

Mánudaginn 16. júní 1975.

Nr. 6/1975. **Vinnuveitendasamband Íslands vegna
H/f Eimskipafélags Íslands, Jökla h/f,
Hafskips h/f og Jóns Franklins, skipaútgerðar**
(Baldur Guðlaugsson cand. jur.)
gegn
**Farmanna- og fiskimannasambandi Íslands
vegna Vélstjórafélags Íslands**
(Finnur Torfi Stefánsson hdl.).

Dómarar:

Guðmundur Jónsson, Sigurður Línadal, Bjarni K. Bjarnason, Árni
Guðjónsson og Hafsteinn Baldvinsson.

Dæmt um lögmæti samúðarverkfalls. Sératkvæði.

Dómur.

Mál þetta, sem tekið var til dóms 12. þ. m., er höfðað fyrir Félagsdómi með stefnu útgefinni 28. maí 1975, og var málið þingfest 30. s. m.

Stefnandi málsins er Vinnuveitendasamband Íslands vegna H/f Eimskipafélags Íslands, Jökla h/f, Hafskips h/f og Jóns Franklins, skipaútgerðar.

Stefndi er Farmanna- og fiskimannasamband Íslands vegna Vélstjórafélags Íslands.

I stefnu hefur stefnandi gert þessar dómkröfur:

„Að samúðarverkfall vélstjóra á farskipum, sem ákveðið var af stjórn og trúnaðarmannaráði Vélstjórafélags Íslands á fundi 4. maí s.l. og kom til framkvæmda 14. sama mánaðar, samkvæmt áður tilkynntri verkfallsboðun, dags. 7. maí s.l., verði dæmd ólögmæt aðgerð, sem fari í bága við II. kafla laga um stéttarfélög og vinnudeilur nr. 80/1938.

Að Farmanna- og fiskimannasamband Íslands vegna Vélstjórafélags Íslands beri skaðabótaábyrgð gagnvart stefnanda á öllu því tjóni, sem greind vinnustöðvun hefur haft eða kann að hafa í för með sér.

Að Farmanna- og fiskimannasamband Íslands vegna Vélstjórafélags Íslands verði dæmt til að greiða stefnanda málskostnað að skaðlausu að mati dómsins“.

Er málið var tekið fyrir 3. þ. m., var af hálfu stefnanda fallið frá kröfu um viðurkenningu á skaðabótaábyrgð stefnda, en stefnanda var jafnframt áskilinn réttur til að hafa slíka kröfu uppi í sérstöku máli síðar.

Í greinargerð stefnda eru þær dómkröfur gerðar aðallega, að málinu verði vísað frá Félagsdómi, en til vara, að stefndi verði sýknaður af öllum kröfum stefnanda. Þá er krafizt málskostnaðar úr hendi stefnanda samkvæmt gjaldskrá Lögmannafélags Íslands.

Að undangengnum munnlegum máflutningi, sem fram fór 4. þ. m., var 5. þ. m. kveðinn upp úrskurður, þar sem hrundið var frávisunarkröfu stefnda. Hefur því verið lýst yfir af hálfu stefnda, að úrskurðurinn verði ekki kærður.

Málavextir eru þeir, að 24. apríl sl. hófu vélstjórar á togurum, sem eru 500 rúmlestir að stærð og stærri, verkfall, en áður hafði komið til framkvæmda verkfall undirmanna á þessum skipum. Á fundi „stjórnar og trúnaðarmannaráðs“ Vélstjórafélags Íslands, sem haldinn var 4. maí sl. og níu nafngreindir menn sátu, þar af tveir vélstjórar af togurum 500 rúmlestir eða stærri, var samþykkt svohljóðandi tillaga: „Fundur stjórnar og trúnaðarmannaráðs, haldinn að Báru götu 11 sunnudaginn 4. maí 1975, samþykkir að boða til samúðarverkfalls á kaupskipum til stuðnings vélstjórum á togurum í deilu þeirra“. Um samþykkt tillögunnar segir svo í fundargerð: „Samþykkt með öllum greiddum atkvæðum“. Með bréfi, dags. 7. maí sl., tilkynnti Vélstjórafélag Íslands Vinnuveitendasambandi Íslands, að samúðarverkfall samkvæmt áðurgreindri fundarsamþykkt kæmi „til framkvæmda á miðnætti miðvikudaginn 14. maí 1975, hafi samningar ekki tekist fyrir þann tíma“. Samningar tókust ekki, og hafa skip sóknaraðilja stöðvazt vegna samúðarverkfallsins, þegar þau hafa komið til hafnar. Höfðaði stefnandi síðan mál þetta, eins og áður er rakið. Á fundi stjórnar og trúnaðarmannaráðs 9. júní 1975 var samþykkt að aflýsa samúðarverkfallinu.

Krafa stefnanda er í fyrsta lagi reist á þeirri málsástæðu, sem fyrst var hreyft við munnlegan flutning málsins, að í tillögu þeirri, sem stjórn og trúnaðarmannaráð Vélstjórafélags Íslands samþykkti, sé ekki tekið fram, hvaða dag sam-

úðarverkfallið eigi að hefjast, svo sem lög félagsins mæli fyrir um. Því hafi stjórn og trúnaðarmannaráð ekki tekið þá ákvörðun, að láta samúðarverkfallið hefjast 14. maí og sé hún af þeim sökum ólögmat. Krafa stefnanda er í öðru lagi studd þeim rökum, að samúðarverkföll séu eðli málsins samkvæmt verkfall eins stéttarfélags til styrktar og stuðnings öðru. Þess vegna geti hópur, þar sem að talsverðu leyti séu fulltrúar þeirra vélstjóra, sem þegar eru í verkfalli, ekki ákveðið samúðarverkfall með sjálfum sér. Sé litið á Vélstjórafélagið sem eina heild, sé ljóst, að með samúðarverkfalli sé verið að reyna að knýja fram breytingar á kjörum eða samningum félagsins sjálfs, en slíkar aðgerðir brjóti gegn viðurkenndri friðarskyldu á samningstíma og séu því ólögmatar. Ef á hinn bóginn sé talið, að Vélstjórafélag Íslands sé skipað undirhópum, sem geti boðað verkfall hver með öðrum, þá hljóti skilyrði fyrir lögmati slíkrar verkfallsboðunar að vera það, að sá hópur, sem gerir samúðarverkfall, ákveði það út af fyrir sig, og þar greiði ekki atkvæði menn, sem þegar séu í verkfalli eða séu í hvorugum hópnum, eins og gerzt hafi í tilviki því, sem hér er fjallað um. Þá eru kröfur stefnanda í þriðja lagi byggðar á því, að í lögum um stéttarfélög og vinnudeilur sé hvergi vikið beint að samúðarverkföllum, nema í 3. tl. 17. gr. Við mótun reglna um samúðarverkföll verði að hafa hliðsjón af þeim grundvallarreglum, sem ráða megi af II. kafla laganna. Samúðarverkföll séu að því leyti ólík öðrum verkföllum, að þau miði að því að stuðla að framgangi krafna annars aðila en þess, sem standi að samúðarverkfalli. Af þessum sökum verði að setja þær skorður við beitingu samúðarverkfalla, að þau beinist að aðila, sem á einhvern hátt sé í beinum tengslum við þann vinnuveitanda, sem stendur í kjaradeilu, þannig að líklegt sé, að samúðarverkfallið hafi áhrif til lausnar deilunni en séu ella ólögmat. Verði að skýra ákvæði 14. gr. laga nr. 80/1938 á þennan hátt, en af því leiði, að samúðarverkföll verði að beinast gegn þeim, sem geti haft áhrif á framgang kjaradeilunnar. Forsenda þess að svo megi verða sé sú, að beint samband sé milli verkfallspola, en ekki sé slíkt samband milli Félags íslenzkra

