

D Ó M U R

Héraðsdóms Reykjavíkur miðvikudaginn 9. mars 2016 í máli nr. E-1991/2015:

Ólafur Gylfi Gylfason

(Agnar Þór Guðmundsson hdl.)

gegn

Icelandair ehf.

(Ari Guðjónsson hdl.)

Mál þetta, sem var dómtekið 10. febrúar sl., var höfðað 5. júní 2015.

Stefnandi er Ólafur Gylfi Gylfason, Nesbala 40 á Seltjarnarnesi.

Stefndi er Icelandair ehf., Reykjavíkflugvelli í Reykjavík.

Stefnandi krefst þess að stefnda verði gert að greiða honum slysabætur að fjárhæð 7.712.081 króna með dráttarvöxtum skv. 1. mgr. 6. gr. laga nr. 38/2001 um vexti og verðtryggingu frá 2. nóvember 2014 til greiðsludags. Þá krefst hann málskostnaðar ásamt virðisaukaskatti.

Stefndi krefst aðallega sýknu og málskostnaðar, en til vara þess að kröfur stefnanda verði lækkaðar verulega og málskostnaður felldur niður.

I

Stefnandi hóf störf hjá stefnda í apríl 1987, fyrst sem flugmaður og síðar flugstjóri. Þann 7. ágúst 2011 lenti hann í alvarlegu umferðarslysi á bifhjóli sínu við Laugarvatn. Slysið varð með þeim hætti að stefnandi missti stjórn á bifhjólinu með þeim afleiðingum að hann féll í götuna og fékk hjólið yfir sig. Stefnandi var fluttur á slysadeild Landspítalans til aðhlyningar en hann fékk skurð á bæði efri og neðri vör, samfallsbrot á VI. brjósklið og fleiri sár. Þá brotnaði hægri þumall og tunga hans fór næstum því í sundur. Stefnandi var frá vinnu um nokkurra mánaða skeið vegna slyssins.

Samkvæmt ráðningarsamningi stefnanda fór um kaup hans og kjör samkvæmt gildandi kjarasamningum milli Félags íslenskra atvinnuflugmanna (FÍA) og Flugleiða. Þegar stefnandi slasaðist var í gildi kjarasamningur FÍA og Icelandair Group hf./Icelandair ehf. frá 19. júlí 2011 og fór um kjör hans samkvæmt honum. Samkvæmt grein 8.1 í kjarasamningnum skal stefndi á sinn kostnað tryggja hvern flugmann fyrir 14.161.323 krónur miðað vegna dauða eða fulla örorku sem flugmaður verður fyrir í starfi eða utan starfs og skulu bætur vera verðtryggðar frá slysdegi til uppgjörsdags eins og nánar er kveðið á um í ákvæðinu. Flugleiðir hf. gerðu váttryggingarsamning við Sjóvá-Almennar tryggingar vegna skyldu sinnar til

að kaupa slysatryggingu fyrir flugmenn, sem gildi á árunum 1997-2007. Árið 2007 voru slysatryggingar flugmanna færðar yfir í félagið Icecap Insurance Pcc Limited sem staðsett er á Guernsey og er í eigu móðurfélags stefnda.

Stefnandi gerði starfslokasamkomulag við stefnda 6. maí 2013 en samkvæmt því skyldi hann fá greidd laun í sex mánuði frá undirritun og í níu mánuði frá síðasta starfsdegi og skyldi hvorugur aðila eiga frekari kröfu á hinn. Í samkomulaginu var gerður fyrirvari um að það skerti ekki rétt stefnanda til tryggingarfjár samkvæmt grein 8.5 í kjarasamningi FÍA og Icelandair Group/Icelandair, sbr. grein 8.1, 8.2, 8.3, 8.4, 8.9 og 7.2, vegna veikinda og slysa er yrðu áður en starfstíma hans lyki.

Bifhjól stefnanda var tryggt lögboðinni slysatryggingu ökumanns og eiganda hjá Tryggingamiðstöðinni hf. Stefnandi og Tryggingamiðstöðin hf. öfluðu mats Halldórs Baldurssonar bæklunarlæknis og Sigurðar R. Arnalds hæstaréttarlögmanns á varanlegum afleiðingum vegna slyssins og skiluðu þeir matsgerð, dagsettri 20. september 2013. Niðurstaða matsgerðarinnar var m.a. sú að varanlegur miski stefnanda skv. 4. gr. skaðabótalaga væri 25 stig og varanleg örorka hans skv. 5. gr. sömu laga væri 25%.

