

Miðvikudaginn 9. desember 1998.

Nr. 14/1998.

Véltjórafélag Íslands

(Friðrik Á. Hermannsson hdl.)

gegn

Vinnuveitendasambandi Íslands

f.h. Herjólfss hf.

(Jón H. Magnússon hdl.)

Kjarasamningur. Laun.

Dómur Félagsdóms.

Málið dæma Auður Þorbergsdóttir, Gylfi Knudsen, Ingibjörg Benediktsdóttir, Gunnar Sæmundsson og Valgeir Pálsson.

Mál þetta, sem dómtekið var 30. nóvember sl., var höfðað með stefnu áritaðri ódagsett um birtingu, þingfestri 2. október sl.

Stefnandi er Véltjórafélag Íslands, kt. 690269-3419, Borgartúni 18, Reykjavík.

Stefndi er Vinnuveitendasamband Íslands, kt. 700269-3029, Garðastræti 41, Reykjavík, f.h. Herjólfss hf., kt. 430676-0169, Bása-skersbryggju, Vestmannaeyjum.

Dómkröfur stefnanda:

Að viðurkennt verði að stefndi, Herjólfur hf., hafi brotið gegn XXV. kafla, sbr. ákvæði 25.1.5., í kjarasamningi um kaup og kjör yfirvéltjóra, véltjóra og vélavarda á kaupskipum milli Vinnuveitendasambands Íslands og Vinnumálasambands samvinnufélaganna annars vegar og Véltjórafélags Íslands hins vegar frá 1. apríl 1995.

Þá er þess krafist að stefndi verði dæmdur til að greiða stefnanda málskostnað að skaðlausu.

Dómkröfur stefnda:

Stefndi krefst sýknu af kröfum stefnanda og að stefnandi verði dæmdur til að greiða stefnda málskostnað að skaðlausu.

Málavextir.

M.s. Herjólfur er eign stefnda, Herjólfss hf. Skipið er í daglegum siglingum milli Vestmannaeyja og Þorlákshafnar. Að sögn stefnda hefur svo verið í þau 22 ár sem útgerðin hefur starfað. Í upphafi fór skipið að sögn stefnda eina ferð á dag og hafi verið tekið mið af því við gerð kjarasamninga fyrir áhöfn skipsins. Fljótlega hafi þjónusta skipsins verið aukin á sumrin og séu farnar tvær ferðir á dag, þrjá daga vikunnar.

Á árinu 1992 eignaðist útgerð m.s. Herjólfss nýtt skip sem hlaut sama nafn og eldra skipið. Meginverkefni skipsins eru þau sömu og eldra skipsins, daglegar áætlunarferðir milli Vestmannaeyja og Þorlákshafnar. Sumarið 1992 var að sögn stefnda farin hringferð um landið til að kynna skipið. Í apríl 1996 og maí 1997 fór skipið í kynnisferðir til Reykjavíkur. Þá voru boðnar siglingar um sundin og farið í kvöldferð frá Reykjavík. Eftir að farþegar í kvöldferðinni fóru í land í Reykjavík var skipinu að sögn stefnda siglt til Vestmannaeyja og skipið fór aftur í áætlunarferðir milli Vestmannaeyja og Þorlákshafnar.

Ágreiningur aðila stendur um það hvernig beri að greiða fyrir yfirvinnu vélstjóra þá er skipinu er siglt til annarra hafna en bundnar eru við ferðir skipsins á milli Vestmannaeyja og Þorlákshafnar og eru ferðirnar til Reykjavíkur 1996 og 1997 tilefni ágreiningsins. Í gildi er kjarasamningur um kaup og kjör yfirvélstjóra, vélstjóra og vélavarða á kaupskipum milli Vinnuveitendasambands Íslands og Vinnuálagssambands samvinnufélaganna annars vegar og Vélstjórafélags Íslands hins vegar. Í XXV. kafla samningsins eru sérákvæði vegna m.s. Herjólfss.

