í tilgreindu tilviki beri starfsmanni yfirvinnuálag *án frádráttar af fastalaunum*. Þetta orðalag verður helzt skilið svo, að það taki til vaktaálags auk mánaðarlauna samkvæmt kjarasamningi, enda í samræmi við túlkun á hliðstæðu orðalagi Dagsbrúnarsamningsins. Er og ljóst af samanburði á fyrrgreindum kjarasamningum Dagsbrúnar og kjarasamningum málsaðila, að þeir koma svo sem í humátt á eftir Dagsbrúnarsamningunum, enda er það alþekkt lögmál af þessum vettvangi. Í samningum er ekki heldur til sú meginregla, að álag geti ekki lagzt við álag.

Framangreind skýring á samningsgjörð málsaðila styðst og við þá málsástæðu, að yfirvinnuálag og vaktaálag eiga sér tvenns konar forsendu, sbr. 1. ml. 3 mgr. 11. gr. og 14. gr. kjarasamnings frá 1. apríl 1976, og eiga því ekki að geta orkað hvort á annað.

Aftur á móti sýnast ákvæði kjarasamningsins ekki taka af skarið um, að yfirvinnuálag geti lagzt ofan á yfirvinnukaup. Verður því sá kröfuliður sóknaraðila ekki tekinn til greina.

Dómsorð:

Fyrsti liður kröfugjörðar stefnanda skal tekinn til greina.

Stefndi skal vera sýkn af öðrum kröfulið.

Málskostnaður fellur niður.

Fimmtudaginn 20. október 1977.

Nr. 4/1977. **Farmanna- og fiskimannasamband Íslands vegna Stýrimannafélags Íslands**
(Finnur Torfi Stefánsson hdl.)
gegn
Vinnuveitendasambandi Íslands f.h. Vinnuveitendafélags Vestmannaeyja vegna Herjólfs h/f
(Gunnar Guðmundsson cand.jur.)

Deilt um þóknun fyrir sölu farmiða og innheimtu farmgjalda fyrir bifreiðar.

Dómur.

Mál þetta var dómtekið 4. þ.m.

Stefnandi er Farmanna- og fiskimannasamband Íslands vegna Stýrimannafélags Íslands.

Stefndi er Vinnuveitendasamband Íslands f.h. Vinnuveitendafélags Vestmannaeyja vegna Herjólfs h/f.

Dómkröfur stefnanda eru þær, að stýrimenn á m/s Herjólfi skuli fá greitt fyrir sölu farmiða til farþega og innheimtu farmgjalda fyrir bifreiðar með yfirvinnutaxta B í hinum almenna kjarasamningi fyrir stýrimenn á kaupskipum frá 29. marz 1976. Þá krefst stefnandi málskostnaðar úr hendi stefnda að skaðlausu.

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

M/s Herjólfur kom til landsins vorið 1976. Eigandi skipsins er Herjólfur h/f, og er það notað til flutnings á farmi og farþegum milli Vestmannaeyja og Þorlákshafnar. Er það sérstaklega gert til að flytja bifreiðar, sem ekið er um borð. Alla jafna mun ferðum skipsins vera hagað þannig, að það fari frá Vestmannaeyjum að morgni og komi aftur síðdegis sama dag. Hafa stýrimenn skipsins annast sölu farmiða til farþega og innheimtu fargjalda fyrir bifreiðar, sem farþegar aka um borð í skipið.

Kjarasamningur var undirritaður milli Stýrimannafélags Íslands og nokkurra útgerðarfélaga 29. marz 1976. Er ágreiningslaust að hann gildi einnig um kjör stýrimanna á m/s Herjólfi, nema um annað hafi verið samið, en í 12. og 16. gr. samningsins eru svohljóðandi ákvæði:

12. gr.

„Greiða skal stýrimönnum, sem annast farmiðasölu um borð í strandferðaskipum í mistalningsfé kr. 15.00 fyrir hvern lögskráningardag að viðbættri kaupgreiðsluvísitölu".

16. gr.

„Vinnuskylda stýrimanna er einkanlega eins og skilgreint er í 45. gr. III. kafla sjómannalaga. Ef stýrimaður, að ósk skipstjóra, gengur í störf háseta, hafnarverkamanna eða annarra á vakt sinni vegna mannfæðar, svo sem við lestun, losun eða viðhald skips, greiðist sú vinna með yfirvinnutaxta B.