Þann 2. október 2014 krafðist stefnandi slysabóta frá stefnda samkvæmt kjarasamningi að fjárhæð 7.712.081 króna í samræmi við niðurstöðu matsgerðarinnar. Stefnandi hafnaði kröfu stefnanda 9. október 2014 með vísan til tyggingarskilmála Icecap Insurance Pcc Limited um akstursíþróttir. Stefnandi krafðist endurskoðunar á afstöðu stefnda þar sem viðkomandi ákvæði ættu ekki við. Stefnandi hafnaði kröfu stefnanda aftur næsta dag þar sem umferðarslys væru undanþegin tryggingunni samkvæmt grein 18.3 í viðkomandi tryggingarskilmálum. Stefnandi benti stefnda þá á að samkvæmt kjarasamningi skyldi tryggingin vera samkvæmt skilmálum Sambands slysatryggjenda og óskaði þess að viðkomandi skilmálar væru sendir sér. Í svari stefnda, dags. 15. október 2014, kom fram að þessir skilmálar væru ekki til þar sem Sambandið hefði verið lagt niður fyrir 10 árum. Þá vísaði stefndi til þess að skilmálar Icecap væru algerlega samanburðarhæfir við skilmála slysatrygginga launþega hjá öðrum félögum. Stefnandi ítrekaði kröfu sína þar sem umferðarslys væru ekki undanskilin bótaábyrgð slysatryggingarinnar samkvæmt kjarasamningi. Stefnandi hafnaði kröfunni á ný 2. nóvember 2014.

II

Stefnandi reisir kröfu sína á því að stefnda beri að greiða honum fullar og óskertar slysabætur samkvæmt grein 8.1, sbr. grein 8.10, í kjarasamningi Félags íslenskra atvinnuflugmanna & Icelandair Group hf./Icelandair ehf. um kaup og kjör

frá 19. júlí 2011. Óumdeilt sé að sá kjarasamningur hafi gilt um kaup og kjör stefnanda hjá stefnda þegar stefnandi slasaðist, 7. ágúst 2011.

Stefnandi bendir á að samkvæmt grein 8.7 í kjarasamningnum gildi slysatryggingin allan sólarhringinn með þeirri takmörkun að hún gildi ekki þegar starfsmaður er við launuð flugstörf hjá öðrum en þeim sem beina aðild eiga að samningnum, nema með skriflegu leyfi. Samkvæmt kafla 8.0 í kjarasamningnum séu umferðarslys ekki undanskilin bótarétti. Ef ætlunin hefði verið að gera það ætti það að koma skýrt fram í kjarasamningnum, líkt og í öðrum kjarasamningum þar sem slík slys séu undanskilin bótarétti. Þar sem það sé ekki gert sé ljóst að umferðarslys verði ekki undanskilin bótarétti stefnanda.

Stefnandi kveður stefnda ekki geta undanþegið sig ábyrgð á greiðslu slysabóta með því að vísa til greinar 18.3 í skilmálum Icecap Insurance Pcc Limited frá árinu 2011 þar sem fram komi að sú trygging nái ekki yfir umferðarslys. Tryggingin sé ekki í samræmi við slysatryggingakafla kjarasamningsins þar sem bótasvið hennar sé mun þrengra en kjarasamningurinn kveði á um. Ekki sé tiltekið í kjarasamningnum að umferðarslys séu undanskilin bótarétti launþega sem starfi samkvæmt honum. Annars væri stefnda í sjálfsvald sett í hvaða tilvikum tjónþolar ættu bótarétt og hvaða takmarkanir væru á bótarétti launþega. Stefndi beri sönnunarbyrði fyrir því að skilmálar Icecap Insurance Pcc Limited frá árinu 2011 samræmist kjarasamningsbundnum rétti hans.

Í tölvuskeyti frá starfsmanni stefnda, dags 15. október 2014, komi fram að þeir skilmálar Sambands slysatryggjenda sem tilgreindir séu í kjarasamningnum séu ekki til. Stefnandi kveður því að skýra verði bótarétt hans í samræmi við ákvæði kjarasamningsins þar sem umferðarslys séu ekki sérstaklega undanskilin. Stefndi geti ekki undanþegið sig greiðslu bóta með því að vísa til þess að skilmálar Icecap Insurance Pcc Limited séu skilmálar slysatryggingar launþega hjá íslenskum tryggingafélögum.

