Sunnudaginn 5. desember 1993.

Nr. 11/1993. **Vinnuveitendasamband Íslands f.h.**
Hf. Eimskipafélags Íslands
(Jón H. Magnússon hdl.)
gegn
Alþýðusambandi Íslands
f.h Sjómannasambands Íslands
vegna Sjómannafélags Reykjavíkur
(Gunnar Jónsson hdl.)

Ólögmæt vinnustöðvun. Sératkvæði.

Dómur Félagsdóms.

Mál þetta dæma Eggert Óskarsson, Björn Helgason, Ingibjörg Benediktsdóttir, Jón Þorsteinsson og Valgeir Pálsson.

Stefnandi er Vinnuveitendasamband Íslands, kt. 700269-3029, Garðastræti 41, Reykjavík, f.h. Hf. Eimskipafélags Íslands, kt. 510169-1829, Pósthússtræti 2, Reykjavík.

Stefndi er Alþýðusamband Íslands, kt. 420169-0189, Grensásvegi 16, Reykjavík, f.h. Sjómannasambands Íslands, kt. 570269-2249, Borgartúni 18, Reykjavík, vegna Sjómannafélags Reykjavíkur, kt. 570269-1359, Lindargötu 9, Reykjavík.

Dómkröfur stefnanda eru þessar:

1. Að vinnustöðvun sú, sem tilkynnt var Hf. Eimskipafélagi Íslands og Vinnuveitendasambandi Íslands af Sjómannafélagi Reykjavíkur þann 26. nóvember 1993, verði dæmd ólögmæt.
2. Að stefndi Sjómannafélag Reykjavíkur verði dæmdur til greiðslu sektar.
3. Að stefnanda verði dæmdur málskostnaður að skaðlausu úr hendi stefnda.

Dómkröfur stefnda eru þessar:

Að sýknað verði af öllum kröfum stefnanda og stefnda dæmdur málskostnaður að mati dómsins. Verði stefnda dæmdur málskostnaður er ennfremur gerð krafa til þess að stefnandi verði dæmdur til þess að greiða stefnda kostnað sem á hann fellur vegna virðisaukaskatts af lögmannsþjónustu.

Málavextir.

Stefnandi kveður málavexti vera þá að kjarasamningur Sjómannafélags Reykjavíkur við Vinnuveitendasamband Íslands og

Vinnumálasamband samvinnufélaganna frá 10. nóvember 1991 hafi orðið laus þann 31. desember 1992 og Sjómannafélagið hafi lagt fram kröfugerð í byrjun maí 1993. Í maí síðastliðnum þegar unnið var að gerð heildarkjarasamnings ASÍ og VSÍ, sem undirritaður var 21. maí, hafi stefnandi hafið viðræður við stéttarfélög yfirmanna og undirmanna á kaupskipum. Félög yfirmanna séu innan Farmanna- og fiskimannasambands Íslands, sem standi utan Alþýðusambands Íslands. Jafnhliða hafi verið kannað hvort Sjómannafélagið, sem er í ASÍ, myndi ekki taka samninga ASÍ og VSÍ til umfjöllunar og afgreiðslu, en það hafi lagt fram sjálfstæða kröfugerð 6. maí sl. Viðræður við Sjómannafélagið hafi átt sér stað samhliða viðræðum við önnur aðildarfélög ASÍ, en eftir að kjarasamningar höfðu tekist og verið samþykktir af öðrum ASÍ félögum hafi Sjómannafélagið ekki séð ástæðu til frekari viðræðna.

Fljótlega eða nánar tiltekið þann 26. maí 1993 hafi tekist samningar við stéttarfélög yfirmanna á kaupskipum. Hafi viðræður við stéttarfélögin snúist að verulegu leyti um þá fækkun skipa og starfa sem orðið hafi undanfarin ár. Hafi talsmenn stéttarfélaga yfirmanna lagt megináherslu á það að unnið yrði að stofnun alþjóðlegrar íslenskrar skipaskrár á sama hátt og gert hafi verið í nágrannalöndunum. Fylgi samningnum bókun um að samningurinn sé gerður í trausti þess að samgönguráðherra muni beita sér fyrir því að lagt verði fram frumvarp til laga um alþjóðlega íslenska skipaskráningu. Þá séu jafnframt ákvæði um það í 5. gr. samningsins að félögin geti sagt samningnum upp ef frumvarp um alþjóðlega íslenska skipaskrá hafi ekki verið lagt fram á Alþingi fyrir 1. maí 1994. Hafi samningarnir verið samþykktir í félögum yfirmanna að undanskildu Skipstjórafélagi Íslands.

