inganefndin telur, að orðið hafi samkomulag um milli hennar og sáttamanna um þessi efni.

Verður að telja, að efni hennar sé að verulegu leyti skýrsla um tilboð af hálfu samninganefndar Dagsbrúnar við sáttanefndina og fjalli þannig um efni, sem stefnanda jafnt sem öðrum sé samkvæmt 4. mgr. 28. gr. laga nr. 80/1938 óheimilt, án samþykkis gagnaðiljans að skýra frá, enda þótt hér sé um hans eigin yfirlýsingar að ræða. Og þar sem stefndi, sem annar samningsaðilja, hefur mótmælt skýrslugjöf um þessi atriði, þykir verða að synja um það, að Sigurði Guðnasyni gefist kostur á að staðfesta nefnda skýrslu hér fyrir dómi.

Því úrskurðast:

Sigurði Guðnasyni gefst ekki kostur á að staðfesta framangreinda aðiljaskýrslu hér fyrir dómi.

Föstudaginn 27. október 1944.

Nr. 7/1944. **Alþýðusamband Íslands f. h. Sjómannafélags Hafnarfjarðar vegna Bjarna Þorsteinssonar** (Sigurhjörtur Pétursson hdm.)

gegn

Félagi íslenzkra botnvörpuskipaeigenda f. h. H/f Hrafnaflóka (Gunnar Þorsteinsson hrl.).

Mál út af ágreiningi um skilning á ákvæðum kjarasamnings.

Dómur.

Mál þetta er höfðað hér fyrir dómi með stefnu, dags. 10. júlí s.l., af Alþýðusambandi Íslands f. h. Sjómannafélags Hafnarfjarðar vegna Bjarna Þorsteinssonar gegn Félagi ísl. botnvörpuskipaeigenda f. h. Hrafnaflóka h/f.

Málavextir eru þessir:

Þann 24. nóv. f. á. lét togarinn Óli Garða, eign H/f Hrafnaflóka, úr höfn í Hafnarfirði, að lokinni veiðiför, og hélt til Englands með aflann til sölu þar. Í síðustu veiðiför skipsins höfðu 29 skipverjar verið á því, en samkvæmt gildandi samningum milli sjómannafélaganna og útgerðarmanna sigldu 13 skipverjar skipinu út í nefndri ferð, en 16 urðu eftir í landi.

Á leið sinni til Englands varð Óli Garða fyrir því óhappi að lenda í árekstri við annað skip og laskaðist svo, að hann varð að fara til viðgerðar, og var hún framkvæmd í North Shields í Englandi. Mun skipið hafa komið þangað 6. eða 7. des. f. á. Viðgerð er talið lokið 4. febrúar þ. á., og til Hafnarfjarðar kom skipið aftur 9. s. m. Skipverjar þeir, sem sigldu Óla Garða út, unnu við skipið meðan á viðgerð stóð og sigldu því heim aftur.

Hásetar á nefndum togara voru ráðnir samkvæmt samningi, dags. 30. sept. 1942, milli Sjómannafélags Hafnarfjarðar o. fl. annars vegar og Félags íslenzkra botnvörpuskipaeigenda hins vegar. Fyrsta málsgr. 6. gr. hans hljóðar svo:

„Þeir, sem ekki sigla til útlanda á togara, sem stundar veiðar, skulu halda mánaðarkaupi sínu og fæðispeningum, kr. 3.75 á dag, auk dýrtíðaruppbótar á hvoru tveggja, meðan skipið er í ferðinni. Fæðispeningar greiðast fyrir þann tíma, sem skipverji nýtur ekki fæðis á skipinu."

Samkvæmt þessu samningsákvæði fengu þeir 16 skipverjar, sem eftir urðu í landi 24. nóv. f. á. kaup og fæðispeninga til 11. des. f. á., eða 17 daga alls, en voru þá afskráðir, og var Bjarni Þorsteinsson einn þeirra. Flestir munu þeir hafa farið á skipið aftur, er það hóf fiskveiðar eftir komu sína til Hafnarfjarðar 9. febr. s.l. Ekki er vitað, hvort nefndur Bjarni var meðal þeirra, enda skiptir það ekki máli hér.