Stefnandi krefjist bóta samkvæmt kjarasamningi Félags íslenskra atvinnuflugmanna & Icelandair Group hf./Icelandair ehf. um kaup og kjör frá 19. júlí 2011, sem voru í gildi þegar hann slasaðist 7. ágúst 2011. Samkvæmt grein 8.1 í kjarasamningnum sé höfuðstóll slysatryggingarinnar 14.161.323 krónur, miðað við vísitölu neysliverðs í janúar 2000 sem hafi verið 194, og samkvæmt grein 8.10 breytist upphæðin mánaðarlega. Þegar stefnandi hafi sett fram kröfu sína 2. október 2014 hafi uppreiknaður höfuðstóll tryggingarinnar verið 30.848.325 krónur, miðað við vísitölu neysliverðs í september 2014 sem hafi verið 422,6.

Varanlegur miski stefnanda vegna slyssins hafi verið metinn 25 stig með matsgerð Halldórs Baldurssonar bæklunarlæknis og Sigurðar R. Arnalds hæstaréttarlögmans. Dómkrafa stefnanda, vegna bóta úr slysatryggingu hans

samkvæmt kjarasamningi þegar krafan var gerð, 2. október 2014, reiknaðar út frá miskastigi samkvæmt fyrirliggjandi matsgerð, sé því 7.712.081 króna (25% af 30.848.325).

III

Stefndi byggir sýknukröfu sína á því að stefnandi eigi ekki kröfu um greiðslu slysabóta vegna fullnaðaruppgjörs í starfslokasamkomulagi aðila frá 6. maí 2013. Með samkomulaginu hafi stefnandi afsalað sér rétti til þess að halda uppi hvers konar kröfum á hendur stefnda, utan kröfu um greiðslu launa og ótekens orlofs. Engar undantekningar séu á þessu kröfuafsali aðrar en þær að það gildi ekki um viðskiptaskuldir. Fyrirvari samkomulagsins um rétt stefnanda til greiðslu tryggingarfjár geti engu breytt um ofangreint af tveimur ástæðum. Í fyrsta lagi gildi fyrirvarinn einungis um greiðslu tryggingarfjár frá félaginu Icecap Insurance Pcc Limited. Það geti því einungis verið um að ræða greiðslur samkvæmt tryggingaskilmálum Icecap Insurance Pcc Limited, enda sjái það félag um þær tryggingar sem tilgreindar séu í þeim ákvæðum kjarasamnings FÍA og stefnda sem vísað er til í starfslokasamkomulaginu. Verði talið að stefndi beri ábyrgð gagnvart stefnanda á grundvelli þess að hann hafi ekki verið slysatryggður vegna umferðarslysa sé ljóst að sú krafa hafi stofnast á tjónsdegi 7. ágúst 2011. Stefnandi hafi afsalað sér þeirri kröfu við undirritun starfslokasamkomulagsins 6. maí 2013. Í öðru lagi sé í fyrirvaranum vísað til slysa sem „verða“ á starfstíma stefnanda. Þar með sé vísað til þess að umræddar tryggingar séu enn í gildi á þeim tíma sem stefnandi fái greidd laun frá stefnda en hvergi komi fram að réttur til greiðslu tryggingarfjár geti átt við um slys sem þegar hafi orðið. Það hafi því verið um að ræða áréttingu á því að stefnandi myndi viðhalda tryggingum sínum á gildistíma starfslokasamkomulagsins.

Stefndi byggi á því að hann hafi ekki verið skuldbundinn til þess að kaupa váttryggingu sem myndi bæta örorku í tilviki umferðarslysa. Slys sem hafi hlotist af notkun skráningarskyldra ökutækja séu undanþegin slysatryggingu flugmanna stefnda samkvæmt grein 18.3 í skilmálum Icecap Insurance Pcc Limited frá árinu 2011. Í ákvæðinu komi skýrt fram að ekki séu greiddar bætur vegna varanlegrar örorku ef þegar er réttur til bóta vegna lögboðinnar ökutækjetryggingar, hvort heldur er ábyrgðar- eða slysatryggingar ökumanns eða eigenda, nema annað sé sérstaklega tekið fram í ráðningarsamningi. Ekki sé ágreiningur um merkingu þessa ákvæðis skilmálanna. Bifhjól stefnanda hafi verið tryggt lögboðinni slysatryggingu ökumanns og eigenda hjá Tryggingamiðstöðinni hf. Þegar af þeirri ástæðu geti

stefnandi ekki átt rétt til slysabóta vegna slysaflyggingar flugmanna enda fái hann tjón sitt væntanlega að fullu bætt úr framangreindri slysaflyggingu öflugmanns.

