Miðvikudaginn 16. desember 1998.

Nr. 15/1998. **Vélstjórafélag Íslands**
(Friðrik Á. Hermannsson hdl.)
gegn
Vinnuveitendasambandi Íslands f.h.
Landssambands íslenskra útvegsmanna f.h.
Útvegsmannafélags Þorlákshafnar f.h.
Árness hf.
(Jón H. Magnússon hdl.)

Kjarasamningur. Laun.

Dómur Félagsdóms.

Málið dæma Auður Þorbergsdóttir, Kristjana Jónsdóttir, Ingibjörg Benediktsdóttir, Gunnar Sæmundsson og Valgeir Pálsson.

Mál þetta, sem dómtekið var 7. desember sl., var höfðað með stefnu, birtri 24. sept. 1998, þingfestri 2. okt. 1998.

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

Stefndi er Vinnuveitendasamband Íslands, kt. 700269-3029, Garðastræti 41, Reykjavík, f.h. Landssambands íslenskra útvegsmanna, kt. 420269-0649, Hafnarhvoli, Reykjavík, f.h. Útvegsmannafélags Þorlákshafnar, kt. 470396-2459, Haukabergi 4, Þorlákshöfn, f.h. Árness hf., kt. 560491-1829, Óseyrarbraut 24, Þorlákshöfn.

Dómkröfur stefnanda:

Að viðurkennt verði að stefndi hafi brotið gegn ákvæði 3. mgr. greinar 1.31. og 1. málslið 1. mgr. greinar 1.23. í kjarasamningi milli Landssambands íslenskra útvegsmanna annars vegar og Vélstjórafélags Íslands, Vélstjórafélags Suðurnesja og Vélstjórafélags Vestmannaeyja hins vegar frá 1995 með síðari breytingum.

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

Dómkröfur stefnda:

Stefndi krefst sýknu af kröfum stefnanda og málskostnaðar úr hendi stefnda að skaðlausu.

Málavaxtalýsing stefnanda, málsástæður og rökstuðningur.

Stefnandi kveður málsatvik vera þau að Einar Möller, kt. 151243-7119, Sjávargötu 38, Njarðvík, félagsmaður stefnanda, hafi hafið

skipsstörf á fiskiskipinu Guðbjörgu GK-517, sem rekið hafi verið af stefnda, Árnesi hf., 1. febrúar 1997. Skipið hafi stundað dagróðra og hafi áhöfnin átt frí á sunnudögum eins og boðið væri í grein 1.23. í kjarasamningi milli LÍÚ og VSFÍ. Einar hefði þó haft eftirlit með skipinu meðan það lá við bryggju á sunnudögum og öðrum helgidögum. Fyrir þá vinnu hafi Einar ekkert fengið greitt þrátt fyrir að útgerðinni bæri skylda til að greiða honum laun í að minnsta kosti 3 klukkustundir fyrir hvern dag sem hann þannig innti vinnu sína af hendi, sbr. grein 1.31. í kjarasamningnum. Af þeim sökum hafi Einar hætt að gegna þessum skyldum sínum 15. júlí 1997.

Nefnd eftirlitsskylda Einars hafi verið viðurkennd af forsvarsmönnum stefnda, Árnesi hf., enda um algilda reglu að ræða í rekstri skipa sem Guðbjargar GK-517, en stefndi hafi hafnað skyldu til sérstakra launagreiðslna. Einar hafi tvívegis sent reikninga vegna vinnunnar en í bæði skiptin án árangurs. Af þeim sökum hafi hann ekki séð sér annað fært en að leita ráða hjá stéttarfélagi sínu.

Lögfræðingur stefnanda hafi sent framkvæmdastjóra Árness hf. bréf, dagsett 17. október 1997, þar sem launakrafa Einars Möller hafi verið ítrekuð, auk þess sem hún hafi verið sundurliðuð nákvæmlega. Svar hafi borist frá lögfræðingi LÍÚ, 3. nóvember 1997, þar sem kröfum Einars hafi algerlega verið hafnað. Lögfræðingur stefnanda hafi ítrekað kröfuna til stefnda, Árness hf., með bréfi dagsettu 1. september 1998, en samkvæmt samtali lögfræðingsins við lögfræðing LÍÚ skömmu síðar, hafi orðið ljóst að ágreiningur væri milli aðila um túlkun nefndra ákvæða í kjarasamningnum, sbr. ákvæði 1.23. og 1.31. í samningnum.

