

Dómsorð:

Stefndi, fjármálaráðherra f. h. ríkissjóðs, skal sýkn af kröfum stefnanda, Jóns Arngrímssonar, í máli þessu.

Stefnandi greiði stefnda kr. 15.000.00 í málskostnað innan 15 daga frá lögbirtingu dóms þessa að viðlagðri aðför að lögum.

Föstudaginn 23. júní 1967.

Nr. 39/1967. **Landhelgisgæzla Íslands**

(Ingólfur Jónsson hrl.)

gegn

Ásgrími Ásgeirssyni

(Haukur Jónsson hrl.).

Dóminn skipuðu hinir reglulegu dómarar Hæstaréttar.

Kaupgjaldsmál.

Dómur Hæstaréttar.

Áfrýjandi skaut máli þessu upphaflega til Hæstaréttar með stefnu 25. október 1965, að fengnu áfrýjunarleyfi 4. s. m. Útivistardómur gekk í því máli 1. marz 1967. Áfrýjandi áfrýjaði málinu af nýju samkvæmt heimild í 36. gr. laga nr. 57/1962 með stefnu 2. marz 1967. Krefst áfrýjandi sýknu af kröfum stefnda og málskostnaðar úr hans hendi í héraði og fyrir Hæstarétti.

Stefndi krefst þess, að hinn áfrýjaði dómur verði staðfestur, þó þannig, að dæmdir verði 7% ársvextir frá 1. janúar 1966 til greiðsludags og að áfrýjanda verði dæmt að greiða honum málskostnað fyrir Hæstarétti.

Eftir uppsögu héraðsdóms hefur verið aflað nokkurra nýrra gagna, þar á meðal leiðarþókar og skipshafnarskrár v/b Gauts.

V/b Gautur, sem er 85 rúmlestir að stærð, var eign áfrýjanda og skráður sem varðskip til 3. marz 1962, er skráningarstarfsheiti skipsins var breytt í björgunarskip að ósk áfrýjanda. Í skipshafnarskrá er tekið fram 1. janúar 1962,

að skipið stundi „björgun“, og er því starfsheiti haldið til 3. september s. á., en þá er skráð í skipshafnarskrána, að starfsemi skipsins sé landhelgisgæzla. Stefndi var lögskráður á skipið 8. marz 1962, en skráður úr skiprúmi 15. júní s. á. Af leiðarþók skipsins verður ekki séð, að það hafi á þeim tíma, sem hér skiptir máli, verið notað til landhelgisgæzlu. Var því eigi skylt að hafa tvo stýrimenn lögskráða á skipið umræddan tíma. Ber því að sýkna áfrýjanda af kröfum stefnda í máli þessu.

Málskostnaður í héraði og fyrir Hæstarétti falli niður.

Dómsorð:

Áfrýjandi, Landhelgisgæzla Íslands, skal vera sýkn af kröfum stefnda, Ásgríms Ásgeirssonar, í máli þessu.

Málskostnaður í héraði og fyrir Hæstarétti fellur niður.

Dómur sjó- og verzlunardóms Reykjavíkur 12. marz 1965.

Mál þetta var tekið til dóms 12. marz 1965. Það var höfðað með stefnu, sem birt var 20. september 1962. Sóknaraðili er Ásgrímur Ásgeirsson stýrimaður, Hátúni 19 í Reykjavík. Stefnir hann íslenzku landhelgisgæzlunni og krefst greiðslu á kaupum á fjárhæð kr. 5.508.50 auk 7% vaxta p. a. frá 1. júlí 1962 til greiðsludags. Þá krefst hann og málskostnaðar. Er þetta aðal- krafa sóknaraðilja. Til vara krefst hann lægri fjárhæðar eftir mati dómsins. Af hálfu stefnda er krafizt sýknu og málskostnaðar.

Málavextir.

