Fimmtudaginn 23. nóvember 2000.

Nr. 184/2000. **Viðar Ólafsson**
(Einar Gautur Steingrímsson hrl.)
gegn
Vélsmiðju Orms og Víglundar ehf.
(Baldvin Hafsteinsson hrl.)

Sjómenn. Ráðningarsamningur.

V var ráðinn af VO sem vélavörður á skipið K, sem hafði verið kyrrsett í Belfast, og fékk til þess tímabundna undanþágu til sex mánaða, enda hafði hann ekki tilskilin réttindi til slíks starfs. Við lok ferðar hálfum mánuði síðar var V tilkynnt að hann ætti á næsta vinnudegi að mæta til fyrra starfs síns við vélsmiðju í eigu VO. Í kjölfarið höfðaði V mál til heimtu vinnulauna og launa í uppsagnarfresti vegna fyrirvaralausrar uppsagnar á skipsstörfum, en hann taldi sig hafa verið ráðinn í skipsrúm í að minnsta kosti sex mánuði. Ekki var gerður skriflegur ráðningarsamningur á milli V og VO og taldi héraðsdómur VO því bera sönnunarbyrðina fyrir því að ráðningartími hafi verið annar en V héldi fram. Með hliðsjón af atvikum máls þótti verða að miða við að ráðning V á K hafi eingöngu verið ætlað að standa þar til skipið kæmi til heimahafnar og því þótti V ekki eiga rétt til launa í uppsagnarfresti. Hæstiréttur staðfesti héraðsdóm með vísan til forsendna hans.

Dómur Hæstaréttar.

Mál þetta dæma hæstaréttardómararnir Markús Sigurbjörnsson, Árni Kolbeinsson og Gunnlaugur Claessen.

Áfrýjandi skaut málinu til Hæstaréttar 5. maí 2000. Hann krefst þess að stefnda verði gert að greiða sér 539.118 krónur ásamt dráttarvöxtum samkvæmt III. kafla vaxtalaga nr. 25/1987 frá 1. október 1998 til greiðsludags, svo og málskostnað í héraði og fyrir Hæstarétti. Þá krefst hann þess að staðfestur verði sjóveðréttur í flutningaskipinu Kötlu, skipaskrárnúmer 2284, fyrir tildæmdri fjárhæð.

Stefndi krefst þess að héraðsdómur verði staðfestur og áfrýjanda gert að greiða málskostnað fyrir Hæstarétti.

Með vísan til forsendna hins áfrýjaða dóms verður hann staðfestur.

Rétt er að aðilarnir beri hvor sinn kostnað af málinu fyrir Hæstarétti.

Dómsorð:

Héraðsdómur skal vera óraskaður.

Málskostnaður fyrir Hæstarétti fellur niður.

Dómur Héraðsdóms Reykjaness 7. febrúar 2000.

Mál þetta, sem dómtekið var 28. f.m., er höfðað með stefnu birtri 26. apríl 1999.

Stefnandi er Viðar Ólafsson, kt. 100458-3659, nú til heimilis að Vesturbergi 86, Reykjavík. Stefndi er Vélsmiðja Orms og Víglundar ehf., kt. 480998-2789, Kaplahrauni 14-16, Hafnarfirði.

Stefnandi krefst þess að stefnda verði gert að greiða honum 539.118 krónur ásamt dráttarvöxtum samkvæmt III. kafla vaxtalaga nr. 25/1987 frá 1. október 1998 til greiðsludags. Þá er krafist staðfestingar á sjóveðrétti í flutningaskipinu Kötlu, skipaskrárnúmer 2284, fyrir framangreindum fjárhæðum. Loks er gerð krafa um málskostnað úr hendi stefnda.

Stefndi krefst sýknu af kröfum stefnanda gegn greiðslu á 41.323 krónum, en til vara að kröfur stefnanda sæti lækkun að mati dómsins. Þá krefst hann þess að honum verði heimilað að skuldajafna við kröfu stefnanda gagnkröfu að fjárhæð allt að 124.243 krónur. Loks er krafist málskostnaðar úr hendi stefnanda.

Í greinargerð sinni krafðist stefndi þess að málinu yrði vísað frá dómi. Með úrskurði 24. september 1999 var þeirri kröfu hans hafnað.