Í viðræðum við Sjómannafélag Reykjavíkur hafi komið í ljós að það væri á öndverðum meiði við félög yfirmanna um hugmyndir um alþjóðlega íslenska skipaskrá og hafi því ekkert orðið af þeirri ósk vinnuveitenda að samtímis yrði gengið frá kjarasamningum við stéttarfélög yfirmanna og undirmanna á kaupskipum. Viðræður við fulltrúa Sjómannafélagsins hafi einkum snúist um erlend leiguskip á vegum skipafélaganna og hafi af hálfu Sjómannafélagsins verið krafist upplýsinga um fyrirhugað fyrirkomulag á Ameríkusiglingum. Hafi þetta snúið fyrst og fremst að Eimskip og Samskip, en þá hafi ekki verið ljóst hvort félagið fengi flutninga fyrir varnarliðið. Af

hálfu vinnuveitenda hafi verið á það bent að það væri ekki á samningssviði aðila að fjalla um áhafnir erlendra leiguskipa. Hafi fulltrúar Sjómannafélagsins hafnað því að gera kjarasamning og gefið í skyn að þeir vildu vera með lausa samninga og óbundnar hendur, m.a. vegna fyrirhugaðs frumvarps um alþjóðlega íslenska skipaskrá.

Vegna kröfunnar sem beint er sérstaklega að Eimskip er tekið fram að öll skip félagsins í reglubundnum siglingum til og frá landinu, að undanteknu m.s. „Europe Feeder", sem nú annist farmflutninga félagsins á Ameríkuleið ásamt m.s. Skógafossi, séu mönnuð Íslendingum. Á Ameríkuleið félagsins hafi flutningsmagn á undanförnum árum verið mjög sveiflukennt og þess vegna hafi reynst nauðsynlegt að skipta oft um annað tveggja þeirra skipa sem annist flutninga á þessari leið. Útflutningur hafi farið vaxandi að undanförnu, en innflutningur minnkandi. Nauðsynlegt hafi verið að finna hentugt skip, sem gæti mætt aukinni útflutningsþörf og gæti m.a. flutt umtalsvert magn af frystigámum. Erfitt hafi reynst að finna skip sem uppfyllti þarfir Eimskips á þessari leið. Ekki hafi verið hægt að fá skip á þurrleigu fyrir svo skamman tíma, þar sem almenna reglan sé sú að ekki sé hægt að fá skip á þurrleigu til skemmri tíma en tveggja ára. Eftir margra mánaða leit hafi loks tekist að fá nýtt skip, m.s. „Europe Feeder", sem er stórt gámaskip og henti vel til þessara flutninga. Hafi skipið verið tekið á svokallaða tímaleigu til 10 mánaða, en í því felist að skipið sé leigt með öllum búnaði og áhöfn. Hafi skipið leyst af hólmi annað óhentugra skip, m.s. „Anglia", sem Eimskip hafði á tímaleigu.

Frá því í maí sl. hafi Vinnuveitendasambandið ekkert heyrt frá Sjómannafélagi Reykjavíkur og ekki hafi verið óskað eftir viðræðum við Vinnuveitendasambandið um gerð nýs kjarasamnings eftir að Sjómannafélagið hafi hafnað gerð nýs kjarasamnings í maí. Hafi þannig ekkert heyrst frá þeim í nærfellt hálft ár. Fulltrúar stefnda hafi snúið sér til Eimskipafélagsins í liðinni viku og gert kröfu til þess að íslenskir hásetar yrðu ráðnir á m.s. „Europe Feeder" og hótað verkfalli ella. Þessi viðhorf hafi framkvæmdastjóri Sjómannafélagsins ítrekað í viðtali við fréttamann á Stöð 2 föstudaginn 26. nóvember sl. Síðdegis þann dag hafi stefnanda borist bréf undirritað af Jónasi Garðarssyni, framkvæmdastjóra stefnda, þar sem tilkynnt sé um boðun verkfalls á skipum Eimskipafélagsins frá og með kl. 18 mánudaginn 6. desember 1993. Í bréfi þessu segir m.a. að

stjórn og trúnaðarmannaráð Sjómannafélags Reykjavíkur hafi á fundi sínum 25. nóvember sl. ákveðið að boða verkfall á skipum í rekstri Eimskipafélagsins til að framfylgja fyrirliggjandi kröfugerð félagsins.

Komi verkfallið til framkvæmda valdi það verulegri röskun á ferðum skipa, einkum þeirra skipa sem séu í áætlunarsiglingum og geti þar af leiðandi valdið verulegu tjóni.

Stefnandi hafi mótmælt lögmæti framangreindrar verkfallsboðunar með bréfi dags. 26. nóvember 1993. Í því hafi stefnandi skorað á stefnda að aflýsa boðaðri vinnustöðvun fyrir kl. 10 mánudaginn 29. nóvember 1993 ella áskildi Vinnuveitendasambandið Hf. Eimskipafélagi Íslands allan rétt vegna þessarar ólögmætu verkfallsboðunar, þar á meðal til skaðabóta. Engin svör hafi borist frá Sjómannafélagi Reykjavíkur og sé stefnandi knúinn til þess að hefja málssókn fyrir Félagsdómi á hendur félaginu.

Málsástæður og lagarök stefnanda.