Af hálfu stefnanda er svo frá skýrt, að hann hafi verið 1. stýrimaður á varðskipinu Gauti frá 1. marz til 9. júní 1962. Hafi hann verið eini stýrimaðurinn á skipinu þenna tíma og því hafi hann ásamt skipstjóra orðið að vinna störf þau, sem 2. stýrimaður hefði átt að gegna. Launum 2. stýrimanns fyrir marz mánuð hafi því, eins og lög standa til, verið skipt milli þeirra, en hins vegar hafi hann ekki fengið þessa greiðslu fyrir tímann frá 1. apríl til 9. júní. Er málið höfðað til að innheimta þetta kaup.

Í málinu hefur verið lagt fram siglingavottorð, þar sem segir, að stefnandi hafi verið lögskráður 1. stýrimaður á varðskipið Gaut frá 8. marz 1962 til 15. júní sama ár. Í dalk fyrir athuga- semdir er skráð:

„Björgunarstörf frá 10/3“.

Fram er komið, að 1. marz 1962 ritaði forstjóri íslenzku landhelgisgæzlunnar bréf til skipaskoðunarstjóra og fór þess á leit, að Gautur yrði skráður „einvörðungu sem björgunarskip“ vegna breyttrar notkunar. Skipaskoðunarstjóri svaraði 3. marz, og segir m. a. í bréfi hans: „Vér höfum því í dag breytt skrásetningarstarfsheiti áðurnefndra skipa, og eru þau nú skráð aðeins sem björgunarskip“.

Af hálfu stefnda er svo frá skýrt, að Gautur hafi ekki verið varðskip nema til 3. marz 1962 og að fallbyssu, sem verið hafi í skipinu, hafi þá verið fjarlægð. „Stefnanda var strax sagt frá þeirri breytingu, sem orðin var á starfsemi Gauts“, segir í greinargerð lögmanns stefnda, „en vildi ekki trúu, að rétt væri hermt.“

Sigurður Árnason, sem var skipstjóri á Gauti á þessum tíma, hefur gefið skýrslu í málinu. Segir hann, að skipsmönnnum hafi verið fækkað og hásetar eftir það fjórir, eða einum færri en áður. Vinnutilhögun kveður hann eftir þetta hafa verið þá, að hafðar hafi verið skútuvaxtir, þ. e. staðnar 10 klst. annan sólarhringinn, en 14 klst. hinn. Skipstjóri og 1. stýrimaður skiptu þessum vöktum með sér og höfðu einn háseta með sér á vakt. Skipstjóri sagði, að sóknaraðili hefði losnað við helming af umsjón með vinnu háseta og helming af vinnu við hreinritun dagbókar, ef stýrimenn hefðu verið tveir á Gauti. Þá mundi hann og ekki hafa verið kallaður jafnoft upp og raun varð á. Óumdeilt er, að sóknaraðili fékk yfirvinnu sína greidda.

Um notkun skipsins sagði skipstjórinn, að það hefði eftir stækkun fiskveiðilögsögunnar ekki reynzt nothæft sem varðskip. Hafi það því hætt öllum afskiptum af togurum og verið skráð sem björgunarskip. Hefði það aðallega verið í Faxaflóa til aðstoðar við fiskibáta. Þegar skipstjórinn kom fyrir dóm 9. maí 1963, var m. a. bókað:

„Vitnið er spurt um það, hvort skipið hafi tekið tvo dragnótabáta að ólöglegum veiðum sumarið 1962.“

Segist vitnið ekki minnast ákveðinna tilvika í því sambandi, en hins vegar hafi þeir verið af og til það sumar að stugga við dragnótabátum“.

Lagðir hafa verið fram í málinu kaupgreiðsluseðlar, þar sem greint er kaup stefnanda í marz, apríl og maí 1962. Er talað um v/s (þ. e. varðskipið) Gaut á seðlunum fyrir apríl og maí. Af kaupgreiðsluseðlunum verður ráðið, að í marz fékk stefnandi í kaup kr. 7.716.52, hálf laun 2. stýrimanns (2.427.00) og sérstaka

greiðslu að fjárhæð kr. 1.866.90, sem mun hafa verið greidd vegna þess, að stefnandi hafði 12 stunda vaktir. Að auki fékk hann greidda yfirvinnu o. fl., sem ekki skiptir hér máli. Í apríl var kaupð kr. 7.467.60, og áðurnefndar kr. 1.866.90 voru greiddar sem fyrr. Í maí var kaupð kr. 7.716.52, og greiddar voru kr. 1.866.90 að auki. Hins vegar fékk stefnandi ekki hálf kaup 2. stýrimanns, hvorki í apríl né maí.