Stefnandi telur að greiða beri vélstjórunum eftir grein 25.1.5. Greinin er svohljóðandi:

„Nú hafa vélstjórar unnið yfirvinnu samfelldt 6 klst. eða lengur í framhaldi af reglulegum vinnutíma sínum og skulu þeir þá fá minnst 8 klst. hvíld, ella greiðist áfram yfirvinnukaup skv. A-taxta, enda þótt komið sé fram á dagvinnutíma næsta dags.“

Stefndi telur að greiða beri eftir grein 25.1.2. Sú grein er svohljóðandi:

„Á ferðum skipsins milli Vestmannaeyja og Þorlákshafnar skulu eftirfarandi reglur gilda um vinnutíma:

Daglegur vinnutími vélstjóranna skal vera frá kl. 8:00 til kl. 17:00 og skal miðað við 40 klst. vinnuviku án vaktafyrirkomulags. Öll viðvera um borð í ferðum skipsins telst óslitinn vinnutími.

Tefjist skipið eða þurfi að fara til annarrar hafnar en Þorlákshafnar fer um yfirvinnugreiðslur sem hér segir:

Yfirvinna skal greidd þeim vélstjóra, sem á vakt er, eftir kl. 17:00. Í þessum tilvikum er heimilt að setja vakt kl. 17:00 eða þegar vinnu lýkur.

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

Málsástæður og rökstuðningur stefnanda.

Af hálfu stefnanda er því haldið fram að forsvarsmenn stefnda, Herjólfss hf., hafi 9. maí 1997 ákveðið að halda í skemmtisiglingu með m.s. Herjólfli til Reykjavíkur. Eftir seinni áætlunarferð milli Vestmannaeyja og Þorlákshafnar, föstudagskvöldið 9. maí 1997, hafi verið siglt til Reykjavíkur og skipið lagst að bryggju í Reykjavíkurhöfn aðfaranótt laugardagsins 10. maí. Morguninn hafi síðan verið notaður til að undirbúa skoðunarferðir um Faxaflóa. Um kvöldið hafi verið farið með gesti í siglingu og dansleikur haldinn sem staðið hafi fram á nótt. Af þeim sökum hafi verið farið fram á að allir vélstjórnarnir væru til taks þar til gestirnir yfirgæfu skipið. Aðfaranótt sunnudagsins 11. maí hafi síðan verið siglt frá Reykjavík til Vestmannaeyja og venjubundnar áætlunarferðir milli Vestmannaeyja og Þorlákshafnar hafist daginn eftir.

Við launauppgjör stefnda til vélstjóra á m.s. Herjólfli hafi komið upp ágreiningur milli vélstjórnanna og stefnda um túlkun nefnds kjarasamnings. Vélstjórnarnir hafi talið að stefndi hafi beitt röngum aðferðum við útreikning launa og stuðst við annað ákvæði í kjarasamningnum en þeim hafi borið.

Stefnandi byggir málshöfðun þessa á því að stefndi, Herjólfur hf., hafi brotið gegn ákvæði greinar 25.1.5. í kjarasamningi um kaup og kjör yfirvélstjóra, vélstjóra og vélavarda í kaupskipum milli Vinnuveitendasambands Íslands og Vinnumálasambands samvinnufélaganna annars vegar og Vélstjórafélags Íslands hins vegar. Vélstjórnarnir hafi ekki fengið áframhaldandi yfirvinnukaup á dagvinnutíma næsta dags, þrátt fyrir að hafa unnið samfellt sex klukkustundir í yfirvinnu deginum áður og ekki náð að hvílast í átta klukkustundir á milli vinnulota.

Stefnda hafi ekki verið stætt á að beita fjögurra klukkustunda hvíldarreglunni í 5. mgr. greinar 25.1.2. í kjarasamningnum, enda sé um sérákvæði að ræða sem einungis taki til siglinga m.s. Herjólfss milli Vestmannaeyja og Þorlákshafnar, samanber 1. mgr. greinar 25.1.2. í kjarasamningnum. Ákvæðið sé tæmandi og því eigi siglingin til Reykjavíkur í umrætt sinn undir almenn ákvæði kjarasamningsins í grein 25.1.5.

Stefnandi byggir kröfur sínar á XXV. kafla kjarasamnings um kaup og kjör yfirvélstjóra, vélstjóra og vélavarda á kaupskipum milli Vinnuveitendasambands Íslands og Vinnumálasambands sam-

vinnufélaganna annars vegar og Vélstjórafélags Íslands hins vegar, aðallega greinum 25.1.2. og 25.1.5.

