

D Ó M U R

Héraðsdóms Reykjavíkur 29. október 2010 í máli nr. E-275/2010:

Sigurjón Sigurjónsson

(Steingrímur Þormóðsson hrl.)

gegn

íslenska ríkinu

(Guðrún M. Árnadóttir hrl.)

Vátryggingafélag Íslands hf. (Réttargæsla)

(Hákon Árnason hrl.)

Mál þetta, sem var dómtekið 25. október sl., er höfðað fyrir Héraðsdómi Reykjavíkur af Sigurjóni Sigurjónssyni, Hátúni 23, Eskifirði, á hendur íslenska ríkinu og til réttargæslu Vátryggingafélagi Íslands hf., Ármúla 3, Reykjavíkur, með stefnu birtri 29. desember 2009.

Stefnandi gerir þá dómkröfu að viðurkennd verði með dómi skaðabótaskylda íslenska ríkisins, vegna líkamstjóns sem stefnandi varð fyrir, hinn 13. janúar 2002, er hann brotnaði á hægri ganglim um borð í skipinu Bravó SH-543. Þá er krafist málskostnaðar að skaðlausu.

Stefndi, íslenska ríkið, krefst aðallega sýknu af öllum kröfum stefnanda og málskostnaðar úr hendi stefnanda að mati réttarins. Til vara er þess krafist að málskostnaður verði látinn niður falla.

Dómkröfur réttargæslustefnda eru þær, að stefnanda verði gert að greiða réttargæslu stefnda málskostnað að mati dómsins.

Málavextir

Stefnandi hafði skriflegan ráðningarsamning við Íslandsflutninga ehf. dags. 30. nóvember 2001. Hinn 13. janúar 2002 slasaðist stefnandi við vinnu sína um borð í MS Bravó SH-543, er hann féll úr stiga, sem lá úr brú skipsins, niður á svefnþilfar. Var stefnandi, skipstjóri skipsins, að fara úr brúnni niður í svefnklefa sinn. Stefnandi kveður stigann hafa verið þröngan og brattann og með lágum handriðum.

Stefnandi kveðst hafa verið ofarlega í stiganum þegar alda reið snögg yfir skipið, þannig að hann missteig sig. Hafi hann misst tökin á handriðum stigans og fallið

 Text Box: 2

niður á þilfarið fyrir neðan, um þriggja metra leið. Við þetta fall brotnaði hægri fótur stefnanda við ökkla. Stefnandi tilkynnti slysið til Tryggingarstofnunar ríkisins.

Hinn 14. febrúar 2003 voru Íslandsflutningar ehf. teknir til gjaldþrotaskipta og var búið eignalaust.

Hinn 22. ágúst 2003 var óskað eftir að metnar yrðu afleiðingar slyssins. Til þess voru fengnir læknarnir Ragnar Jónsson og Atli Þór Ólason og er matsgerð þeirra frá 2. desember 2003.

Stefnandi kveðst hafa fengið greiddar úr slysatryggingu útgerðarinnar hjá réttargæslustefnda, VÍS, 1.393.800 kr. í örorkubætur og 302.265 kr. sem dagpeninga. Þá hafi stefnandi fengið greiddar 110.556 kr. úr sjúkrasjóði. Einnig hafi stefnandi fengið greiddar slysabætur frá Tryggingastofnun ríkisins að fjárhæð 270.613 kr. í dagpeninga og 377.011 kr. í örorkubætur. Varðandi bætur fyrir tímabundna örorku skv. 2. gr. skaðabótalaga krafði stefnandi Íslandsflutninga ehf. um laun og launatengd gjöld, ásamt launum í uppsagnarfresti, og fékk dóm fyrir kröfum sínum. Hann kveðst hafa lýst þeim í þrotabú félagsins, en fékk ekkert upp í kröfu sína, frekar en aðrir þar sem búið var eignalaust.

Stefnandi kveðst einnig hafa lýst þessum kröfum í Ábyrgðarsjóð launa og hefur fengið þaðan greiddar 1.086.489 kr. Einnig hafi stefnandi vegna almenns ástands síns og vegna afleiðinga slyssins fengið greitt úr lífeyrissjóði sínum, sem og bætur skv. almannatryggingalögum.

Málsástæður og lagarök stefnanda

Stefnandi byggir á, að hann hafi orðið fyrir vinnuslysi, hinn 13. janúar 2002, um borð í M/S Bravó SH 543, sem hafi verið í eigu Íslandsflutninga ehf., útgerðar skipsins. Hafi stefnandi verið lögskráður um borð í umrædda ferð, hinn 2. janúar 2002, hjá sýslumanni Snæfellinga.