I.

Samkvæmt stefnu hefur stefnandi að meginstefnu til höfðað mál þetta til heimtu vinnulauna og launa í uppsagnarfresti. Er á því byggt að hann hafi verið ráðinn í starf vélavarðar á skip í eigu stefnda frá 12. september 1998 að telja. Honum hafi fyrirvaralaust verið sagt upp störfum 26. sama mánaðar. Krefur hann stefnda um laun fyrir þetta tímabil og laun í þrjá mánuði þaðan í frá, en samkvæmt sjómannalögum hafi honum borið þriggja mánaða uppsagnarfrestur. Að auki nær krafa stefnanda til orlofs, dagpeninga, sérstakrar þóknunar fyrir vinnu á samningsbundnum frídögum og orlofs- og desemberuppbótar. Styður hann kröfur sínar í málinu við ákvæði sjómannalaga og kjarasamning Vinnuveitendasambands Íslands og Vinnumálasambands samvinnufélaganna annars vegar og Vélstjórafélags Íslands hins vegar um kaup og kjör yfirvélstjóra, vélstjóra og vélavarða á kaupskipum, sem undirritaður var 10. maí 1997.

II.

Stefnandi kveðst hafa hafið störf í vélsmiðju stefnda árið 1998. Hinn 11. september það ár hafi Eiríkur Ormur Víglundsson, einn eigenda stefnda, haft sam-

band við hann og óskað eftir því að hann færi til Belfast á Norður-Írlandi til þess að taka við starfi vélavarðar á flutningaskipinu Kötlu, sem þar hafði verið kyrrsett. Hafði kyrrsetningin komið til af því að ákvæðum um lágmarksmönnun hafði ekki verið fullnægt þar sem vélavörð vantaði á skipið. Stefnandi hafi orðið við þessari beiðni. Hafi stefndi þá leitað eftir undanþágu fyrir hann til að gegna starfi vélavarðar á skipinu, enda hafi stefnandi ekki tilskilin réttindi til slíks starfs. Sú undanþága hafi verið veitt til sex mánaða. Kveðst stefnandi hafi litið svo á í ljósi þessa að ráðning hans í starf vélavarðar væri að minnsta kosti til 6 mánaða. Að morgni laugardagsins 12. september hafi stefnandi haldið af stað flugleiðis til Glasgow í Skotlandi og þaðan til Belfast. Til Belfast hafi hann komið um klukkan 19 þennan sama dag. Mánudaginn 14. september hafi verið haldið úr höfn í Belfast, staldrað við á Englandi dagana 16. og 17. og komið til Hafnarfjarðar fimmtudaginn 24. september. Við heimkomu hafi skipstjóri beðið stefnanda um að mæta til vinnu í skipinu um kl. 11 næsta morgun. Þegar hann hafi mætt til vinnu sinnar á tilskildum tíma hafi fyrrnefndur Eiríkur Ormur verið staddur um borð í skipinu og án nokkurs formála spurt stefnanda að því hvort hann væri „kominn til að ná í helvítis draslið sitt". Stefnandi hafi svarað því einu til að hann væri kominn til að vinna. Hafi hann síðan unnið um borð í skipinu allan þann dag og allt þar til annar eigandi stefnda, Guðmundur Víglundsson, hafi komið að máli við hann og sagt honum upp skipsstörfum. Í framhaldi af uppsögninni hafi Guðmundur hins vegar boðið stefnanda vinnu í vélsmiðju stefnda. Hafi stefnandi mætt þar til vinnu mánudaginn 28. september. Framkoma fyrirsvarsmanna stefnda í garð hans hafi verið köld. Þá hafi hann jafnframt talið á sér brotið. Af þeim sökum hafi hann látið verkstjóra í vélsmiðju stefnda vita af því um hádegisbil þennan sama dag, að hann hefði ekki í hyggju að halda störfum sínum þar áfram. Í kjölfar þessa hafi stefnandi leitað til Vélstjórafélags Íslands. Hafi starfsmaður félagsins reiknað út launakröfu stefnanda á hendur stefnda og krafist greiðslu á henni með bréfi 10. nóvember 1998. Þegar engin greiðsla barst hafi stefnandi leitað til lögmanns, sem ítrekaði kröfur stefnanda með bréfi til stefnda 12. janúar 1999. Með því að stefndi hafi í engu sinnt ítrekuðum kröfubréfum stefnanda sé málsókn þessi nauðsynleg.

