Þriðjudaginn 3. febrúar 1987.

Nr. 7/1986. **Farmanna- og fiskimannasamband Íslands vegna Skipstjórafélaga Íslands**
(Guðni Á. Haraldsson hdl.)
gegn
dómsmálaráðherra f.h. Landhelgisgæslu Íslands og fjármálaráðherra f.h. ríkissjóðs
(Guðný Höskuldsdóttir hdl.).

Fæðispeningar. Frídagar. Gerðardómur. Skipherrar.

Dómur Félagsdóms.

Mál þetta dæma Garðar Gíslason, Björn Helgason, Jónas Gústavsson, Gunnar Guðmundsson og Jón Þorsteinsson.

Málið, sem tekið var til dóms að loknum munnlegum málflutningi, er höfðað fyrir Félagsdómi með stefnu birtri 17. september 1986.

Stefnandi er Farmanna- og fiskimannasamband Íslands vegna Skipstjórafélags Íslands.

Stefndu eru dómsmálaráðherra f.h. Landhelgisgæslu Íslands og fjármálaráðherra f.h. ríkissjóðs.

Dómkröfur stefnanda eru þessar:

a) Að viðurkennt verði með dómi Félagsdóms, að stefndu sé skylt að greiða þeim skipherrum, sem starfa hjá stefndu í stjórnstöð Landhelgisgæslu Íslands, fæðispeninga skv. gr. 9.1.1. í kjarasamningi aðila.

b) Að viðurkennt verði með dómi Félagsdóms, að stefndu sé skylt að greiða þeim skipherrum, sem starfa hjá stefndu í stjórnstöð, 0,045 frídaga fyrir hvern unninn virkan dag og greiddan frídag.

Stefnandi krefst og málskostnaðar.

Stefndu krefjast sýknu af kröfu stefnanda og málskostnaðar að skaðlausu.

I.

Málavexti varðandi a-lið kröfu kveður stefnandi vera, að í kjarasamningi Skipstjórafélags Íslands og vinnuveitenda hafi um alllangt skeið verið ákvæði um fæðispeninga. Í ákvæðinu sé gert ráð fyrir, að skipstjórar skuli fá frítt fæði um borð frá vinnuveitanda. Hins vegar geri greinin, er um þetta fjalli, 9.1.1., ráð fyrir, að ef skip-

stjóri geti ekki matast um borð, þá eigi útgerðin að greiða honum ákveðinn fæðiskostnað á dag, sé hann staddur innan lands. Einnig sé gert ráð fyrir, að skipstjórar fái greidda fæðispeninga í leyfum.

Stefnandi tekur fram, að Vinnumálanefnd ríkisins sé aðili að kjarasamningi þessum, m.a. vegna Landhelgisgæslu Íslands. Auk þess sé í gildi sérsamningur um störf skipstjóra hjá flugdeild Landhelgisgæslu Íslands.

Í kjarasamningi aðila, er gerður hafi verið í apríl 1984, hafi aðilar orðið sáttir um sameiginlega bókun hjá ríkissáttasemjara, sem sé hluti af kjarasamningi aðila. Fjallaði hún um skilning aðila á grein 9.1.1. Í bókun þessari sé fyrst ítrekuð sú meginregla, er fram komi í upphafi gr. 9.1.1., að skipstjórar skuli hafa frítt fæði um borð í skipi sínu, en síðan séu talin upp þau tilvik, þegar greiða skuli fæðispeninga.

Eftir kjarasamninga þá, er gerðir voru 16. apríl 1984, hafi engin breyting orðið á greiðslu fæðispeninga til þeirra skipherra, er starfa um borð í flugvélum og í stjórnstöð Landhelgisgæslu Íslands. Forstjóra Landhelgisgæslunnar hafi því verið skrifað bréf, þar sem farið var fram á, að það yrði gert. Með bréfi Gunnars Bergsteinssonar forstj., dags. 31. júlí 1984, hafi Landhelgisgæslan hafnað greiðslu til eins af skipherrum gæslunnar, er starfað hafði í landi.

