Dómsorð:

Samúðarverkfall vélstjóra á farskipum, sem hófst 15. maí 1975 og lauk 9. júní 1975, er ólögmæt aðgerð gagnvart sóknaraðiljum.

Málskostnaður fellur niður.

Mánudaginn 16. júní 1975.

Nr. 7/1975. **Vinnumálasamband samvinnufélaganna vegna Skipadeildar Sambands íslenzkra samvinnufélaga**
(Skúli Pálmason hrl.)
gegn
Farmanna- og fiskimannasambandi Íslands vegna Vélstjórafélags Íslands
(Finnur Torfi Stefánsson hdl.).

Dómarar:
Guðmundur Jónsson, Sigurður Líndal, Bjarni K. Bjarnason, Árni Guðjónsson og Hafsteinn Baldvinsson.

Dæmt um lögmæti samúðarverkfalls. Sératkvæði.

Dómur.

Mál þetta, sem tekið var til dóms 12. júní sl., er höfðað fyrir Félagsdómi með stefnu útgefinni 28. maí 1975, og var málið þingfest 30. s. m.

Stefnandi málsins er Vinnumálasamband samvinnufélaganna vegna Skipadeildar Sambands íslenzkra samvinnufélaga.

Stefndi er Farmanna- og fiskimannasamband Íslands vegna Vélstjórafélags Íslands.

Í stefnu hefur stefnandi gert þessar dómkröfur:

„Að samúðarverkfall vélstjóra á farskipum, sem ákveðið var af stjórn og trúnaðarmannaráði Vélstjórafélags Íslands á fundi 4. maí s.l. og kom til framkvæmda 14. sama mán-

aðar samkvæmt áður tilkynntri verkfallsboðun, dags. 7. maí s.l. verði dæmd ólögmæt aðgerð, sem fari í bága við II. kafla laga um stéttarfélög og vinnudeilur nr. 80/1938.

Að Farmanna- og fiskimannasamband Íslands vegna Vélstjórafélags Íslands beri skaðabótaábyrgð gagnvart stefnanda á öllu því tjóni, sem greind vinnustöðvun hefur haft eða kann að hafa í för með sér.

Að Farmanna- og fiskimannasamband Íslands vegna Vélstjórafélags Íslands verði dæmt til að greiða stefnanda málskostnað að skaðlausu að mati dómsins".

Er málið var tekið fyrir 3. þ. m., var af hálfu stefnanda fallið frá kröfu um viðurkenningu á skaðabótaábyrgð stefnda, en stefnanda jafnframt áskilinn réttur til að hafa slíka kröfu uppi í sérstöku máli síðar.

Í greinargerð stefnda eru þær dómkröfur gerðar aðallega, að málinu verði vísað frá Félagsdómi, en til vara, að stefndi verði sýknaður af öllum kröfum stefnanda. Þá er krafizt málskostnaðar úr hendi stefnanda samkvæmt gjaldskrá Lögmannafélags Íslands.

Að undangengnum munnlegum málflutningi, sem fram fór 4. þ. m., var 5. þ. m. kveðinn upp úrskurður, þar sem hrundið var frávísunarkröfu stefnda. Hefur því verið lýst yfir af hálfu stefnda, að úrskurðurinn verði ekki kærður.

Málavextir eru þeir, að 24. apríl sl. hófu vélstjórar á togurum, sem eru 500 rúmlestir að stærð og stærri, verkfall, en áður hafði komið til framkvæmda verkfall undirmanna á þessum skipum. Á fundi „stjórnar og trúnaðarmannaráðs" Vélstjórafélags Íslands, sem haldinn var 4. maí s.l., og níu nafngreindir menn sátu, þar af tveir vélstjórar af togurum 500 rúmlestir eða stærri, var samþykkt svohljóðandi tillaga: „Fundur stjórnar og trúnaðarmannaráðs, haldinn að Bárugötu 11 sunnudaginn 4. maí 1975, samþykkir að boða til samúðarverkfalls á kaupskipum til stuðnings vélstjórum á togurum í deilu þeirra". Um samþykkt tillögunnar segir svo í fundargerð: „Samþykkt með öllum greiddum atkvæðum". Með bréfi, dags. 7. maí sl., tilkynnti Vélstjórafélag Íslands Skipadeild Sambands íslenzkra samvinnufélaga, að samúðar-

verkfall samkvæmt áðurgreindri fundarsamþykkt kæmi „til framkvæmda á miðnætti miðvikudaginn 14. maí 1975, hafi samningar ekki tekist fyrir þann tíma". Samningar tókust ekki og hafa skip sóknaraðilja stöðvazt vegna samúðarverkfallsins, þegar þau hafa komið til hafnar. Höfðaði stefnandi síðan mál þetta, eins og áður er rakið. Á fundi stjórnar og trúnaðarmannaráðs 9. júní 1975 var samþykkt að aflýsa samúðarverkfallinu.