botnvörpuskipaeigenda og farskipaútgærða þeirra, sem séu sóknaraðiljar máls þessa, að líkur séu til, að samúðarverkfallið hafi áhrif á gang kjaradeilu vélstjóra á togurum. Allt hljóti það, sem hér hefur verið rakið, að leiða til þess, að samúðarverkfall Vélstjórafélags Íslands sé ólögmaett gagnvart sóknaraðiljum.

Af hálfu stefnda er því haldið fram, að friðarskylda, sem kjarasamningar leggi samningsaðiljum á herðar, verði stundum að vikja, m. a. fyrir réttinum til samúðarverkfalla, sbr. 3. tl. 17. gr. laga nr. 80/1938. Af orðalagi 14. gr. laga nr. 80/1938, sem sé meginheimild laganna um verkfallsrétt, virðist ljóst, að réttur til verkfalla sé aðeins takmarkaður af ákvæðum settra laga, en þau ákvæði sé einkum að finna í 15., 16. og 17. gr. laga nr. 80/1938. Af síðastnefndri lagagrein megi ráða, að samúðarverkföll séu óheimil, ef tilgangur þeirra sé að knýja fram breytingar á gildandi kjarasamningi milli aðilja, en að öðru leyti virðist réttur til samúðarverkfalla ótakmarkaður. Þá er því haldið fram, að sett lög og aðrar réttarheimildir takmarki ekki rétt til samúðarverkfalls á þeim grundvelli, að verkalýðsfélagi sé óheimilt að boða samúðarverkfall „með sjálfu sér“. Er því haldið fram, að ekki sé nema eðlilegt, að vélstjórar á kaupskipum vilji sýna stuðning sinn við vélstjóra á togurum með því að boða til samúðarverkfalls. Þá er því mótmælt af hálfu stefnda, að það sé skilyrði lögmæts samúðarverkfalls, að beint samband sé milli verkfallsþola í samúðarverkfalli og aðalverkfalli, enda eigi það hvorki stoð í lögum nr. 80/1938 né öðrum réttarheimildum. Með slíkri reglu væri heimild til samúðarverkfalls gerð sem næst að engu.

Loks er því haldið fram, að ákvörðunin um að höfða samúðarverkfall hafi verið tekin af stjórn og trúnaðarmannaráði félagsins með lögmætum hætti og hafi ákvörðunin um það, hvenær samúðarverkfallið skyldi hefjast, verið tekin í samræmi við þær venjur, sem tíðkast hafi innan félagsins í samskiptum við vinnuveitendur.

Álit dómsins.

Þótt samúðarverkfallinu hafi verið aflýst, eins og fyrr

greinir, verður að telja, að sóknaraðiljar hafi lögvarða hagsmuni af því að fá efnisdóm í máli þessu, eins og það liggur nú fyrir.

Í lögum um stéttarfélög og vinnudeilur nr. 80/1938 eru engin ákvæði um samúðarverkföll, ef frá er skilinn 3. tl. 17. gr. Samúðarverkföll hafa þó tíðkast hér á landi um langan aldur, og taldi Félagsdómur þau heimil í dómi, sem upp var kveðinn 14. febrúar 1941 (Dómar Félagsdóms I, 130) og jafnframt að reglur II. kafla laganna um framkvæmd vinnustöðv-ana (Um verkföll og verkbönn) ætti að ná til þeirra. Hefur þetta síðan verið regla í íslenskum rétti.

Samúðarverkföll telst vinnustöðvun eins aðila til stuðnings kröfum annars, sem á í verkfalli. Ekki verður það talið skilyrði, að eitt stéttarfélag styðji annað, heldur hitt, að samúðarverkföllinu sé ekki ætlað að hafa áhrif á samningsbundna skipan mála milli þess aðila, sem að verkfallinu stendur og hins, sem það verður að þola. Er sú almenna friðarskylda, sem hvílir á aðiljum gildandi kjarasamnings, háð þeim takmörkunum, sem leiðir af heimild stéttarféлага til að boða samúðarverkföll.

Um það er ekki ágreiningur, að innan Vélstjórafélags Íslands séu vélstjórar í ýmsum starfsgreinum. Semur félagið meðal annars sérstaklega fyrir vélstjóra á togurum og sérstaklega fyrir vélstjóra á kaupskipum.

Samningar milli vélstjórafélagsins og þeirra útgerðarféлага, sem eru sóknaraðiljar þessa máls, rann að vísu út 1. júní sl. Hins vegar hefur því ekki verið haldið fram í þessu máli, að tilgangur samúðarverkfallsins sé sá, að knýja fram breytingar á honum, enda hefur ekki annað verið leitt í ljós en vélstjórar kaupskipanna starfi samkvæmt ákvæðum hans, eftir að samúðarverkfalli þeirra var aflýst 9. þ. m. Togara-vélstjórar hafa hins vegar sagt upp samningum við útgerðarmenn og verið í verkfalli síðan 24. apríl 1975.

Hér hefur því einn samningsbundinn starfshópur gert samúðarverkföll til stuðnings öðrum, sem ekki er bundinn samningi og á í verkfalli. Verður það að teljast heimilt samkvæmt framansögðu og skiptir ekki máli, þótt báðir starfshóparnir

séu innan eins og sama stéttarfélags, enda taki réttir aðiljar innan félagsins ákvarðanir og hegði sér að öðru leyti í samræmi við lög þess og með hliðsjón af II. kafla laga um stéttarfélög og vinnudeilur.

Eins og fyrr segir, var því fyrst hreyft við munnlegan flutning málsins, að samþykkt stjórnar og trúnaðarmannaráðs frá 4. maí 1975 um boðun samúðarverkfalls væri áfátt að því leyti, að þar væri ekkert kveðið á um, hvenær verkfallið skyldi hefjast.

Um hlutverk trúnaðarmannaráðs við töku slíkra ákvarðana segir í 2. mgr. 22. gr. laga Vélstjórafélags Íslands:

„Trúnaðarmannaráð félagsins hefur vald til þess að taka ákvarðanir um, hvenær hefja skuli vinnustöðvanir og hvenær þeim skuli aflétt“.