Í máli þessu sem stefnandi höfðar á grundvelli 1. og 2. tl. 1. mgr. 44. gr. laga nr. 80/1938, sbr. 8. gr. sömu laga, byggir hann kröfugerð sína á því, að verkfallsboðun Sjómannafélags Reykjavíkur sé brot á II. kafla sömu laga og fari í bága við ákvæði síðast gildandi kjarasamnings aðila og sé andstætt eðlilegum starfsháttum á þessu kjaramálasviði og sé því ólögmætt.

Stefnandi telur að í 14. gr. laga nr. 80/1938 séu taldar þær aðferðir og ástæður sem til greina geta komið og réttlætt geta ákvörðun um vinnustöðvun. Í greininni segi að stéttarfélögum sé heimilt að gera verkföll í þeim tilgangi að vinna að framgangi krafna sinna í vinnudeilum og til verndar rétti sínum samkvæmt lögunum. Stefnandi telur að þessi heimild byggi á tveimur veigamiklum forsendum. Í fyrsta lagi að vinnustöðvun miði að því að ljúka kjaradeilu með gerð kjarasamnings. Því þurfi kröfur að liggja ljóst fyrir og vera á þann veg að viðsemjandi eigi þess kost að ganga að þeim án þess að brjóta lög eða samninga á öðrum. Með öðrum orðum að óheimilt sé að knýja viðsemjendur til samningsrofa eða lögbrota með vinnustöðvun. Þá sé ekki síður mikilvæg forsenda að sá sem vinnustöðvun beiti hafi gert allar tilraunir til að ná fram samningi með samningaviðræðum áður en til vinnustöðvunar er gripið. Vinnustöðvun sé svo alvarlegt inngrip í atvinnustarfsemina og geti valdið svo miklu tjóni og röskun fyrir aðila sem utan við standa að ríkar kröfur

verði að gera til þeirra sem hlut eiga að máli um að beita henni því aðeins að öll önnur ráð séu fullreynd. Því verði að gera þá lágmarkskröfu til stefnda að hann óski viðræðna. Af málavaxtalýsingu sé ljóst að stefndi hafi ekki uppfyllt þessi skilyrði. Viðræður hafi hvorki farið fram né hafi kröfugerð verið skýrð. Engar viðræður hafi átt sér stað síðan í maí að stefndi hafi slitið viðræðum og hafi ekki enn óskað eftir viðræðum við Vinnuveitendasambandið um gerð nýs kjarasamnings. Stefndi hafi síðan skyndilega og án þess að fara fram á viðræður boðað verkfall á skipum Eimskipafélagsins. Kröfur stefnda, sem lagðar hafi verið fram og ræddar á fundum aðila í maí síðastliðnum, hafi verið gerðar sameiginlega á hendur kaupskipaútgerðum innan Vinnuveitendasambandsins og Vinnumálasambands samvinnufélaganna, en ekki á eina tiltekna útgerð eins og nú sé gert. Þá hafi framkvæmdastjóri Sjómannafélagsins í viðtali við fréttamann á Stöð 2 lýst því yfir að Eimskipafélagið gæti leyst sig undan vinnustöðvuninni með því að ráða íslenska undirmenn á leiguskip sitt á Ameríkurútunni. Vinnustöðvunin sé því ekki boðuð til að vinna að framgangi krafna um kaup og kjör félagsmanna stefnda til endurnýjunar kjarasamningi heldur til að reyna að þvinga fram ráðningu íslenskra undirmanna á erlent skip sem Eimskipafélagið sé með á tímaleigu, þ.e. skip, sem leigt sé til ákveðins tíma með öllum búnaði og skipverjum sem séu starfsmenn leigusala. Enginn í áhöfn skipsins sé félagsmaður stefnda svo ekkert vinnuréttarsamband sé milli stefnda og skipverja á hinu erlenda leiguskipi og því hvorki á færi hans að ráða þangað menn né láta reka þá, svo sem krafa sé nú gerð um. Krafa um að manna tímaleiguskip með félagsmönnum stefnda sé því utan samningssviðs aðila. Með kröfunni sé því í raun verið að krefjast forgangsréttar félagsmanna stefnda hjá öðrum vinnuveitanda og beinist krafan því að röngum aðila. Geri maður verksamning, eins og tímaleigusamningur skips sé, þá taki verktakinn að sér verk fyrir verkkaupa og ábyrgist framkvæmd og skil verksins og vinni það með sínu fólki. Verkkaupinn hafi ekkert með það að gera hvaða starfsmenn vinni verkið og geti ekki gert kröfu til þess að verktakinn noti starfsmenn verkkaupans til að framkvæma verkið. Þá sé það utan samningssviðsins að reyna að knýja á um að Eimskip hafi einungis eigin skip í förum til að annast þá flutninga sem félagið taki að sér. Meginkrafa stefnda nú sé krafa um íslenska háseta á erlent skip, sem Eim-

skipafélagið hafi á tímaleigu, þ.e.a.s. skip sem leigt sé með áhöfn. Stéttarfélagi sé heimilt að vinna að kjaramálum og hagsmunamálum á vinnuréttarsviði fyrir hönd félagsmanna sinna, en því sé ekki heimilt að þvinga fyrirtæki til aðgerða á rekstrarsviðinu. Þegar af þeirri ástæðu uppfylli stefndi ekki skilyrði 14. gr. laga nr. 80/1938 og séu boðaðar aðgerðir því ólögmæt vinnustöðvun.