Krafa um málskostnað er byggð á 1. mgr. 130. gr. laga um meðferð einkamála nr. 91/1991.

Málsástæður og rökstuðningur stefnda.

Að sögn stefnda var yfirvinna í ferðunum til Reykjavíkur gerð upp á sama hátt og áður þegar skipið hefur farið úr áætlunarsiglingum sínum í önnur verkefni og settar hafi verið á sjóvaktir. Í þeim tilvikum hafi stefndi ávallt greitt yfirvinnu í samræmi við gr. 25.1.2. í kjarasamningi yfirvéltjóra, véltjóra og vélavarða á kaupskipum milli Vinnuveitendasambands Íslands og Vinnumálasambands samvinnufélaganna annars vegar og Vélstjórafélags Íslands hins vegar. Að sögn stefnda hafi véltjórar skipsins, sem séu flestir þeir sömu og á eldra skipinu, ekki gert neinar athugasemdir við uppgjör yfirvinnu fyrr en eftir Reykjavíkurferðina 1996. Þá hafi krafa af hálfu véltjórans verið byggð á allt öðrum ákvæðum kjarasamningsins en nú sé gert. Á þessu tímabili hafi hvorki orðið breytingar á þeim almennu ákvæðum kjarasamnings véltjóra sem deilt hafi verið um 1996 né sérákvæðum í XXV. kafla. Samt sé krafa véltjóra nú reist á allt öðrum ákvæðum kjarasamningsins en gert hafi verið 1996.

Stefndi rökstyður sýknukröfu sína með því að hann hafi efnt að fullu samningsskyldur sínar við félagsmenn stefnanda samkvæmt gildandi kjarasamningi. Mótmælt er sem röngu og ósönnuðu að stefndi hafi brotið gegn XXV. kafla kjarasamningsins. Eins og fram komi í skjölum málsins hafi stefndi í þeim tilvikum, að skipið hafi farið í önnur verkefni en að sigla milli Vestmannaeyja og Þorlákshafnar, gert upp yfirvinnu í samræmi við ákvæði greinar 25.1.2. sem hafi verið óbreytt frá því að eldri m.s. Herjólfur hóf siglingar, sbr. kjarasamning frá 1977.

Í raun sé þá um það að ræða að skipt sé yfir á almenn ákvæði kjarasamningsins og fari um vaktstöður og greiðslur á sama hátt og á öðrum kaupskipum sem samningurinn nái yfir. Í XXV. kafla séu sérákvæði um m.s. Herjólf þegar hann sinni reglubundnum verkefnum sínum. Fari skipið í önnur verkefni sé skipt yfir á almenn ákvæði véltjórasamnings eins og ákvæði 4. og 5. mgr. gr. 25.1.2. beri með sér. Hafi þau ákvæði staðið óbreytt frá upphafi, sbr. kjarasamning aðila frá 14. sept. 1977. Þá hafi ekki þekkt vaktafrí vélarúm og hafi þá verið settar á sjóvaktir og véltjórnarnir skipst á um að vera á

vinnustað sínum niðri í vélarúmi. Þá hafi verið staðnar þrískiptar vaktir á sólarhring í vélarúmi. Í stað þess að skila 8 klst. samfelld á vakt eins og gert sé í landi skili vélstjórar til sjós 8 klst. vakt sinni í tveimur hlutum á þann hátt að þeir standi vakt í vélarúmi í 4 klst. í einu og fái svo 8 klst. hvíld á milli.

Í áætlunarsiglingum skipsins milli Vestmannaeyja og Þorlákshafnar séu vélstjórnir dagvinnumenn. Þegar skipið fari einungs eina ferð sé vinnudeginum lokið um kl. 16 eftir að skipið hefur verið bundið við bryggju í Vestmannaeyjum og farþegar og bílar komnir í land. Ákvæði greinar 25.1.2. í kjarasamningi, að öll viðvera um borð teljist óslitinn vinnutími, hafi verið sett til að tryggja vélstjórum full mánaðarlaun. Að öðrum kosti hafi verið talin hætta á því að haldið væri fram að vélstjórnir væru einungis í hlutastarfi þar sem þeir skiptust á um að vera á vakt niðri í vélarúmi og næðu því ekki að skila fullum vinnudegi fyrir mánaðarlaunum sínum, sbr. gr. 1.1.1. og 5.3.2. í kjarasamningi.

