

skal greiða í tímakaup í dagvinnu 0,615% af mánaðarkaupi í hverjum launaflokki miðað við 5. launþrep þess launaflokks.

Greiða ber álagsgreiðslur samkvæmt sama kjarasamningi sem hlutfall af tímakaupi í dagvinnu, eins og það tímakaup er ákvarðað í grein 1.2.1. í samningnum.

Stefndi, fjármálaráðherra f.h. ríkissjóðs, greiði stefnanda, Hinu íslenska kennarafélagi, kr. 50.000,00 í málskostnað.

Þriðjudaginn 9. febrúar 1988.

Nr. 5/1986.

**Farmanna- og fiskimannasamband Íslands
vegna Stýrimannafélags Íslands**

(Skúli Pálsson hrl.)

gegn

**Vinnumálasambandi samvinnufélaganna
f.h. skipadeildar Sambands íslenskra
samvinnufélaga**

(Sveinn H. Valdimarsson hrl.).

Kjarasamningur. Frídagur. Stýrimenn.

Dómur Félagsdóms.

Mál þetta dæma Garðar Gíslason, Auður Þorbergsdóttir, Jónas Gústavsson, Gunnar Guðmundsson og Jón Þorsteinsson.

Málið, sem tekið var til dóms 2. þ.m., er höfðað með stefnu, birtri 2. maí 1986.

Stefnandi er Farmanna- og fiskimannasamband Íslands, Borgartúni 16, Reykjavík, nnr. 2303-9389, vegna Stýrimannafélags Íslands, s.st., nnr. 8529-1169.

Stefndi er Vinnumálasamband samvinnufélaganna f.h. skipadeildar Sambands íslenskra samvinnufélaga, Sölvhólgötu 4, Reykjavík, nnr. 7472-7581.

Dómkröfur stefnanda eru nú þessar:

Að viðurkennt verði með dómi Félagsdóms, að stýrimönnum á skipum stefnda hafi borið réttur til vinnu á hafnarvöktum frá kl. 8.00-12.00 og frá kl. 13.00-17.00 í samræmi við ákvæði kafla 11.1.1. í kjarasamningi Stýrimannafélags Íslands við stefnda o.fl. frá 12. apríl 1982 með seinni breytingum og viðaukum, þar til nýr kjarasamningur tók gildi 17. febrúar 1987.

Stefnandi krefst og málskostnaðar.

Dómkröfur stefnda eru um sýknu af kröfum stefnanda og málskostnað úr hendi stefnanda að mati dómsins.

I.

Stefnandi kveður málavexti þá, að í ársbyrjun 1985 hafi komið upp ágreiningur á skipi stefnda, m/s Hvassafelli, um túlkun á ákvæði kjarasamningsins, grein 11.1.1. Hafi ágreiningurinn orðið til, þegar skipstjórinn, Barði Guðmundur Jónsson, hafi öllum á óvart gefið fyrirskipanir um, að einungis einn stýrimaður skyldi ganga til vinnu á hafnarvakt, þegar skipið kom í höfn í Lysekil 24. febrúar 1985 kl. 10.00. Skipstjórinn hafi sagt, að hann hefði ekkert með tvo stýrimenn að gera í vinnu samtímis í höfn, og skyldi annar þeirra vinna fyrir hádegi, en hinn eftir hádegi og taka út frídag til að fylla upp í vinnuskyldu, sem er 8 klst. I. og II. stýrimaður hafi báðir mótmælt þessum fyrirmælum skipstjórans, en hlýtt þeim. Fyrirmælin hafi verið kúvending í þessum efnum og í mótsögn við venju. Stýrimenn hafi talið, að þeim bæri ekki aðeins vinnuskylda samkvæmt ákvæði 11.1.1., heldur einnig vinnuréttur, og þeir þyrftu ekki að hlíta því að vera gert að taka út frídag í höfn, þar sem þeir koma þeim að engu gagni. Ágreiningur þessi hafi einungis verið á þessu eina skipi í öllum verslunarflota Íslendinga og einungis, þegar tiltekinn skipstjóri sé við stjórn skipsins.