Við skýringu á 14. gr. þurfi að líta til nokkurra annarra greina í lögunum, sem tengist henni. Í 5. gr. komi fram að stéttarfélagið sé lögformlegur samningsaðili um kaup og kjör meðlima sinna. Í 6. gr. segi að kjarasamningar skuli vera skriflegir og fjalla um kaup og kjör. Stefndi hafi því einungis heimild samkvæmt lögum 80/1938 til að krefjast þess að gerður sé vinnusamningur fyrir hönd félagsmanna sinna á eigin skipum stefnanda. Verksamningur stefnanda við erlent fyrirtæki um flutninga hafi verið fyllilega lögmætur og á engan hátt brotið gegn lögum eða gildandi samningi aðila, þ.m.t. forgangsréttarákvæðum. Sú krafa sem stefndi hafi uppi jafngildi því að verksamningi þessum verði rift án lögmætrar ástæðu. Krafan sé því ósamrýmanleg grundvallarreglum íslensks réttar og því óheimilt að fylgja henni eftir með verkfalli. Kjarasamningur Sjómannafélags Reykjavíkur sé við Vinnuveitendasamband Íslands og Vinnumálasamband samvinnufélaganna, en ekki einstakar kaupskipaútgerðir. Beri því stéttarfélagi að beina kröfum sínum að gagnaðilanum, þ.e. VSÍ, en ekki einstökum fyrirtækjum. Í 16. gr. sé tekið fram að tilkynna skuli sáttasemjara um ákvörðun um vinnustöðvun, sem hefja eigi í þeim tilgangi að knýja fram breytingu eða ákvörðun um kaup og kjör. Þessi ákvæði takmarki það hvaða kröfum sé hægt að framfylgja með verkfalli. Það sé ljóst að þau nái ekki til þess að fylgja fram kröfu um afsal á stjórnunarrétti vinnuveitanda eða hvernig hann hagi rekstri fyrirtækis síns.

Stefnandi telur sannað samkvæmt framlögðum gögnum og málsatvikum að verkfall stefnda hafi ekki verið boðað til að knýja fram ákveðnar kaupkröfur. Stefnandi telur að stefndi hafi ekki gefið skýlaust til kynna hvaða kröfu hann sé að framfylgja með vinnustöðvuninni. Engar viðræður hafi átt sér stað síðan í maí og ekki beðið um viðræður og varði það ólögmæti vinnustöðvunarinnar. Í II. kafla laga nr. 80/1938 felist ströng skilyrði fyrir beitingu verkfallsvopnsins, en með því hafi löggjafinn viljað hindra misnotkun verkfallsréttarins og tryggja vandaða ákvörðun.

Sektarkröfu sína styður stefnandi með vísun til 70. gr., sbr. 65. gr., 1. nr. 80/1938, en Félagsdómur hafi í sambærilegum málum beitt sektum.

Þá er áskilinn réttur til að krefja um skaðabætur í sérstöku máli vegna þess tjóns sem kunni að hljótast af hinni ólögmætu verkfallsboðun.

Málsástæður og lagarök stefnda.

Af hálfu stefnda er tekið fram um málavexti að fundi aðila hjá ríkissáttasemjara hinn 17. maí 1993 hafi lokið án árangurs og hvorugur aðila hafi þá óskað eftir frekari fundahöldum. Það sé hins vegar ekki rétt að stefndi hafi slitið viðræðum. Hið sama mætti rétt eins segja um gagnaðilann. Á greindum fundi hjá ríkissáttasemjara hafi enginn árangur náðst og viðsemjendur stefnda hafi í engu verið reiðubúnir til þess að ræða kröfugerð hans, sem er alveg skýr, þrátt fyrir fullyrðingar stefnanda um annað. Hvor aðila um sig geti hvenær sem er óskað eftir því við ríkissáttasemjara hvenær sem er að til nýs fundar verði boðað. Ekki verði séð að það sé frekar hlutverk stefnda en stefnanda.