Stefnandi byggir á, að útgerð skipsins hafi ekki verið með tryggingu í samræmi við gildandi kjarasamninga, er stefnandi slasaðist. Tryggingafélag útgerðarinnar bætti því líkamstjón stefnanda ekki samkvæmt skaðabótalögum. Hefur tryggingafélag útgerðarinnar, Vátryggingafélag Íslands, upplýst, að útgerðin hafi aðeins verið með þá summutrygginguna sem kveðið er á um í 172. gr. siglingalaga (launþegatryggingu), en ekki slysatryggingu sem byggir á skaðabótum (skaðabótalögum), sem kveðið sé á um í úrskurði gerðardóms, frá 30. júní 2001, samkvæmt lögum nr. 34/2001 sem áður hafði verið tekin inn í kjarasamninga sem stefnandi hafi fallið undir, er hann slasaðist. Hefur stefnandi nú þegar fengið greitt úr launþegatryggingu útgerðarinnar upp í tjón sitt. Hefur tryggingafélagið neitað bótaskyldu umfram þessa tryggingu.

Stefnandi byggir á, að tjón hans hafi hins vegar verið metið samkvæmt skaðabótalögum af Ragnari Jónssyni, trúnaðarlækni VÍS, og Atla Þór Ólasyni

Þæklunarlækni. Samkvæmt matinu sé miski stefnanda 20 stig og varanleg örorka 50%. Byggir stefnandi á að hann eigi rétt á verulega hærri bótum samkvæmt skaðabótalögum, en hann hefur þegar fengið greitt. Er um það vísað til tölulegra tölustana á dóm skjali nr. 35. Stefnandi telur óumdeilt að hann hafi orðið fyrir líkamstjóni í ofangreindu slysi, sem verði tekið til efnislegrar úrlausnar. Verði fallist á kröfu stefnanda verður hægt að reikna út og meta þá frádráttarliði, sem við eiga samkvæmt þágildandi 4. mgr. 5. gr. skaðabótalaga nr. 50/1993, en ljóst megi vera að stefnandi hafi ekki fengið skaðabótakröfu sína að fullu greidda. Byggir stefnandi á, að heimilt sé að höfða mál til viðurkenningar á bótaskyldu, án þess að jafnframt sé gerð krafa um tiltekna peningagreiðslu, sbr. dóm Hæstaréttar í málinu nr. 394/2010.

Stefnandi styður dómkröfur sínar við meginreglur um vinnuveitendaábyrgð, skaðabótalög nr. 50/1993 og kjarasamninga. Þá styðst stefnandi við lög um lögskráningu sjómanna nr. 43/1987, sérstaklega 7. gr. þeirra og siglingarlög nr. 34/1985. Einnig byggir stefnandi á að útgerðaraðili skipsins hafi gert skiprúmssamning við stefnanda í samræmi við 6. gr. sjómannalaga nr. 35/1985, og um þann ráðningarsamning gildi lög um starfskjör launafólks og skyldutryggingu lífeyrissréttinda nr. 55/1980. Þá byggir stefnandi viðurkenningarkröfu sína á 2. mgr. 25. gr. laga um meðferð einkamála nr. 91/1991. Einnig byggir stefnandi á þeim lagaákvæðum sem hér að ofan eru tilgreind.

Stefnandi beinir því kröfum sínum að íslenska ríkinu á grundvelli 1. og 3. ml. 6. tl. 1. mgr. 7. gr. og 2. mgr. 7. gr. laga um lögskráningu sjómanna, nr. 43/1987 með síðari breytingum.

Stefnandi byggir á að Vátryggingafélag Íslands hf. hafi afdráttarlaust lýst því yfir, að stefnandi hafi ekki verið tryggður samkvæmt lögum nr. 50/1993 er hann slasaðist samkvæmt tryggingarsamningi útgerðarinnar og félagsins, án þess að sýna fram á það með skýrum hætti. Einnig komu þar til skyldur félagsins við útgerðina, samkvæmt góðum viðskiptaháttum, þ.e. að tryggingafélagið hafi átt að upplýsa útgerðina um þá vankanta sem hugsanlega væru á tryggingunni miðað við gildandi kjarasamninga, en í ofangreindum kjarasamningum er vísað til samninga útgerðarféлага við SÍT. Byggir stefnandi á að komið gæti í ljós við meðferð þessa máls, að tryggingafélagið hafi að einhverju leyti sýnt af sér grandsemi við gerð tryggingarsamningsins. Gæti stefnandi þá átt kröfu á félagið. Af þeirri ástæðu er félaginu meðal annars stefnt til réttargæslu og er þess vænst að tryggingafélagið skýri afstöðu sína til kröfu stefnanda með greinargerð réttargæslustefnda í málinu og upplýsi af hvaða ástæðu áhöfn þess skips sem stefnandi var skráður á er hann slasaðist var ekki tryggð skv. kjarasamningum á þeim tíma.