Krafa stefnanda er í fyrsta lagi reist á þeirri málsástæðu, sem fyrst var hreyft við munnlegan flutning málsins, að í tillögu þeirri, sem stjórn og trúnaðarmannaráð Vélstjórafélags Íslands samþykkti, sé ekki tekið fram, hvaða dag samúðarverkfallið eigi að hefjast, svo sem lög félagsins mæli fyrir um. Því hafi stjórn og trúnaðarmannaráð ekki tekið þá ákvörðun að láta samúðarverkfallið hefjast 14. maí og sé hún af þeim sökum ólögmæt. Krafa stefnanda er í öðru lagi studd þeim rökum, að samúðarverkföll séu eðli málsins samkvæmt verkfall eins stéttarfélags til styrktar og stuðnings öðru. Þess vegna geti hópur, þar sem að talsverðu leyti séu fulltrúar þeirra vélstjóra, sem þegar eru í verkfalli, ekki ákveðið samúðarverkfall með sjálfum sér. Sé litið á Vélstjórafélagið sem eina heild, sé ljóst, að með samúðarverkfalli sé verið að reyna að knýja fram breytingar á kjörum eða samningum félagsins sjálfs, en slíkar aðgerðir brjóti gegn viðurkenndri friðarskyldu á samningstíma og séu því ólögmætar. Ef á hinn bóginn sé talið, að Vélstjórafélag Íslands sé skipað undirhópum, sem geti boðað verkfall hver með öðrum, þá hljóti skilyrði fyrir lögmæti slíkrar verkfallsboðunar að vera það, að sá hópur, sem gerir samúðarverkfall, ákveði það út af fyrir sig, og þar greiði ekki atkvæði menn, sem þegar séu í verkfalli eða séu í hvorugum hópnum, eins og gerzt hafi í tilviki því, sem hér er fjallað um. Þá eru kröfur stefnanda í þriðja lagi byggðar á því, að í lögum um stéttarfélög og vinnudeilur sé hvergi vikið beint að samúðarverkföllum, nema í 3. tl. 17. gr. Við mótun reglna um samúðarverkföll verði að hafa hliðsjón af þeim grundvallarreglum, sem ráða megi af II. kafla laganna. Samúðarverkföll séu að því leyti ólík öðrum verkföllum, að þau miði að því að stuðla

að framgangi krafna annars aðila en þess, sem standi að samúðarverkfalli. Af þessum sökum verði að setja þær skorður við beitingu samúðarverkfalla, að þau beinist að aðila, sem á einhvern hátt sé í beinum tengslum við þann vinnuveitanda, sem stendur í kjaradeilu, þannig að líklegt sé, að samúðarverkfallið hafi áhrif til lausnar deilunni, en séu ella ólögmæt. Verði að skýra ákvæði 14. gr. laga nr. 80/1938 á þennan hátt, en af því leiði, að samúðarverkföll verði að beinast gegn þeim, sem geti haft áhrif á framgang kjaradeilunnar. Forsenda þess að svo megi verða sé sú, að beint samband sé milli verkfallsþola, en ekki sé slíkt samband milli Félags íslenzkra botnvörpuskipaeigenda og farskipaútgerðar þeirrar, sem er sóknaraðili máls þessa, að líkur séu til, að samúðarverkfallið hafi áhrif á gang kjaradeilu vélstjóra á togurum. Allt hljóti það, sem hér hefur verið rakið, að leiða til þess, að samúðarverkfall Vélstjórafélags Íslands sé ólögmætt gagnvart sóknaraðilja.

Af hálfu stefnda er því haldið fram, að friðarskylda, sem kjarasamningar leggi samningsaðiljum á herðar, verði stundum að víkja m. a. fyrir réttinum til samúðarverkfalla, sbr. 3. tl. 17. gr. laga nr. 80/1938. Af orðalagi 14. gr. laga nr. 80/1938, sem sé meginheimild laganna um verkfallsrétt, virðist ljóst, að réttur til verkfalla sé aðeins takmarkaður af ákvæðum settra laga, en þau ákvæði sé einkum að finna í 15., 16. og 17. gr. laga nr. 80/1938. Af síðastnefndri lagagrein megi ráða, að samúðarverkföll séu óheimil, ef tilgangur þeirra sé að knýja fram breytingar á gildandi kjarasamningi milli aðilja, en að öðru leyti virðist réttur til samúðarverkfalla ótakmarkaður. Þá er því haldið fram, að sett lög og aðrar réttarheimildir takmarki ekki rétt til samúðarverkfalls á þeim grundvelli, að verkalýðsfélagi sé óheimilt að boða samúðarverkfall „með sjálfu sér". Er því haldið fram, að ekki sé nema eðlilegt, að vélstjórar á kaupskipum vilji sýna stuðning sinn við vélstjóra á togurum með því að boða til samúðarverkfalls. Þá er því mótmælt af hálfu stefnda, að það sé skilyrði lögmæts samúðarverkfalls, að beint samband sé milli verkfallsþola í samúðarverkfalli og aðalverkfalli, enda eigi það hvorki stoð í lögum nr. 80/1938 né öðrum réttarheimildum.