Allir skipherrar Landhelgisgæslunnar séu fyrst og fremst ráðnir sem skipstjórar á varðskip. Það hafi hins vegar tíðkast um alllangt skeið, að einn skipherra sé um borð í flugvél Landhelgisgæslu Íslands, enda til um það vinnufyrirkomulag sérstakt samkomulag. Á sama hátt sé ætíð einn skipherra í stjórnstöð Landhelgisgæslunnar. Með bráðabirgðalögum 28/1986 hafi deila SKFÍ og atvinnurekanda verið stöðvuð og sett í gerðardóm. Í samningaviðræðum hafi SKFÍ farið m. a. fram á, að tekið yrði af skarið um það, að skipherrum Landhelgisgæslu Íslands skyldu greiddir fæðispeningar líkt og öðrum skipherrum gæslunnar. Þessu hafi þráfaldlega verið neitað, og er deilan hafi verið sett í gerðardóm, hafi félagið og gert sömu kröfur fyrir dóminum. Niðurstaða dómsins hafi orðið sú, að kröfur félagsins voru teknar til greina. Allir kjarasamningar aðila hafi verið framlengdir til 31. desember 1986. Ákvæðið um skipherrana sé svohljóðandi:

„Þeim skipherrum Landhelgisgæslu Íslands, sem starfa um borð í flugvélum eða í landi á hennar vegum, skulu greiddir neyslufrí-

dagar og fæðispeningar samkv. gr. 8.7.2. og 9.1.1. kjarasamnings frá 1. apríl 1984, sem framlengdur hefur verið til 31. desember 1986 með dómi þessum."

Þrátt fyrir svo skýrt orðalag og kröfur félagsins, er síðar voru samþykktar af dóminum, hafni Vinnumálanefnd og Landhelgisgæsla Íslands að greiða fæðispeninga í stjórnstöð, þrátt fyrir það að yfirmaður Landhelgisgæslu Íslands lýsi því yfir í bréfi, að skipherra fái ekki frítt fæði í stjórnstöð.

Málsástæður og lagarök varðandi a-lið kveður stefnandi vera eftirfarandi: Því er haldið fram af stefnanda, að þeir starfsmenn stefndu, er vinna í stjórnstöð, eigi ætíð rétt á fæðispeningum nema þegar um veikindi sé að ræða.

Kröfur sínar byggir stefnandi í fyrsta lagi á því, að meginreglan í gr. 9.1.1. sé skýr. Skipherrar LHG eigi skv. henni að fá frítt fæði, meðan þeir séu í starfi hjá stefndu. Ef af einhverjum ástæðum þeir ekki fá slíkt fæði, eigi þeir rétt á greiðslu fæðispeninga. Skipstjórar í stjórnstöð fái ekki frítt fæði, en sé engu að síður neitað um fæðispeninga. Þessi afstaða sé viðhöfð af stefndu, þrátt fyrir það að í bréfi forstjóra Landhelgisgæslu Íslands dags. 2. apríl 1986, sé viðurkennt, að skipherrar, er vinni í stjórnstöð, fái þar ekki frítt fæði.

Því er haldið fram af stefnanda, að skipherrar Landhelgisgæslu Íslands, sem starfi í landi, eigi sama rétt og skipherrar um borð í skipum. Um kjör þessara manna gildi sami kjarasamningur og um skipherra á skipum gæslunnar, sbr. Félagsdómsmálið nr. 2/1986. Lögin um Landhelgisgæslu Íslands séu og skýr hvað þetta varðar. Í 10. gr. þeirra segi, að laun þeirra starfsmanna, sem að staðaldri vinna á sjó eða í lofti, skuli vera í samræmi við kjarasamninga viðkomandi séttarfélaga, eftir því sem við á eða eftir sérstökum samningum. Eins og ákvæði þetta er sett saman, sé engin ástæða til að ætla, að kjör þeirra, er starfa í stjórnstöð, eigi að vera lakari en kjör annarra skipherra hjá Landhelgisgæslunni. Það skipti ekki máli, hvar þessir starfsmenn vinni, heldur hitt, að þeir eiga að fá fæðispeninga, ef þeim er ekki boðið frítt fæði.