Varðandi aðild að öðru leyti hefur samgönguráðherra yfirumsjón með framkvæmd laga um lögskráningu og sé honum því stefnt fyrir hönd íslenska ríkisins Hins vegar er það svo að meint embættisvanræksla varð í embætti sýslumanns Snæfellinga, sem heyrir undir dómsmálaráðherra og sé honum því líka stefnt fyrir hönd íslenska ríkisins Vísar stefnandi til 7. tl. 11. gr. auglýsingar nr. 96/1969 um staðfestingu forseta Íslands á reglugerð um stjórnarráð Íslands, sbr. 5. tl. 9. gr. núgildandi reglugerðar nr. 177/2007, vegna samgöngumálaráðherra, en til 3. gr. fyrrgreindrar auglýsingar, og núgildandi reglugerðar nr. 177/2007 vegna aðildar dómsmálaráðherra, sem og til 5. gr. laga nr. 92/1989.

Málsástæður og lagarök stefnda

Samkvæmt 172. gr. siglingalaga nr. 34/1985 ber útgerðarmaður ábyrgð á kröfum vegna lífs- eða líkamstjóns þeirra sem ráðnir eru í skiprúm hjá honum hafi slys borið að höndum um borð eða við vinnu í beinum tengslum við rekstur skips, enda þótt slysið verði ekki rakið til bilunar á tækjum eða ónógra öryggisráðstafana né heldur yfirsjónar þeirra er starfa í þágu skips, en aðeins að því marki sem fjárhæðir í 2. mgr. kveða á um. Samkvæmt 2. mgr. er útgerðarmanni skylt að kaupa tryggingu fyrir dánarbótum og slysabótum til samræmis við þær fjárhæðir er þar greinir.

Stefnandi fékk greidda frá réttargæslustefnda á tímabilinu frá 17. október 2002 til 27. febrúar 2004 úr slysatryggingu samkvæmt 172. gr. siglingalaga, dagpeninga og höfuðstólstryggingu vegna varanlegrar læknisfræðilegrar örorku auk vaxta.

Ósannað er að í ráðningarsamningi stefnanda og í kjarasamningi sem þar er vísað til hafi falist að samið væri um að bætur úr slysatryggingu í samræmi við 172. gr. siglingalaga skyldu ákvarðast á grundvelli skaðabótalaga. Um rétt til slysatryggingar launþega samkvæmt reglum skaðabótalaga er almennt ekki að ræða í kjarasamningum og getur hún ekki átt við nema um slíkt sé sérstaklega samið í viðkomandi kjarasamningi.

Tilvitnanir stefnanda til yfirlýsingar 23. nóvember 2000 og 6. maí 2000, er fylgja kjarasamningum, geta engum stoðum skotið undir hana. Ekki var þar um að ræða yfirlýsingu viðkomandi aðila kjarasamninganna um almenna breytingu á kjarasamningum heldur eingöngu einhliða yfirlýsingu þriggja kaupskipaútgerða, Eimskipafélags Íslands hf., Samskipa hf. og Olíudreifingar ehf. Snýst yfirlýsingin um það, að kveða á um kaup á viðbótarslysatryggingu á uppgjorsgrundvelli skaðabótalaga hjá þessum þremur útgerðum, skilyrtri um samþykkt kjarasamnings og kostnaðarþátttöku launþega. Ekkert liggur fyrir um að stefnandi hafi átt slíkan rétt vegna starfa hans um borð í flutningaskipinu Bravo SH 543. Engin sambærileg yfirlýsing vegna kjarasamninga undirmanna og yfirmanna liggur fyrir í málinu frá útgerðaraðila Bravo SH 543. Hvergi er heldur vikið að því í ráðningarsamningi stefnanda, að um slysatryggingu skuli gilda viðtækari ákvæði en samkvæmt 172. gr. siglingalaga og ekki er í ráðningarsamningnum kveðið á um hver ætti að vera kostnaðarhlutdeild stefnanda er af slíku leiddi.