Til skýringar á því, hvernig slíkar ákvarðanir eru teknar í framkvæmd, hafa þeir Ingólfur Sig. Ingólfsson, formaður Vélstjórafélags Íslands, Guðlaugur Gíslason, stjórnarmaður Stýrimannafélags Íslands, Guðmundur Jensson, formaður Félags ísl. loftskyeptamanna, og Ingólfur Stefánsson, framkvæmdastjóri stefnda, tekið fram í yfirlýsingu, sem lögð hefur verið fram í Félagsdómi, að algengt sé við boðun vinnustöðvunar, að formanni og/eða samninganefnd sé falið að tímasetja verkfallsboðun með hliðsjón af aðstæðum í samningaviðræðum. Hafi verið litið svo á, að samninganefndir, sem standi að viðræðum, séu bezt færar um að meta samkomulagslíkur án verkfalla og aðrar aðstæður. Sé af þeim ástæðum oft og tíðum óraunhæft, að trúnaðarmannaráð ákveði dagsetningu, enda þótt nauðsynlegt sé að afla heimildar til verkfallsboðunar annað hvort með samþykkt þess og stjórnar eða allsherjaratkvæðagreiðslu.

Í þinghaldi 9. júní var því lýst yfir af hálfu stefnanda, að því sé út af fyrir sig ekki mótmælt, að sú venja hafi tíðkapt í einhverjum mæli, að samninganefndum hafi verið falin endanleg ákvörðun um það, hvenær verkföll, sem stjórn og trúnaðarmannaráð stéttarfélagaga hafi ákveðið, skyldu koma til framkvæmda. Það hljóti þó að vera skilyrði fyrir slíkri framkvæmd, að fundur stjórnar og trúnaðarmannaráðs hafi

með formlegum hætti falið samninganefnd eða stjórn ákvörðunarvald um þetta atriði, en ekki sjáist í gögnum málsins, að það hafi verið gert.

Sá háttur á boðun verkfalla, sem hér er lýst, virðist ekki í fullu samræmi við 2. mgr. 22. gr. félagslaganna. Þegar hins vegar á það er litið, að hér var um að ræða aðgerð til stuðnings vélstjórum á togurum, sem þegar voru í verkfalli, þykir mega skýra samþykktina þannig, að samúðarvinnustöðvunin hafi átt að koma til framkvæmda í eðlilegu framhaldi af samþykktinni. Var ákvörðunin um samúðarverkfallið tilkynnt stefnanda með bréfi 7. maí 1975 og kom til framkvæmda 7 sólarhringum síðar, eða frá miðnætti aðfaranótt 15. maí.

Með hliðsjón af þessum málavöxtum verður ekki talið, að á fundarsamþykktinni sé svo verulegur ágalli, að hann valdi því einn út af fyrir sig, að samúðarverkfall það, sem hér er fjallað um, teljist ólögmætt.

Í e lið 15. gr. laga nr. 80/1938 um stéttarfélög og vinnudeilur er trúnaðarmannaráði stéttarfélags heimilað að ákveða vinnustöðvun, ef lög þess fela því slíkt vald, enda hafi vinnustöðvunin verið samþykkt a. m. k. með $\frac{3}{4}$ hlutum greiddra atkvæða á lögmætum trúnaðarmannaráðsfundi. Samkvæmt 22. gr. laga Vélstjórafélags Íslands er trúnaðarmannaráð skipað 15 mönnum, stjórn félagsins, en í henni eru níu menn, og sex mönnum, sem kosnir eru sérstaklega á aðalfundi. Samkvæmt sömu grein laga félagsins hefur trúnaðarmannaráð vald til að taka ákvarðanir um, hvenær hefja skuli vinnustöðvanir og hvenær þeim skuli aflétt, og er fundur trúnaðarmannaráðs lögmætur, ef meirihluti ráðsins sækir fund. Eru ákvarðanir um að hefja verkföll eða aflýsa þeim lögmætar og bindandi fyrir félagsmenn, ef þær hafa hlotið minnst $\frac{3}{4}$ hluta greiddra atkvæða á lögmætum trúnaðarmannaráðsfundi. Verður samkvæmt þessu að telja, að trúnaðarmannaráð Vélstjórafélags Íslands hafi vald til að boða vinnustöðvun, sem nái til sérhvers aðilja, sem félagið hefur gert kjarasamning við, án tillits til þess, hvar þeir menn starfa, sem skipa trúnaðarmannaráðið. Sama eigi við um samúðarvinnustöðvun. Eins og fyrr er rakið, sóttu níu menn trúnaðarmannaráðsfundinn 4. maí 1975 og greiddu allir tillögnum um

samúðarvinnustöðvun atkvæði. Hefur því sú ákvörðun verið löglega tekin.

Í lögum um stéttarfélög og vinnudeilur nr. 80/1938 eru engin ákvæði, sem kveða á um, að lögmæti samúðarverkfalls sé háð því, að bein tengsl séu milli þess atvinnurekanda, sem samúðarverkföll beinist gegn og þess, sem aðalverkföll beinist gegn, þannig að líklegt sé, að samúðarverkfallið hafi áhrif til lausnar kjaradeilunni.

Til þessa álitaefnis var að nokkru leyti tekin afstaða í dómi, sem kveðinn var upp í Félagsdómi 17. júlí 1945 (Dómar Félagsdóms II, 159). Var talið leitt í ljós, að eignarsamband væri milli fyrirtækis þess, sem átti í aðalverkfalli og þess, sem samúðarverkföll beindist gegn, en einkaeigandi þess átti $\frac{4}{5}$ hlutabréfa hins fyrrnefnda. Segir í dóminum: „Eftir því sem málið horfir við hér fyrir dómi verður að telja, að nægilegt samband sé á milli V . . . (þar sem aðalverkföll stóð), sem er félagi í kaupsýslumannafélaginu, og H . . . (þar sem samúðarverkföll stóð) til þess að umrætt samúðarverkföll hjá stefnanda (H) verði talið réttmætt“.

Ekki eru rök til að túlka þessa afstöðu Félagsdóms þannig, að eignartengsl séu skilyrði fyrir réttmæti samúðarverkfalls, heldur felist það eitt í honum, að milli þess, sem aðalverkfallið beinist gegn og þess, sem verður að þola samúðarverkföll, verði að vera eitthvert samband, en eignartengsl eins og þau, sem leidd hafi verið í ljós í málinu, hafi ein út af fyrir sig nægt til að réttlæta samúðarverkfallið í því tilviki.

Í II. kafla laga nr. 80/1938 hefur löggjafinn almennt viðurkennt verkfall og verkbönn sem löglega aðferð í skiptum aðilja vinnumarkaðarins, sbr. 14. gr. og sett þar fáar skorður, sbr. þó 15.—17. gr. Hvorki þar né annars staðar í íslenskum lögum eru ákvæði, sem kveða á um tengsl milli samúðarverkfalls og aðalverkfalls.