Framangreint ákvæði hafi verið í skilmálum slysaflyggingar Icecap Insurance Pcc Limited frá árinu 2007 þegar slysaflygging flugmanna hafi fyrst verið keypt frá því félagi. FÍA hafi aldrei gert athugasemdir við að bætur vegna varanlegrar örorku yrðu ekki greiddar vegna slysa við notkun skráningarskyldra öflugtækja en þeim hafi verið fullkunnugt um efni skilmálanna. Stefndi hafi því fullnægt skyldum sínum samkvæmt kjarasamningi með því að kaupa slysaflyggingu flugmanna hjá Icecap Insurance Pcc Limited. Þá hafi stefnandi átt þess kost að mótmæla skilmálunum en í grein 8.6 í kjarasamningi Icelandair Group og FÍA komi fram að stefndi skuli senda hverjum þeim flugmanni sem þess óski afrit af skírteini slysa- og skírteinistryggingar. Stefnandi hafi ekki óskað eftir slíkum upplýsingum um trygginguna fyrir en eftir umferðarslysið.

Í grein 8.1 í kjarasamningi FÍA og stefnda komi fram að slysaflygging flugmanna skuli vera samkvæmt skilmálum Sambands slysaflyggingjenda. Samband slysaflyggingjenda hafi verið samstarfsverkefni á vegum íslenskra vaflyggingafélaga sem heyrði undir Samband íslenskra tryggingafélaga á árum áður, en samstarfið hafi m.a. lotið að samræmdri skilmálagreið tryggingafélaganna vegna slysaflygginga. Í kjölfar rannsóknar og athugasemda samkeppnisyfirlvalda á íslenska vaflyggingamarkaðinum hafi því samstarfi verið hætt. Ekki sé því rétt að túlka grein 8.1 í kjarasamningnum með svo þröngum hætti að þar sem Samband slysaflyggingjenda hafi verið lagt niður gildi engir skilmálar eða undanþágur um slysaflyggingu flugmanna FÍA. Stefndi mótmæli túlkun stefnanda á ákvæðinu en af henni myndi leiða að engir skilmálar giltu um slysaflyggingar flugmanna. Stefndi telji rétt að líta til þeirra samræmdu skilmála slysaflyggingar launþega hjá Samtökum íslenskra tryggingafélaga sem hafi verið í gildi áður en hinni samræmdu skilmálagreið var hætt.

Af fyrirmynd Sambands íslenskra tryggingafélaga að skilmálum slysaflyggingar launþega megi sjá að í skilmálum útgefnum árið 1997 hafi slys sem orðið hafi við notkun skráningarskyldra öflugtækja ekki verið undanþegin tryggingarsviði. Slík undanþága hafi hins vegar verið komin inn í skilmála frá 5. júní árið 2000. Þar segi í 2. málslíð greinar 12.1 að ekki greiðist bætur vegna varanlegrar örorku sé bótaréttur vegna slyssins fyrir hendi samkvæmt lögboðinni öflugtækjaflyggingu, þ.e. hvort heldur er úr ábyrgðartryggingu eða slysaflyggingu öflugmanns og eiganda, nema annað leiði af kjarasamningi. Sama gildi eigi sá sem tryggður er rétt til bóta vegna varanlegrar örorku skv. reglum umferðarlaga um tjón af völdum óþekktra og óvaflyggðra öflugtækja.

Engin breyting var gerð á orðalagi varðandi slysaftryggingu í kjarasamningi FÍA og Flugleiða hf. milli áráanna 2000 og 2003 þrátt fyrir að þessari undanþágu hafi verið bætt inn í hina samræmdu tryggingaskilmála 5. júní 2000. Fjárhæð slysaftryggingarinnar hafi hins vegar verið hækkuð úr 12.978.780 krónum í 14.161.323 krónur árið 2000, eða um svipað leyti og fyrirmynd Sambands íslenskra tryggingafélaga að skilmálum slysaftryggingar launþega hafi verið breytt. Hefði vilji FÍA staðið til þess að umferðarslys féllu undir slysaftryggingu flugmanna hafi félaginu mátt vera ljóst að taka þyrfti það fram í kjarasamningi árið 2000 eða í síðasta lagi árið 2003. Það hafi ekki verið gert og grein 8.1 í kjarasamningi FÍA og stefnda hafi staðið óbreytt frá árinu 1997 þrátt fyrir að skilmálar slysaftryggingar launþega hjá hinum íslensku tryggingafélögum hafi breyst.