Taki starfið skemmri tíma en 15 mín. greiðist ekki fyrir það".

Hinn 5. nóvember 1976 gerðu aðila málsins síðan sérstakan samn-

ing um kaup og kjör stýrimanna á m/s Herjólfi. Er samningurinn svohljóðandi:

„1. gr.

Stýrimenn skulu hafa kaup og kjör samkvæmt hinum almenna samningi fyrir stýrimenn á kaupskipum, að öðru leyti en því, sem fram kemur í samningi þessum.

2. gr.

Á ferðum skipsins milli Vestmannaeyja og Þorlákshafnar, skulu eftirfarandi reglur gilda um vinnutíma.

Daglegur vinnutími stýrimanna skal vera frá kl. 08.00 til kl. 17.00 og skal miðað við 48 klst. vinnuviku, án vaktafyrirkomulags.

Öll viðvera um borð á ferðum skipsins telst óslitinn vinnutími.

Tefjist skipið hins vegar eða þurfi að fara til annarrar hafnar en Þorlákshafnar fer greiðsla fram á eftirfarandi hátt:

Yfirvinna skal greidd þeim stýrimanni, sem á vakt er eftir kl. 17.00.

Í þessum tilfellum er heimilt að setja vakt kl. 17.00, eða þegar vinnu lýkur.

Ef samfelld frívakt nær ekki 4 klst., helst yfirvinna óslitið.

3. gr.

Herjólfi h/f er heimilt að sigla skipinu með tveim stýrimönnum.

4. gr.

Hafnarfrídagar skulu veittir stýrimönnum með 7 samfelldum frídögum á mánuði utan orlofstímabils, 15/5—15/9, en innunnir hafnarfrídagar á orlofstímabilinu gangi upp í frídagana, sem teknir eru utan þess tímabils.

5. gr.

Óski útgerðin að taka upp reglubundnar stoppitarnir eða aðra viðveruskyldu í heimahöfn skipsins, skal það tilkynnt með a.m.k. viku fyrirvara.

6. gr.

Mistalningsfé stýrimanna skal vera kr. 400 á dag.

7. gr.

Um uppsagnarfrest og samningstíma fer skv. samningi kaupskipaútgerðanna og Stýrimannafélags Íslands frá 29. marz 1976."

Hefur ágreiningur risið með aðilum um það, hvort stýrimönnum á m/s Herjólfi beri greiðsla samkvæmt yfirvinnutaxta B fyrir sölu farmiða og innheimtu farmgjalda af bifreiðum.

Krafa stefnanda er studd þeim rökum, að kaup og kjör stýrimanna á m/s Herjólfi fari eftir hinum almenna kjarasamningi stýri-

manna á kaupskipum frá 29. marz 1976 að öðru leyti en því, sem tekið sé fram í samningnum frá 5. nóvember 1976. Ekki sé í síðastgreindum samningi kveðið á um greiðslu til stýrimanna fyrir vinnu við farmiðasölu og innheimtu farmgjalds fyrir bifreiðar, sem ekið er um borð. Fari þetta því eftir ákvæðum hins almenna kjarasamnings. Þessi störf stýrimanna falli utan vinnuskyldu stýrimanna eins og hún sé skilgreind í 45. gr. sjómannalaga nr. 67/1963. Beri því samkvæmt ákvæðum 16. gr. almenna kjarasamningsins að greiða þessa vinnu með yfirvinnutaxta B, sbr. 13. gr. samningsins. Er því mótmælt, að samið hafi verið um, að umsamið mistalningarfé skv. 6. gr. samningsins frá 5. nóvember 1976, eigi að koma sem greiðsla fyrir þessa vinnu stýrimanna. Þessi mótbára stefnda fái ekki heldur staðizt, þar sem hugtakið mistalningarfé hafi allt aðra merkingu en vinnulaun, svo sem alkunna sé. Þar sé um að ræða sérstaka þóknun fyrir þá áhættu að innheimta fargjöld og farmgjöld við erfiðar aðstæður og varðveita það. Verði stýrimennirnir og að bera ábyrgð á fullum skilum innheimtra gjalda, en það tíðkist ekki á öðrum skipum, þar sem stýrimenn innheimta fargjöld eða farmgjöld. Sé í því sambandi á að líta, að svo til allar tekjur af útgerð skipsins fari með þessum hætti um hendur stýrimanna. Er því og mótmælt, að krafa um B taxta greiðslu fyrir þessi störf hafi komið fram við gerð samningsins 5. nóv. 1976. Jafnvel þótt svo yrði litið á, að munnlegur samningur hefði orðið með aðilum um að umsamið mistalningarfé ætti að koma í stað greiðslu samkvæmt yfirvinnutaxta B fyrir þessa vinnu, þá sé slíkur munnlegur samningur ólöglegur samkvæmt 6. gr. laga nr. 80/1938.