Stefndi hafi hins vegar staðið í óformlegum viðræðum við Eimskipafélagið, en reyndin hafi ávallt verið sú í kjaraviðræðum að þær hafi verið á milli stefnda og hinna einstöku útgerða, allt þar til samningar hafi náðst í megindráttum og sé þá fyrst leitað til VSÍ. Viðræður stefnda og Eimskipafélagsins sl. sumar og haust hafi sérstaklega snúist um mönnun skipa sem séu í þjónustu íslenskra útgerða, enda alveg ljóst að stefndi telji það grundvallaratriði að slík skip séu mönnuð Íslendingum. Eimskipafélagið hafi einnig borið fram óskir um breytingar, bæði á mannahaldi og vinnufyrirkomulagi. Því sé það ekki rétt sem segi í stefnu að engar viðræður hafi farið fram um kröfur stefnda síðan á fundinum hjá ríkissáttasemjara sl. vor. Viðræður hafi átt sér stað við Eimskipafélagið, sérstaklega um mönnun skipanna, sem reynt hafi mest á gagnvart Eimskipafélaginu. Það félag sé að auki langstærsta farskipaútgerð á Íslandi og náist samkomulag við það félag fylgi önnur félög á eftir. Þann 25. nóvember sl. hafi verið síðasti fundur fulltrúa stefnda með fulltrúum Eimskipafélagsins. Á þeim fundi hafi fulltrúar stefnda orðið þess fullvissir að enginn sáttagrundvöllur væri að svo stöddu. Fundur hafi verið boðaður hjá trúnaðarmannaráði stefnda þann sama dag. Stjórn Sjómannafélags Reykjavíkur eigi öll sæti í trúnaðar-

mannaráði félagsins. Niðurstaða þess fundar, sem 23 af 27 trúnaðarmönnum stefnda hafi sótt, hafi verið verkfallsboðun, enda hafi menn talið einsýnt að annað dygði ekki til að knýja á um kröfugerðina sem lögð hafi verið fram þann 6. maí 1993. Eigi það jafnt við um mönnun skipanna og annað sem þar sé gerð krafa um. Ákveðið hafi verið að beina verkfallsboðun eingöngu að Eimskipafélaginu vegna þess að krafan um að skip í íslenskri þjónustu verði mönnuð Íslendingum snúi að því félagi fyrst og fremst og það félag sé ráðandi á íslenskum kaupskipamarkaði.

Stefndi byggir á því að kjarasamningur milli aðila séu laus, viðræður hafi ekki borið árangur og stefndi telji útséð um að samningar náist án aðgerða og grípi því til lögverndaðs réttar síns til verkfallsboðunar.

Verkfallsrétturinn sé tryggður með 14. gr. l. 80/1938. Samkvæmt henni megi gera verkfall til að knýja á um framgang krafna í vinnudeilum. Þar komi og fram að verkfallsrétturinn verði aðeins takmarkaður með lögum. Í 15. gr. laganna sé ákvæði um það hvernig ákvörðun um verkfall verði tekin. C-liður 15. gr. laganna geri ráð fyrir að einstök stéttarfélög geti heimilað trúnaðarmannaráðum sínum að boða verkföll, enda sé það samþykkt af 3/4 hluta greiddra atkvæða á lögmætum trúnaðarmannaráðsfundi. Í 24. gr. laga stefnda sé ákvæði um trúnaðarmannaráð. Samkvæmt 1. mgr. 24. gr. sé trúnaðarmannaráð skipað 27 mönnum. Í 3. mgr. 24. gr. sé kveðið á um að fundur sé lögmætur ef hann sé sóttur af minnst 15 af 27 trúnaðarmönnum. Í 4. mgr. sé kveðið á um að trúnaðarmannaráð hafi vald til að ákveða og boða vinnustöðvun (verkfall), enda sé það samþykkt af a. m. k. 3/4 atkvæða á lögmætum trúnaðarmannaráðsfundi. Fund trúnaðarmannaráðs stefnda þann 25. nóvember sl., þar sem verkfallsboðunin hafi verið samþykkt, hafi 23 trúnaðarmenn sótt og hafi þeir samþykkt verkfallsboðunina samhljóða. Samkvæmt þessu hljóti að teljast ljóst að formlega hafi verið rétt að verkfallsboðuninni staðið. Spurningin sé því sú hvort einhverjar lögákveðnar takmarkanir á verkfallsréttinum eigi hér við. Ekki verði séð af stefnu að svo sé. Ljóst sé að tilkynning um verkfallsboðunina fullnægi þeim kröfum, sem gerðar séu í 16. gr. l. 80/1938 og því geti takmörkun á verkfallsréttinum ekki byggst á þeirri grein. Takmarkanir á verkfallsréttinum samkvæmt 17. gr. l. 80/1938 eigi ekki við um hina umstefndu verkfallsboðun og sú grein takmarki verkfallsréttinn því