Stefnandi taldi, að hásetum þeim, er eftir urðu í landi 24. nóv., bæri réttur til kaups þess og hlunninda, er um getur í nefndri 1. mgr. 6. gr. nefnds samnings, allan tímann meðan skipið dvaldi erlendis í þetta sinn og til þess, er það kom aftur til Hafnarfjarðar. Stefndi vildi ekki fallast á þann skilning. Út af þessum ágreiningi höfðaði stefnandi mál þetta, svo sem að framan greinir, og eru dómkröfur hans þær, að viðurkennt verði, að nefndum Bjarna Þorsteinssyni hafi, samkvæmt 6. gr. framangreinds samnings frá 30. sept. 1942, borið réttur til kaups og fæðispeninga sem skipverja á b/v Óla Garða, á tímabilinu frá 12. des. 1943 til 9. febr. 1944. Þá krefst hann og málskostnaðar úr hendi stefnda eftir mati dómsins.

Stefndi hefur krafizt sýknu af kröfum stefnanda og málskostnaðar úr hendi hans eftir mati dómsins.

Kröfur sínar styður stefnandi þeim rökum, að togarinn Óli Garða hafi verið „í ferðinni" frá 24. nóv. f. á. til 9. febr. þ. á., því ferð hans hafi ekki lokið fyrr, og engir skipverja, er með honum sigldu út, verið afskráðir á þessu tímabili. Telur hann,

að skýra beri nefnda 1. mgr. 6. gr. áðurnefnds samnings svo, að réttur háseta, er í landi bíða, til kaups samkvæmt henni, sé óháður því, hvort skip hafi skamma eða langa ferð, eða af hvaða orsökum för þess kann að tefjast, og skipti ekki máli, hvort þær séu útgerðinni viðráðanlegar. Tilgangur þessa samningsákvæðis sé, að skipverjar, bæði þeir sem heima sitja og þeir er sigla, siti við sama borð, að því er mánaðarkaup og fæði snertir. Og þó óvenjulegar tafir verði á ferð skips, geti það ekki að þessu leyti leyst útgerðarmenn undan skyldu við háseta þá, er í landi dvelja, meðan enn eru skráðir á skipið einhverjir þeir hásetar, er sigldu því út. Hins vegar telur hann, að útgerðarmaður eigi þess kost, að losast við kaupgreiðslur til hásetanna, með því að senda þá heim, sem erlendis eru, og skrá þá alla úr skiprúmi, þótt skipið komi ekki sjálft heim úr söluför. Telur hann og framkvæmd þessa ágreiningsatriðis hafa hnigið í þá átt, að greitt væri fyrir fullan ferðartíma skips, hver sem hann væri.

Stefndi telur hins vegar, að með oftnefndu samningsákvæði sé aðeins átt við þann tíma, er það venjulega taki togara að sigla með afla til Englands og heim aftur, þ. e. 12—14 daga. Heldur hann því fram, að skipverjum, er í landi bíða, beri ekki undir neinum kringumstæðum réttur til kaups lengur en í 14 daga, þó för skips kunni af einhverjum ástæðum að vara lengur, og hafi hvorugur samningsaðilja gert ráð fyrir öðru, þegar umræddur samningur var gerður. Telur hann, að þurft hefði að taka það ótvírætt fram í samningnum, ef ætlunin hefði verið sú, að hásetar nytu þessara hlunninda lengur en venjulegan siglingartíma.

Nú hafi skipverjar af Óla Garða, er í landi voru, fengið kaup greitt í 17 daga, eða lengur en samningar stóðu til, og eigi því engar frekari kröfur á hendur útgerð skipsins að þessu leyti. En hér við bætist, að för skipsins hafi í þetta sinn tafizt af ástæðum, sem voru óviðráðanlegar útgerð skipsins, þ. e. árekstur skipsins og erfiðleikar á að fá viðgerð, og því varað óeðlilega langan tíma. Einnig hefur stefndi haft uppi þá varnarástæðu, að tafir þær, sem urðu á ferð b/v Óla Garða í greindri för, falli undir ákvæði 41. gr. sjómannalaga frá 1930 og hafi útgerð skipsins af þeim sökum losnað undan frekari greiðsluskyldu gagnvart hásetum. Loks heldur hann því og fram, að venjan hafi hnigið í þá átt, að aðeins væri greitt

fyrir venjulegan siglingartíma, þó för skips tæki lengri tíma. Eigi þannig Bjarni Þorsteinsson eða aðrir skipverjar á nefndum togara, sem eins stóð á um, engar frekari fjárkröfur á hendur útgerð skipsins út af oftnefndri för þess.