Sýknukrafa stefnda er studd þeim rökum að í heildarkjarasamningi um kaup og kjör stýrimanna á kaupskipum frá 29. marz 1976 sé í 12. gr. kveðið á um mistalningarfé. Sé það kr. 15.00 fyrir hvern lögskráningardag, að viðbættri kaupgreiðsluvísitölu. Í samningi þeim, sem gerður hafi verið um kaup og kjör stýrimanna á m/s Herjólfi, sem verið hafi fyrsti samningur aðila um það efni, hafi mistalningarfé verið hækkað í kr. 400.00 á dag. Hækkun þessi sé svo veruleg, að hverjum manni megi vera ljóst, að forsenda slíkrar hækkunar hljóti að vera önnur en sú, að einungis sé um að ræða hækkun á mistalningarfé. Það sé og staðreynd, að við samningsgerðina hafi fulltrúar stefnda boðið þessa hækkun gegn því, að krafa, sem komið hafi frá fulltrúum stýrimanna um greiðslu yfir-

vinnukaups fyrir þessa innheimtu, félli niður. Hafi þetta verið málamiðlun, sem báðir aðilar hafi fallizt á. Þótt þetta hafi ekki verið tekið berum orðum fram í hinum skriflega samningi, hafi þeim, sem að samningsgerðini stóðu, verið fullkunnugt um tilgang hækkunarinnar. Hafi því komizt á munnlegur samningur um þetta atriði, sem sé bindandi fyrir báða aðila í samræmi við þá grundvallarreglu um samninga, að munnlegir samningar skoðist í hvívetna jafngildir skriflegum samningum. Er og bent á af hálfu stefnda, að útgerðarfélög sambærilegra skipa greiði eingöngu mistalningarfé samkvæmt aðalkjarasamningi. Hafi þetta starf verið talið í verkahring stýrimanna. Einnig er bent á, að vinnutími stýrimanna á m/s Herjólfi sé allt annar en á öðrum farskipum. Ekki sé almennt á m/s Herjólfi að m/s Herjólfur sé á siglingu á nóttunni og sé vinnutími stýrimanna kl. 08.00—16.00. Þá eigi annar stýrimaður alltaf frí aðra leiðina, en fái full laun. Stýrimennirnir fái hins vega sömu frídaga og orlof og stýrimenn á öðrum farskipum.

Sævaldur Elíasson, stýrimaður á m/s Herjólfi, sem af hálfu stefnanda tók þátt í gerð kjarasamningsins frá 5. nóvember 1976, hefur skýrt svo frá, að hann hafi stundað stýrimannsstörf á skipinu frá því að það kom til landsins á árinu 1976, að undanskildum fjórum mánuðum, sem hann hafi verið frá vegna slyss. Stýrimenn hafi frá upphafi innheimt öll fargjöld og farmgjöld fyrir bifreiðar. Þeir hafi fljótlega farið að skrá yfirvinnu samkvæmt B taxta fyrir þessa vinnu á yfirvinnueyðublöð, sem þeir skili útgerðinni. Það kunni að vera, að þeir hafi fengið þetta greitt í upphafi, en ef svo hafi verið, hafi slíkum greiðslum verið hætt. Hafi útgerðin talið það í verkahring stýrimanna að innheimta þessi gjöld. Sævaldur kveður skipið mega flytja 360 farþega í ferð og sé fargjald kr. 2.000.-. Þá geti skipið flutt 50 bifreiðar og sé gjald fyrir þær kr. 1.700.- til kr. 2.000.- eða jafnvel meira. Skipið fari stundum fullhlaðið og því geti þessi gjöld numið hundruðum þúsunda króna á hverjum degi. Tveir stýrimenn annist þetta starf í hverri ferð, annar innheimti fargjöld af farþegum, en hinn innheimti gjald fyrir bifreiðar og farþega, sem fari inn um skut skipsins. Stýrimenn afhendi farmiða, þar sem fram komi fjárhæð gjaldsins. Skipið fari frá Vestmannaeyjum kl. 08.15 og mæti stýrimenn til vinnu kl. 07.00. Þeir fari þá að selja farmiða en fólk komi oft stuttu fyrir brottfarartíma og fari þessi innheimta því oft fram á mjög stuttum tíma. Skipið fari svo frá Þorlákshöfn