Í þeirri sameiginlegu bókun, sem gerð var í kjarasamningum aðila 1984, sé upptalning. Fyrsti liður bókunarinnar felur það í sér, að skipherrar eigi að fá greidda fæðispeninga í heimahöfn, þegar fæði er ekki framreitt um borð. Heimahöfn er þarna ekki nánar skil-

greind, en um það vísast til greinar 8.7.5. Þar sé talað um, að heimahöfn sé hafnarsvæði Reykjavíkur og Hafnarfjarðar. Heimahöfn flugvélar sé hins vegar Reykjavíkurflugvöllur og heimahöfn stjórnstövar er þar, sem stjórnstöð hefur aðsetur. Í þessu sambandi vísast til 3. gr. sérsamnings um fluggæslu. Þar segir: „*Utan heimahafnar* telst vinnutími frá því er starfsmaður leggur af stað frá hóteli." Af þessu sé ljóst, að Reykjavíkurflugvöllur sé heimahöfn.

Á sama hátt hljóti stjórnstöð að vera heimahöfn. Eðli málsins samkvæmt falli stjórnstöð undir 1. tölulið bókunarinnar.

Málavexti varðandi b-lið kröfu kveður stefnandi einkum vera, að í VIII. kafla kjarasamnings Skipstjórafélags Íslands og stefndu séu ákvæði um neyslufrídaga. Samkvæmt grein 8.7.2. skuli veita skipstjórum 0,045 frídaga fyrir hvern unninn virkan dag og greiddan frídag vegna neyslutíma, sem falli á vinnutíma skipstjóra og veittir eru óreglulega eða ekki er unnt að veita. Slíkir neyslufrídagar séu nú greiddir til þeirra skipherra, er starfa um borð í varðskipum Landhelgisgæslu Íslands svo og flugvélum. Í kjarasamningi aðila 1. apríl 1984 hafi verið lögð fram sameiginleg bókun um neyslufrídaga. Þar sé skýrt tekið fram, að neyslufrídaga eigi að greiða í flugi jafnframt því, að þá eigi að greiða stjórnstöð, „eins og ástatt er í dag, þegar ekki er unnt að veita kaffitíma eða þeir eru veittir óreglulega, eins og nánar segir í grein 8.7.2."

Af hálfu Landhelgisgæslu Íslands hafi nú algerlega verið neitað, að skipherrar í stjórnstöð gæslunnar ættu rétt á neyslufrídögum líkt og skipstjórar og skipherrar til sjós.

Með lögum 18/1986 hafi kjaradeila SKFÍ, Útgerðar- og Vinnumálanefndar verið stöðvuð og hún sett í gerðardóm. Fyrir dóminum hafi SKFÍ gert kröfu um, að tekið verði af skarið um það, að skipherrar í stjórnstöð ættu sama rétt og þeir til sjós. Vísast í því sambandi til greinargerðar lögmanns stefnanda fyrir dóminum. Niðurstaða dómsins hafi orðið sú, að hann tók kröfu félagsins til greina, eins og áður hefur verið greint frá. Þrátt fyrir það hafa stefndu með öllu neitað að greiða neyslufrídaga.

Helstu lagarök og málsástæður stefnanda varðandi b-lið eru þau, að ákvæði 8.7.2. og 8.7.3. í kjarasamningi aðila eigi við um störf skipherra í stjórnstöð. Er í því sambandi bent á orðalag ákvæðanna. Einnig er bent á breytingu þá, er varð með úrskurði gerðardóms skv. 1. 28/1986.