Með slíkri reglu væri heimild til samúðarverkfalls gerð sem næst að engu.

Loks er því haldið fram, að ákvörðunin um að höfða samúðarverkfall hafi verið tekin af stjórn og trúnaðarmannaráði félagsins með lögmætum hætti og hafi ákvörðunin um það, hvenær samúðarverkfallið skyldi hefjast, verið tekin í samræmi við þær venjur, sem tíðkast hafi innan félagsins í samskiptum við vinnuveitendur.

Álit dómsins.

Þótt samúðarverkfallinu hafi verið aflýst, eins og fyrr greinir, verður að telja, að sóknaraðili hafi lögvarða hagsmuni af því að fá efnisdóm í máli þessu, eins og það liggur nú fyrir.

Í lögum um stéttarfélög og vinnudeilur nr. 80/1938 eru engin ákvæði um samúðarverkföll, ef frá er skilinn 3. tl. 17. gr. Samúðarverkföll hafa þó tíðkast hér á landi um langan aldur, og taldi Félagsdómur þau heimil í dómi, sem upp var kveðinn 14. febrúar 1941 (Dómar Félagsdóms I, 130), og jafnframt að reglur II. kafla laganna um framkvæmd vinnustöðvana (Um verkföll og verkbönn) ætti að ná til þeirra. Hefur þetta síðan verið regla í íslenzkum rétti.

Samúðarverkfall telst vinnustöðvun eins aðila til stuðnings kröfum annars, sem á í verkfalli. Ekki verður það talið skilyrði, að eitt stéttarfélag styðji annað, heldur hitt, að samúðarverkfallinu sé ekki ætlað að hafa áhrif á samningsbundna skipan máls milli þess aðila, sem að verkfallinu stendur og hins, sem það verður að þola. Er sú almenna friðarskylda, sem hvílir á aðiljum gildandi kjarasamnings, háð þeim takmörkunum, sem leiðir af heimild stéttarfélaga til að boða samúðarverkfall.

Um það er ekki ágreiningur, að innan Vélstjórafélags Íslands séu vélstjórar í ýmsum starfsgreinum. Semur félagið meðal annars sérstaklega fyrir vélstjóra á togurum og sérstaklega fyrir vélstjóra á kaupskipum.

Samningur milli vélstjórafélagsins og þess útgerðarfélags, sem er sóknaraðili þessa máls, rann að vísu út 1. júní sl. Hins vegar hefur því ekki verið haldið fram í þessu máli, að tilgangur samúðarverkfallsins sé sá, að knýja fram breytingar á honum, enda hefur ekki annað verið leitt í ljós en

vélstjórar kaupskipanna starfi samkvæmt ákvæðum hans, eftir að samúðarverkfalli þeirra var aflýst 9. þ. m. Togaravélstjórar hafa hins vegar sagt upp samningum við útgerðarmenn og verið í verkfalli síðan 24. apríl 1975.

Hér hefur því einn samningsbundinn starfshópur gert samúðarverkfall til stuðnings öðrum, sem ekki er bundinn samningi og á í verkfalli. Verður það að teljast heimilt samkvæmt framansögðu og skiptir ekki máli, þótt báðir starfshóparnir séu innan eins og sama stéttarfélags, enda taki réttir aðiljar innan félagsins ákvarðanir og hegði sér að öðru leyti í samræmi við lög þess og með hliðsjón af II. kafla laga um stéttarfélög og vinnudeilur.

Eins og fyrr segir, var því fyrst hreyft við munnlegan flutning málsins, að samþykkt stjórnar og trúnaðarmannaráðs frá 4. maí 1975 um boðun samúðarverkfallsins væri áfátt að því leyti, að þar væri ekkert kveðið á um, hvenær verkfallið skyldi hefjast.

Um hlutverk trúnaðarmannaráðs við töku slíkra ákvarðana segir í 2. mgr. 22. gr. laga Vélstjórafélags Íslands:

„Trúnaðarmannaráð félagsins hefur vald til þess að taka ákvarðanir um, hvenær hefja skuli vinnustöðvanir og hvenær þeim skuli aflétt".