Því er eindregið vísað á bug að ákvæði lögskráningarlaga geti skotið stoðum undir kröfu stefnanda um viðurkenningu skaðabótaskyldu á líkamstjóni hans. Í 1. mgr. 7. gr. lögskráningarlaga nr. 43/1987 er kveðið á um hvaða gögnum útgerð skuli framvísa hjá lögskráningarstjóra við fyrstu árlegu lögskráningu í skiprúm. Ákvæði 6. tl. hljóðar svo: „Yfirlýsingu frá viðkomandi tryggingarfélagi um líf- og slysatryggingu skipverja og skal skráningarstjóri ganga úr skugga um að þær séu í samræmi við gildandi lög og kjarasamninga. Nú vanrækir útgerðarmaður að hafa líf- og slysatryggingu í gildi og er hann þá ábyrgur fyrir viðkomandi bótagreiðslum. Reynist útgerðarmaður eigi fær um greiðslu slíkra bóta ber ríkissjóður fulla ábyrgð á greiðslu þeirra.“

Samkvæmt framangreindu er ljóst að ekki er kveðið á um það í lagaákvæðinu að það stofnist til skaðabótaskyldu ríkisins á líkamstjóni heldur þvert á móti að til varaábyrgðar ríkisins á tilteknum bótagreiðslum geti stofnast að uppfylltum ákveðnum skilyrðum. Ber þegar af þeirri ástæðu að sýkna af kröfu stefnanda.

Jafnframt er að mati stefnda ljóst að skilyrði 6. tl. 1. mgr. 7. gr., fyrir því að til varaábyrgðar ríkissjóðs á greiðslu slysatryggingabóta geti stofnast, sé ekki uppfyllt í máli þessu. Ábyrgð ríkissjóðs á bótum úr líf- og slysatryggingum á grundvelli lögskráningarlaga takmarkast af lögskráningarskyldu áhafna samkvæmt þeim lögum og því sem lögskráð hefur verið á þau skip í samræmi við lögskráningarlögin.

Til þess að til varaábyrgðar ríkisins geti stofnast samkvæmt 6. tl. 1. mgr. 7. gr. laganna þurfa í fyrsta lagi þau skilyrði að vera uppfyllt að lögskráningarstjóra hafi orðið á saknæm mistök við lögskráningu skips og þau mistök hans hafi valdið því að skip hafi verið lögskráð án yfirlýsingar frá viðkomandi tryggingafélagi um viðeigandi líf- og slysatryggingu. Þannig er það skilyrði að á könnunarskyldu lögskráningarstjóra hafi reynt og hann hafi vanrækt hana á saknæman hátt. Stefnandi hefur engin gögn lagt fram til sönnunar því að skilyrði um saknæmi lögskráningarstjóra sé uppfyllt. Er ósannað að svo sé.

Fyrir liggur að Íslandsflutningar ehf. keyptu líf- og slysatryggingu sjómanna í samræmi við 172. gr. siglingalaga og kjarasamninga sjómanna og þannig ljóst að ekki er uppfyllt það skilyrði fyrir ábyrgð ríkissjóðs að útgerðamaður hafi vanrækt að hafa líf- og slysatryggingu í gildi. Ósannað er að í ráðningarsamningi stefnanda hafi falist, jafnframt slysatryggingu í samræmi við 172. gr. siglingalaga, kaup á slysatryggingu gegn kostnaðarþátttöku launþega þar sem bótauppgjör skyldi fara fram á grundvelli skaðabótalaga leiddi það til hærri heildarbóta en uppgjör skv. 172. gr. siglingalaga. Stefnandi hefur engin gögn lagt fram frá lögskráningarstjóra sem hnekkst geti því að lögskráning á skipið með slysatryggingu sem takmarkaðist við fyrirmæli 172. gr. siglingalaga hafi ekki verið í samræmi við lög og kjarasamning er tók til starfa hans á skipinu.

Jafnframt er ljóst að stefnandi sjálfur, sem var skipstjóri á skipinu, hefur annast um lögskráninguna en skv. 6. gr. lögskráningarlaga hvílir skylda til að lögskrá skipverja á skipstjórum og í því sambandi að sjá um að viðeigandi slysa- og líftryggingar samkvæmt lögum og viðeigandi kjarasamningum væru í gildi. Hafi lögskráning farið fram andstætt því er ljóst að það á þá frumorsök sína að rekja til vanrækslu stefnanda sjálfs. Getur stefnandi því engan rétt reist á varaábyrgð ríkisins á slysatryggingabótum sem leiðir til sýknu af öllum kröfum stefnanda.