Stefnandi byggir dómkröfur sínar í málinu á því, að í samræmi við áskilnað 6. gr. sjómannalaga nr. 35/1985 hafi verið í gildi á milli hans og stefnda skiprúmssamningur. Hafi hann gegnt starfi vélavarðar á skipi stefnda allt þar til honum hafi fyrirvaralaust verið sagt upp störfum 26. september 1998. Samkvæmt 2. mgr. 27. gr. sjómannalaga nr. 35/1985 beri skipverja kaup samkvæmt ráðningar- og kjarasamningi allt þar til ráðningu hans lýkur og gildir þá einu þótt hann hafi áður verið afskráður. Samkvæmt 25. gr. sömu laga eigi skipverji rétt á kaupi þann tíma sem mælt er fyrir um í 9. gr. laganna sé honum vikið úr skiprúmi áður en ráðningartími hans er liðinn og án þess að heimild standi til

þess samkvæmt 23. eða 24. gr. laganna. Samkvæmt 2. mgr. 9. gr. tilvitnaðra laga skuli uppsagnarfrestur á skiprúmssamningi yfirmanns vera þrír mánuðir nema um annað hafi sérstaklega verið samið. Þessi uppsagnarfrestur eigi við stýrimenn, vélstjóra, loftskeytamenn og bryta, sbr. 5. gr. sjómannalaga. Stefnandi hafi gegnt starfi yfirmanns á skipinu og beri honum því þriggja mánaða uppsagnarfrestur. Stefndi hafi rift ráðningarsamningi sínum við stefnanda 26. september 1998, enda hafi vinnuframlags hans um borð í skipinu ekki verið óskað frá og með því tímamarki. Ráðning hans hafi verið bundin við skipið og hann því ekki verið flutningsskyldur til starfa í þágu stefnda í landi. Hefði samningur um slíkt þurft að vera bundinn í skiprúmssamningi samkvæmt 6. gr. sjómannalaga. Riftun stefnda á ráðningarsamningnum hafi leitt til þess að öll krafa stefnanda á hendur stefnda, þar með talin laun í uppsagnarfresti, gjaldféll hinn 1. október 1998, sbr. 2. mgr. 27. gr. og 1. mgr. 32. gr. laganna.

Krafa stefnanda um laun fyrir tímabilið 12. til 26. september 1998 nemur í heild 99.616 krónum. Er af hálfu stefnanda litið svo á að stefndi hafi þegar staðið honum skil á 33.268 krónum og vangreidd laun nemi því 66.348 krónum. Heildarkrafa stefnanda um laun fyrir framangreint tímabil er sundurliðuð svo í stefnu:

1. Dagvinnulaun	kr.	38.220
2. Yfirvinnukaup	kr.	14.197
3. Orlofsuppbót	kr.	2.534
4. Desemberuppbót	kr.	7.517
5. Frídagar	kr.	19.110
6. Dagpeningar	kr.	10.000
7. Orlof	kr.	8.038

Í stefnu skýrir stefnandi grundvöll framangreindra krafna sinna, en þær styður hann svo sem fram er komið við ákvæði sjómannalaga og kjarasamning Vinnuveitendasambands Íslands og Vinnumálasambands samvinnufélaganna annars vegar og Vélstjórafélags Íslands hins vegar um kaup og kjör yfirvélstjóra, vélstjóra og vélavarða á kaupskipum. Er í stefnu vísað til greina í þessum kjarasamningi varðandi einstaka kröfuliði og þær teknar orðrétt upp í hana að því marki sem máli skiptir. Þá er við það miðað við útreikning liða nr. 3 og 4 hér að framan, að ráðningartími stefnanda á skipi stefnda hafi að teknu tilliti til þriggja mánaða uppsagnarfrests staðið í 105 daga eða 15 vikur. Þá er á því byggt að stefnandi hafi á tímabilinu 12. til 26. september 1998 skilað 80 dagvinnustundum og 17 yfirvinnutímum. Á þessu tímabili hafi hann átt rétt á fimm frídögum.