Eins og þegar er tekið fram, var samúðarverkföll á kaupskipum boðað með bréfi, dags. 7. maí 1975, og kom það til framkvæmda á miðnætti aðfaranótt 15. maí 1975. Ekki hefur verið leitt í ljós, hér fyrir dómi, að stefnandi málsins eða umbjóðendur hans hafi hreyft neinum andmælum við verk-

fallinu á þeim forsendum, að það færi í bága við lög, þrátt fyrir það að mjög miklir hagsmunir væru í húfi. Var hins vegar mál þetta höfðað með stefnu í máli þessu 28. maí 1975, þegar samúðarverkfallið hafði staðið í um það bil tvær vikur, en um þrjár vikur liðnar frá því að það var boðað. Stefnandi hefur og hvorki haldið því fram né lagt fram nein gögn, sem bendi til þess, að þetta samúðarverkfall brjóti í bága við ríkjandi framkvæmd undanfarin ár eða áratugi. Verða þessi viðbrögð hans og umbjóðanda hans ekki túlkun á annan veg en þann, að þeir hafi talið að nægileg tengsl væru milli sín og þeirra, sem aðalverkfallið heinist gegn, til þess að samúðarverkfallið sé réttmætt. Þegar á þetta er litið og svo hitt, að í II. kafla laga nr. 80/1938 eru verkföll viðurkennd án verulegra takmarkana, að enginn áskilnaður er þar eða annars staðar í íslenskum lögum um tengsl aðilja aðalverkfalls og samúðarverkfalls og loks að ekki hefur verið sýnt fram á, að undeilt samúðarverkfall sé í ósamræmi við ríkjandi framkvæmd, verður niðurstaðan sú, að samúðarverkfall vélstjóra hjá umbjóðendum stefnanda máls þessa, sem hófst á miðnætti aðfaranótt 15. maí 1975 og lauk 9. júní s. á., fari ekki í bága við II. kafla laga um stéttarfélög og vinnudeilur nr. 80/1938.

Samkvæmt þessu ber að sýkna stefnda af kröfum stefnanda í máli þessu.

Rétt þykir, að málskostnaður falli niður.

Dóminn kváðu upp: Guðmundur Jónsson, Sigurður Línadal og Árni Guðjónsson.

Dómsorð:

Stefndi, Farmanna- og fiskimannasamband Íslands vegna Vélstjórafélags Íslands, á að vera sýkn af kröfum stefnanda, Vinnuveitendasambands Íslands vegna H/f Eimskipafélags Íslands, Jökla h/f, Hafskips h/f og Jóns Franklins, skipaútgæðar.

Málskostnaður fellur niður.

S é r a t k v æ ð i

Bjarna Kristins Bjarnasonar og Hafsteins Baldvinssonar.

I.

Mál þetta, sem tekið var til dóms 12. þ. m., er höfðað fyrir Félagsdómi með stefnu útgefinni 28. maí 1975 og var málið þingfest 30. sama mánaðar.

Stefnandi málsins er Vinnuveitendasamband Íslands vegna H/f Eimskipafélags Íslands, Jökla h/f, Hafskips h/f og Jóns Franklins, skipaútgærðar.

Stefndi er Farmanna- og fiskimannasamband Íslands vegna Vélstjórafélags Íslands.

Í stefnu hefur stefnandi gert þessar dómkröfur:

„Að samúðarverkfall vélstjóra á farskipum, sem ákveðið var af stjórn og trúnaðarmannaráði Vélstjórafélags Íslands á fundi 4. maí s.l. og kom til framkvæmda 14. sama mánaðar, samkvæmt áður tilkynntri verkfallsboðun, dags. 7. maí s.l., verði dæmd ólögmet aðgerð, sem fari í bága við II. kafla laga um stéttarfélög og vinnudeilur nr. 80/1938.

Að Farmanna- og fiskimannasamband Íslands vegna Vélstjórafélags Íslands beri skaðabótaábyrgð gagnvart stefnanda á öllu því tjóni, sem greind vinnustöðvun hefur haft eða kann að hafa í för með sér.

Að Farmanna- og fiskimannasamband Íslands vegna Vélstjórafélags Íslands verði dæmt til að greiða stefnanda málskostnað að skaðlausu að mati dómsins“.

Er málið var tekið fyrir 3. þ. m., var af hálfu stefnanda fallið frá kröfu um viðurkenningu á skaðabótaábyrgð stefnda, en stefnanda var jafnframt áskilinn réttur til að hafa slíka kröfu uppi í sérstöku máli síðar.

Í greinargerð stefnda, sem dagsett er 3. júní 1975, voru þær dómkröfur gerðar aðallega, að málinu yrði vísað frá Félagsdómi, en til vara, að stefndi yrði sýknaður af öllum kröfum stefnanda. Þá var og krafizt málskostnaðar úr hendi stefnanda.

Félagsdómur kvað upp úrskurð um frávísunarkröfuna 5. þ. m. með svofelldu úrskurðarorði:

„Krafa stefnda um frávísun málsins er ekki tekin til greina.

Málskostnaður fellur niður“.

Munnlegur máflutningur um efnishlið málsins hófst 7. þ. m.

Stefnandi gerði þá þær dómkröfur, svo sem hann hafði breytt þeim 3. þ. m.

Stefndi hélt fast við sýknukröfu sína svo og málskostnaðarkröfu sína.

Sáttatilaunir af hálfu dómsins hafa ekki borið árangur.

II.

Málavextir eru þeir, að hinn 24. apríl sl. hófu vélstjórar á togurum, sem eru að stærð 500 rúmlestir og stærri, verkfall. Aður hafði komið til framkvæmda verkfall undirmanna á þessum skipum. Á fundi stjórnar og trúnaðarmannráðs Vélstjórafélags Íslands hinn 4. maí sl. var samþykkt svofelld til-laga:

„Fundur stjórnar og trúnaðarmannaráðs, haldinn að Báru-götu 11 sunnudaginn 4. maí 1975, samþykkir að boða til samúðarverkfalls á kaupskipum til stuðnings vélstjórum á togurum í deilu þeirra“.

Með bréfi dagsettu 7. maí 1975 ritaði Ingólfur Sig. Ingólfs-son, formaður Vélstjórafélags Íslands, f. h. félagsins svofellt bréf til Vinnuveitendasambands Íslands:

„Þar sem samningar hafa enn ekki tekist á togurum 500 rúml. og stærri, hefur stjórn og trúnaðarmannaráð félagsins ákveðið á fundi sínum sunnudaginn 4. maí 1975 að boða til samúðarverkfalls á kaupskipaflotanum og kemur það til framkvæmda á miðnætti miðvikudaginn 14. maí 1975, hafi samningar ekki tekist fyrir þann tíma“.

Ofangreint bréf sendi Vélstjórafélag Íslands samdægurs til Vinnuveitendasambands Íslands og sáttasemjara ríkisins.

Samningar tókust ekki og hófst samúðarverkfall vélstjóra á kaupskipum á miðnætti aðfaranótt fimmtudagsins 15. maí 1975, og stóð verkfallið til 9. þ. m., en þá var það fellt niður án þess að samningar tækjust við vélstjóra á togurum að stærð 500 rúmlestir og stærri.