Til skýringar á því, hvernig slíkar ákvarðanir eru teknar í framkvæmd, hafa þeir Ingólfur Sig. Ingólfsson, formaður Vélstjórafélags Íslands, Guðlaugur Gíslason, stjórnarmaður Stýrimannafélags Íslands, Guðmundur Jensson, formaður Félags ísl. loftskeytamanna, og Ingólfur Stefánsson, framkvæmdastjóri stefnda, tekið fram í yfirlýsingu, sem lögð hefur verið fram í Félagsdómi, að algengt sé við boðun vinnustöðvunar, að formanni og/eða samninganefnd sé falið að tímasetja verkfallsboðun með hliðsjón af aðstæðum í samningaviðræðum. Hafi verið litið svo á, að samninganefndir, sem standi að viðræðum, séu bezt færar um að meta samkomulagslíkur án verkfalla og aðrar aðstæður. Sé af þeim ástæðum oft og tíðum óraunhæft, að trúnaðarmannaráð ákveði dagsetningu, enda þótt nauðsynlegt sé að afla heimildar til verkfallsboðunar annað hvort með samþykkt þess og stjórnar eða allsherjaratkvæðagreiðslu.

Í þinghaldi 9. júní var því lýst yfir af hálfu stefnanda, að hann geti fallizt á það sjónarmið, að algengt sé að samninganefndum sé falið að tímasetja verkfallsboðun með hliðsjón af aðstæðum í samningaviðræðum, enda liggi þá fyrir formlegt umboð frá félagsfundi eða stjórn og trúnaðarmannaráði viðkomandi stéttarfélags. Hins vegar viti hann ekki til, að formanni stéttarfélags sé veitt slíkt umboð, enda telji hann að slík framkvæmd fari í bága við 15. gr. laga nr. 80/1938.

Sá háttur á boðun verkfalla, sem hér er lýst, virðist ekki í fullu samræmi við 2. mgr. 22. gr. félagslaganna. Þegar hins vegar á það er litið, að hér var um að ræða aðgerð til stuðnings vélstjórum á togurum, sem þegar voru í verkfalli, þykir mega skýra samþykktina þannig, að samúðarvinnustöðvunin hafi átt að koma til framkvæmda í eðlilegu framhaldi af samþykktinni. Var ákvörðunin um samúðarverkfallið tilkynnt stefnanda með bréfi 7. maí 1975 og kom til framkvæmda 7 sólarhringum síðar, eða frá miðnætti aðfaranótt 15. maí.

Með hliðsjón af þessum málavöxtum verður ekki talið, að á fundarsamþykktinni sé svo verulegur ágalli, að hann valdi því einn út af fyrir sig að samúðarverkfall það, sem hér er fjallað um, teljist ólögmætt.

Í c lið 15. gr. laga nr. 80/1938 um stéttarfélög og vinnudeilur er trúnaðarmannaráði stéttarfélags heimilað að ákveða vinnustöðvun, ef lög þess fela því slíkt vald, enda hafi vinnustöðvunin verið samþykkt a. m. k. með ¾ hlutum greiddra atkvæða á lögmætum trúnaðarmannaráðsfundi. Samkvæmt 22. gr. laga Vélstjórafélags Íslands er trúnaðarmannaráð skipað 15 mönnum, stjórn félagsins, en í henni eru níu menn, og sex mönnum, sem kosnir eru sérstaklega á aðalfundi. Samkvæmt sömu grein laga félagsins hefur trúnaðarmannaráð vald til að taka ákvarðanir um, hvenær hefja skuli vinnustöðvanir og hvenær þeim skuli aflétt, og er fundur trúnaðarmannaráðs lögmætur, ef meirihluti ráðsins sækir fund. Eru ákvarðanir um að hefja verkföll eða aflýsa þeim lögmætar og bindandi fyrir félagsmenn, ef þær hafa hlotið minnst ¾ hluta greiddra atkvæða á lögmætum trúnaðarmannaráðsfundi. Verður samkvæmt þessu að telja, að trúnaðarmannaráð Vélstjórafélags Íslands hafi vald til að boða vinnustöðvun,

sem nái til sérhvers aðilja, sem félagið hefur gert kjarasamning við, án tillits til þess, hvar þeir menn starfa, sem skipa trúnaðarráðið. Sama eigi við um samúðarvinnustöðvun. Eins og fyrr er rakið, sóttu níu menn trúnaðarmannaráðsfundinn 4. maí 1975 og greiddu allir tillögunni um samúðarvinnustöðvun atkvæði. Hefur því sú ákvörðun verið löglega tekin.

Í lögum um stéttarfélög og vinnudeilur nr. 80/1938 eru engin ákvæði, sem kveða á um, að lögmæti samúðarverkfalls sé háð því, að bein tengsl séu milli þess atvinnurekanda, sem samúðarverkfall beinist gegn og þess, sem aðalverkfall beinist gegn, þannig að líklegt sé, að samúðarverkfallið hafi áhrif til lausnar kjaradeilunni.