Við ákvörðun launa til stefnanda í þriggja mánaða uppsagnarfresti á að mati hans að taka mið af launum staðgengils hans í starfi vélavarðar á umræddu skipi

stefnanda. Fyrir liggi hins vegar að enginn hafi gegnt starfi vélavarðar á skipinu á meðan uppsagnarfrestur stefnanda leið. Við aðstæður sem þessar beri að taka mið af meðallaunum stefnanda á dag þá 15 daga sem hann starfaði í þágu stefnda. Þau meðallaun eigi síðan að margfalda með 90, það er þremur almanaksmánuðum, sbr. 2. mgr. 9. gr. sjómannalaga. Til launa á þessu tímabili reiknar stefnandi dagvinnulaun, yfirvinnulaun og frídaga samkvæmt sundurliðun hans hér að framan, en bætir síðan við orlofi af þessum fjárhæðum, sem hann segir nema 7.274 krónum. Laun til útreiknings meðallauna á dag á umræddu 15 daga tímabili nemi þannig 78.801 krónu (38.220 + 14.197 + 19.110 + 7.274). Meðallaun á dag nemi því 5.253 krónum og heildarlaun í uppsagnarfresti 472.770 krónum (5.253 x 90).

Samkvæmt framansögðu nemur heildarkrafa stefnanda á hendur stefnda 539.118 krónum (66.348 + 472.770), sem er stefnufjárhæð málsins.

III.

Í greinargerð stefnda er tekið fram, að hann hafi um nokkurn tíma gert út vöruflutningaskipið Kötlu. Í september 1998 hafi það verið kyrrsett í höfn í Belfast á Norður-Írlandi, meðal annars vegna þess að fjöldi í áhöfn var ekki í samræmi við lágmarkskröfur, sem gerðar eru til mönnunar skips af þessu tagi. Til þess að losa um kyrrsetningu skipsins hafi stefndi farið þess á leit við stefnanda, sem þá vann eins og fram er komið í vélsmiðju stefnda, að hann færi til Belfast og hefði með höndum starf vélavarðar á skipinu. Stefnandi hafi fallist á að fara þessa einu ferð. Þar sem stefnandi sé ekki vélstjóramenntaður hafi verið sótt um undanþágu fyrir hann. Hún hafi fengist og Siglingamálastofnun gefið út til stefnanda aðstoðarvélstjóraskírteini. Áður en stefnandi hélt til Írlands hafi hann fengið greiðslu frá stefnanda, sem samsvaraði 20.085 krónum, en hún hafi að hluta til verið í erlendri mynt. Hafi honum verið tjáð að umboðsmaður skipsins myndi taka á móti honum í Belfast og koma honum til skips. Við komuna til Belfast hafi stefnandi hins vegar ekki gefið sig fram við umboðsmanninn. Þegar hann síðan seint og um síðir skilaði sér um borð hafi hann verið mjög ölvaður. Þá hafi ölvun hans leitt til þess að hann hafi verið sendur heim skömmu eftir komu skipsins til Hafnarfjarðar fimmtudaginn 24. september. Hvorugur fyrirsvarsmanna stefnda hafi þá átt orðaskipti við hann að öðru leyti en því, að hann hafi verið beðinn um að mæta til sinna fyrri starfa hjá stefnda þegar hann yrði í standi til þess. Hafi stefnandi mætt til vinnu sinnar í vélsmiðju stefnda mánudaginn 28. september. Verkstjóri stefnda hafi þá talið hann vera undir áhrifum áfengis. Um hádegisbil hafi stefnandi hins vegar horfið úr vinnu hjá stefnda og ekki mætt til hennar síðan.