Sérstök áhersla er lögð á það, að fyrir gerðardóminum var málefni þeirra ýtarlega reifað, svo að ekki fór milli mála, hver krafa SKFÍ var. Gerðardómur tók kröfu SKFÍ til greina. Því bar að greiða neyslufrídaga til skipherra í stjórnstöð, enda segir í dóminum, að þeir skuli njóta sömu kjara og aðrir skipherrar Landhelgisgæslu Íslands. Athygli er vakin á því, að stefndu hafa viðurkennt skyldu til greiðslu neyslufrídaga til annarra skipherra Landhelgisgæslu Íslands, hvort sem þeir starfa um borð í flugvélum eða skipum.

Því er haldið fram, að greiðsla neyslufrídaga eigi sér almennt stað, þrátt fyrir það að hægt sé að veita reglulega kaffitíma. Enda beri forsaga ákvæðisins það með sér, að um kjaraatriði hafi verið að ræða, er ná átti til allra skipstjóra. Á þeim skipum í eigu útgerða, þar sem reglulegir kaffitímar eru veittir, er skipstjórum engu að síður greiddir neyslufrídagar. Starf skipstjóra og skipherra sé þess eðlis, að reglulegir kaffitímar séu ekki alltaf framkvæmanlegir.

Stefnandi leggur áherslu á kröfu um málskostnað. Vakin er athygli á því, að þrátt fyrir nýgenginn dóm gerðardóms, þar sem afstaða var tekin til þessa atriðis, hafa stefndu neitað greiðslu á neyslufrídögum. Dómur Félagsdóms í málinu nr. 2/1986 hafi og borið með sér, að sömu kjör eigi að gilda fyrir skipherra í stjórnstöð og í landi.

II

Málsástæður og lagarök stefndu.

a) *Um fæðispeninga.*

Samkvæmt gr. 9.1.1. í kjarasamningi Skipstjórafélags Íslands og kaupskipaútgerða fær skipstjóri frítt fæði, meðan hann er starfsmaður félagsins. Í leyfum og þegar hann af öðrum gildum ástæðum getur ekki matast um borð, greiði útgerðin honum fæðiskostnað, tiltekna fjárhæð á dag. Enda þótt ofannefnt ákvæði virðist ótvírætt, hefur aldrei tíðkast að greiða skipherrum LHG í landi fæðispeninga nema í orlofi. Skýring þessa er að langmestu leyti sögulegs eðlis, og í því efni hafa menn viljað einskorða gildissvið farmannasamninga við störf um borð í skipi miðað við lögskráningu. Þetta hefur leitt til þess, að ýmis störf utan borðs eru greidd sérstaklega, jafnvel þótt þau séu unnin í vinnutíma viðkomandi manns. Á móti kemur, að ef maður er afskráður og fer til starfa í landi hjá útgerð, tekur hann almennt laun samkvæmt gildandi stéttarfélagssamningum viðkomandi starfsmanna. Sem dæmi má nefna vélstjóra.

Hann myndi taka laun skv. vélstjórasamningum. Hásetar, sem fara að vinna við höfnina, taka laun samkvæmt gildandi kjarasamningum við Dagsbrún um hafnarvinnu. Þessi greinarmunur hefur verið mun ákveðnari hvað aðrar útgerðir áhrærir, enda hafa þær ekki þurft að glíma við sams konar vandamál. Í byrjun var einnig dregin af skipherrum strandferðaþóknun, landgöngufé og risna, þ.e. þær launategundir, sem einskorðaðar hafa verið við störf um borð í skipi, færu skipherrrar til starfa í landi á vegum útgerðar, en það breyttist, á meðan á útfærslu landhelginnar stóð, og er nú svo komið, að skipherrar njóta í flestu tilliti þeirra kjara, sem samningar þeirra kveða á um, nema þegar um er að ræða beina viðmiðun við aðrar starfsstéttir. Þessu sjónarmiði til styrktar má benda á ákvæði 11. gr. laga nr. 25/1967 um Landhelgisgæslu Íslands, þar sem segir orðrétt:

„Ef starfsmenn vinna ýmist í landi, á sjó eða í lofti, skulu laun þeirra ákvarðast eftir aðalstarfi þeirra, *en önnur kjör samkvæmt því starfi, sem þeir sinna hverju sinni.*"

Þetta hefur verið túlkað þannig af LHG, að skipherrar eigi rétt á kaupi skv. kjarasamningi Skipstjórafélags Íslands, en um önnur kjaraatriði fari eftir því starfi, sem þeir sinna hverju sinni. Varðandi fluggæsluna þýðir þetta t.d., að skipherrar njóta sömu ákvæða um hámarksflugstundafjölda og hvíld og flugmenn, þegar flogið er. Þá fá þeir greidda flugdagpeninga í flugi, sem eru eins konar fæðispeningar, og njóta jafnframt ókeypis fæðis, þegar flogið er. Á sama hátt er varðandi störf skipherra í stjórnstöð tekið mið af opinberum starfsmönnum, sem vinna við hlið skipherranna, sbr. að sínu leyti ákvæði 9. gr. laga nr. 25/1967, en þar segir, að laun og kjör þeirra starfsmanna LHG, sem vinna að staðaldri í landi, skuli vera samkvæmt lögum um kjarasamninga opinberra starfsmanna. Þessu hefur Skipstjórafélag Íslands ávallt mótmælt og haldið fram, að samningar Skipstjórafélagsins giltu óhindrað í landi.

Við gerð nýs kjarasamnings milli kaupskipaútgerða og Skipstjórafélags Íslands í apríl 1984 krafðist Skipstjórafélagið þess, að grein 9.1.1. yrði að fullu virt og afturvirk greiðsla kæmi frá úrskurði kjaradóms frá árinu 1979. Þetta varð til þess, að aðilar sættust á bókun hjá ríkissáttasemjara um sameiginlegan skilning aðila á grein 9.1.1.

Bókunin er svohljóðandi:

„Sameiginlegur skilningur aðila varðandi grein 9.1.1. í kjarasamningi:

Skipstjóri fær greidda fæðispeninga:

1. Í heimahöfn, þegar fæði er ekki framreitt um borð.
2. Í sumarleyfi.
3. Í veikindum, að undanteknum þeim dögum, sem skipstjóri er á sjúkrahúsi.
4. Á greidda biðdaga.
5. Á greidda frídaga."

Í þessari bókun til viðbótar því, sem menn höfðu áður verið sammála um, fólst *samkomulag um* að greiða fæðispeninga vegna úttekinna frídaga, sem féllu á lögskráningu. Af hálfu Vinnumálanefndar ríkisins var litið svo á, að hér væri um tæmandi upptalningu að tefla, sem breytti í sjálfu sér ekki þeirri áratugaframkvæmd, sem viðhöfð hafði verið með vísan til 11. gr. laga nr. 25/1976, enda var Skipstjórafélagi Íslands í lófa lagið að fá bætt við ofannefnda bókun ákvæðum um skyldu LHG til að greiða skipherrum í stjórnstöð fæðispeninga.