Í öðru lagi þarf að vera uppfyllt það skilyrði að útgerðarmaður hafi vanrækt að hafa líf- og slysatryggingu í gildi og staðreynt sé að hann sé eigi fær um greiðslu bótanna. Útgerðarmaður ber ábyrgð á bótum samkvæmt ákvæðinu og verður að sýna fram á ógjaldfærni hans. Samkvæmt því verður tjónþoli að hafa lýst kröfu á þeim grundvelli gagnvart þrotabúi og staðreynt sé við gjaldþrotaskiptin að sú krafa fái ekki greidd eða aðeins að hluta, til að stofnast geti til varaábyrgðar ríkis á greiðslu hennar eða eftirstöðvum. Hafi tjónþoli vanrækt að lýsa kröfu í þrotabú þannig að krafan hafi fallið niður fyrir vanlýsingu getur ekki stofnast til varaábyrgðar ríkisins.

Ljóst er að stefnandi lýsti ekki í þrotabú Íslandsflutninga ehf. kröfu um bætur úr slysaftryggingu samkvæmt kjarasamningi á uppgjörsgrundvelli samkvæmt skaðabótalögum og er krafa á því reist því fallin niður fyrir vanlýsingu. Leiðir þetta til sýknu af öllum kröfum stefnanda.

Þá eru hugsanlegar kröfur stefnanda á hendur stefnda vegna ábyrgðar á kröfu til greiðslu slysaftryggingabóta samkvæmt váttryggingasamningi löngu fallnar niður fyrir fyrningu.

Af stefnanda hálfu hefur fyrningu ekki verið slitið. Máli sem stefnandi höfðaði til greiðslu bóta, aðallega á hendur réttargæslustefnda en stefnda til vara, hinn 19. janúar 2006 var vísað frá dómi hinn 18. október 2006. Máli sem stefnandi höfðaði til viðurkenningar á skaðabótaskyldu íslenska ríkisins 10. janúar 2008 var vísað frá dómi 5. desember 2008. Samkvæmt 29. gr. laga um váttryggingasamninga nr. 20/1954 og 13. gr. skilmála um slysaftryggingu sjómanna, sem gildir einnig um viðaukatryggingu, fyrnast kröfur sem rísa af váttryggingasamningi á 4 árum frá lokum þess almanaksárs sem kröfuhafinn fékk vitneskju um kröfu sína og átti þess fyrst kost að leita fullnustu hennar. Í máli þessu liggur fyrir að stöðugleika var náð í júní 2003 og mat samkvæmt skaðabótalögum lá fyrir þegar 2. desember 2003. Samkvæmt því féllu allar kröfur stefnanda, byggðar á slysaftryggingu, niður fyrir fyrningu í árslok 2007.

Um ætlað tjón stefnanda

Stefnandi staðhæfir í stefnu og á dómskjali nr. 35 að hann eigi að lágmarki rétt til bóta rúmlega að fjárhæð 25.000.000 kr. áður en tekið er tillit til frádráttarliða. Þessu er harðlega mótmælt. Útreikningar stefnanda á einstökum bótalíðum til stuðnings því að hann hafi orðið fyrir óbættu tjóni standast ekki. Fyrir liggur að stefnandi fékk uppgerðar bætur úr slysaftryggingu samkvæmt 172. gr. siglingalaga frá Váttryggingafélagi Íslands hinn 27. febrúar 2004 og getur ábyrgð ríkisins ekki náð lengra en til þeirra bóta sem hann hafi orðið af á þeim tíma.

Stefnandi leggur ekki fram nein gögn til stuðnings staðhæfingu sinni um tímabundið tekjutjón né lágmarkslaun skipsstjórnenda á íslenskum farskipum á árinu 2002 sem byggt er á varðandi tímabundið atvinnutjón og er staðhæfingum um tjón því tengt mótmælt. Stefnandi hefur heldur ekki sýnt fram á að slík störf hafi legið á lausu eftir að Íslandsflutningar ehf. varð gjaldþrota.

Viðmiðunarfrjárhæðir þjáningabóta í febrúar 2004 (lánskjaravísitala 4543 stig) voru 970 kr. og 1.800 kr. vegna rúmlegu og vegna miskabóta við 54 ára aldur 5.260.000 kr. Útreikningur stefnanda á varanlegri örorku miðað við ætlaðar framtíðartekjur fær ekki staðist. Samkvæmt 7. gr. skaðabótalaga ber í tilviki stefnanda að leggja til grundvallar lágmarksviðmiðun skaðabótalaga á stöðugleikapunkti í júní 2003 eða 1.636.000 kr. (lánskjaravísitala 4474 stig) þar sem meðal atvinnutekjur þrjú síðustu almanaksárin, að því marki sem þær liggja fyrir, voru lægri. Að gættu framangreindu reiknast þjáningabætur án rúmlegu að frádregnum febrúarmánuði 2003 í 488 daga 473.360 kr. og vegna 6 daga rúmlegu 10.800 kr., miskabætur 1.052.000 kr. og varanleg örorka 5.137.858 kr. Samanlagt nema framangreindar frjárhæðir 6.674.018 kr.