Til þessa álitaefnis var að nokkru leyti tekin afstaða í dómi, sem kveðinn var upp í Félagsdómi 17. júlí 1945 (Dómar Félagsdóms II, 159). Var talið leitt í ljós, að eignarsamband væri milli fyrirtækis þess, sem átti í aðalverkfalli og þess, sem samúðarverkfall beindist gegn, en einkaeigandi þess átti 4/5 hlutabréfa hins fyrrnefnda. Segir í dóminum: „Eftir því sem málið horfir við hér fyrir dómi verður að telja, að nægilegt samband sé á milli V ... (þar sem aðalverkfall stóð), sem er félagi í kaupsýslumannafélaginu, og H ... (þar sem samúðarverkfall stóð), til þess að umrætt samúðarverkfall hjá stefnanda (H) verði talið réttmætt".

Ekki eru rök til að túlka þessa afstöðu Félagsdóms þannig, að eignartengsl séu skilyrði fyrir réttmæti samúðarverkfalls, heldur felist það eitt í honum, að milli þess, sem aðalverkfallið beinist gegn og þess, sem verður að þola samúðarverkfallið, verði að vera einhvert samband, en eignartengsl eins og þau, sem leidd hafi verið í ljós í málinu, hafi ein út af fyrir sig nægt til að réttlæta samúðarverkfallið í því tilviki.

Í II. kafla laga nr. 80/1938 hefur löggjafinn almennt viðurkennt verkföll og verkbönn sem löglega aðferð í skiptum aðilja vinnumarkaðarins, sbr. 14. gr., og sett þar fáar skorður, sbr. þó 15.—17. gr. Hvorki þar né annars staðar í íslenzkum lögum eru ákvæði, sem kveða á um tengsl milli samúðarverkfalls og aðalverkfalls.

Eins og þegar er tekið fram, var samúðarverkfall á kaup-

skipum boðað með bréfi, dags. 7. maí 1975, og kom það til framkvæmda á miðnætti aðfaranótt 15. maí 1975. Ekki hefur verið leitt í ljós, hér fyrir dómi, að stefnandi málsins eða umbjóðandi hans hafi hreyft neinum andmælum við verkfallinu á þeim forsendum, að það færi í bága við lög, þrátt fyrir það að mjög miklir hagsmunir væru í húfi. Var hins vegar mál þetta höfðað með stefnu í máli þessu 28. maí 1975, þegar samúðarverkfallið hafði staðið í um það bil tvær vikur, en um þrjár vikur liðnar frá því að það var boðað. Stefnandi hefur og hvorki haldið því fram né lagt fram nein gögn, sem bendi til þess, að þetta samúðarverkfall brjóti í bága við ríkjandi framkvæmd undanfarin ár eða áratugi. Verða þessi viðbrögð hans og umbjóðanda hans ekki túlkuð á annan veg en þann, að þeir hafi talið að nægileg tengsl væru milli sín og þeirra, sem aðalverkfallið beinist gegn til þess að samúðarverkfallið sé réttmætt. Þegar á þetta er litið og svo hitt, að í II. kafla laga nr. 80/1938 eru verkföll viðurkennd án verulegra takmarkana, að enginn áskilnaður er þar eða annars staðar í íslenzkum lögum um tengsl aðilja aðalverkfalls og samúðarverkfalls og loks að ekki hefur verið sýnt fram á, að umdeilt samúðarverkfall sé í ósamræmi við ríkjandi framkvæmd, verður niðurstaðan sú, að samúðarverkfall vélstjóra hjá umbjóðanda stefnanda máls þessa, sem hófst á miðnætti aðfaranótt 15. maí 1975 og lauk 9. júní s. á., fari ekki í bága við II. kafla laga um stéttarfélög og vinnudeilur nr. 80/1938.

Samkvæmt þessu ber að sýkna stefnda af kröfum stefnanda í máli þessu.

Rétt þykir, að málskostnaður falli niður.

Dóminn kváðu upp: Guðmundur Jónsson, Sigurður Líndal og Árni Guðjónsson.

Dómsorð:

Stefndi, Farmanna- og fiskimannasamband Íslands vegna Vélstjórafélags Íslands, á að vera sýkn af kröfum stefnanda, Vinnumálasambands samvinnufélaganna vegna Skipadeildar Sambands íslenzkra samvinnufélaga.

Málskostnaður fellur niður.

Sératkvæði

Bjarna Kristins Bjarnasonar og Hafsteins Baldvinssonar.

Enda þótt samúðarverkfallinu hafi nú verið aflétt, verður að líta svo á, að stefnandi hafi lögvarða hagsmuni af því að fá efnisdóm í málinu, eins og það liggur fyrir nú.

Eigi er ágreiningur um það, að samúðarverkföll séu heimil samkvæmt íslenzkum rétti.