Í málinu hefur verið lagður fram samningur milli Stýrimannafélags Íslands og Skipaúngerðar ríkisins og fleiri útgerðarfélaga, og þar eru ákvæði um lágmarkskaup stýrimanna á skipum þeirra útgerðarfélaga, sem eru aðilar að samningnum. Segir þar m. a., að stýrimenn í 1. flokki skuli hafa þetta kaup:

- „1. stýrimaður kr. 6.767.51
2. stýrimaður — 6.067.43“.

Í 1. flokki eru stýrimenn á skipum, er hafa vélar, sem eru frá „250—500 I.H.K.“ Samkvæmt sjómannaalmanaki fyrir 1962 (útg. 1961) er Gautur varðskip með 425 hestafla vél.

Málsástæður og lagarök.

Af hálfu sóknaraðilja er því haldið fram, að allan þann tíma, er hér skiptir máli, hafi Gautur verið notaður bæði til gæzlu- og björgunarstarfa og því verið varðskip í skilningi 46. greinar laga nr. 66/1946 um atvinnu við siglingar á íslenskum skipum. Notkun skipsins við gæzlustörf komi nægilega fram í skýrslu Sigurðar Árnasonar skipstjóra. Skýrslunni til viðbótar komi, að byggja verði á því í málinu, sem haldið er fram af hálfu sóknaraðilja um þetta atriði, þar sem ekki hafi verið sinnt áskorun um að sýna í sjóðómi leiðarabók skipsins.

Þá er á það bent af hálfu sóknaraðilja, að afleiðing þess, að Gautur hafi verið varðskip, sé sú skv. áðurgreindri grein í lögum nr. 66/1946, að skylt hafi verið að hafa tvo stýrimenn á skipinu. Það leiði og til sömu niðurstöðu, að gengið sé út frá því, að stýrimenn eigi að vera tveir á skipum af sömu stærð og Gautur, í samningi þeim, sem á þessum tíma var í gildi milli Stýrimannafélags Íslands og Skipaúngerðar ríkisins og fleiri útgerðarfélaga. Skilja verði ákvæði samningsins, sem ekki minnst á skip með einum stýrimanni, þannig, að útgerðarfélögin hafi skuldbundið sig til að hafa jafnan tvo stýrimenn á skipum þeim, sem þau eiga. Þetta sé þá jafnframt skylda á skipum Landhelgisgæzlunnar skv. 2. mgr. 6. greinar laga nr. 32/1935 um varðskip landsins og skipverja á þeim. Í grein þessari segir m. a., að stýrimenn

á varðskipunum skuli hafa kaup og kjör í samræmi við greiðslur á strandferðaskipum ríkisins.

Á þeim grundvelli, að skylt hafi verið að hafa tvo stýrimenn á Gauti, er því síðan haldið fram af hálfu sóknaraðilja, að hann eigi rétt á hálfu kaupi 2. stýrimanns eftir 23. gr. sjómannalaga nr. 41/1930, en þau lög voru enn í gildi 1962. Greinin er þannig: „Fækki skipverjum, meðan ferð stendur yfir, skal kaup það, er við það sparast, meðan skipið er í hafi, skiptast milli þeirra, sem eftir eru, að tiltölu við aukna vinnu hvers þeirra um sig, hafi þeir eigi fengið hana greidda með borgun fyrir yfirvinnu.“ Er því haldið fram, að beita eigi grein þessari, þegar þannig stendur á, að skip lætur úr höfn með færri menn en vera ber.

Um aðalkröfu sóknaraðilja er ekki deilt tölulega. Varakrafa hans er á því byggð, að dómurinn kynni að komast að þeirri niðurstöðu, að aukin vinna hans hafi ekki numið að tiltölu jafnmiklu og aukin vinna skipstjóra. Ekki hefur vinnunni þó verið lýst nánar, en lækkun fjárhæðar lögð undir mat dómsins.