Á því er byggt að allar greiðslur er stefnandi naut vegna sölu skipsins á nauðungar uppboði og frá Ábyrgðasjóði launa eigi að koma til frádráttar kröfum hans. Sama gildir um allar greiðslur sem stefnandi kann að hafa notið eða eiga rétt til sem kveðið er á um í 2., 3., 4. og 5. gr. skaðabótalaga að skuli dragast frá bótum svo sem laun, atvinnuleysisbætur, greiðslur frá sjúkrasjóði, Tryggingastofnun ríkisins, lífeyrissjóði og greiðslur frá réttargæslustefnda úr slysatryggingu.

Ekkert er upplýst af hálfu stefnanda um greiðslur vegna sölu skipsins á nauðungaruppboði þar sem stefnandi naut lögveðs fyrir kröfum sínum. Gögn málsins benda til að stefnandi hafi notið atvinnuleysisbóta en af hálfu stefnanda er ekkert upplýst um þær. Þá kemur fram af dómskjali nr. 18 að stefnandi hefur fengið greitt úr Ábyrgðarsjóði launa vegna launa í veikindum og í uppsagnarfresti samtals 1.338.042 kr. auk vaxta að fjárhæð 280.778 kr. Fyrir liggur sbr. dómskjal nr. 27 að réttargæslustefndi greiddi stefnanda 302.265 kr. vegna dagpeninga og 1.742.250 kr. vegna örorku auk vaxta að fjárhæð 12.902 kr. eða samtals að fjárhæð 2.057.417 kr. úr slysatryggingu samkvæmt 172. gr. siglingalaga. Þá liggur fyrir að Tryggingastofnun greiddi stefnanda, sbr. dómskjal nr. 33 bls. 2, dagpeninga að fjárhæð 270.613 kr. og eingreiðslu vegna slyssins að fjárhæð 377.011 kr. Samkvæmt dómskjali 22 fékk stefnandi úr sjúkrasjóði alls 221.112 kr. Stefnandi fékk greiðslur úr lífeyrissjóði árin 2002 til 2007 að fjárhæð samtals 5.662.720 kr., sbr. dómskjal nr. 19, auk þess sem hann hefur notið endurhæfingarlífeyris hjá Tryggingastofnun en óljóst er um fjárhæðir.

Stefnandi hefur ekki lagt fram viðhlítandi gögn um öll þau atriði sem áhrif geta haft á útreikning bóta og er ósannað að neinum vangreiddum bótum sé til að dreifa sem leiðir til sýknu af kröfum stefnanda.

Er jafnframt vandséð í ljósi framangreindrar vanreifunar á tjóni að uppfyllt séu skilyrði 2. mgr. 25. gr. laga nr. 91/1991 um meðferð einkamála fyrir höfðun viðurkenningarmáls vegna skaðabótaskyldu og ljóst að slíkt varðar frávísun máls frá dómi ex officio.

Málsástæður og lagarök réttargæslustefnda

Ágreiningsefni málsins er hvort útgerð skipsins, Íslandsflutningum ehf., hafi verið skylt að slysatryggja stefnanda þannig, að bætur vegna slyssins ákvörðuðust á grundvelli reglna skaðabótalaga í stað höfuðstólsslysatryggingar, sem útgerðin hafði keypt hjá réttargæslustefnda, og hvort stefndi, íslenska ríkið, beri skaðabótaábyrgð á meintu tjóni, er stefnandi hafi orðið fyrir, þar sem þessa var ekki gætt. Telur stefnandi, að lögskráningarstjóra hafi borið að gæta þess að stefnandi væri réttilega slysatryggður.

Stefnandi hefur tvívegis áður höfðað mál fyrir Héraðsdómi Reykjavíkur út af sömu atvikum og í þessu máli. Fyrst mál nr. E-289/2006, aðallega á hendur Vátryggingafélagi Íslands hf. og til vara á hendur stefnda íslenska ríkinu, en með úrskurði 18. september 2006 var því máli vísað frá dómi vegna vanreifunar. Síðan mál nr. E-64//2008 á hendur íslenska ríkinu og Vátryggingafélagi Íslands hf. til réttargæslu, en með úrskurði 5. desember 2008 var því máli einnig vísað frá dómi

vegna vanreifunar. Úrskurðunum var ekki skotið til Hæstaréttar.