ekki heldur. Verkföll megi gera í því skyni að vinna að framgangi krafna í vinnudeilum. Það sé rangt hjá stefnanda að kröfugerð stefnda í kjaraviðræðunum hafi ekki verið skýr. Stefndi hafi þvert á móti lagt fram mjög skýrar kröfur þann 6. maí sl., sem fullnægi þeim kröfum sem lög 80/1938 gera. Þá sé það rangt hjá stefnanda að kröfugerðin hafi beinst gegn röngum aðila. Kröfugerðin beindist að VSÍ og VMS, svo sem framlögð gögn beri með sér. Hins vegar sé ljóst að Eimskipafélagið sé leiðandi aðili í íslenskri kaupskipaútgerð og jafnframt sá eini sem stefndi eigi í raunverulegum útistöðum við varðandi þann þátt krafna sinna sem lúti að mönnun skipa. Þess vegna og til þess að valda ekki óþarfa röskun beinist verkfallsboðunin að því félagi einu. Hið meira hljóti að fela í sér hið minna á þann hátt að sé stefnda heimilt að boða verkfall hljóti að mega takmarka það við ákveðnar útgerðir eins og hér sé gert. Það sé heldur ekki rétt að engar viðræður hafi átt sér stað milli aðila. Viðræður hafi farið fram hjá sáttasemjara svo og óformlegar viðræður við forsvarsmenn Eimskipafélagsins, en þær séu í samræmi við þann hátt sem hafi tíðkast í kjarasamningsgerð á milli aðila. Þessar viðræður hafi leitt til þess að stefndi telji sig hafa fullreynt að ekki verði komið til móts við hann nema gripið verði til aðgerða og frekari viðræður á þessu stigi þjóni því engum tilgangi. Enginn annar en stefndi geti lagt mat á stöðu mála fyrir hann. Stefndi telur að fullreynt sé um samninga án þess að kröfum sé fylgt eftir með aðgerðum. Mat hans á því hljóti að ráða.

Stefnandi haldi því fram að verkfallið sé í raun aðeins til þess að knýja á um að íslenskir hásetar verði ráðnir á „Europe Feeder", sem nú sé í þjónustu Eimskipafélagsins. Sé sú skoðun reist á því að framkvæmdastjóri stefnda hafi lýst því yfir að ekki komi til verkfalls verði það skip mannað íslenskum hásetum. Framkvæmdastjóri félagsins geti að sjálfsögðu ekki einn tekið ákvarðanir um að boða eða afboða verkföll, þarna sé um að ræða persónulega skoðun framkvæmdastjórans. Það sé hins vegar öllum ljóst að krafan um að kaupskip í þjónustu íslenskra útgerða verði mönnuð Íslendingum sé grundvallarkrafa stefnda. Hún sé hins vegar ekki eina krafan sem gerð sé. Kröfugerð stefnda í kjaraviðræðum sýni líka að þessi staðhæfing stefnanda standist ekki. Stefnandi hljóti að bera sönnunarbyrði fyrir staðhæfingu sem andstæð sé gögnum málsins. Stefndi telur ennfremur ljóst að krafan um að kaupskip í íslenskri þjónustu

verði mönnuð Íslendingum sé þess eðlis að heimilt sé að knýja á um hana með verkfalli. Verulegt atvinnuleysi sé nú meðal félagsmanna stefnda og af þeirri ástæðu enn brýnna en ella að ná samkomulagi um það að skip í íslenskri þjónustu séu mönnuð Íslendingum. Sá skilningur stefnda að kröfugerð skuli nánast einskorðast við kaupkröfur fái ekki staðist.

Stefnandi byggi málsókn sína ennfremur á því að kröfur sem gerðar séu í tengslum við kjarasamninga verði að vera þess eðlis að hægt sé að ganga að þeim án þess að brjóta lög eða gerða samninga. Kröfum stefnda telur stefnandi ekki þannig farið. Sú skoðun er á því byggð að þegar hafi verið gerður tímaleigusamningur um „Europe Feeder" og honum verði ekki breytt án þess að það teljist samningsrof. Stefndi geti í sjálfu sér fallist á þá skoðun að kröfugerð skuli vera þannig að gagnaðili geti skrifað upp á og þar með sé kominn á samningur. Jafnframt megi fallast á að sá samningur skuli hvorki brjóta lög né aðra samninga sem gerðir hafi verið. Stefndi sjái hins vegar ekki að kröfugerð hans standist ekki þessi próf. Hér sé ekki verið að tala um afturvirkan samning. Stefndi hafi ekki krafist þess að gerðir samningar verði vanefndir. Framtíðarsamningar yrðu hins vegar að miðast við ákvæðið um að kaupskip í íslenskri þjónustu skuli mönnuð Íslendingum. Skipafélögin gætu þá einfaldlega gert ráð fyrir því þegar þau gerðu leigusamninga um skip, en á því sviði gildi samningsfrelsi rétt eins og á flestum öðrum sviðum einkaréttarins og því alls ekki utan samningssviðs aðila hér eins og stefnandi heldur fram að semja um að skip í íslenskri þjónustu verði mönnuð Íslendingum. Það sé einnig rangt hjá stefnanda að meginkrafan hér lúti að því að manna íslenskum hásetum skip sem Eimskipafélagið hafi nú á tímaleigu. Sú krafa hafi hvergi komið fram heldur einungis almenna krafan um að skip í íslenskri þjónustu verði mönnuð Íslendingum. Fyrirtæki hljóti iðulega að verða að aðlaga rekstur sinn breytingum, sem verði vegna kjarasamninga. Kröfur í kjaraviðræðum geti ekki talist ólögmætar þó þær knýji fyrirtæki til einhverra slíkra breytinga. Nýir kjarasamningar hljóti alltaf að leiða til einhverra breytinga í rekstri, út á það gangi kjarasamningarnir í raun, launþegarnir leitist við að stærri hluti kökunnar renni til þeirra í formi launa, bætts aðbúnaðar og aukinna rétttinda.