III.

Lögmaður stefnanda hefur í greinargerð rökstutt kröfur sínar á þessa leið:

„Ákvörðun um boðun samúðarverkfallsins var tekin á fundi stjórnar og trúnaðarmannaráðs Vélstjórafélagsins, þar sem sæti eiga fulltrúar ólíkra starfsgreina vélstjóra. Samúðarverkföll eru eðli málsins samkvæmt verkfall eins stéttarfélags til styrktar og stuðnings öðru. Þar af leiðandi getur hópur, sem að talsverðu leyti er saman settur af fulltrúum þeirra vélstjóra, sem þegar eru í verkfalli, ekki ákveðið samúðarverkfall með sjálfum sér. Sé litið á Vélstjórafélagið sem eina heild, er augljóst, að með samúðarverkfalli er verið að reyna að knýja fram breytingu á kjörum eða samningum félagsins sjálfs, en slíkt brýtur þvert gegn viðurkenndri friðarskyldu á samningstíma og er því ólöglegt. Ef á hinn bóginn yrði talið, að Vélstjórafélagið væri í eðli sínu sett saman af undirhópum, sem gætu boðað samúðarverkföll hver með öðrum, þá hlýtur skilyrði lögmætis slíkrar verkfallsboðunar að vera það, að sá hópur sem gerir samúðarverkfall ákveði slíkt út af fyrir sig, en ekki með atkvæðum manna, sem þegar eru í verkfalli eða hvorugum undirhópnum tilheyra, eins og ætla má að gerzt hafi í þessu tilfalli. Þegar af þessum ástæðum ber að taka kröfu umbjóðenda minna til greina, en hér kemur fleira til. Í II. kafla laganna um stéttarfélag og vinnudeilur nr. 80/1938 er markaður sá rammí, sem aðiljum vinnumarkaðarins er ætlað að starfa eftir við framkvæmd verkfalla og verkþanna. Þær reglur, sem þar eru að finna, eru um margt ófullkomnar og óljósar og láta ýmsum spurningum ósvarað, m. a. er hvergi beinlínis vikið að samúðarverkföllum, ef undan er skilinn 3. tl. 17. gr. Hlutverk Félagsdóms er því að fylla í þann ramma, sem lögin marka og móta reglur, þar sem lögin taka ekki afstöðu. Við þá mótun verður að hafa hliðsjón af þeim grundvallarreglum, sem ráða má af II. kafla laganna. Samúðarverkföll eru að því leyti ólík öðrum verkföllum, að þau miða að því að stuðla að framgangi krafna annars aðila en þess, sem að samúðarverkfallinu stendur. Af þessum sökum verður að setja þær skorður

við heitingu samúðarverkfalls, að það sé því aðeins lögmætt, að það beinist gegn aðilja, sem á einhvern hátt er í beinum tengslum við þann vinnuveitanda, sem í kjaradeilu stendur, þannig að líklegt sé að samúðarverkfallið hafi áhrif til lausnar deilunni. Á þennan hátt verður að skýra 14. gr. laganna nr. 80/1938. Eftir orðalagi greinarinnar er verkfall lögmætt, ef tilgangur þess er að vinna að framgangi krafna í vinnudeilum. Af þessu má ráða, að samúðarverkföll verða að beinast gegn þeim, sem áhrif geta haft á framgang vinnudeilunnar. Forsenda þess að svo megi verða er sú, að beint samband sé milli verkfallspola. Félagsdómur hefur áður lagt mat á þau sjónarmið, sem hér eru rakin, sbr. dóm frá 17. júlí 1945 í máli nr. 2/1945 og vísast þar til. Ég vil taka það fram, að í máli þessu er ekki það samband á milli verkfallspola, þ. e. Félags ísl. botnvörpuskipaeigenda og framangreindra farskipaútgerða, að líkur séu til, að samúðarverkfallið verki til áhrifa á framgang kjaradeilu vélstjóra á togurum. Samúðarverkfall Vélstjórafélags Íslands hlýtur því að vera ólögmætt gagnvart umbjóðendum mínum, bæði skv. þeim sjónarmiðum, sem síðast voru rakin og ekki sízt samkvæmt þeim rökum, sem tilgreind eru undir lið 1“.

Við hinn munnlega málflutning var því einnig haldið fram af hálfu stefnanda, að samúðarverkfallið væri ólögmætt, vegna þess að trúnaðarmannaráð Vélstjórafélags Íslands hafi ekki á fundi sínum 4. maí 1975 tekið ákvörðun um, hvenær verkfallið skyldi hefjast. Eigi sé heldur í ljós leitt, að trúnaðarmannaráð félagsins hafi síðar tekið löglega ákvörðun um upphafstíma samúðarverkfallsins. Hafi því engin lögleg ákvörðun af hálfu trúnaðarmannaráðsins eða á annan hátt skv. 15. gr. laga nr. 80/1938 um stéttarfélög og vinnudeilur verið tekin hvenær samúðarverkfall skyldi lagt á. Ákvörðun um það, hvenær verkfall skuli hefjast, sé svo mikilvægt atriði, að eigi geti á því leikið vafi, að slík ákvörðun sé tekin með þeim hætti, sem ofangreind 15. gr. laganna segir til um.

IV.

Lögmaður stefnda hefur í greinargerð sinni stutt kröfu sína um sýknu á þessa leið:

„Varla er ágreiningur um það í íslenskum rétti, að friðarskylda um kjarasamninga er afstæð og verður stundum að víkja, m. a. fyrir réttinum til samúðarverkfalla. Sá réttur á sér traustar rætur, sjá m. a. 17. gr., 3. tl., l. 80/1938. Í málinu er deilt um takmörk þessa réttar. Meginheimild um verkfallsrétt er að finna í 14. gr. l. 80/1938. Þar segir m. a., að verkfallsréttur sé heimill „með þeim skilyrðum og takmörkunum einum, sem sett eru í lögum“. Ljóst virðist af orðalaginu, að þarna er átt við lög í þrengri merkingu, þ. e. sett lög. Ýmis ákvæði laga nr. 80/1938 fjalla um takmarkanir og skilyrði fyrir verkfallsrétti, einkum 15., 16. og 17. gr. Af síðastnefndu greininni er leidd sú regla, að samúðarverkföll séu óheimil, ef tilgangur þeirra er að knýja fram breytingar á gildandi kjarasamningi milli aðila. Sé horft hjá þessum atriðum sýnist réttur til samúðarverkfalla almennt ótakmarkaður. Virðist hér gilda sama um íslenskan rétt og rétt nágrannaríkja.

Skal nú vikið nánar að málsástæðum stefnanda.