Verði ekki fallist á ofangreint telji stefndi að túlka beri ákvæði 8.1 í kjarasamningnum með þeim hætti að skilmálar slysaftryggingar launþega hjá hinum íslensku vaftryggingafélögum, að því leyti sem þeir séu efnislega samhljóða, skuli gilda um slysaftryggingu flugmanna. Þar sem vísað sé til slysaftryggjenda í kjarasamningnum sé eðlilegt að líta til skilmála þeirra íslensku vaftryggingafélaga sem bjóði upp á slysaftryggingar launþega. Tryggingin sæti því þeim takmörkunum og undanþágum sem almennt gilda samkvæmt skilmálum íslenskra vaftryggingafélaga. Séu skilmálar slysaftryggingar launþega skoðaðir hjá hinum íslensku vaftryggingafélögum sem bjóða upp á slysaftryggingar launþega, þ.e. Sjóvá-Almennum tryggingum hf., Tryggingamiðstöðinni hf., Vaftryggingafélagi Íslands hf. og Verði tryggingum hf., megi sjá að tjón sem verði við notkun skráningarskyldra ökutækja séu enn ávallt undanþegin tryggingarskyldu. Það sé því ljóst að ef Samband slysaftryggjenda væri enn til og þar með enn gerð fyrirmynd að skilmálum fyrir íslenska slysaftryggjendur þá væri slys stefnanda undanþegið tryggingarsviði samkvæmt skilmálum sambandsins. Af þessu megi leiða að viðskiptavenja hafi myndast fyrir því hér á landi að slys sem verði við notkun skráningarskyldra ökutækja séu undanþegin slysaftryggingu launþega. Augljós ástæða sé fyrir þessu enda fengi tjónþoli tjón sitt bætt tvisvar ef þetta væri ekki raunin. Bifhjól stefnanda hafi verið tryggt lögboðinni slysaftryggingu ökumanns og eiganda hjá Tryggingamiðstöðinni hf. og stefnandi eigi því rétt til slysabóta þaðan.

Stefndi byggir jafnframt á því að réttur stefnanda til slysabóta sé fallinn niður þar sem hann hafi ekki gert kröfu um bætur innan árs frá tjónsatburði, sbr. 1. mgr. 124. gr. laga nr. 30/2004 um vaftryggingarsamninga. Verði ekki talið að frestur samkvæmt ákvæðinu hafi tekið að líða við tjónsatburð byggir stefndi á því að hann hafi í síðasta lagi byrjað að líða þegar matsgerð Halldórs Baldurssonar læknis og Sigurðar Arnalds hrl. hafi legið fyrir 20. september 2013. Stefnandi hafi fyrst krafist bóta vegna slyssins 2. október 2014 en þá hafi verið liðið meira en ár frá því

að varanlegar afleiðingar slyssins hafi verið metnar og meira en þrjú ár frá tjónsdegi. Stefnanda hefði verið í lófa lagt að gera kröfu um greiðslu tryggingarfjár fyrir og hann verði því að bera hallann af því að hafa ekki gert það.

Þá telji stefndi að tjón stefnanda hafi orðið vegna stórkostlegs gáleysis hans sjálfs. Þar með beri að fella niður ábyrgð slysatryggjanda á tjóni hans samkvæmt 1. mgr. 90. gr. laga nr. 30/2004 um váttryggingarsamninga. Í lögregluskýrslu, dags. 7. ágúst 2011, komi fram að umferðarslysið hafi átt sér stað á vegkafla á Laugarvatnsvegi við Miðhúsaskóg þar sem vegaframkvæmdir hafi staðið og hámarkshraði hafi verið 50 km á klst. Gróf möl hafi verið á veginum og hjólför farin að myndast á honum svo sérstök ástæða hafi verið til fyllstu varúðar. Samkvæmt framburði stefnanda sjálfs hafi hann ekið á hraðanum 60 km á klst. þegar slysið varð. Sjónarvottur að slysinu hafi ekið á um 50 km hraða á klst. en talið stefnanda hafa ekið nokkru hraðar. Stefnandi hafi því ekki miðað hraða bifhjólsins við ástand vegar og umferðaraðstæður að öðru leyti, líkt og honum hafi borið að gera samkvæmt 1. mgr. 36. umferðarlaga nr. 50/1987. Þá hafi hann ekki tryggt að hraði bifhjólsins yrði aldrei meiri en svo að hann hefði fullt vald á því og gæti stöðvað það á þeim hluta vegar fram undan sem hann sæi yfir og áður en kæmi að hindrun sem gera mætti ráð fyrir, líkt og skylt sé samkvæmt sama ákvæði.