Stefndi byggir sýknukröfu sína aðallega á því að ákvæði sjómannalaga eigi ekki við um framangreind starfslok stefnanda hjá stefnda. Samkomulag hafi

verið með aðilum þess efnis, að stefnandi færi eingöngu þessa einu ferð sem vélavörður á skipi stefnda og hyrfi eftir það til fyrri starfa sinna hjá honum. Vísar stefndi til þess, að í upphafi hafi aðeins fjórir menn verið í áhöfn skipsins. Hafi stefnandi verið ráðinn tímabundið til starfa á því sem fimmti áhafnarmeðlimur í kjölfar þess að skipið var kyrrsett í Belfast vegna vöntunar á vélaverði. Til stuðnings þeirri fullyrðingu sinni að um framangreint hafi verið samið á milli aðila, vísar stefndi til þess, að stefnandi hafi ekki haft uppi mótmæli eða með öðrum hætti hreyft athugasemdum þegar honum hafi verið sagt við komuna til landsins hinn 24. september 1998 að hann ætti að nýju að mæta til sinna fyrri starfa hjá stefnda. Í bréfi stéttarfélags stefnanda til stefnda 10. nóvember 1998 hafi heldur ekki verið á því byggt að ráðning stefnanda á skipið hafi átt að standa lengur. Þvert á móti hafi stefnandi virt samkomulag aðila og og mætt til sinna fyrri starfa hjá stefnda mánudaginn 28. september 1998. Það hafi síðan verið ákvörðun hans að hverfa úr því starfi án þess að virða gagnkvæman uppsagnarfrest. Þar sem málatilbúnaður stefnanda sé alfarið byggður á rétti hans til launa eftir ákvæðum sjómannalaga og kjarasamningi vélstjóra og viðsemjenda þeirra, en ekki á ákvæðum kjarasamnings verkamannasambandsins, sé ómögulegt að leggja efnisdóm á kröfur hans. Því beri að sýkna stefnda gegn greiðslu vangreiddra launa að fjárhæð 41.323 krónur, sem síðan verði skuldajafnað við kröfu stefnda á hendur stefnanda vegna fyrirvaralauss brotthlaups úr starfi.

Líti dómurinn hins vegar svo á að ákvæði sjómannalaga eigi hér við, er sem fyrr á því byggt af hálfu stefnda, að samkomulag hafi tekist með aðilum um að stefnandi hyrfi úr skiprúmi í fyrra starf sitt hjá stefnda þegar skipið kæmi til heimahafnar, sbr. 1. mgr. 9. gr. sjómannalaga. Stefnandi hafi hins vegar kosið að virða ekki það samkomulag og hlaupist úr vinnu, svo sem áður er lýst. Samkvæmt almennum reglum vinnuréttar eigi stefndi rétt á bótum, sem nemi launum fyrir hálfan uppsagnarfrest. Að því er varðar ákvörðun um fjárhæð þeirra bóta er því harðlega mótmælt af hálfu stefnda, að stefnandi hafi gegnt stöðu yfirmanns á skipinu. Staða stefnanda sem aðstoðarvélstjóri hafi verið undirmannsstaða, sem byggst hafi á sérstakri undanþágu vegna séraðstæðna. Því hafi gagnkvæmur uppsagnarfrestur verið einn mánuður. Samkvæmt því og vegna fyrirvaralauss brotthlaups stefnanda úr starfi hjá stefnda beri stefnda réttur til bóta úr hendi stefnanda sem nemi hálfum launum, það er 41.415 krónur, sem sé um það bil sú fjárhæð sem Vélstjórafélag Íslands telji að vanti upp á rétt laun stefnanda. Verði allt að einu litið svo á að stefnanda hafi gegnt stöðu yfirmanns á skipinu telur stefndi að bótakrafa hans eigi að nema 124.243 krónum, en það sé helmingur launa miðað við þriggja mánaða uppsagnarfrest.

Loks teflir stefndi fram þeirri málsástæðu, að stefnandi hafi sýnt tómlæti við gæslu þess réttar, sem hann sækir sér til handa með málsókn þessari, og þar með

glatað honum. Eru í greinargerð stefnda rakin atvik, sem snúa að þessari málsástæðu hans.

Af hálfu stefnda er sérstaklega mótmælt kröfum stefnanda um greiðslu orlofs- og desemberuppbótar og dagpeninga. Þá mótmælir stefndi tölulegum grundvelli málsins samkvæmt stefnu, en hreyfir ekki athugasemdum að því er tekur til útreiknings Vélstjórafélags Íslands á launum til stefnanda fyrir það tímabil sem hann starfaði um borð í skipi stefnda.

IV.