1.) Stefnandi telur verkalýðsfélagi óheimilt að boða samúðarverkfall „með sjálfu sér“. Ekki á sú skoðun sér stoð í settum lögum, né öðrum þekktum réttarheimildum, nema ef vera skyldi eðli máls, og ekki verður verkfallsréttur takmarkaður á þeim grundvelli. Eðli málsins mælir auk þess mjög gegn skoðun stefnanda. Hafi vélstjóri skv. eðli máls ástæðu til að vilja sýna t. d. járnsmið í verkfallsbaráttu samúð sína í verki, hve mun ríkari ástæðu hefur hann þá ekki til að sína starfs- og félagsbróður sínum sama stuðning. Skoðun stefnanda, ef fram næði að ganga, gæti einnig leitt af sér óheppilegar niðurstöður. Stefndi tók ekki sérstaklega fram í verkfallsboðun sinni hver vera ætti aðnjótandi samúðarinnar, enda ekki lögskyld. Sé litið svo á, að stefndi hafi jafnframt vélstjórum einnig viljað sýna samúð öðrum launþegum, sem standa að togaradeilu, yrði það þá ekki nauðsynleg afleiðing af skoðun stefnanda, að verkfallið væri lögmeitt gagnvart hinum síðarnefndu njótendum samúðar, en ólögmeitt gagnvart félagsbræðrum? Slík niðurstaða gæti naumast talist samkvæmt eðli málsins, né í samræmi við réttarvitund almennings.

2.) Þá telur stefnandi það skilyrði lögmæts samúðarverkfalls að „beint samband“ sé milli verkfallspola í samúðarverkfalli og aðalverkfalli. Hér gildir það sama og um fyrri málsástæðuna. Þessi skoðun á ekki frekar stoð í settum lögum né öðrum skýrum réttarheimildum. Staðhæfingu stefnanda um, að Félagsdómur geti ex aquo et bono fjölgað takmörkunum á verkfallsrétti, er mótmælt með tilvísun til þess, sem áður er sagt. Ekki er ljóst hvað stefnandi á við með „beinu sambandi“. Eru samtaka- og félagssambönd nægileg? Eða hin almenna samstaða atvinnurekenda gegn launþegum á vinnumarkaði? Fyrir liggur, að þau útgerðarfélag kaupskipa, sem að þessu máli standa, eru ásamt Félagi íslenskra botnvörpuskipaeigenda í Vinnuveitendasambandi Íslands. Útgerðir kaupskipa hafa um margt sameiginlega hagsmuni með útgerðum togara gagnvart launamálum starfsfólks síns, enda er það iðulega í sömu verkalýðsfélögum. Einna helst virðist mega skilja stefnanda svo, að eignarréttur að fyrirtækjum verkfallspola í aðalverkfalli og verkfallspola í samúðarverkfalli þurfi að vera á sömu hendi, svo að um lögmætt samúðarverkföll geti verið að ræða. Með slíkri reglu væru samúðarverkföll gerð ólögmæt nema í fátíðum undantekningartilvikum. Svo afdrifarík regla verður ekki reist á þeim ótrausta grunni, sem hér er lagður. Engar kröfur eru gerðar í lögum um virkni verkfalla. Sé samúðarverkföll áhrifalaust, er það höfuðverkur verkfallsmanna. Hægt er að stofna til samúðarverkfalla jafnt í þeim tilgangi að sýna almenna samstöðu verkalýðsins sem að knýja fram ákveðnar kröfur í þágu annarra launþega, sem falla undir hið hefðbundna verkalýðshugtak. Þá er talið heimilt að stofna til samúðarverkfalla með verkfallsmönnum erlendis, sem sýnir vel hve fjarri lagi kröfur um „beint samband“ eru. Meginhugsun bak samúðarverkföllum er siðferðilegs eðlis. Með því að færa sömu fórnir og aðalverkfallsmenn vilja þeir, sem stofna til samúðarverkfalls, sýna stéttarlega samstöðu og veita siðferðilegan stuðning. Þessi sjónarmið eru ríkur þáttur í því máli, sem hér er um fjallað“.

Við munnlegan málflutning var því mótmælt af hálfu stefnda, að það geti skipt nokkru máli þó fundargerð trúnn-

aðarmannaráðs vélstjórafélagsins frá 4. maí 1975 hafi ekki að geyma ákvörðun um það, hvenær hið samþykktu samúðarverkfalið skyldi hefjast. Var jafnframt á það bent, að samúðarverkfallið hafi verið boðað í beinu framhaldi af fundarsamþykktinni og aðalverkfallið hafi þá enn staðið. Beri því að hafna þessari málsástæðu stefnanda.

Til stuðnings máli sínu er af hálfu stefnda m. a. vitnað til eftirgreindra dóma: Dómur Félagsdóms 14. febrúar 1941, dómasafn I, bls. 130, dómur Félagsdóms 9. sept. 1944, dómasafn II, bls. 73, og dómur Félagsdóms 30. júní 1947, dómasafn II, bls. 184.

V.

Enda þótt samúðarverkfallinu hafi nú verið aflétt, verður að líta svo á, að stefnandi hafi lögvarða hagsmuni af því að fá efnisdóm í málinu, eins og það liggur fyrir nú.

Eigi er ágreiningur um það, að samúðarverkföll séu heimil samkvæmt íslenskum rétti.

Í lögum nr. 80/1938 um stéttarfélög og vinnudeilur er hins vegar hvergi berum orðum á samúðarverkföll minnst. Af 3. tölulið 17. gr. laganna má þó ráða, að slík verkföll séu heimil.

Eitt af skilyrðum fyrir því að gera megi samúðarverkfalið er, að þegar hafi verið stofnað til lögmæts aðalverkfalls. Eigi er um það deilt í málinu, að verkfall vélstjóra á togurum að stærð 500 rúmlestir og stærri, sem áður er getið, sé lögmæt vinnustöðvun.

Í 15. gr. laga nr. 80/1938 er fjallað um á hvern hátt taka skuli ákvörðun um vinnustöðvanir. Ætla verður, að þetta ákvæði laganna gildi einnig um samúðarverkföll. Lagagrein þessi er svohljóðandi:

„Þegar stéttarfélag eða félag atvinnurekenda ætlar að hefja vinnustöðvun, þá er hún því aðeins heimil, að ákvörðun um hana hafi verið tekin: a) við almenna leynilega atkvæðagreiðslu, sem staðið hefur a. m. k. í 24 klst., enda hafi félagsstjórnin auglýst nægilega, hvar og hvenær atkvæðagreiðslan um vinnustöðvunina skyldi fara fram, b) af samninganefnd eða félagsstjórn, sem gefið hefur verið umboð til að taka ákvörðun um vinnustöðvunina með almennri atkvæðagreiðslu, sem farið hefur fram á sama hátt og greint

er undir a lið, c) af trúnaðarmannaráði, ef lög viðkomandi félags fela því slíkt vald, enda hafi vinnustöðvunin verið samþykkt með a. m. k. $\frac{3}{4}$ hlutum greiddra atkvæða á lög-mætum trúnaðarmannaráðsfundi“.

Í lögum Vélstjórafélags Íslands, 22. gr., segir svo:

„TRÚNAÐARMANNARÁÐ skal skipað stjórn félagsins og 6 mönnum að auki. Aðalfundur kýs árlega þessa sex menn og jafnmarga til vara.