Stefnandi kveðst byggja málshöfðun þessa á því að stefndi, Árnes hf., hafi brotið gegn ákvæðum greinar 1.31. og greinar 1.23., í kjarasamningi milli LÍÚ og VSFÍ, með því að neita Einari Möller, félagsmanni VSFÍ, um greiðslur vegna vinnu sinnar á sunnudögum og öðrum helgidögum, en þá hafi hann yfirleitt haft eftirlitsskyldu með fiskiskipinu Guðbjörgu GK-517 í hafnarlegum þess. Samkvæmt ákvæði 1.23. eigi vélstjórar að lágmarki rétt til fjögurra frídaga (96 klst.) á mánuði. Frídagar þessir hafi yfirleitt verið teknir á sunnudögum og hafi þá allir skipverjarnir fengið frí að Einari undanskildum. Hann hafi talið eðlilegt að verða við tilmælum útgerðarinnar um að sinna lágmarkseftirliti með skipinu enda yfirvélstjóri þess. Slík ráðstöfun hafi hins vegar takmarkað möguleika hans til að

njóta frídaga sinna á sama hátt og aðrir skipverjar þar sem hann hafi verið bundinn yfir skipinu umrædda daga. Hann hefði aldrei tekið að sér að sinna eftirlitsskyldunum fengi hann ekki sérstaklega greitt fyrir. Það megi ljóst vera að útgerðin hefði þurft að kosta meiru til ef vélstjóri í landi hefði verið fenginn í þetta sérstaka starf en slíkt hefði alltaf verið nauðsynlegt. Varðandi nauðsyn starfans bendir stefnandi á að 18. maí 1997 hafi Einar tvívegis þurft að sinna útkalli vegna leka sem hafi komið að skipinu. Í kjölfar þess atburðar hefði þurft að senda skipið í slipp. Einari Möller hefði því borið réttur til 3 klst. yfirvinnukaups í hvert sinn sem hann hafi sinnt eftirlitsskyldum sínum á sunnudögum og öðrum helgidögum samkvæmt grein 1.31., sbr. grein 1.23., í kjarasamningnum.

Einari Möller hefði sjaldnast auðnast að taka út sitt samningsbundna frí samkvæmt grein 1.23. á tímabilinu 1. febrúar 1997 til 15. júlí s.á. vegna þessara sérstöku starfsskyldna sinna. Fjögurra sólarhringa fríið sem boðið sé í kjarasamningnum sé lágmarksfrí samkvæmt kjarasamningi og hafi stefndi, Árnes hf., brotið gegn ákvæðum kjarasamningsins með því að láta Einar vinna á þessum frídögum. Ekki sé farið fram á að stefnda, Árnesi hf., verði gert að greiða sektir samkvæmt grein 1.53. í kjarasamningnum vegna þessara aðstæðna. Þess sé einungis krafist að stefnda, Árnesi hf., sé gert að greiða samningsbundin laun eins og boðið sé í grein 1.31., sbr. grein 1.23. í kjarasamningnum. Fjögurra sólarhringa fríið sé yfirleitt lágmarksfrí í gervöllum samningnum, sbr. greinar 2.11., 3.06., 5.03., 8.03., 9.04., 10.02. og 11.02.

Stefnandi byggir kröfur sínar á greinum 1.23. og 1.31. í kjarasamningi milli Landssambands íslenskra útvegsmanna annars vegar og Vélstjórafélags Íslands, Vélstjórafélags Suðurnesja og Vélstjórafélags Vestmannaeyja hins vegar, frá 1995 með síðari breytingum.

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

Við munnlegan málflutning var því haldið fram af hálfu stefnanda að það beri að afskrá skipverja í hvert skipti sem skip kemur í land og skrá þá að nýju þegar skipi er haldið til veiða að nýju. Var um þetta efni vísað til lögskráningarlaga nr. 43/1987, sérstaklega 5. og 6. gr.

Málsástæður og rökstuðningur stefnda.

Af hálfu stefnda er því haldið fram að launakerfi sjómanna á fiskiskipum sé þannig upp byggt að á meðan á veiðitímabili stendur sé lögskráð á skipið. Skipverjar hafi ákveðinn aflahlut í laun, þar sem yfirmenn í ábyrgðarstöðum hafi sérstaka aukahluti. Fiskist illa komi til greiðslu lágmarkslauna í formi kauptryggingar.

Um vinnu vélstjóra á meðan á veiðitímabili stendur (lögskráðir) fjalli 3. mgr. greinar 1.31. í kjarasamningi VSFÍ og LÍÚ. Samkvæmt þeirri grein sé vélstjóra skylt að vinna við viðgerð á vél skipsins án sérstakra launa fyrstu 4 klst. á dagróðrabátum (landróðrabátum), en fyrstu 8 klst. á útilegubátum. Á þessu tímabili fái þeir engar tímakaupsgreiðslur til viðbótar sínum vélstjórahlut. Sé það talið eðlilegt að þessi vinna falli undir þeirra störf sem vélstjórar án sérstakra greiðslna þetta tímabil. Eftir þann tíma sé greitt tímakaup til viðbótar aflahlutnum.