Niðurstaða.

1. Óumdeilt er að stefnandi var ráðinn í starf vélavarðar á skip stefnda frá og með 12. september 1998 að telja. Aðila greinir hins vegar á um lengd ráðningartíma. Þar sem ekki var gerður skriflegur ráðningarsamningur við stefnanda, andstætt 1. mgr. 6. gr. og 42. gr. sjómannalaga nr. 35/1985, ber stefndi sönnunarbyrði fyrir því að ráðningartími hafi verið annar en stefnandi heldur fram.

Af hálfu stefnanda hefur því verið haldið fram að hann hafi verið ráðinn í skiprúm í að minnsta kosti 6 mánuði. Því til stuðnings hefur hann ekki vísað til loforðs af hendi fyrirsvarsmanns stefnda. Tiltekur stefnandi í þessu sambandi að undanþága, sem honum var veitt til að starfa sem aðstoðarvélstjóri á skipinu, hafi verið til 6 mánaða. Hafi hann í því ljósi litið svo á að ráðningu hans á skipið væri að minnsta kosti ætlað að standa þann tíma.

Stefnandi leitaði til Vélstjórafélags Íslands í kjölfar þess að störfum hans hjá stefnda lauk. Í bréfi sem félagið ritaði stefnda af því tilefni 10. nóvember 1998 segir meðal annars: „Að sögn Viðars var hann ráðinn vélavörður á Kötlu HF dagana 12. september til 26. september sl.“ Af skýrslu stefnanda fyrir dómi verður ekki annað ráðið en að hann hafi farið á skrifstofu Vélstjórafélags Íslands og að bréfið hafi verið ritað í samræmi við upplýsingar sem hann þar gaf um ráðningu sína á skip stefnda. Í bréfinu er sett fram krafa sem tekur til framangreinds tímabils. Þar kemur hins vegar ekkert fram um það að stefnanda hafi verið vikið úr skiprúmi og að honum beri réttur til launa í uppsagnarfresti. Var það fyrst gert í bréfi lögmanns hans til stefnda 12. janúar 1999.

Fyrir liggur að stefnandi mætti til vinnu í vélsmiðju stefnda að morgni mánudagsins 28. september 1998. Felst í því viss vísbending um að stefnandi hafi sjálfur litið svo á að ráðningu hans á skip stefnda hafi ekki verið ætlað að standa lengur en stefndi heldur fram.

Þegar litið er til þess, sem rakið er hér að framan, og jafnframt höfð í huga tildrög þess að stefnandi var ráðinn til starfa á skip stefnda, en aðila greinir ekki á um þau, verður við það að miða að ráðningu stefnanda á skipið hafi eingöngu verið ætlað að standa þar til það kæmi til heimahafnar frá Belfast á Norður-Írlandi þar sem það hafði verið kyrrsett. Með heimild í 2. mgr. 9. gr. sjómanna-

laga var stefnanda þannig markaður ákveðinn ráðningartími. Af þessu leiðir að stefnandi á ekki rétt til launa í uppsagnarfresti, svo sem hann gerir kröfu til.

2. Launakrafa stefnanda fyrir tímabilið 12. til 26. september 1998 nemur að teknu tilliti til innborgunar 66.348 krónum. Greiðsla sú sem stefndi býður fram fyrir sama tímabil er nokkru lægri, eða 41.323 krónur. Er hún byggð á útreikningi Vélstjórafélags Íslands á vangreiddum launum til stefnanda, sem fylgdi framangreindu bréfi félagsins til stefnda 10. nóvember 1998.

Fallist er á kröfu stefnanda um greiðslu fyrir dagvinnu og yfirvinnu, en hún nemur samtals 52.417 krónum. Þá ber stefnanda réttur til greiðslu fyrir 5 frídaga, sbr. greinar 8.1.1. og 8.3.1. í kjarasamningi þeim frá 10. maí 1997, sem áður er vísað til. Verður sú krafa hans að fullu tekin til greina, en hún nemur 19.110 krónum. Loks þykir stefnandi hafa sýnt nægilega fram á rétt sinn til dagpeninga að fjárhæð 8.368 krónur.