Í því skyni að fá endanlega skorið úr ágreiningi aðila hafði Skipstjórafélag Íslands m.a. uppi þá kröfu fyrir gerðardómi samkvæmt bráðabirgðalögum nr. 28/1986, að skipherrar, sem starfa um borð í flugvélum og í stjórnstöð, fái greidda fæðispeninga, fái þeir ekki frítt fæði, sbr. gr. 9.1.1., og varð niðurstaða dómsins sú, að ekki væru efni til annars en þess, að skipherrar LHG nytu sömu kjara, hvort heldur þeir starfi í landi á vegum LHG eða um borð í skipum og flugvélum hennar, og því bæri að greiða þeim, er starfa í landi, samkvæmt gr. 9.1.1. kjarasamningsins frá 16. apríl 1986. Tekur dómurinn síðan fram, að hann telji þessa niðurstöðu sína í fullu samræmi við 10. gr. laga nr. 25/1976, en hún fjallar um kaup og kjör þeirra starfsmanna LHG, sem vinna að staðaldri á sjó eða í lofti. Í dóminum kom fram, að ekki væri ágreiningur um, að skipherrar nytu ókeypis fæðis um borð í skipi og flugvél. Þegar þetta er virt saman, niðurstaða dómsins og tilvísun hans til 10. gr. laga nr. 25/1967, er niðurstaða dómsins sú, að skipherrum, sem vinna að staðaldri við störf á sjó eða í lofti, en fara til vinnu í landi um stundarsakir, beri að greiða fæðispeninga samkvæmt gr. 9.1.1. í samræmi við sameiginlegan skilning aðila á umræddri grein, sbr. áðurnefnda bókun. Skipherrar, sem vinna ýmist í landi, á sjó eða

í lofti, fá greitt kaup skv. skipstjórasamningi, en njóta annarra kjara, m.a. fæðisgreiðslna, samkvæmt því starfi, sem þeir gegna hverju sinni, sbr. 11. gr. laga nr. 25/1967. Þriðji hópurinn eru skipherrar, sem vinna að staðaldri í landi, en það er sá hópur, sem mál þetta fjallar um. Þeir ættu að taka laun samkvæmt kjarasamningum starfsmanna ríkisins, sbr. 9. gr. laga nr. 25/1967, enda hefur við ákvörðun fæðisgreiðslna til þeirra verið horft til þess, hvernig þeim málum er skipað hjá opinberum starfsmönnum.

Stefndi leggur áherslu á, að í máli þessu eru það ekki fjárhæðirnar, sem skipta höfuðmáli, heldur sú órofna venja, sem fylgt hefur verið um afgreiðslu fæðisgreiðslna sem þessara, sem hefur miðast við að tryggja sem mest samræmi milli manna á sama vinnustað.

b) *Um neyslutíma.*

Með neyslutíma er átt við kaffihlé, sem falla á vinnutíma viðkomandi manna um borð og veitt eru óreglulega eða ekki er unnt að veita. Í samningum farmanna er ekki að finna ákvæði um kaffihlé til sjós, meðan sjóvökur eru staðnar, heldur fer það eftir eðli starfans, hvort unnt er að fara í kaffi, t.d. myndi það ekki hvarfla að stýrimanni og vélstjóra á vakt að yfirgefa varðstöðuna til að fara í kaffi niður í matsal, nema hann yrði leystur af. Það var þetta sjónarmið fyrst og fremst, sem olli því, að ákveðið var að fallast á neyslutíma. Með samþykki kröfunnar, sem gerð var 25. mars 1982, var fallist á það sjónarmið FFSÍ, að virkur vinnutími yfirmanna til sjós, þ.e. 8 st. pr. dag, væri lengri en verkamanna í landi, er eiga rétt á tveimur kaffitímum á dag, 15 mín. og 20 mín., og þurfa því ekki að skila nema 7 st. og 25 mín. í virkum vinnutíma.

Skipstjórafélag Íslands átti ekki aðild að þeim samningaviðræðum milli FFSÍ og útgerða, þegar umrætt ákvæði um neyslutíma var mótað. Að loknum þeim samningum var Skipstjórafélagi Íslands boðið upp á sams konar samning, sem þeir féllust á eftir nokkurt þóf.