Stefnandi kveður málsástæður sínar vera þær, að ótvíræð túlkun þeirra ákvæða kjarasamningsins, sem hér um ræði, um árabíl leiði til þess, að stýrimenn eigi rétt til að vinna samkvæmt ákvæðinu, en þurfi ekki að hlíta því að taka út frídaga í samræmi við tilviljunarkenndar hugdettur skipstjóra. Frídagarnir séu áunnir samkvæmt ákvæði 11.4.1., sem segir:

„Þegar stýrimenn á hafnarvakt eru kvaddir til að gegna stoppitörn á tímabilinu kl. 17.00-08.00, skulu þeir gera það til skiptis og fá einn frídag fyrir.“

Þegar stýrimenn hafi unnið sér inn frídaga með því að gegna stoppitörn, vilji þeir ekki endilega taka þá út í erlendri höfn, hvar sem skipstjóri vilji fyrirskipa. Vinnutími stýrimanna sé tilgreindur í grein 11.1.1. og hann sé 8 klst., frá kl. 08.00 til 12.00 og frá kl. 13.00 til 17.00, og þar sé ekki aðeins um vinnuskyldu að ræða, heldur og vinnurétt.

Guðlaugur Gíslason, starfsmaður stefnanda, hafi borið fyrir dóminum, að ákvæði 10.3.1. og 11.1.1. eigi hér bæði við. Þegar sjónvökum er slitið, skal vinnutíminn vera 8 klst. á tímabilinu 08.00 til 12.00 og 13.00 til 17.00. Í ákvæði 11.2.1. segi síðan, að stýrimenn megi skipta á hádegi og skila 4 tímum, ef skipstjóri telur það fært, en aðalreglan sé sú, að vinnutíminn sé 8 tímar frá 8 til 12 og 13 til 17. „Stoppitörn“ taki yfir tímann frá kl. 17.00 að degi til kl. 08.00 að morgni, og hún sé í raun eftirvinnugreiðsla, og fái stýrimenn einn frídag fyrir að gegna stoppitörn. Að áliti stýrimanna hafi skipstjóri ekki heimild til að skikka menn til að taka frídag fyrir stoppitarnir, ef þeir ekki vilja. Réttur stýrimanna sé að skila sinni 8 stunda vinnu á hinu tilgreinda tímabili frá kl. 8 til 12 og 13 til 17, og þann rétt geti skipstjóri ekki tekið af þeim með einhliða ákvörðun um að láta þá taka út frídag. Túlkun kjarasamninga heyri ekki undir skipstjóra, og skipstjóri fari út fyrir vald sitt, ef hann einhliða fyrirskipi stýrimanni að taka út frídag í erlendri höfn, þar sem hann kæri sig ekki um. Það sé hluti af kjörum stýrimanna að þurfa ekki að taka út þessa frídaga, þar sem þeir nýtist þeim ekki, heldur safna þeim saman eða fá þá greidda eftir vild.

II.

Stefndi styður sýknukröfu sína þeim rökum, að samkvæmt tilvitnuðum ákvæðum kjarasamnings stýrimanna hafi skipstjóri ákvörðunarvald til þess að veita stýrimanni frídag fyrir unna „stoppitörn“, þ.e. að láta stýrimann taka út slíkan frídag, þótt stýrimaðurinn óski þess ekki eða sé því beinlínis mótfallinn. Deila aðila í máli þessu snúist raunverulega um það, hvort skipstjóri hafi þetta vald eða ekki.

Í grein 11.8.1. segi ótvírætt: „Frídaga fyrir stoppitarnir má veita

í öllum höfnum, en að öðru leyti gilda um þá ákvæði“. Þetta heimildarvald hljóti að vera hjá skipstjóra hvers skips.

Í grein 10.2.1. segi, að þegar skip sé bundið við bryggju, skuli slíta sjóvökum og setja hafnarvaktir. Þegar sjóvökum hefur verið slitið og hafnarvaktir staðnar, skuli vinnutími stýrimanna vera frá kl. 8-12 og 13-17, en þetta breytist að sjálfsögðu á komu- og brottfarardegi skips, sbr. grein 10.4.

Nú sé algengur siður og áður allsráðandi, að stýrimenn skipti með sér hafnarvöktum á þá leið, að þeir standi frá hádegis til hádegis næsta dags og skili þar með vinnuskyldu í 8 tíma og standi auk þess eina stoppitörn frá kl. 17 til 8 næsta dag, sbr. grein 10.3.1. Næsta sólarhring eigi svo stýrimaður sá frídag fyrir stoppitörnina. Stoppitarnarbúta megi leggja saman skv. grein 11.9.1., og frídag megi veita í hvaða höfn sem er skv. grein 11.8.1., sbr. kafla 8 um frídaga.