Trúnaðarmannaráð félagsins hefur vald til þess að taka ákvarðanir um, hvenær hefja skuli vinnustöðvanir og hve-nær þeim skuli aflétt.

Fundur trúnaðarmannaráðs er lögmætur, ef meirihluti þess sækir fundinn.

Formaður kveður til funda trúnaðarmannaráðs með þeim hætti sem hann telur heppilegastan.

Ákvarðanir um að hefja verkföll eða aflýsa þeim eru lög-mætur og bindandi fyrir félagsmenn, ef þær hafa hlotið minnst $\frac{3}{4}$ hluta greiddra atkvæða á lögmætum trúnaðar-mannaráðsfundi“.

Samkvæmt ofangreindu ákvæði félagslaga Vélstjórafélags Íslands, sbr. og c lið 15. gr. laga nr. 80/1938, hefur trúnaðar-mannaráð félagsins heimild og vald til þess að taka ákvarð-anir um, hvenær hefja skuli vinnustöðvanir.

Agreiningslaust er, að trúnaðarmannaráðsfundurinn, sem haldinn var 4. maí 1975, þar sem mættir voru 9 af 15 full-trúum í trúnaðarmannaráði, hafi verið lögmætur.

Í fundargerð fundarins um atkvæðagreiðslu fundarmanna um áðurgreinda fundarsamþykkt segir: „Samþykkt með öll-um greiddum atkvæðum“. Fundargerðin ber því ekki með sér, svo ótvírætt sé, hve margir fundarmanna tóku þátt í atkvæðagreiðslunni, en til þess að hún næði fram að ganga þurftu 7 af 9 fundarmanna að samþykkja tillöguna með atkvæði sínu.

Ingólfur Sig. Ingólfsson, Þórður Guðlaugsson, Þorsteinnu Ársælsson, Sigurjón G. Þórðarson og Guðni Sigurjónsson hafa í vottorði, sem lagt var fram 7. þ. m., gefið svofellda yfirlýsingu:

„Við undirritaðir staðfestum að hafa greitt atkvæði með

tillögu um boðun samúðarverkfalls á kaupskipum á fundi stjórnar og trúnaðarmannaráðs Vélstjórufélags Íslands 4. maí 1975. Jafnframt vottast að tillagan var samþykkt með atkvæðum allra fundarmanna“.

Þegar ofangreind yfirlýsing er virt svo og það, hvernig fundargerðin er uppsett, þykja eigi efni vera til að leggja annan skilning í orðalag þetta en þann, að allir fundarmenn hafi greitt tillögunni atkvæði sitt.

Enginn vélstjóri af kaupskipum var á fundi trúnaðarmannaráðs þegar ákvörðun var tekin um samúðarverkfallið, en þeir 9 trúnaðarmannaráðsfulltrúar, sem fundinn sátu, voru ýmist vélstjórar af togurum, sem þegar voru í verkfalli, eða vélstjórar, sem starfa við ýmis störf í landi.

Í yfirlýsingu, sem lögmaður stefnda lagði fram 9. þ. m. og undirrituð er af formanni Vélstjórufélags Íslands, Ingólfi Sig. Ingólfssyni, Guðlaugi Gíslasyni, Guðmundi Jenssyni og Ingólfi Stefánssyni, segir svo:

„Það er algengur háttur við boðun vinnustöðvunar, einkum þegar um er að ræða verkföll einstakra starfshópa, að formanni og/eða samninganefnd er falið að tímasetja verkfallsboðun með hliðsjón af aðstæðum í samningaviðræðum. Í þessu sambandi er vert að taka fram, að iðulega hafa samninganefndir frestað afhendingu verkfallsboðunar um nokkra daga, m. a. að beiðni atvinnurekenda, og hefur verið litið svo á, að samninganefndir, sem í viðræðum standa, væru að jafnaði bezt færar um að meta aðstæður og samkomulagslíkur án verkfallsaðgerða, og af þeim sökum oft og tíðum óraunhæft að ákveða dagsetningu, enda þótt nauðsynlegt sé talið að afla heimildar til verkfallsboðunar annað hvort með allsherjaratkvæðagreiðslu eða samþykkt stjórnar og trúnaðarmannaráðs“.

Þegar ofangreind yfirlýsing var lögð fram, fékk lögmaður stefnanda bókað m. a., „að ekki sé út af fyrir sig mótmælt, að sú venja hafi tíðkast í einhverjum mæli, að samninganefndum hafi verið falið endanlega ákvörðun þess, hvenær verkföll, sem stjórn og trúnaðarmannaráð stéttarfélags hafi ákveðið, skyldi koma til framkvæmda. Hins vegar verði það

að vera mat dómsins, hvort slík framkvæmd sé lögmæt samkvæmt c lið 15. gr. laga nr. 80/1938. Í öllu falli hljóti það þó að vera lögmætisskilyrði fyrir slíkri framkvæmd, að fundur stjórnar og trúnaðarmannaráðs hafi með formlegum hætti falið samninganefnd eða stjórn ákvörðunarvald um það atriði, en fundargerð á dskj. nr. 13 beri ekki með sér, að slíkt hafi verið gert“.

Lögmaður stefnda upplýsti þá, „að ákvörðunin um það, hvenær samúðarverkfallið skyldi hefjast nákvæmlega, var tekin af formanni og samninganefnd í umboði trúnaðarmannaráðs“.

Lögmaður stefnda lagði fram 11. þ. m. eftirfarandi yfirlýsingu, sem dagsett er 9. þ. m. og undirrituð er af formanni Vélstjórafélags Íslands og fleirum:

„Á fundi stjórnar og trúnaðarmannaráðs félagsins, sem haldinn var sunnudaginn 4. maí 1975, var samþ. að fela formanni og samninganefnd félagsins boðun og nánari tíma-setningu samúðarverkfallsins á kaupskipunum.

Er þetta samkvæmt fastri venju og hefur ekki tíðkast að bóka slíkt sérstaklega“.

Af þessari yfirlýsingu má ráða, að trúnaðarmannaráð Vélstjórafélags Íslands tók ekki ákvörðun um það, hvenær samúðarverkfallið skyldi hefjast.

Skýra verður c lið 15. gr. laga nr. 80/1938 þann veg, að trúnaðarmannaráð verði í ákvörðun sinni um boðun verkfalls að tilgreina, hvenær verkfall skuli hefjast. Þetta var ekki gert og var því ákvörðunin um boðun verkfallsins brot á 22. gr. félagslaga Vélstjórafélags Íslands og andstæð c lið 15. gr. laga nr. 80/1938, svo sem skýra ber hann í þessu efni.

Upplýst er í málinu, að Vélstjórafélag Íslands hefur gert sérstaka kjarasamninga fyrir ýmsa starfshópa félagsmanna sinna, svo sem vélstjóra á togurum, sem eru að stærð 500 rúmlestir og stærri, vélstjóra á kaupskipum og vélstjóra, sem vinna í landi. Ekki er vélstjórum í hinum einstöku starfsgreinum þó skipað í sérstakar deildir, og er stjórn og trúnaðarmannaráð félagsins því í fyrirsvari fyrir alla starfshópa félagsins.