Í lögum nr. 80/1938 um stéttarfélög og vinnudeilur er hins vegar hvergi berum orðum á samúðarverkföll minnzt. Af 3. tölulið 17. gr. laganna má þó ráða, að slík verkföll séu heimil.

Eitt af skilyrðum fyrir því að gera megi samúðarverkfall er, að þegar hafi verið stofnað til lögmæts aðalverkfalls. Eigi er um það deilt í málinu, að verkfall vélstjóra á togurum að stærð 500 rúmlestir og stærri, sem áður er getið, sé lögmæt vinnustöðvun.

Í 15. gr. laga nr. 80/1938 er fjallað um á hvern hátt taka skuli ákvörðun um vinnustöðvanir. Ætla verður, að þetta ákvæði laganna gildi einnig um samúðarverkföll. Lagagrein þessi er svohljóðandi:

„Þegar stéttarfélög eða félag atvinnurekenda ætlar að hefja vinnustöðvun, þá er hún því aðeins heimil, að ákvörðun um hana hafi verið tekin: a) við almenna leynilega atkvæðagreiðslu, sem staðið hefur a. m. k. í 24 klst., enda hafi félagsstjórnin auglýst nægilega, hvar og hvenær atkvæðagreiðslan um vinnustöðvunina skyldi fara fram, b) af samninganefnd eða félagsstjórn, sem gefið hefur verið umboð til að taka ákvörðun um vinnustöðvunina með almennri atkvæðagreiðslu, sem farið hefur fram á sama hátt og greint er undir a-lið, c) af trúnaðarmannaráði, ef lög viðkomandi félags fela því slíkt vald, enda hafi vinnustöðvunin verið samþykkt með a. m. k. ¾ hlutum greiddra atkvæða á lögmætum trúnaðarmannaráðsfundi".

Í lögum Vélstjórafélags Íslands, 22. gr., segir svo:

„TRÚNAÐARMANNARÁÐ skal skipað stjórn félagsins og 6 mönnum að auki. Aðalfundur kýs árlega þessa sex menn og jafnmarga til vara.

Trúnaðarmannaráð félagsins hefur vald til þess að taka

ákvarðanir um hvenær hefja skuli vinnustöðvanir og hvenær þeim skuli aflétt.

Fundur trúnaðarmannaráðs er lögmætur, ef meirihluti þess sækir fundinn.

Formaður kveður til funda trúnaðarmannaráðs með þeim hætti, sem hann telur heppilegastan.

Ákvarðanir um að hefja verkföll eða aflýsa þeim eru lögmætar og bindandi fyrir félagsmenn, ef þær hafa hlotið minnst ¾ hluta greiddra atkvæða á lögmætum trúnaðarmannaráðsfundi".

Samkvæmt ofangreindu ákvæði félagslaga Vélstjórafélags Íslands, sbr. c lið 15. gr. laga nr. 80/1938 hefur trúnaðarmannaráð félagsins heimild og vald til að taka ákvarðanir um, hvenær hefja skuli vinnustöðvanir.

Ágreiningslaust er, að trúnaðarmannaráðsfundurinn, sem haldinn var 4. maí 1975, þar sem mættir voru 9 af 15 fulltrúum í trúnaðarmannaráði, hafi verið lögmætur.

Í fundargerð fundarins um atkvæðagreiðslu fundarmanna um áðurgreinda fundarsamþykkt segir: „Samþykkt með öllum greiddum atkvæðum". Fundargerðin bar því ekki með sér, svo ótvírætt sé, hve margir fundarmanna tóku þátt í atkvæðagreiðslunni, en til þess að hún næði fram að ganga, þurftu 7 af 9 fundarmanna að samþykkja tillöguna með atkvæði sínu.

Ingólfur Sig. Ingólfsson, Þórður Guðlaugsson, Þorsteinn Ársælsson, Sigurjón G. Þórðarson og Guðni Sigurjónsson hafa í vottorði, sem lagt var fram 7. þ. m., gefið svofellda yfirlýsingu:

„Við undirritaðir staðfestum að hafa greitt atkvæði með tillögu um boðun samúðarverkfalls á kaupskipum á fundi stjórnar og trúnaðarmannaráðs Vélstjórafélags Íslands 4. maí 1975. Jafnframt vottast, að tillagan var samþykkt með atkvæðum allra fundarmanna".

Þegar ofangreind yfirlýsing er virt svo og það, hvernig fundargerðin er uppsett, þykja eigi efni vera til að leggja annan skilning í orðalag þetta en þann, að allir fundarmenn hafi greitt tillögunni atkvæði sitt.