kl. 13.45 og sé byrjað að selja farmiða kl. 13.00, eða jafnvel fyrr. Í lok hvers dags sjáist, hversu marga farmiða stýrimenn hafi selt og verði þeir að standa skil á andvirði þeirra. Komið hafi fyrir, að á hafi vantað þegar gert var upp að kveldi, en mistök geti orðið þegar afgreiða þurfi marga á stuttum tíma. Hafi komið fyrir, að vantað hafi allt að kr. 5.000.- eftir daginn og hafi stýrimenn orðið að jafna það. Á samningafundunum við undirbúning samningsins frá 5. nóvember 1976 hafi stýrimenn gert kröfu um hækkun mistalningarfjár í kr. 1.000.-. Hafi kröfur stýrimanna komið fram á blöðum, sem gengið hafi milli samninganefndanna, en þær hafi verið hvor í sínu herbergi. Hann muni ekki, hvort krafa hafi komið fram frá stýrimönnum um greiðslu fyrir sölu farmiða samkvæmt yfirvinnutaxta B, en þetta atriði hafi verið rætt. Orðsendingar hafi svo gengið milli samninganefndanna um samningsatriðin. Hafi ekki verið um það að ræða, að mistalningarféð hafi á neinn hátt átt að koma í stað greiðslu samkvæmt yfirvinnutaxta B fyrir innheimtu fargjalda.

Guðlaugur Gíslason, alþingismaður, Guðjón Ármann Einarsson, starfsmannastjóri Skipaútgerðar ríkisins, sem tóku þátt í gerð kjarasamningsins, sem gerður var 5. nóvember 1976, af hálfu stefnda, Guðlaugur Gíslason, formaður Stýrimannafélags Íslands og Ingólfur Stefánsson, framkvæmdastjóri Farmanna- og fiskimannasambands Íslands, sem tóku þátt í gerð kjarasamningsins af hálfu stefnanda, og Ingólfur Ingólfsson, stjórnarmaður í Farmanna- og fiskimannasambandi Íslands, sem var viðstaddur, hafa hér fyrir dómi borið um gang mála.

Telja verður að framburðir þessir sanni ekki atvik að samningsgerðinni um ágreiningsefni máls þessa. Ekki þykir efni yfirlýsingar Garðars Sigurðssonar, alþingismanns, sem þátt tók í samningsgerðinni af hálfu stefnda, út af fyrir sig eða með framburðum í málinu heldur veita slík sönnum.

Samkvæmt yfirlýsingu Kristjáns Jónssonar, framkvæmdastjóra h/f Djúpbátsins, hefur stýrimaður m/s Fagraness aldrei fengið neina aukaþóknun, hvorki mistalningarfé né annað, fyrir farmiðasölu og gjaldtöku af bifreiðum, sem fluttar hafa verið með skipinu.

Samkvæmt yfirlýsingu Guðmundar Lárussonar f.h. Flóabátsins h/f fær stýrimaður m/s Baldurs greitt mistalningarfé, kr. 16.00 fyrir hvern skráningardag.

Samkvæmt yfirlýsingu Þórðar Hjálmssonar f.h. Skallagríms h/f fá stýrimenn á m/s Akraborg ekki og hafa aldrei fengið neina aukaþóknun, hvorki mistalningarfé né annað, fyrir farmiðasölu og gjaldtöku af bifreiðum um borð í m/s Akraborg. Námu gjöld sem stýrimenn á m/s Akraborg innheimtu á árinu 1976, kr. 108.439.814.-.