Þegar svara á þeirri spurningu, hvort trúnaðarmannaráði Vélstjórafélags Íslands hafi verið heimilt að boða til samúðarverkfalls hjá vélstjórum á skipum sóknaraðilja til stuðnings vélstjórum á togurum að stærð 500 rúmlestir og stærri, sem einnig voru félagar í Vélstjórafélagi Íslands, og voru í verkfalli, þá er þess enn að geta, að ekki er við að styðjast nein sett lög í þessu efni. Á hitt er að líta, að Félagsdómur hefur í einum dómi sínum, sem upp var kveðinn 17. júlí 1945 og birtur er í dómasafni Félagsdóms, II. bindi, bls. 159, dæmt um samúðarverkfall, þar sem á áþekk atriði reynir, en í forsendum dómsins segir svo:

„Þó að Vélstjórafélag Vestmannaeyja hafi verið bundið samningi við stefnda, verður því að teljast heimilt, eins og á stóð, að hefja samúðarverkfall, þar sem ekki var um að ræða breyting á kjörum eða samningum félagsins sjálfs, heldur til styrktar öðru félagi“.

Þegar eðli samúðarverkfalla er virt og höfð er í huga sú stefnumörkun, sem telja verður, að Félagsdómur hafi markað um þetta efni í ofangreindum dómi sínum svo og þegar virt er félagslegt skipulag Vélstjórafélags Íslands, þá þykir varhugavert að fallast á það með stefnda, að hið umdeilda samúðarverkfall eigi stóð í réttarreglum, sem ætla verður að gildi hér á landi um samúðarverkföll að þessu leyti.

Þá er næst að víkja að því álitaefni, hvort nægjanleg tengsl hafi verið annars vegar á milli vélstjóra á skipum sóknaraðilja og verkfallspóla í aðalverkfallinu, þ. e. eigenda togara að stærð 500 rúmlestir og stærri, og hins vegar á milli verkfallspóla í aðalverkfalli og samúðarverkfallinu innbyrðis, að nægði til þess að heimila hið umdeilda samúðarverkfall. Eigi er í ljós leitt, að eignarréttarleg tengsl séu á milli verkfallspólanna í þessum verkföllum, en allir eru verkfallspólar innan vébanda Vinnuveitendasambands Íslands. Ekkert er fram komið í málinu um það, að samúðarverkfallið hafi eða geti haft nein áhrif á starfsemi verkfallspóla í aðalverkfallinu.

Um þetta réttarsvið er ekki heldur við sett lög að styðjast, en í áðurgreindum dómi Félagsdóms er fjallað um samband

á milli verkfallsþola í samúðarverkfalli og aðalverkfalli, en í dómnum segir m. a.:

„Vöruhús Vestmannaeyja h/f er í Félagi kaupsýslumanna. Samkvæmt símskeyti bæjarfógetans í Vestmannaeyjum, dags. 16. þ. m., er Einar Sigurðsson, sem óvefengt er, að sé einka-eigandi Hraðfrystistöðvar Vestmannaeyja, einn eigandi að öllum hlutabréfum í H/f Vöruhúsi Vestmannaeyja samkvæmt tilkynningu hans til firmaskrár Vestmannaeyja hinn 16. maí 1936. Hér fyrir dómi hefur því verið haldið fram, en ósannað, að Vöruhús Vestmannaeyja sé hlutafélag, en samkomulag er um það, að Einar Sigurðsson og kona hans eigi 80% af hlutafé þess. Eftir því sem málið horfir við hér fyrir dómi verður að telja, að nægilegt samband sé á milli Vöruhúss Vestmannaeyja, sem er félagi í kaupsýslumannafélaginu, og Hraðfrystistöðvar Vestmannaeyja, til þess að umdeilt samúðarverkfall hjá stefnanda verði talið réttmætt“.

Þegar virt eru þau sjónarmið, sem fram koma í ofangreindum dómi Félagsdóms og hafðar eru í huga þær reglur, sem ætla verður að gildi hér á landi um tengsl verkfallsþola innbyrðis annars vegar og samúðarverkfallsmanna og verkfallsþola í aðalverkfalli hins vegar, þá þykir stefndi ekki hafa sýnt fram á nægileg tengsl eins og á stendur á milli verkfallsaðilja, svo að hið umdeilda samúðarverkfall verði talið réttmætt, þrátt fyrir sameiginlega aðild verkfallsþola að Vinnuveitendasambandi Íslands.

Þegar allt það er virt, sem að framan greinir, þá þykja slíkir annmarkar vera á hinu boðaða samúðarverkfalli, að eigi verður hjá því komizt að fallast á þá kröfu stefnanda, að samúðarverkfallið sé ólögmet aðgerð gagnvart sóknaraðiljum.

Eigi þykir skipta máli eins og á stendur, þó að stefnandi hafi látið alllangan tíma líða, áður en hann hófst handa um að mótmæla gildi samúðarverkfallsins og leita úrskurðar um lögmæti þess, en slíkt gæti haft áhrif við mat á skaðabótaskyldu varnaraðilja, ef til úrskurðar slíks kæmi. Það skal þó tekið fram, að stefndi hefur ekki byggt sýknukröfu sína á aðgerðarleysi stefnanda.

Rétt þykir, að málskostnaður falli niður.

D ó m s o r ð :

Samúðarverkfall vélstjóra á farskipum, sem hófst 15. maí 1975 og lauk 9. júní 1975, er ólögmat aðgerð gagnvart sóknaraðiljum.

Málskostnaður fellur niður.

Mánudaginn 16. júní 1975.

Nr. 7/1975. Vinnumálasamband samvinnufélaganna vegna Skipadeildar Sambands íslenzkra samvinnufélaga

(Skúli Pálmason hrl.)

gegn

Farmanna- og fiskimannasambandi Íslands vegna Vélstjórafélags Íslands

(Finnur Torfi Stefánsson hdl.).

D ó m a r a r :

Guðmundur Jónsson, Sigurður Línal, Bjarni K. Bjarnason, Árni Guðjónsson og Hafsteinn Baldvinsson.

Dæmt um lögmati samúðarverkfalls. Sératkvæði.

D ó m u r .

Mál þetta, sem tekið var til dóms 12. júní sl., er höfðað fyrir Félagsdómi með stefnu útgefinni 28. maí 1975, og var málið þingfest 30. s. m.

Stefndi málsins er Vinnumálasamband samvinnufélaganna vegna Skipadeildar Sambands íslenzkra samvinnufélaga.

Stefndi er Farmanna- og fiskimannasamband Íslands vegna Vélstjórafélags Íslands.

Í stefnu hefur stefndi gert þessar dómkröfur:

„Að samúðarverkfall vélstjóra á farskipum, sem ákveðið var af stjórn og trúnaðarmannaráði Vélstjórafélags Íslands á fundi 4. maí s.l. og kom til framkvæmda 14. sama mán-