Samkvæmt framansögðu starfaði stefnandi á skipi stefnda í 15 daga. Samkvæmt ákvæðum kjarasamnings á hann þar með ekki rétt til orlofs- og desemberuppbótar, svo sem hann gerir kröfu til. Verður þeim liðum í kröfugerð hans því hafnað.

Krafa stefnanda um orlof nemur 8.038 krónum. Er hún 10,17% af samtölu dagvinnulauna, yfirvinnulauna, desemberuppbótar og kröfu vegna frídaga. Þar sem stefnandi telst ekki eiga rétt til desemberuppbótar kemur hún ekki til álita við útreikning orlofs. Að teknu tilliti til þessa og með vísan til greinar 12.1.5. í kjarasamningi aðila verður fallist á kröfu stefnanda um orlof með 7.274 krónum.

Í kröfugerð stefnanda er við það miðað að hann hafi þegar móttekið 33.268 krónur frá stefnda vegna starfa hans á skipi stefnda. Réttmæt krafa hans fyrir þessi störf hans nemur samkvæmt framansögðu 87.169 krónum. Nema vangreidd laun því 53.901 krónu.

3. Stefndi gerir kröfu til þess að gagnkröfu, sem hann telur sig eiga á hendur stefnanda vegna fyrirvaralauss brotthlaups úr starfi, verði skuldajafnað við framangreinda fjárkröfu stefnanda. Til stuðnings gagnkröfu sinni vísaði stefndi í greinargerð til 60. gr. sjómannalaga. Við munnlegan flutning málsins var hins vegar á því byggt, að gagnkrafan styddist við almenna reglu vinnuréttar, sem leidd væri af 25. gr. hjúalaga nr. 22/1928.

Á sviði vinnuréttar hefur sú regla verið talin í gildi, að launþegi skuli bæta tjón sem hann veldur vinnuveitanda með ólögmætu brotthlaupi. Tilvitnað ákvæði laga nr. 22/1928 gerir ráð fyrir meðalhófsbótum, sé fjárhæð tjóns ekki sönnuð, og er þar miðað við helming af kaupi fyrir tímann sem eftir var, þó ekki lengur en 8 vikur.

Í gagnkröfu stefnda felst krafa um skaðabætur. Í málatilbúnaði hans er í engu vikið að því að fyrirvaralaust brotthlaup stefnanda úr starfi hafi valdið stefnda tjóni eða haft í för með sér óhagræði fyrir hann. Undir rekstri málsins kom ekk-

ert það fram sem veitir líkur fyrir því að sú sé raunin. Þegar af þessari ástæðu eru ekki efni til þess að taka gagnkröfu stefnda til greina. Þá er að auki til þess að líta, að ekkert liggur fyrir um laun stefnanda í vélsmiðju stefnda eða uppsagnarfrest hans þar.

4. Samkvæmt því, sem hér að framan segir, verður stefndi dæmdur til að greiða stefnanda 53.901 krónu, enda eru engin efni til að líta svo á að þessi krafa hans sé að hluta til fallin niður fyrir tómlæti. Um vexti fer svo sem í dómsorði greinir.

Með vísan til 1. tölul. 1. mgr. 197. gr. siglingalaga nr. 34/1985 á stefnandi sjóveðrétt í flutningaskipinu Kötlu, skipaskrárnúmer 2284, til tryggingar tildæmdum fjárhæðum.

Eftir framangreindum málsúrslitum og þar sem ekki var gerður skriflegur skiprúmssamningur við stefnanda, andstætt 1. mgr. 6. gr. og 42. gr. sjómannalaga nr. 35/1985, þykir rétt að hvor aðili beri sinn kostnað af málinu, sbr. H.1988.814.

Þorgeir Ingi Njálsson héraðsdómari kvað upp dóm þennan.

Dómsorð:

Stefndi, Vélsmiðja Orms og Víglundar ehf., greiði stefnanda, Viðari Ólafssyni, 53.901 krónu ásamt dráttarvöxtum samkvæmt III. kafla vaxtalaga nr. 25/1987 frá 1. október 1998 til greiðsludags.

Stefnandi á sjóveðrétt í flutningaskipinu Kötlu, skipaskrárnúmer 2284, til tryggingar tildæmdum fjárhæðum.

Málskostnaður fellur niður.