Enginn vélstjóri af kaupskipum var á fundi trúnaðar-

mannaráðs, þegar ákvörðun var tekin um samúðarverkfallið, en þeir 9 trúnaðarmannaráðsfulltrúar, sem fundinn sátu, voru ýmist vélstjórar af togurum, sem þegar voru í verkfalli, eða vélstjórar, sem starfa við ýmis störf í landi.

Í yfirlýsingu, sem lögmaður stefnda lagði fram 9. þ. m. og undirrituð er af formanni Vélstjórafélags Íslands, Ingólfi Sig. Ingólfssyni, Guðlaugi Gíslasyni, Guðmundi Jenssyni og Ingólfi Stefánssyni, segir svo:

„Það er algengur háttur við boðun vinnustöðvunar, einkum þegar um er að ræða verkfall einstakra starfshópa, að formanni og/eða samninganefnd er falið að tímasetja verkfallsboðun með hliðsjón af aðstæðum í samningaviðræðum. Í þessu sambandi er vert að taka fram, að iðulega hafa samninganefndir frestað afhendingu verkfallsboðunar um nokkra daga, m. a. að beiðni atvinnurekenda og hefur verið litið svo á, að samninganefndir, sem í viðræðum standa, væru að jafnaði best færar um að meta aðstæður og samkomulagslíkur án verkfallsaðgerða, og af þeim sökum oft og tíðum óraunhæft að ákveða dagsetningu, enda þótt nauðsynlegt sé talið að afla heimildar til verkfallsboðunar annað hvort með allsherjaratkvæðagreiðslu eða samþykkt stjórnar og trúnaðarmannaráðs".

Þegar ofangreind yfirlýsing var lögð fram, fékk lögmaður stefnanda bókað m. a., „að hann geti fallizt á það sjónarmið, sem fram er sett á dskj. nr. 24, að algengt sé, að samninganefndum sé falið að tímasetja verkfallsboðun með hliðsjón af aðstæðum í samningaviðræðum, enda liggi þá fyrir formlegt umboð frá félagsfundi eða stjórn og trúnaðarmannaráði viðkomandi stéttarfélags. Hins vegar viti hann ekki til, að formanni stéttarfélags sé veitt slíkt umboð, enda telji hann að slík framkvæmd fari í bága við 15. gr. laga nr. 80/1938".

Lögmaður stefnda upplýsti þá, „að ákvörðunin um það, hvenær samúðarverkfallið skyldi hefjast nákvæmlega, var tekin af formanni og samninganefnd í umboði trúnaðarmannaráðs".

Lögmaður stefnda lagði fram 11. þ. m. eftirfarandi yfirlýsingu, sem dagsett er 9. þ. m. og undirrituð er af formanni Vélstjórafélags Íslands og fleirum:

„Á fundi stjórnar og trúnaðarmannaráðs félagsins, sem haldinn var sunnudaginn 4. maí 1975, var samþ. að fela formanni og samninganefnd félagsins boðun og nánari tímasetningu samúðarverkfallsins á kaupskipunum.

Er þetta samkvæmt fastri venju og hefur ekki tíðkast að bóka slíkt sérstaklega".

Af þessari yfirlýsingu má ráða, að trúnaðarmannaráð Vélstjórafélags Íslands tók ekki ákvörðun um það, hvenær samúðarverkfallið skyldi hefjast.

Skýra verður c lið 15. gr. laga nr. 80/1938 þann veg, að trúnaðarmannaráð verði í ákvörðun sinni um boðun verkfalls að tilgreina, hvenær verkfall skuli hefjast. Þetta var ekki gert, og var því ákvörðunin um boðun verkfallsins brot á 22. gr. félagslaga Vélstjórafélags Íslands og andstæð c lið 15. gr. laga nr. 80/1938, svo sem skýra ber hann í þessu efni.

Upplýst er í málinu, að Vélstjórafélag Ísland hefur gert sérstaka kjarasamninga fyrir ýmsa starfshópa félagsmanna sinna, svo sem vélstjóra á togurum, sem eru að stærð 500 rúmlestir og stærri, vélstjóra á kaupskipum og vélstjóra, sem vinna í landi. Ekki er vélstjórum í hinum einstöku starfsgreinum þó skipað í sérstakar deildir, og er stjórn og trúnaðarmannaráð félagsins því í fyrirsvari fyrir alla starfshópa félagsins.

Þegar svara á þeirri spurningu, hvort trúnaðarmannaráði Vélstjórafélags Íslands hafi verið heimilt að boða til samúðarverkfalls hjá vélstjórum á skipum sóknaraðila til stuðnings vélstjórum á togurum að stærð 500 rúmlestir og stærri, sem einnig vou félagar í Vélstjórafélagi Íslands, og voru í verkfalli, þá er þess enn að geta, að ekki er við að styðjast nein sett lög í þessu efni. Á hitt er að líta, að Félagsdómur hefur í einum dómi sínum, sem upp var kveðinn 17. júlí 1945 og birtur er í dómasafni Félagsdóms, II. bindi, bls. 159, dæmt um samúðarverkfall, þar sem á áþekk atriði reynir, en í forsendum dómsins segir svo:

„Þó að Vélstjórafélag Vestmannaeyja hafi verið bundið samningi við stefnda, verður því að teljast heimilt, eins og á stóð, að hefja samúðarverkfall, þar sem ekki var um að

ræða breyting á kjörum eða samningum félagsins sjálfs, heldur til styrktar öðru félagi".