Skýringin á orðalagi greinar 11.2.1., sem stefnandi byggi kröfur sínar á, sé því einfaldlega sú, að ef stýrimenn óska og skipstjóri samþykkir, þá sé vinnudegi stýrimanna skipt kl. 12 á hádegis í stað kl. 24 á miðnætti, og hafi stýrimenn óskað eftir þeirri skiptingu í hálfa öld, þar sem frídagur nýtist betur á þann hátt.

Hins vegar hafi nú á dögum, þegar aðeins tveir stýrimenn séu á mörgum skipum, orðið algengara, að báðir stýrimennirnir vinni að degi til. Í mörgum tilvikum sé nauðsynlegt, að báðir stýrimennirnir séu saman á vakt, t.d. þegar lestað er með tveimur „gengjum“ í höfn og tíminn naumur og vanda þarf til sjóbúnaðar á farmi. Í öðrum tilvikum sé ekki þörf á því, að tveir stýrimenn séu á vakt, t.d. þegar verið er að lesta einskynja farm, svo sem laust korn, timbur o.þ.h., og þá ákveði skipstjóri, að ekki sé þörf fyrir tvo stýrimenn samtímis. Þetta sé á valdi skipstjóra hverju sinni og hluti af vinnuskyldum hans. Sumir hafi stýrimennina á vakt að mestu leyti og létti þar með störfum af þeim sjálfum. Aðrir hafi tekið þann kost að láta aðstæður ráða hverju sinni.

Í grein 10.4.1. segi, að vinna samtals á sjóvöku og hafnarvakt megi ekki fara fram úr 8 klukkustundum á sama sólarhring, ella greiðist yfirvinna. Stoppitörn sé viðveruskylda, en ekki vinnuskylda. Hún sé eins og bakvakt, og komi einhver vinna á stoppitarnartímanum, þá greiðist hún sem yfirvinna. Það sé skipstjórans að ákveða, hvort greiða á yfirvinnu eða veita frídag eða hvorugt,

ef 8 klst. dagvinnu hefur verið skilað. Veiti skipstjóri stýrimanni frídag fyrir stoppitörn skv. grein 11.8.1., þegar hann telur, að ekki sé þörf á vinnu stýrimanns á vakt auk annars stýrimanns, þá sé skipstjórinn ekki að taka kaup af stýrimanninum. Vilji stýrimaður vinna á vakt, þegar skipstjóri telur ekki þörf á vinnu, sé stýrimaðurinn að fara fram á yfirvinnu, sem engin þörf sé á að mati skipstjórans. Krafa stefnanda sé í raun sú, að stýrimenn megi sjálfir ákveða sína yfirvinnu, þótt skipstjóri telji ekki þörf á, að yfirvinna sé unnin.

III.

Almenn ákvæði um frídaga í kjarasamningi stýrimanna, sem gildi til 17. febrúar 1987, var að finna í 8. kafla. Grein 8.2.1. hljóðaði svo:

„Frídagar þessir skulu veittir á virkum dögum í heimahöfn. Heimilt er að veita allt að 10 af þessum frídögum erlendis eða annars staðar á hverju ári, óski viðkomandi stýrimaður þess og aðstæður leyfi.“

Um frídaga fyrir stoppitarnir gildi ákvæði greinar 11.8.1., sem var svohljóðandi:

„Frídaga fyrir stoppitarnir má veita í öllum höfnum, en að öðru leyti gilda um þá ákvæði 8.2.2., 8.2.3., 8.2.5., 8.3.2. og 8.5.1.“

Með samanburði á ákvæðum þessum telur dómurinn, að undir valdsvið skipstjóra hafi fallið að veita frídaga samkvæmt grein 11.8.1., ef hann taldi ekki þörf á að nýta vinnukraft stýrimanna. Þegar af þeirri ástæðu er ekki unnt að taka kröfur stefnanda til greina. Ber að sýkna stefnda af kröfum stefnanda, og verður stefnanda gert að greiða stefnda málskostnað, sem ákveðst kr. 40.000,00.

D ó m s o r ð:

Stefndi, Vinnumálasamband samvinnufélaganna f.h. skipa-deildar Sambands íslenskra samvinnufélaga, skal vera sýkn af kröfum stefnanda, Farmanna- og fiskimannasambands Íslands vegna Stýrimannafélags Íslands, í máli þessu.

Stefnandi greiði stefnda kr. 40.000,00 í málskostnað.