á íslenzkum skipum, nr. 72 13. maí 1966, eða að aðstoðarvélstjórar eru skráðir sem vélstjórar, þá skal hið fasta mánaðarkaup, sem sparast við það, skiptast á milli vélstjóranna eftir mati yfirvélstjóra. Ekki má þó, hvernig sem á stendur, stöðva skip svo fremi að starfslið í vélarrúmi uppfylli þau ákvæði, sem sett eru í lögum um atvinnuréttindi vélstjóra á íslenzkum skipum nr. 72 13. maí 1966".

Á tímabilinu frá 30. júní 1970 til 16. október s. á. fór um kaup og kjör vélstjóra eftir ákvæðum gerðardóms um kjör vélstjóra o. fl., sbr. bráðabirgðalög nr. 75 frá 30. júní 1970, en gerðardómurinn haggaði hvorki við ákvæðum 1. gr. kjarasamningsins frá 22. maí 1969 um flokkaskipun né heldur d-lið 2. gr. sama samnings.

Í 1. gr. kjarasamnings vélstjóra, sem gekk í gildi 16. október 1970, segir svo:

„Lágmarkskaup yfirvélstjóra, vélstjóra og aðstoðarvélstjóra á skipum útgerðarfélaganna fer eftir því sem við á samkvæmt ákvæðum a–b liða þessarar greinar. ...

a) 1. flokkur, skip með vélar allt að 500 I.H.Ö. eða N.R.Y.T.
Yfirvélstjóri kr. .....
2. vélstjóri kr. .....
3. vélstjóri kr. .....
5. flokkur, skip með vélar 1500—2000 I.H.Ö. eða N.R.T. eða stærri.
Yfirvélstjóri kr. .....
2. vélstjóri kr. .....

3. vélstjóri kr. .....
4. vélstjóri kr. .....".

Er grein þessi að formi til samhljóða 1. gr. samningsins frá 22. maí 1969.

En við þessa samningagerð var d-lið 2. gr. breytt, og hljóðar hann nú svo:

„... Ef tala vélstjóra í 4. og 5. flokki er lægri en flokkaskipun samningsins segir til um, skal mánaðarkaup ásamt áunnum aldurshækkunum þess vélstjóra, sem starfinu gegndi, skiptast á milli þeirra, sem eftir eru, í hlutfalli við aukna vinnu hvers þeirra um sig.

Hafi sá, er starfinu gegndi, ekki náð fullum aldurshækkunum, bætast ókomnar aldurshækkanir við á sama hátt og orðið hefði, ef hann hefði gegnt starfinu áfram".

Stefnandi byggir dómkröfu sína í máli þessu á þeim grundvelli, að Skipaútgerð ríkisins hafi samkvæmt kjarasamningnum frá 22. maí 1969 verið skylt að hafa 4 vélstjóra á m/s Heklu, þar sem stærð vélar í því skipi hafi fellt það undir ákvæði 5. fl. 1. gr. þess samnings. Á þessu hafi ekki orðið nein breyting með kjarasamningnum frá 16. október 1970, en skilja beri 1. gr. beggja þessara samninga á þá lund, að þar sé samið um tiltekna tölu vélstjóra, er fari eftir þeirri stærð skipsvélar, sem þar sé tilskilin. Heldur stefnandi því fram, að ákvæði laga nr. 72/1966, sem aðeins kveði á um þá lágmarkstölu vélstjóra, sem vera skuli á hverju skipi, miðað við stærð vélar, skjóti ekki loku fyrir það, að samið sé um ákveðna tölu vélstjóra, sem geti verið hærri en lágmarkstala laganna. Í d-lið 2. gr. kjarasamningsins frá 1969 hafi að vísu verið gert ráð fyrir því tilviki, að vélstjórar væru færri en mælt er fyrir í lögum nr. 72/1966, ef um óviðráðanlegar ástæður væri að ræða, en hins vegar haggi þetta undantekningarákvæði ekki ákvæðum 1. gr. um ákveðna tölu vélstjóra. Og þótt orðalagi d-liðar 2. gr. kjarasamningsins frá 16. október 1970 hafi verið breytt, þá felist engan veginn í þeirri breytingu, sem gerð hafi verið að tillhlutan skipafélaganna, heimild þeim til handa til þess einhliða að fækka vélstjórum úr þeirri tölu, sem 1. gr. kveði á um.

Þá heldur stefnandi því fram, að undanþága samgöngu-

málaráðuneytisins 16. janúar 1970 breyti engu í þessu efni, enda hafi hún ekki verið byggð á tæknilegum grundvelli og því ekki heimil samkvæmt 18. gr. laga nr. 72/1966 — en á þeirri grein byggi ráðuneytið undanþáguna, þar sem ekki sé um þann sjálfvirka vélstjórnarbúnað að ræða í m/s Heklu, er fullnægi skilyrðum nefndrar greinar til þess að fækka megi vélstjórum úr þeirri tölu, sem ákveðin sé í 8. gr. nefndra laga. Og þótt svo væri, sé um það samið í 17. gr. kjarasamningsins frá 15. okt. 1970, að sjálfvirkni í vélarrúmi teljist aðeins vera fyrir hendi, ef flokkunarfélag, sem viðurkennt sé af íslenzkum yfirvöldum, samþykki með útgefnu skírteini, að vélarrúm megi vera mannlaust í 12 klst. eða lengur í einu, en slíkt skírteini hafi ekki verið gefið út að því er varðar m/s Heklu. Ráðuneytið hafi líka síðar horfið munnlega frá ákvörðun sinni um fækkun vélstjóra á m/s Heklu og vélstjórum samkvæmt því verið fjölgað í samningsbundna tölu, þótt það lýsi því nú yfir, að áðurnefnd ákvörðun þess frá 16. janúar 1970 hafi ekki verið afturkölluð. En hvað sem þessu líði, geti undanþágan ekki leyst Skipaútgerð ríkisins frá samningsskyldum sínum samkvæmt 1. gr. núgildandi kjarasamninga.