Orðalagið á ákvæði því, sem um er deilt í máli þessu, „meðan skipið er í ferðinni", er komið inn í samninga málsaðilja við samningsgerð 14. janúar 1941. Ekki er vitað, að neitt hafi verið um það rætt við samningsgerðina, hve víðtæk merking skyldi í því felast, né heldur hefur það verið upplýst, að tilhlutan hvors samningsaðilja þetta orðalag er inn í samninginn komið. Verður því ekki stuðst við atvik við samningsgerðina við skýringu á ákvæði þessu. Ekki verður heldur talið, að venja hafi myndazt um þetta, er geti orðið til leiðbeiningar. Verður þá að leggja til grundvallar, hvað eðlilegt verði að telja að felist í umræddu orðalagi. Skipverjar þeir, sem í landi dvelja meðan skip siglir með aflann, eru ekki, samkvæmt því sem fyrir liggur, skyldir til annars framlags af sinni hálfu, eftir að skipið hefur látið úr höfn, en 2 daga vinnu til viðgerðar á veiðarfærum skipsins, ef þess er krafizt af útgerðarmanni. Og ekki er upp komið, að þeir séu bundnir sérstökum samningsskyldum um að fara aftur í skiprúm í næstu veiðiför. Að þessu athuguðu, og þar sem hér er um að ræða þá undantekningarreglu í gagnkvæmum samningum, að greiðsluskylda er lögð á annan aðilja án þess endurgjald komi á móti af hálfu hins, nema að litlu leyti, þykir eðlilegast að skýra umdeilt samningsákvæði þannig, að skylda útgerðarmanns sé takmörkuð við þann tíma, sem það tekur togara að sigla til Englands með afla og heim aftur, þegar ófyrirsjáanlegar tafir koma ekki fyrir. Er ekki hægt að fallast á þá skoðun stefnanda, að það hafi verið og sé grundvallarregla í þessum samningum málsaðilja, að skipverjar allir, þ. e. þeir sem sigla og hinir sem í landi bíða, þurfi að sitja við sama borð, að því er kaup og fæði snertir, því samkvæmt þeim samningum, er gilt hafa milli málsaðilja, hefur þessi skylda útgerðarmanns, sem hér er deilt um, stundum verið takmörkuð við 17 manna áhöfn og síðar 19 manna áhöfn, enda þótt fleiri skipverjar hafi verið á togurum í veiðiför. Verður þegar af þessari ástæðu ekki talið, að krafa stefnanda um kaup fyrir tíma þann allan, er b/v Óli Garða var erlendis í umrætt skipti, hafi stoð í oftnefndu ákvæði 1. mgr. 6. gr. greinds samnings frá 30. september 1942.

Samkvæmt framangreindu ber því að taka sýknukröfu stefnda til greina.

Eftir atvikum þykir rétt, að málskostnaður falli niður.

Því dæmist rétt vera:

Stefndi, Félag íslenzkra botnvörpuskipaeigenda f. h. H/f Hrafnaflóka, á að vera sýkn af kröfum stefnanda, Alþýðusambands Íslands f. h. Sjómannafélags Hafnarfjarðar vegna Bjarna Þorsteinssonar, í máli þessu.

Málskostnaður falli niður.

Sératkvæði Ragnars Ólafssonar.

Ég skil 6. gr. samnings milli Sjómannafélags Reykjavíkur, Hafnarfjarðar og Patreksfjarðar annars vegar og Félags íslenzkra botnvörpuskipaeigenda frá 30. sept. 1942 á þá leið, að með henni sé verið að tryggja, að söluferðir togara til útlanda skapi ekki misræmi í launagreiðslum milli háseta, sem ráðnir eru á sama togara, sbr. 1. og 2. mgr. greinarinnar. Það hefði því þurft að taka sérstaklega fram í samningnum, ef ætlazt var til, að útgerðarmanni væri heimilt að afskrá háseta, sem í landi bíða meðan togari siglir til útlanda, meðan skipið er í ferðinni og hásetar, sem út sigldu, halda fullu kaupi. Þar eð þetta er ekki tekið fram í samningnum tel ég, að 6. gr. nefnds samnings beri að skilja þannig, að Bjarni Þorsteinsson eigi rétt til kaups og fæðispeninga, sem skipverji á b/v Óla Garða frá 12. des. 1943 til 9. febr. 1944.

Eftir ástæðum tel ég rétt, að málskostnaður falli niður.

Dómsatkvæði mitt verður því þannig:

Því dæmist rétt vera:

Ákvæði 6. gr. kjarasamnings, dags. 30. sept. 1942, milli Sjómannafélags Hafnarfjarðar o. fl. annars vegar og Félags íslenzkra botnvörpuskipaeigenda hins vegar eru rétt framkvæmd þannig, að Bjarni Þorsteinsson fái kaup og fæðispeninga sem skipverji á b/v Óla Garða frá 12. des. 1943 til 9. febr. 1944.

Málskostnaður fellur niður.