Með vísan til framangreinds rökstuðnings um lögmæti verkfalls sé kröfu stefnanda um sektir vísað á bug. Verði verkfallsboðunin hins

vegar talin ólögmæt telur stefndi það afsakanlegt að hafa talið sig í fullum rétti, enda hafi öllum formskilyrðum verið fullnægt og því ekki hægt að búast við því að hann gerði sér grein fyrir því að um verkfallsbrot væri að ræða.

Niðurstaða.

Kjarasamningur Sjómannafélags Reykjavíkur við Vinnuveitendasamband Íslands og Vinnumálasamband samvinnufélaganna varð laus 31. desember 1992. Að tilhlutan VSÍ og VMS var kjaradeilu milli þessara aðila vísað til ríkissáttasemjara með bréfi dags. 30. apríl 1993.

Í kröfugerð Sjómannafélags Reykjavíkur, sem sett var fram í bréfi félagsins til Vinnuveitendasambands Íslands þann 6. maí 1993 voru settar fram eftirfarandi kröfur:

„1. Skip í þjónustu íslenskra útgerða verði mönnuð íslenskum sjómönnum.
2. Grunnlaun hækki um 3%.
3. Uppsagnarfrestur verði 3 mánuðir.
4. Breytt verði grein 2.5. „vinna háseta á vakt" í síðasta kjarasamningi þar sem nú stendur: Þegar sjóvökur eru staðnar, skulu þeir menn sem eru á verði á tímabilinu 20.00 til 06.00. Í stað 20.00 til 06.00 standi 17.00 til 08.00."

Á samningafundi hjá ríkissáttasemjara þann 17. maí 1993 voru kröfurnar ræddar milli deiluaðila. Fundi þessum lauk án samkomulags og ekki var óskað eftir frekari fundahöldum í bráð, eins og segir í fundargerð ríkissáttasemjara. Eftir þann fund áttu engar formlegar viðræður sér stað milli aðila, en hinn 25. nóvember sl. var haldinn fundur með fulltrúum Sjómannafélags Reykjavíkur og Hf. Eimskipafélags Íslands. Á þeim fundi virðist einungis hafa verið rætt um það hvernig mönnun væri háttað á leiguskipinu Europe Feeder, sem mannað er erlendri áhöfn. Síðla sama dag var á fundi stjórnar og trúnaðarmannaráðs Sjómannafélags Reykjavíkur samþykkt samhljóða að boða verkfall á skipum í rekstri Eimskipafélags Íslands, sem hefjast skyldi kl. 1800 mánudaginn 6. desember 1993 „til að framfylgja fyrirliggjandi kröfugerð Sjómannafélags Reykjavíkur". Í fundargerð segir eingöngu svo um samþykkt þessa: „Rætt um mönnunarmál á leiguskipi Eimskipafélagsins Europe Trader (svo) sem mannaður er pólskum hásetum og er í áætlanaferðum Ís-

land USA, þar sem Eimskipafélagsmenn hafa staðfastlega neitað að manna skipið íslenskum hásetum."

Af framangreindu er ljóst að hin raunverulega ákvörðunarástæða verkfallsboðunarinnar var sú, að leiguskipið Europe Feeder var ekki mannað íslenskum hásetum. Til verkfallsins var því boðað til að framfylgja kröfu um að skipið skyldi mannað íslenskum hásetum. Fyrir liggur að Eimskipafélagið hefur gert tímaleigusamning til 10 mánaða um skip þetta og af því leiðir að félagið hefur engan íhlutunarrétt um ráðningu skipverja. Um greinda kröfu verður ekki samið í kjarasamningi aðila og verður henni því ekki framfylgt með verkfalli.

Ber því að taka til greina þá kröfu stefnanda, að vinnustöðvun sú, sem tilkynnt var Hf. Eimskipafélagi Íslands og Vinnuveitendasambandi Íslands af Sjómannafélagi Reykjavíkur þann 26. nóvember 1993, sé ólögmæt.

Ekki þykja efni til að dæma stefnda, Sjómannafélag Reykjavíkur, til greiðslu sektar.

Rétt þykir að stefndi greiði stefnanda málskostnað, sem þykir hæfilega ákveðinn kr. 70.000,-.

Dómsorð:

Vinnustöðvun sú, sem tilkynnt var Hf. Eimskipafélagi Íslands og Vinnuveitendasambandi Íslands af Sjómannafélagi Reykjavíkur þann 26. nóvember 1993, er ólögmæt.

Stefndi á að vera sýkn af kröfu stefnanda um greiðslu sektar.

Stefndi greiði stefnanda kr. 70.000,- í málskostnað.

Sératkvæði
Jóns Þorsteinssonar.