Strax að loknum samningunum var Skipstjórafélagi Íslands tjáð, að neyslutími yrði ekki greiddur í stjórnstöð eða í flugi. Þetta varð til þess, að í aprílsamningunum 1984 krafðist Skipstjórafélagið þess, að úr ákvæðinu yrðu felld orðin *um borð*. Þá krafðist Skipstjórafélagið þess af Vinnumálanefnd ríkisins, að skilyrðislaust yrði fallist á kröfu þess um að greiða neyslutíma í flugi og í stjórnstöð. Þeirri

kröfu var í fyrstu hafnað, en eftir að samningar höfðu tekist, tjáði formaður Skipstjórafélagsins fulltrúa Vinnumálanefndar ríkisins, að verkfalli félagsins yrði ekki aflétt nema krafa þess yrði samþykkt. Til að afstýra frekara tjóni gaf Vinnumálanefnd ríkisins því svohljóðandi yfirlýsingu hjá sáttasemjara:

„Neyslufrídagar verði greiddir í flugi. Jafnframt verði neyslufrídagar greiddir í stjórnstöð, eins og ástatt er nú, þegar ekki er unnt að veita kaffitíma eða þeir eru veittir óreglulega, eins og nánar segir í gr. 8.7.2."

Yfirlýsing þessi þýddi, að skilyrðislaust bar að greiða neyslutíma í flugi, enda aðstæður þar hliðstæðar og til sjós. Á hinn bóginn fer það eftir atvikum, hvort unnt er að veita kaffitíma í stjórnstöð. Ef ekki er unnt að veita kaffitíma eða þeir eru teknir óreglulega vegna sérstakra ástæðna, ber að greiða neyslutíma. Matið, hvað þetta varðar, er hið sama og gagnvart öðrum, sem vinna í landi. Í þessu sambandi er rétt að geta þess, að forstjóri LHG telur engum vandkvæðum bundið, að skipherrar fái tilskilda kaffitíma, og hefur því mati hans ekki verið mótmælt.

Í gerðardómsmálinu samkvæmt bráðabirðgalögunum nr. 2/1986 um stöðvun verkfalls félagsmanna í Skipstjórafélagi Íslands o.fl. gerði Skipstjórafélag Íslands m.a. þá kröfu, að tekið yrði af skarið um það, að skipherrar LHG fengju greidda neyslufrídaga, þegar þeir væru við störf í landi og um borð í flugvélum, á sama hátt og skipstjórar á farskipum og skipherrar á varðskipum, sbr. gr. 8.7.2. í aðalkjarasamningi. Niðurstaða dómsins varð sú hvað þessa kröfu áhrærir, að ekki væru efni til annars en þess, að skipherrar LHG nytu sömu kjara, hvort heldur þeir starfa í landi á vegum LHG eða um borð í skipum og flugvélum hennar, og því bæri að greiða þeim skipherrum, er starfa í landi, samkvæmt 8.7.2. kjarasamnsingsins frá 16. apríl 1984. Grein 8.7.2. er svohljóðandi:

„Vegna neyslutíma, sem falla á vinnutíma skipstjóra og veittir eru óreglulega eða ekki er unnt að veita, fær hver skipstjóri 0,045 frídaga fyrir hvern unninn virkan dag svo og greidda frídaga."

Gerðardómurinn breytir í engu efni ákvæðisins. Hann segir ekki, að neyslutími sé óhjákvæmilegur þáttur fastra launa með svipuðum hætti og sjóálag, heldur vísar hann til ákvæðisins. Það hlýtur því að fara eins og áður eftir aðstæðum, hvort unnt er að veita kaffitíma, og í því efni hefur matið ekkert breyst.

III.

Álit dómsins.

Með bráðabirgðalögum nr. 28, 9. maí 1986, um stöðvun varkfalls félagsmanna í Skipstjórafélagi Íslands og Sjómannafélagi Reykjavíkur, sem vinna á farskipum, var skipaður gerðardómur, sem skyldi ákveða fyrir 1. september 1986 kaup og kjör félagsmanna. Gerðardómurinn kvað upp dóm sinn 9. ágúst 1986, og gilti úrskurðurinn til 31. desember 1986 skv. 8. gr. laganna og eftir þann tíma, á meðan honum var ekki sagt upp.