Þegar eðli samúðarverkfalla er virt og höfð er í huga sú stefnumörkun, sem telja verður, að Félagsdómur hafi markað um þetta efni í ofangreindum dómi sínum svo og þegar virt er félagslegt skipulag Vélstjórafélags Íslands, þá þykir varhugavert að fallast á það með stefnda, að hið umdeilda samúðarverkfall eigi stoð í réttarreglum, sem ætla verður að gildi hér á landi um samúðarverkföll að þessu leyti.

Þá er næst að víkja að því álitaefni, hvort nægjanleg tengsl hafi verið annars vegar á milli vélstjóra á skipum sóknaraðila og verkfallsþola í aðalverkfallinu, þ. e. eigenda togara að stærð 500 rúmlestir og stærri, og hins vegar á milli verkfallsþola í aðalverkfalli og samúðarverkfallinu innbyrðis, að nægði til þess að heimila hið umdeilda samúðarverkfall. Eigi er í ljós leitt, að veruleg eignarréttarleg tengsl séu á milli verkfallsþolanna í þessum verkföllum. Ekkert er fram komið í málinu um það, að samúðarverkfallið hafi eða geti haft nein áhrif á starfsemi verkfallsþola í aðalverkfallinu.

Um þetta réttarsvið er ekki heldur við sett lög að styðjast, en í áðurgreindum dómi Félagsdóms er fjallað um samband á milli verkfallsþola í samúðarverkfalli og aðalverkfalli, en í dóminum segir m. a.:

„Vöruhús Vestmannaeyja h/f er í Félagi kaupsýslumanna. Samkvæmt símskeyti bæjarfógetans í Vestmannaeyjum, dags. 16. þ. m., er Einar Sigurðsson, sem óvefengt er, að sé einkaeigandi Hraðfrystistöðvar Vestmannaeyja, einn eigandi að öllum hlutabréfum í H/f Vöruhúsi Vestmannaeyja samkvæmt tilkynningu hans til firmaskrár Vestmannaeyja hinn 16. maí 1936. Hér fyrir dómi hefur því verið haldið fram, en ósannað, að Vöruhús Vestmannaeyja sé hlutafélag, en samkomulag er um það, að Einar Sigurðsson og kona hans eigi 80% af hlutafé þess. Eftir því sem málið horfir við hér fyrir dómi verður að telja, að nægilegt samband sé á milli Vöruhúss Vestmannaeyja, sem er félagi í kaupsýslumannafélaginu, og Hraðfrystistöðvar Vestmannaeyja, til þess að umdeilt samúðarverkfall hjá stefnanda verði talið réttmætt".

Þegar virt eru þau sjónarmið, sem fram koma í ofangreind-

um dómi Félagsdóms og hafðar eru í huga þær reglur, sem ætla verður að gildi hér á landi um tengsl verkfallsþola innbyrðis annars vegar og samúðarverkfallsmanna og verkfallsþola í aðalverkfalli hins vegar, þá þykir stefndi ekki hafa sýnt fram á nægileg tengsl eins og á stendur á milli verkfallsaðilja, svo að hið umdeilda samúðarverkfall verði talið réttmætt.

Þegar allt það er virt, sem að framan greinir, þá þykja slíkir annmarkar vera á hinu boðaða samúðarverkfalli, að eigi verður hjá því komizt að fallast á þá kröfu stefnanda, að samúðarverkfallið sé ólögmæt aðgerð gagnvart sóknaraðila.

Eigi þykir skipta máli eins og á stendur, þó að stefnandi hafi látið alllangan tíma líða, áður en hann hófst handa um að mótmæla gildi samúðarverkfallsins og leita úrskurðar um lögmæti þess, en slíkt gæti haft áhrif við mat á skaðabótaskyldu varnaraðilja, ef til úrskurðar slíks kæmi. Það skal þó tekið fram, að stefndi hefur ekki byggt sýknukröfu sína á aðgerðarleysi stefnanda.

Rétt þykir, að málskostnaður falli niður.

Dómsorð:

Samúðarverkfall vélstjóra á farskipum, sem hófst 15. maí 1975 og lauk 9. júní 1975, er ólögmæt aðgerð gagnvart sóknaraðila.

Málskostnaður fellur niður.