Þó að beita ætti gr. 25.1.5. sé því mótmælt sem röngu og ósönnuðu að vélstjórar á m.s. Herjólfri hafi komist á hvíldarákvæði skv. greininni með því að vinna samfelld í sex klukkustundir í yfirvinnu daginn áður en siglt var til Reykjavíkur. Þá sé ranglega tilgreint í stefnu að skipið hafi komið til Reykjavíkur aðfaranótt laugardags. Skipið hafi komið til Reykjavíkur á laugardagsmorgni, sbr. ljósrit úr leiðarþók skipsins. Vélstjórnir eigi ekki rétt á greiðslu fyrir yfirvinnu laugardag og sunnudag þar sem þeim beri samkvæmt kjarasamningi að skila 8 klst. á dag fyrir mánaðarþauki sínu og hafi fengið greidda yfirvinnu fyrir vinnu umfram 8 klst.

Skýrt sé tekið fram í gr. 25.1.5. að til þess að öðlast rétt til 8 klst. hvíldar þurfi viðkomandi að hafa unnið samfelld í 6 klst. í yfirvinnu. Við túlkun á hvíldarákvæðum kjarasamninga sé gerður skýr greinarmunur á greiddum og unnum tímum. Skilyrðið sem þurfi að uppfylla til þess að hvíldarákvæði komist á sé að vélstjóri hafi unnið óslitið í 6 klst. eða lengur í framhaldi af reglulegum vinnutíma sínum. Ekki sé nóg að hafa einungis fengið greiddar 6 klst. í yfirvinnu ef þær séu ekki allar unnar. Enginn vélstjórnarmaður hafi getað uppfyllt þetta ákvæði þar sem skipið hafi komið til Vestmannaeyja úr seinni ferð til Þorlákshafnar og verið bundið við bryggju í Vestmannaeyjum kl. 22:20, sbr. leiðarþók skipsins. Frá kl. 17:00 til kl. 22:20 séu tæplega 5,5 klst. og þó að vélstjórnir hefðu unnið allan þann tíma

uppfylli þeir ekki ákvæði gr. 25.1.5. um að hvíldarákvæði kæmist á þar sem þeir þurfi að hafa unnið í 6 klst. samfelld eða lengur í yfirvinnu til þess að hvíldarákvæði skv. gr. 25.1.5. komist á. Skipið hafi síðan siglt til Reykjavíkur kl. 01:05 eftir miðnætti og þá hafi vélstjórnir skipt sér á vaktir þannig að sá fyrsti hafi tekið vakt til kl. 04:00 og þá verið leystur af. Með tilliti til þess að skipið sé búið vaktfríu vélarúmi hefðu allir vélstjórnir getað verið í hvíld frá kl. 17:00 daginn áður en siglt hafi verið til Reykjavíkur. Það tíðkist á öðrum skipum með slíkum búnaði að vélstjórnar vinni allir saman yfir daginn og þegar þeir hætti seinnipart dags eða á kvöldin stilli þeir aðvörunarkerfið upp í brú, í matsal og í herbergi þess sem á að sinna útköllum frá viðvörunarbúnaðinum. Í almenna hluta kjarasamningsins séu nánari ákvæði um vaktfrítt vélarúm í grein 2.4. og áfram.

Niðurstaða.

Ágreiningur aðila lýtur að launauppgjöri stefnda til vélstjóra á m.s. Herjólfí dagana 9.-11. maí 1997. Skipið er í reglubundnum áætlunarferðum milli Vestmannaeyja og Þorlákshafnar. Fyrri daginn sigldi skipið tvær áætlunarferðir milli Vestmannaeyja og Þorlákshafnar. Skipið lagðist að bryggju eftir síðari ferðina kl. 22:20 að kvöldi 9. maí. Um kl. 01:00 aðfaranótt 10. maí var siglt til Reykjavíkur í skemmtisiglingu.

Í XXV. kafla kjarasamnings aðila um kaup og kjör yfirvélstjóra, vélstjóra og vélavarða á kaupskipum frá 1. apríl 1995 eru sérákvæði sem gilda um m.s. Herjólf.