Þá er fram komin yfirlýsing Steindórs K. Jónssonar, framkvæmdastjóra Flóabátsins Drangs h/f þess efnis, að stýrimaður m/s Drangs hafi aldrei fengið greitt mistalningarfé vegna innheimtu fargjalda, enda sé hann ekki ábyrgur fyrir þeim.

Hefur efni yfirlýsinga þessara ekki verið mótmælt af hálfu stefnanda og verður því lagt til grundvallar í málinu það sem í þeim segir.

Í 16. gr. aðalkjarasamnings Stýrimannafélags Íslands og útgerðarfélaga farskipa frá 29. marz 1976, sem gildir um kaup og kjör stýrimanna á m/s Herjólfi auk samningsins frá 5. nóvember 1976, er kveðið svo á,að vinnuskylda stýrimanna sé einkanlega eins og skilgreint er í 45. gr. sjómannalaga nr. 67/1963.

Hljóðar sú grein svo:

45. gr.

„Það er skylda stýrimanns einkanlega að vera skipstjóra til aðstoðar við siglinguna og mælingar þær og reikninga, er þar að lúta svo og við bókun í leiðarbók og dagbók skipsins. Hann skal og líta eftir öðrum skipverjum, eftir skipinu sjálfu, áhöldum þess og útbúnaði, að svo miklu leyti, sem annað eigi leiðir af ákvæðum 47. gr. Hann skal sjá um nauðsynlega skrásetningu og affermingu og búlkun farms og vista. — Riti stýrimaður leiðarbók eða dagbók, ábyrgist hann, að rétt sé ritað".

Upptalning greinarinnar tekur ekki til sölu far- og farmgjalda, en ekki eru starfsskyldur stýrimanna þar tæmandi taldar. Af yfirlýsingum þeim, sem áður eru raktar má ráða, að stýrimenn á skipum, sem notuð eru til sams konar eða svipaðra flutninga og m/s Herjólfur hafi annazt þessi störf. Verður því að telja, að venja sé fyrir því, að stýrimenn á skipum sem m/s Herjólfur hafi annazt innheimtustörf þau, sem mál þetta snýst um og að þau falli undir starfsskyldur þeirra. Er 12. gr. aðalkjarasamningsins einnig byggð á þeirri forsendu, að stýrimenn vinni þessi störf.

Að vísu er innheimta stýrimanna á m/s Herjólfi á far- og farmgjöldum all umfangsmikil og henni fylgir nokkur áhætta, en til móts við það er komið með greiðslu mistalningarfjár, sem er kr. 400.-

fyrir hvern dag, sbr. 6. gr. samningsins frá 29. marz 1976 og 1. gr. samningsins frá 5. nóvember 1976.

Stefnandi hefur ekki sýnt fram á, að samið hafi verið sérstaklega um þóknun handa stýrimönnum á m/s Herjólfi fyrir innheimtu far- og farmgjalda í vinnutíma þeirra.

Með skírskotun til þess, sem nú hefur verið rakið, verða kröfur stefnanda ekki teknar til greina. Verður stefndi því sýknaður, en eftir atvikum verður málskostnaður látinn falla niður.

Dóm þennan kváðu upp: Guðmundur Jónsson, Bjarni K. Bjarnason, Sigurður Líndal, Ragnar Ólafsson og Guðmundur V. Jósefsson.

Dómsorð:

Stefndi, Vinnuveitendasamband Íslands f.h. Vinnuveitendafélags Vestmannaeyja vegna Herjólfs h/f, skal vera sýkn af kröfum stefnanda, Farmanna- og fiskimannasambands Íslands vegna Stýrimannafélags Íslands í máli þessu.

Málskostnaður fellur niður.

Þriðjudaginn 29. nóvember 1977.

Nr. 9/1977. **Alþýðusamband Íslands vegna Alþýðusambands Norðurlands vegna þeirra aðildarfélaga þess, sem standa að Lífeyrissjóði verkalýðsfélaga á Norðurlandi vestra**
(Gunnar Sæmundsson hdl.)
gegn
Vinnumálasambandi samvinnufélaganna vegna Sængurgerðar Sambands íslenzkra samvinnufélaga Sauðárkróki og Lífeyrissjóðs S.Í.S.
(Skúli J. Pálmason hrl.)

Frávísun. Fjármálaráðuneytið átti úrskurðarvald í málinu.