Um vinnu vélstjóra milli veiðitímabila (ólögskráðir) fjalli 4. mgr. greinar 1.32. í kjarasamningi VSFÍ og LÍÚ, sbr. 2. og 3. mgr. greinar 1.31. Vélstjóri sem vinnur milli úthalda (ólögskráður) sé eðlilega ekki með aflahlut/kauptryggingu. Hans einu laun séu tímakaup fyrir unnar stundir. Samkvæmt 3. mgr. greinar 1.31. sé það metið til 3 klst. yfirvinnu að hafa eftirlit með vélarrúmi skips sem sé að jafnaði 1/2 klst. til 1 klst. vinna ef lensa þurfi skipið. Þar sem vélstjórinn, Einar Möller hafi verið lögskráður, enda hafi úthald skipsins staðið yfir, þá eigi ákvæði 3. mgr. greinar 1.31. ekki við um hann.

Þetta kjarasamningsákvæði í 3. mgr. greinar 1.31. sé skýrt varðandi það að eingöngu þeir vélstjórar, sem séu ólögskráðir milli veiðitímabila, eigi rétt á sérstakri greiðslu fyrir að annast vélgæslu á frídögum sínum. Með gagnályktun þýði þetta það, að sé vélstjóri aftur á móti lögskráður, eigi hann ekki þennan rétt. Sá sem haldi því fram að túlka beri ákvæði kjarasamnings rýmra, eða þvert ofan í kjarasamningstextann, beri sönnunarbyrði fyrir þeirri fullyrðingu sinni. Í þessu tilviki stefnandi. Sanngirnissjónarmið dugi ekki ein sér, jafnvel þótt slík sjónarmið væru viðurkennd.

Sérstök áhersla er á það lögð að vélstjórinn sé yfirmaður, sem ber ríka ábyrgð, eins og aðrir yfirmenn til sjós og lands. Fyrir þessa ábyrgð og þau viðbótarstörf, sem því fylgi sé greitt sérstaklega. Hafi vélstjórinn 50% aukahlut vegna ábyrgðar sinnar. Ábyrgðarstarfi fylgi iðulega aukastörf og snúningar, sem leiði til þess að yfirmenn á

fiskiskipum fái ekki alltaf sömu frí og undirmenn. Skipstjóri fái t.d. engar sérstakar greiðslur aukalega fyrir að líta eftir skipi og landfestum í helgar- og hafnarfríum, útvega veiðarfæri, sjá um mannaráðningar o.s.frv.

Hvað aukagreiðslur til vélstjóra snertir, segi það sig sjálft að fyrst lögskráðum vélstjóra á meðan á veiðitímabili stendur sé skylt að vinna við vélaviðgerðir án sérstakra greiðslna í 4 klst. á landróðrabát (dagróðrum), en 8 klst. á útilegubát, sbr. 3. mgr. greinar 1.32., þá hlyti eðli máls vegna að vera tekið skýrt fram í kjarasamningunum, ef vélstjórinn ætti rétt á 3 klst. aukagreiðslu eingöngu fyrir eftirlit, fyrst hann fái ekkert aukalega fyrir vélaviðgerðir í lengri tíma. Þessi vinna hafi verið talin hluti af starfsskyldum vélstjóra án aukagreiðslu að mati kjarasamningsaðila.

Kjarni málsins sé sá að kjarasamningsaðilar hafi ekki samið um sérstaka greiðslu fyrir eftirlit með skipi, þegar vélstjóri er lögskráður á veiðitímabili. Þar af leiðandi beri lögskráðum vélstjóra ekki réttur til sérstakrar þóknunar fyrir vélgæslu í helgarfríum. Um það hafi ekki verið samið enn, hvað svo sem síðar kann að gerast.

Stefndi telur sig hafa efnt að fullu samningsskyldur sínar við félagsmann stefnanda samkvæmt kjarasamningi og beri því að sýkna hann af kröfum stefnanda.

Niðurstaða.

Ágreiningur aðila er sprottinn af synjun stefnda Árness hf. á því að greiða félagsmanni stefnanda Einari Möller laun fyrir störf hans við eftirlit með skipi sem stefndi gerði út, Guðbjörgu GK-517, á samningsbundnum frídögum sínum en hann var vélstjóri á skipinu. Í málinu krefst stefnandi viðurkenningar á því að synjunin hafi verið brot á 3. mgr. greinar 1.31. og 1. málslið 1. mgr. greinar 1.23. í kjarasamningi aðila frá árinu 1995 með síðari breytingum. Fyrrnefnda ákvæðið hljóðar svo:

„Annist vélstjóri/vélavörður vélgæslu ólögskráður á frídögum sínum, skal útgerðarmaður greiða honum sem nemur 3ja tíma vinnu á dag og skal miðað við helgidagakaup."