Í stefnu segir að þess sé vænst að réttargæslustefndi skýri afstöðu sína til kröfu stefnanda og upplýsi af hvaða ástæðu áhöfn skipsins, sem stefnandi var skráður á er hann slasaðist, var ekki tryggð skv. kjarasamningum á þeim tíma. Segir einnig að tryggingafélagið hefði átt að upplýsa útgerðina um þá vankanta sem hugsanlega væru á tryggingunni miðað við gildandi kjarasamninga.

Þessu er því til að svara, að Íslandsflutningar ehf. keyptu hjá réttargæslustefnda slysaftryggingu sjómanna skv. 172. gr. siglingalaga nr. 34/1985 fyrir áhöfn MS Bravo SH-543, upphaflega fyrir tímabilið 4. des. 2001 - 31. des. 2001 og síðan fyrir tímabilið 1. jan. 2002 - 31. des. 2002. Giltu um slysaftrygginguna skilmálar réttargæslustefnda nr. SS20. Er tekið fram í annál skírteinis, að ekki sé tryggt „skv. skaðabótagrundvelli“ og einnig kemur fram í skilmálum SS20, að um höfuðstólstryggingu (summutryggingu) var að ræða. Bætti réttargæslustefndi slys stefnanda í takt við skilmálana og er það ágreiningslaust.

Ástæða þess að áhöfn MS Bravo SH-543 var slysaftryggð venjulegri höfuðstólstryggingu en ekki slysaftryggingu, þar sem bætur ákvörðuðust skv. skaðabótalögum, var einfaldlega sú að Íslandsflutningar ehf. báðu ekki um slíka slysaftryggingu, enda þeim óskýlt að kaupa hana, og réttargæslustefnda óskýlt að selja Íslandsflutningum ehf. slíka tryggingu frekar en venjulega höfuðstólstryggingu.

Ekki hvíldi heldur nein skylda á réttargæslustefnda að uppfærða eða upplýsa Íslandsflutninga ehf. sérstaklega um tilvist slíkra slysavátrygginga eða fylgjast með kjarasamningum einstakra útgerðarfélaganna og passa upp á þau í þessu sambandi. Var engri vátryggingarvenju í þá átt fyrir að fara né kváðu lög á um slíka skyldu hjá vátryggingafélagunum. Giltu um vátryggingasamninga lög nr. 20/1954, þegar Íslandsflutningar ehf. voru með slysaftryggingar sjómanna hjá réttargæslustefnda. Hafi Íslandsflutningar ehf. vanrækt tryggingarskyldu sína skv. lögum og kjarasamningi gagnvart sjómönnum sínum, sem réttargæslustefndi véfengir, þá bera Íslandsflutningar ehf. ábyrgðina á því en ekki réttargæslustefndi.

Sú slysaftrygging sjómanna vegna áhafnar MS Bravo, sem var í gildi hjá réttargæslustefnda, þegar stefnandi slasaðist, uppfyllti hins vegar ákvæði 172. gr. siglingalaga og gildandi samninga um kjör stefnanda.

Er rangt hjá stefnanda og ósannað, að Íslandsflutningar ehf. hafi ekki verið með slysaftryggingu sjómanna hjá réttargæslustefnda í takt við lög og kjarasamninga. Kemur hvergi fram í ráðningarsamningi stefnanda eða í þeim kjarasamningi, sem þar er vísað til, að stefnandi hafi átt að vera tryggður með slysaftryggingu, þar sem bótafjárhæð skyldi ákvarðast eftir reglum skaðabótalaga. Yfirlýsingar með kjarasamningum sem stefnandi vísar til, styðja það ekki heldur, en Íslandsflutningar ehf. voru ekki aðili að þeim yfirlýsingum. Tekur réttargæslustefndi undir andmæli og rök stefnda, íslenska ríkisins, í þessu efni. Ætti að vera ljóst að framangreindu virtu að við réttargæslustefnda er ekkert að sakast í þessu sambandi.

Um heimild réttargæslustefnda til að krefjast málskostnaðar vísast 2. mgr. 23. gr. eml. nr. 91/1991.