Úrskurður gerðardómsins framlengdi kjarasamning þeirra aðila, sem bundnir voru af honum, þar á meðal aðila máls þessa. Gerðardómurinn hafði m.a. það hlutverk að skera úr því sérstaka deilumáli, sem hér er lagt fyrir Félagsdóm og er ágreiningslaust með aðilum, að deilumálið hafi verið flutt fyrir gerðardóminum og ýtarlega reifað þar. Í niðurstöðu gerðardómsins segir:

„Niðurstaða dómsins er sú, að ekki séu efni til annars en þess, að skipherrar Landhelgisgæslu Íslands njóti sömu kjara, hvort heldur þeir starfa í landi á vegum Landhelgisgæslunnar eða um borð í skipum og flugvélum hennar, og því beri að greiða þeim skipherrum, er starfa í landi, samkvæmt gr. 8.7.2. og 9.1.1. kjarasamningsins frá 1. apríl 1984.

Dómurinn telur þessa niðurstöðu sína í fullu samræmi við 10. gr. laga nr. 25/1967 um Landhelgisgæslu Íslands."

Í dómsorði gerðardómsins segir enn fremur:

„Þeim skipherrum Landhelgisgæslu Íslands, sem starfa um borð í flugvélum eða í landi á hennar vegum, skulu greiddir neyslufrídagar og fæðispeningar samkvæmt gr. 8.7.2. og 9.1.1. kjarasamnings frá 1. apríl 1984, sem framlengdur hefur verið til 31. desember 1986 með dómi þessum."

Þegar niðurstaða og dómsorð gerðardómsins eru virt, verður að fallast á með stefnanda, að gerðardómurinn hafi tekið af skarið um, að þeim skipherrum, sem starfa hjá Landhelgisgæslu Íslands í stjórnstöð, skulu greiddir fæðispeningar og neyslufrídagar eins og greiddir eru þeim skipherrum Landhelgisgæslunnar, sem starfa um borð í skipum eða flugvélum hennar. Sérstaklega var tekið fram í niðurstöðu gerðardómsins, að ekki væri efni til annars en þess, að skipherrar Landhelgisgæslunnar nytu sömu kjara, hvort heldur þeir starfa í landi, lofti eða legi.

Ber því að fallast á kröfur stefnanda að öllu leyti, enda eigi rök til þess, að skipherrar Landhelgisgæslu njóti eigi sömu kjara hvar sem þeir starfa, um lengri eða skemmri tíma.

Eins og mál þetta er vaxið, þykir rétt að fallast á kröfu stefnanda um málskostnað úr hendi stefnda, sem ákveðst kr. 30.000,00.

Dómsorð:

Stefndu, dómsmálaráðherra f.h. Landhelgisgæslu Íslands og fjármálaráðherra f.h. ríkissjóðs, er skylt að greiða þeim skipherrum, sem starfa hjá stefndu í stjórnstöð Landhelgisgæslu Íslands, fæðispeninga skv. gr. 9.1.1. í kjarasamningi aðila og neyslufrídaga skv. gr. 8.7.2. í kjarasamningi aðila.

Stefndu greiði stefnanda kr. 30.000,00 í málskostnað.

Aðfararfrestur er 15 dagar.

Fimmtudaginn 19. mars 1987.

Nr. 10/1986. **Félag bókagerðarmanna**
vegna Hilmars Bernburg
(Arnmundur Backman hrl.)
gegn
Vinnuveitendasambandi Íslands
f.h. Félags íslenska prentiðnaðarins
vegna Ísafoldarprentsmiðju h/f
(Kristján Þorbergsson cand.jur.).

Veikindalaun. Bókagerðarmenn. Sératkvæði.

Dómur Félagsdóms.

Mál þetta dæma Garðar Gíslason, Björn Helgason, Ingibjörg Benediktsdóttir, Jón Þorsteinsson og Gunnar Guðmundsson.

Málið, sem tekið var til dóms 3. þ.m., er höfðað fyrir Félagsdómi með stefnu birtri 28. nóvember 1986 og þingfestri 16. desember s. á.