Stefndi vísar því á bug að ákvæði þetta eigi við um störf Einars sem var lögskráður á skipið allt tímabilið 31. janúar til 24. maí 1997 er hann gegndi eftirlitsstörfunum. Ákvæðið beri að skilja skv. orðanna hljóðan enda sé ekkert upplýst um að því hafi verið ætlað víðtækara hlutverk. Af hálfu stefnanda var á því byggt við munnlegan

flutning málsins, að borið hefði skv. 5. gr. laga nr. 43/1987 um lögskráningu sjómanna að afskrá skipverja á frídögum og að útgerðin ætti ekki að hagnast á því að það hefði verið vanrækt. Ekki er unnt að fallast á þau rök. Hvorki orðalag lagagreinarinnar, ummæli í greinargerð með frumvarpi að lögunum né framkvæmd laganna styður slíka túlkun.

Skilja verður ákvæði 3. mgr. gr. 1.31. svo, að hún myndi heild með 2. mgr. sömu greinar sem hljóðar svo:

„Vélstjóra/vélaverði skal tryggð dagvinna milli veiðitímabila, enda sé hann ráðinn til áframhaldandi starfs á skipinu og viðkomandi vélstjóri/vélavörður óski vinnunnar. Útgerðarmaður á sömuleiðis rétt á að óska eftir því að vélstjóri/vélavörður vinni."

Ákvæði 3. mgr. greinar 1.31. á því einungis við um vélstjóra sem hafa verið afskráðir. Af því leiðir að synjun stefnda Árness hf. á að greiða Einari Möller laun fyrir eftirlitsstörfin brýtur ekki gegn því ákvæði samningsins.

Kemur þá til álita hvort stefndi Árnes hf. hafi brotið gegn 1. málslið 1. mgr. greinar 1.23. í kjarasamningnum en hann hljóðar svo:

„Vélstjórum/vélavörðum á skipum skulu tryggðir minnst fjórir frídagar (96 klst.) í mánuði."

Í sóknarskjölum stefnanda er á því byggt að Guðbjörg GK-517 hafi á umræddu tímabili stundað dagróðra og áhöfnin átt frí á sunnudögum. Einar hafi hins vegar annast eftirlit með skipinu meðan það lá við bryggju, á sunnudögum og öðrum helgidögum. Eftirlitsskylda Einars hafi verið viðurkennd af forsvarsmönnum stefnda, enda sé um algilda reglu að ræða í rekstri skipa eins og þessa. Í varnarskjölum stefnda var þessu ekki andmælt en á því byggt að ábyrgð vélstjóra fylgi aukastörf og snúningar sem leiði til þess að þeir og aðrir yfirmenn á fiskiskipum fái ekki alltaf sömu frí og undirmenn. Þessi ábyrgð og aukastörf séu vélstjórum launuð með 50% aukahlut. Við munnlegan flutning málsins byggði stefndi svo á því að skipinu hefði aðeins verið haldið til veiða 5 daga í viku, mánudaga til föstudaga og skipverjar átt frí á laugardögum og sunnudögum og stundum oftar ef ekki gaf á sjó. Einar hefði því fengið a.m.k. 96 klst. frí í mánuði þrátt fyrir eftirlitsstörfin. Þá var einnig staðhæft að útgerðin hefði ekki farið fram á að Einar annaðist eftirlit með skipinu. Þessu var hvoru tveggja mótmælt af hálfu stefnanda sem röngu og of seint fram komnu. Á þau mótmæli ber að fallast og

leggja til grundvallar dómi í málinu að frídagar skipverja hafi verið sunnudagar og að eftirlitsstörf Einars hafi valdið því að hann hafi ekki fengið 96 klst. frí í mánuði. Samkvæmt því ber að viðurkenna að stefndi hafi brotið gegn ákvæði 1. málsliðs 1. mgr. greinar 1.23. í kjarasamnigni aðila.

Eftir atvikum þykir rétt að hvor aðili beri sinn kostnað af málinu.

Dómsorð:

Viðurkennt er að stefndi, Árnes hf., hafi brotið gegn ákvæði 1. málsliðs 1. mgr. greinar 1.23. í kjarasamningi Landssambands íslenskra útvegsmanna annars vegar og Vélstjórafélags Íslands, Vélstjórafélags Suðurnesja og Vélstjórafélags Vestmannaeyja hins vegar.