Af hálfu stefnda, íslenzku landhelgisgæzlunnar, er því haldið fram til stuðnings sýknukröfu hans, að Gautur hafi ekki verið varðskip á þeim tíma, er sóknaraðili var stýrimaður á skipinu. Er því til stuðnings bent á þá breytingu, sem gerð var á skráningu þess í marz 1962. Afleiðing þessa er sú, að því er haldið er fram, að ekki hafi verið skylt að hafa tvo stýrimenn á skipinu, enda hafi það verið algerlega óþarft. Af þessu leiðir síðan, eftir málsútlistun af hálfu Landhelgisgæzlunnar, að sóknaraðili á ekki rétt á meira kaupi en samningur stýrimannafélagsins og Skipaútgerðar ríkisins áskilur, að 1. stýrimaður skuli fá.

Þá er því enn fremur haldið fram til stuðnings sýknukröfu stefnda, að 23. gr. laga nr. 41/1930 gæti ekki til þess leitt, að taka ætti til greina kröfu sóknaraðilja, þó að svo yrði litið á, að Gautur hefði verið varðskip þann tíma, sem um er að ræða. Grein þessi í þágildandi sjómannalögum hafi aðeins mælt fyrir um, hvernig færi, ef skipverjum fækkaði, meðan ferð stæði. Hins vegar hafi hún ekki gilt, ef lagt hafi verið úr höfn með færri skipsmenn en vera áttu um borð.

Niðurstaða.

Líta verður svo á, að Gautur hafi á þeim tíma, sem hér skiptir máli, verið varðskip í skilningi 46. greinar laga nr. 66/1946, enda verður að byggja á því, að skipið hafi að einhverju leyti verið við eftirlit með dragnótabátum. Bar því, eins og áður er fram komið, að hafa tvo stýrimenn á skipinu. Dómendur hafa fram-

kvæmt athugun á venjum, sem leitt hefur í ljós, að almennt skiptist kaup þeirra stýrimanna, sem ekki fara í ferð, milli þeirra, sem vinna þau störf, sem þeir hefðu unnið, ef þeir hefðu verið á skipinu. Ber að leggja þessa venju til grundvallar og taka dómkröfur stefnanda til greina. Þó verða vextir ekki dæmdir hærri en 6% frá 1. janúar 1965. Málskostnaður þykir vera hæfilega ákveðinn kr. 1.900.00.

Dóm þenna kváðu upp Þór Vilhjálmsson borgardómari (dómsformaður), Einar Thoroddsen yfirhafnsögumaður og Ragnar Jónsson hæstaréttarlögmaður.

Dómsorð:

Stefndi, íslenska landhelgisgæzlan, greiði stefnanda, Ásgrími Ásgeirssyni, kr. 5.508.50 auk 7% vaxta p. a. frá 1. júlí 1962 til 1. janúar 1965 og 6% vaxta p. a. frá þeim degi til greiðsludags svo og kr. 1.900.00 í málskostnað, allt innan 15 daga frá lögbirtingu dóms þessa að viðlagðri aðför að lögum.

Priðjudaginn 19. september 1967.

Nr. 113/1967. **Hörður Einarsson**

gegn

Verzluninni Krónunni.

Dóminn skipuðu hinir reglulegu dómara Hæstaréttar.

Kærumál. Frávisun.

Dómur Hæstaréttar.

Hrafn Bragason, fulltrúi yfirborgardómarans í Reykjavík, hefur kveðið upp hinn kærða dóm.

Sóknaraðili hefur samkvæmt 21. gr., 1. mgr. 1. tl. b, laga nr. 57/1962 skotið máli þessu til Hæstaréttar. Krefst hann þess, að hinn kærði dómur verði úr gildi felldur og lagt verði fyrir héraðsdómara að leggja efnisdóm á málið. Hann krefst og kærumálskostnaðar úr hendi varnaraðilja.