Stefndi byggir sýknukröfu sína á því, að samgönguráðuneytið hafi með lögmætri ákvörðun 16. janúar 1970 veitt heimild til þess, að vélstjórar á m/s Heklu væru ekki nema þrír. Hafi það verið eðlileg ráðstöfun með hliðsjón af þeim sjálfvirka vélstjórnarbúnaði, sem sé í skipinu.

Mótmælir stefndi því, að Skipaútgerð ríkisins hafi gerzt brotleg við ákvæði 1. gr. framangreindra kjarasamninga með því að fækka vélstjórum á m/s Heklu í þrjá, enda veiti d-liður 2. gr. kjarasamningsins frá 16. október 1970 beina heimild til þess. Engin skilyrði séu sett í þeim kjarasamningi um það, að fækkun samkvæmt d-lið 2. gr. sé háð samþykki vélstjórafélagsins. Sé Skipaútgerðinni því í sjálfsvald sett, hvort hún beiti henni eða ekki, enda sé öryggi skipsins, eins og vélarbúnaði þess sé háttað, ekki skert í neinu tilliti, og starfandi vélstjórar á m/s Heklu fái þá launabót, sem um sé samið í d-lið 2. gr., þegar vélstjórar séu færri en 1. gr. kjarasamningsins geri ráð fyrir.

Í 1. gr. framangreinds kjarasamnings aðilja frá 16. október 1970 er ekki berum orðum um það samið, að skipaútgerðarfélögum þeim, sem þar eiga hlut að máli, sé skylt að hafa ákveðna tölu vélstjóra á skipum þeim, er falla undir ákvæði greinarinnar. Hins vegar er samið um launagreiðslur til ákveðins fjölda vélstjóra, miðað við vélarstærð skips, og svarar sú tala til ákvæða laga nr. 72/1966 um lögmæltan fjölda vélstjóra. Er þetta sama meginregla og áður gilti samkvæmt 1. gr. kjarasamningsins frá 22. maí 1969. Þessi tengsl milli 1. gr. nefndra kjarasamninga og laga nr. 72/1966 komu ljóst fram í ákvæðum d-liðar 2. gr. kjarasamningsins frá 22. maí 1969, en þar var svo um samið, að kæmi það fyrir, „af einhverjum óviðráðanlegum ástæðum", að á skipi væru færri starfandi vélstjórar en ákveðið er í lögum nr. 72/1966, skyldi hið fasta mánaðarkaup, sem við það sparaðist, skiptast milli starfandi vélstjóra eftir ákveðnum reglum, þannig að launagreiðsluskylda skipafélags samkvæmt 1. gr. kjarasamningsins hélzt, þó vélstjórar væru færri en launastigi 1. gr. gerir ráð fyrir.

Í d-lið 2. gr. kjarasamningsins frá 16. október 1970 var ákvæðum þessa liðar breytt frá því, sem um var samið í kjarasamningnum frá 22. maí 1969, á þá lund, að fellt var niður skilyrðið um „óviðráðanlegar ástæður". Segir nú aðeins, að ef „tala vélstjóra í 4. og 5. flokki er lægri en flokkaskipun samningsins segir til um, skal mánaðarkaup, ásamt áunnum aldurshækkunum þess vélstjóra, sem starfinu gegndi, skiptast milli þeirra, sem eftir eru . . .".

Með hliðsjón af þessum atriðum verður að telja, að Skipaútgerð ríkisins sé ekki skylt að hafa fleiri vélstjóra á m/s Heklu, sem miðað við vélarstærð fellur undir 5. tl. 1. gr. kjarasamningsins frá 16. október 1970, en boðið er í lögum nr. 72/1966 um þá stærð skips, eða stjórnvöld ákveða með heimild í nefndum lögum, enda fari um launagreiðslur eftir d-lið 2. gr. sama samnings, ef vélstjórar verða færri en launastigi 1. gr. nefnds samnings kveður á um. Hagga ákvæði 17. gr. nefnds kjarasamnings ekki þessari niðurstöðu.

Samkvæmt áðurgreindri ákvörðun samgönguráðuneytisins 11. janúar 1970 veitti ráðuneytið með vísun til 18. gr. laga

nr. 72/1966 leyfi til þess „fyrst um sinn, þar til annað kynni að verða ákveðið“ að vélstjórar á m/s Heklu skyldu þrír alls. Hefur samgönguráðuneytið með bréfi, dags. 1. þ. m., lýst yfir því, að nefnd ákvörðun ráðuneytisins hafi ekki verið afturkölluð og sé því í fullu gildi. Og þar sem Félagsdómur metur ekki ástæður þær, sem samgönguráðuneytið byggir nefnda ákvörðun sína á, verður hún lögð til grundvallar við úrlausn máls þessa hér fyrir dómi.

Samkvæmt þessu verður sýknukrafa stefnda í máli þessu tekin til greina, en rétt þykir eftir atvikum, að málskostnaður falli niður.

Dómsorð:

Stefndi, Vinnuveitendasamband Íslands f. h. Skipaútgerðar ríkisins, skal vera sýkn af kröfum stefnanda, Farmanna- og fiskimannasambands Íslands f. h. Vélstjórafélags Íslands, í máli þessu.

Málskostnaður fellur niður.