Niðurstaða

Í málinu krefst stefnandi þess að viðurkennd verði með dómi skaðabótaskylda íslenska ríkisins, vegna líkamstjóns sem stefnandi varð fyrir, hinn 13. janúar 2002, er hann brotnaði á hægri ganglim um borð í skipinu Bravó SH-543. Með úrskurði Héraðsdóms Reykjavíkur frá 3. júní 2010 var málinu vísað frá dómi án kröfu. Með dómi Hæstaréttar Íslands í málinu nr. 394/2010 var hinn kærði úrskurður felldur úr gildi og lagt er fyrir héraðsdóm að taka málið til efnismeðferðar. Munnlegur málf lutningur fór fram 25. október sl.

Samkvæmt 2. mgr. 172. gr. siglingalaga nr. 34/1985 er útgerðarmanni skylt að kaupa tryggingar fyrir áhafnir og er ágreiningslaust að höfuðstólstrygging sú er keypt var hjá réttargæslustefnda uppfylli nefnda lagaskyldu. Stefnandi hefur þegar fengið greitt úr þessari tryggingu. Í málinu krefst stefnandi þess að bætur honum til handa verði ákvarðaðar eftir reglum skaðabótalaga. Máli sínu til stuðnings vísar stefnandi til kjarasamnings SKSI frá 1. apríl 1997 og til viðbótar við hann frá 23. nóvember 2000. Í fyrrnefnda samningnum er ákvæði um að útgerðin skuli tryggja hvern mann í samræmi við 172. gr. siglingalaganna. Ekki verður séð að því ákvæði hafi verið breytt í viðbótarsamningnum frá 23. nóvember 2000. Eins og að framan greinir er því skilyrði fullnægt.

Stefnandi hefur vísað til yfirlýsingar frá þremur útgerðarfyrirtækjum, þ.e. Hf. Eimskipafélagi Íslands, Samskipum hf. og Olíudreifingu hf., um að þau fyrirtæki tryggi skipverja sína þannig að bætur ákvæðist á grundvelli skaðabótalaga, en gegn því að kostnaðurinn greiðist af útgerðinni og viðkomandi skipverja. Ekki er fallist á að hér sé um lágmarkskjör að ræða, sbr. 1. gr. laga nr. 55/1983 eins og stefnandi heldur fram. Stefnandi hefur ekki sýnt fram á að útgerðarfélag það sem hann vann hjá, Íslandsflutningar ehf, hafi keypt slíka tryggingu eða þá að hann hafi tekið þátt í greiðslu slíkrar tryggingar, svo sem skipverjar starfandi hjá Hf. Eimskipafélagi Íslands, Samskipum hf. og Olíudreifingu hf. hafi gert. Því hefur stefnandi ekki sýnt fram á að hann eigi þann rétt er krafist er í máli þessu. Í ljósi þessarar niðurstöðu kemur ekki til skoðunar hvort mistök hafi átt sér stað við lögskráningu stefnanda.

Slys það sem stefnandi krefst bóta fyrir átti sér stað 13. janúar 2002. Hinn 19. janúar 2006 höfðaði stefnandi mál til greiðslu bóta aðallega á hendur réttargæslustefnda en stefnda til vara. Því máli var vísað frá dómi hinn 18. október 2006. Hinn 10. janúar 2008 höfðaði stefnandi mál til viðurkenningar á skaðabótaskyldu íslenska ríkisins og var því vísað frá dómi 5. desember 2008. Samkvæmt 29. gr. laga um váttryggingasamninga nr. 20/1954 og 13. gr. skilmála um slysatryggingu sjómanna, sem gildir einnig um viðaukatryggingu, fyrnast kröfur sem rísa af váttryggingasamningi á 4 árum frá lokum þess almanaksárs sem kröfuhafinn fékk vitneskju um kröfu sína og átti þess fyrst kost að leita fullnustu hennar. Í máli þessu liggur fyrir að stöðugleika var náð í júní 2003 og mat samkvæmt skaðabótalögum lá fyrir 2. desember 2003. Samkvæmt því féllu allar kröfur stefnanda, byggðar á slysatryggingu, niður fyrir fyrningu í árslok 2007. Þegar á allt þetta er litið er það niðurstaða dómsins að sýkna beri stefnda af kröfum

stefnanda í málinu.

Eftir atvikum þykir rétt að málskostnaður falli niður.

Sigrún Guðmundsdóttir héraðsdómari kvað upp úrskurð þennan.

DÓMSORÐ

Stefndi, íslenska ríkið, er sýknað af kröfum stefnanda, Sigurjóns Sigurjónssonar.

Málskostnaður fellur niður.

Sigrún Guðmundsdóttir.