Í grein 25.1.2. þessa kafla segir:

„Á ferðum skipsins milli Vestmannaeyja og Þorlákshafnar skulu eftirfarandi reglur gilda um vinnutíma:

Daglegur vinnutími vélstjórnanna skal vera frá kl. 8:00 til kl. 17:00 og skal miðað við 40 klst. vinnuviku án vaktafyrirkomulags. Öll viðvera um borð í ferðum skipsins telst óslitinn vinnutími.

Tefjist skipið eða þurfi að fara til annarrar hafnar en Þorlákshafnar fer um yfirvinnugreiðslur sem hér segir:

Yfirvinna skal greidd þeim vélstjóra sem á vakt er, eftir kl. 17:00. Í þessum tilvikum er heimilt að setja vakt kl. 17:00 eða þegar vinnu lýkur.

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

Fram kemur í grein 25.1.5., sem er í sama kafla og framangreint ákvæði, að hafi vélstjórar unnið yfirvinnu samfelld 6 klukkustundir eða lengur í framhaldi af reglulegum vinnutíma sínum skuli þeir þá fá minnst 8 klst. hvíld, ella greiðist áfram yfirvinnukaup.

Stefnandi heldur því fram að við útreikning launa vélstjóra í ferð Herjólfss til Reykjavíkur ofangreint sinn beri að leggja til grundvallar grein 25.1.5. sem sé almennt ákvæði. Vélstjórnarnir hafi ekki fengið yfirvinnukaup á dagvinnuna 10. maí, þrátt fyrir að þeir hafi unnið samfelld sex klst. í yfirvinnu daginn áður og ekki náð að hvílast í átta klst. á milli vinnulota. Grein 25.1.2. sé sérákvæði, sem einungis taki til siglinga m.s. Herjólfss milli Vestmannaeyja og Þorlákshafnar.

Af hálfu stefnda er því hins vegar haldið fram að við útreikning launa vélstjóra í ferð Herjólfss til Reykjavíkur ofangreint sinn beri að leggja til grundvallar grein 25.1.2., en ekki grein 25.1.5. eins og stefnandi fer fram á. Bendir stefndi á það að uppgjör yfirvinnu hafi ávallt farið fram á grundvelli greinar 25.1.2. allt frá því er reglubundnar siglingar hófust með eldri m.s. Herjólf fyrir rúmum tuttugu árum. Í XXV. kafla séu sérákvæði um m.s. Herjólf þegar skipið fari í reglubundnar siglingar, en fari skipið í önnur verkefni, eins og hér hafi verið raunin, beri að leggja til grundvallar við uppgjör launa 4. og 5. mgr. greinar 25.1.2., en ákvæði þetta sé almennt ákvæði.

Grein 25.1.2. í kjarasamningi aðila á skv. upphafsmálgrein sinni við um ferðir m.s. Herjólfss milli Vestmannaeyja og Þorlákshafnar. Ekki eru rök til að skýra hana svo rúmt að hún eigi við um siglingar skipsins til annarra staða. Ákvæði greinar 25.1.5. taka hinsvegar til allra ferða skipsins. Samkvæmt því sem fram er komið í málinu lauk síðari ferð skipsins til og frá Þorlákshöfn kl. 22:20 þann 9. maí 1997. Vélstjórnar skipsins höfðu þá haft viðveru í því í 5 klukkustundir og 20 mínútur eftir að dagvinnutíma þeirra lauk. Gegn eindreginni neitun stefnda er ósannað að óskað hafi verið eftir áframhaldandi viðveru vélstjóranna um borð í skipinu eftir komuna til Vestmannaeyja til kl. 23:00 eða lengur, en ferð skipsins til Reykjavíkur hófst fyrst kl. 01:00 þann 10. maí 1997.

Að svo vöxnu máli ber að sýkna stefnda af kröfu stefnanda um viðurkenningu á því að stefndi hafi brotið ákvæði XXV. kafla kjarasamnings aðila í umrætt skipti.

Stefnandi greiði stefnda málskostnað sem ákveðst 125.000 krónur.

D ó m s o r ð:

Stefndi, Vinnuveitendasamband Íslands f.h. Herjólfss hf., er sýknaður af kröfum stefnanda, Vélstjórafélags Íslands, í máli þessu.

Stefnandi greiði stefnda 125.000 krónur í málskostnað.