Kröfur Sjómannafélags Reykjavíkur um breytingar á síðastgildandi kjarasamningi varðandi kaupskipaflotann voru settar fram í fjórum liðum í bréfi félagsins til Vinnuveitendasambands Íslands dags. 6. maí 1993. Þetta eru skýrar og málefnalegar kröfur. Það er fyrsti liðurinn í þessari kröfugerð, sem er undirstaða ágreinings í þessu máli, en hann hljóðar svo:

„Skip í þjónustu íslenskra útgerða verði mönnuð íslenskum sjómönnum."

Það er engum vafa undirorpið að hér er á döfinni mikilvægt hagsmunamál félagsmanna í Sjómannafélagi Reykjavíkur. Krafa þessi er fyrst og fremst stefnumarkandi, en möguleikarnir á að hrinda henni í framkvæmd eru meðal annars háðir því hvers konar leigusamninga kaupskipaútgerðirnar gera um notkun erlendra skipa til flutninga. Eigi verður þessi krafa Sjómannafélagsins skilin á þá lund að með henni sé þess farið á leit við vinnuveitendur að þeir efni til samningsrofa eða lögbrota gagnvart erlendum skipaleigum.

Á fundi hjá ríkissáttasemjara þann 17. maí 1993 var kröfugerð Sjómannafélagsins rædd. Þar kom fram að framkvæmdastjóri félagsins taldi nauðsynlegt að fá fram kjarabætur samkvæmt öllum kröfuliðum en hafnaði kröfu vinnuveitenda um að ganga frá málum á sama hátt og Alþýðusamband Íslands. Á þessum fundi voru ekki borin fram nein andmæli af hálfu vinnuveitenda þess efnis að krafan um mönnun skipa væri utan samningssviðs aðila og til þess fallin að þvinga kaupskipaútgerðir til samningsrofa. Það er ekki fyrr en mörgum mánuðum síðar eftir að verkfall hafði verið boðað að þessi sjónarmið koma fram hjá Vinnuveitendasambandi Íslands.

Að loknum þessum árangurslausa sáttafundi gat Sjómannafélag Reykjavíkur hvenær sem var með einnar viku fyrirvara boðað til verkfalls hjá einni kaupskipaútgerð eða fleirum til framgangs krafna sinna, sbr. II. kafli laga nr. 80/1938. En málin þróuðust á þann veg næstu mánuðina að engir samningafundir fóru fram hjá ríkissáttasemjara, þar sem báðir aðilar munu hafa talið viðræður þýðingarlausar eins og sakir stóðu, og Sjómannafélagið lét hjá líða að boða til verkfalls. Á hinn bóginn fullyrðir Sjómannafélagið að á þessu tímabili hafi stöku sinnum farið fram óformlegar viðræður milli fulltrúa félagsins og fulltrúa Eimskip um mönnun skipa. Þessar viðræður hafi ekki borið árangur, andstætt því sem gerðist í viðtölum við Samskip, og á viðræðufundi 25. nóvember 1993 hafi endanlega komið í ljós að samkomulagsgrundvöllur væri ekki til staðar að svo stöddu, en þá hafi Eimskip staðfastlega neitað því að láta manna erlent skip með íslenskum hásetum, en skip þetta hafði félagið þá nýtekið á tímaleigu til Ameríkusiglinga.

Síðar þennan sama dag, 25. nóvember 1993, hélt trúnaðarmannaráð Sjómannafélagsins fund og samþykkti samhljóða að boða verk-

fall hjá Eimskip, er hefjast skyldi 6. desember 1993. Ljóst er af málavöxtum að vonbrigði ráðamanna Sjómannafélagsins með þá afstöðu Eimskip að ráða ekki íslenska háseta á skipið, sem tekið var á leigu til Ameríkusiglinga, er hvatinn að ákvörðun trúnaðarmannaráðs um boðun verkfalls. Þessi aðdragandi verkfallsins veldur ekki ólögmæti þess. Í málflutningi kom það fram af hálfu Sjómannafélagsins að krafan um mönnun skipa með íslenskum hásetum stefnir að framtíðarlausn þessara mála en miðar ekki að því að knýja Eimskip til að rifta þegar gerðum samningum um skipaleigu. Þá er þess að gæta að í verkfallsboðuninni er fram tekið að verkfallið verði gert „til að framfylgja fyrirliggjandi kröfugerð Sjómannafélags Reykjavíkur."

Í sjónvarpsviðtali 26. nóvember s.l. segir framkvæmdastjóri Sjómannafélags Reykjavíkur að Eimskip geti leyst sig frá vinnustöðvuninni með því að ráða íslenska áhöfn á leiguskip sitt á Ameríkurútunni. Aðspurður fyrir rétti segir framkvæmdastjórinn að þarna hafi hann lýst sínum persónulegu skoðunum. Fram komið tilboð hans hefir því ekkert gildi.

Með skírskotun til þess, sem hér að framan er rakið, verður að líta svo á að Sjómannafélag Reykjavíkur hafi boðað lögmætt verkfall. Því ber að sýkna félagið af öllum kröfum stefnanda í þessu máli, en eftir atvikum þykir rétt að málskostnaður falli niður.