Stefndi krefjist til vara lækkunar á kröfu stefnanda vegna stórkostlegs gáleysis hans sjálfs. Þá mótmæli stefndi því að miðað sé við vísitölu neysliverðs í septembermánuði árið 2014 (422,6 stig) í kröfu stefnanda. Rétt sé að miða við vísitölu neysliverðs í janúarmánuði árið 2012 (387,1 stig), þ.e. þegar heilsufar stefnanda hafi verið orðið stöðugt eftir umferðarslysið.

Þá byggji stefndi á því að til frádráttar kröfu stefnanda eigi að koma greiðslur sem hann hafi fengið úr lögboðinni slysatryggingu ökumanns frá Tryggingamiðstöðinni hf. vegna umferðarslyssins. Það sé hvorki sanngjarnt né í samræmi við tilgang slysatryggingar flugmanna samkvæmt kjarasamningi stefnda og FÍA eða almennar skaðabótareglur að stefnandi fái tjón sitt tvíbætt. Þá sé rétt að launagreiðslur stefnda til stefnanda á grundvelli starfslokasamkomulagsins, umfram þrjá almanaxsmánuði frá síðasta starfsdegi, skuli jafnframt koma til frádráttar kröfu stefnanda þar sem forsenda þeirra greiðslna hafi verið sú að stefnandi gæti ekki átt frekari kröfur á hendur stefnda.

IV

Stefnandi, sem starfaði sem flugstjóri hjá stefnda, krefst í máli þessu bóta vegna líkamstjóns sem hann varð fyrir í umferðarslysi 7. ágúst 2011. Stefnandi byggir kröfu sína á kjarasamningi Félags íslenskra atvinnuflugmanna & Icelandair Group hf./Icelandair ehf. um kaup og kjör frá 19. júlí 2011. Samkvæmt grein 8.1 í

kjarasamningnum skal hver flugmaður vera tryggður fyrir 14.161.323 krónur miðað við dauða eða fulla örorku. Samkvæmt ákvæðinu skal tryggingin vera samkvæmt skilmálum Sambands slysatryggjenda.

Stefndi hafnar bótaskyldu og byggir í fyrsta lagi á því að aðilar hafi gert með sér fullnaðaruppgjör með starfslokasamkomulagi frá 6. maí 2013. Samkvæmt samkomulaginu hætti stefnandi störfum 29. janúar 2013 en fékk greidd laun til 31. október 2013. Fram kemur að þessar greiðslur teljist fullnaðaruppgjör og skuli hvorugur aðila eiga frekari kröfur á hinn. Samkomulagið nái þó ekki til viðskiptaskulda. Þá kemur fram að samkomulagið skerði á engan hátt rétt stefnanda til tryggingarfjár samkvæmt greinum 8.1, 8.2, 8.3, 8.4, 8.9 og 7.2 í kjarasamningi vegna veikinda eða slysa er verða áður en starfstíma hans lýkur, í samræmi við grein 8.5 í kjarasamningnum. Í framburði stefnanda og vitnisins Svala Björgvinssonar, framkvæmdastjóra starfsmannasviðs stefnda, kom fram að ákvæðið var sett í starfslokasamninginn að frumkvæði stefnanda. Stefnandi taldi það hafa verið vegna tveggja slysa sem átti eftir að gera upp við hann, en vitnið kannaðist ekki við það og taldi það hafa átt að tryggja rétt stefnanda það sem eftir væri tímans sem hann væri á launum.

Þegar framangreint samkomulag var gert átti eftir að greiða stefnanda bætur vegna slyss sem hann varð fyrir árið 2010 en ekki virðist hafa verið ágreiningur um bótaskyldu stefnda vegna þess og voru bæturnar greiddar í júní 2013. Er augljóst að fyrirvaranum í samkomulaginu var ætlað að ná til þeirra slysa sem urðu á starfstíma stefnanda hjá stefnda. Þá er ekki sérstaklega tilgreint að einungis sé um að ræða tryggingarfé frá Icecap Insurance Pcc Limited í samræmi við skilmála þess. Starfslokasamkomulagið stendur því ekki í vegi greiðslu bóta til stefnanda.

Stefndi byggir í öðru lagi á því að slys við notkun skráningarskyldra ökutækja séu undanþegin slysatryggingu samkvæmt kjarasamningi Félags íslenskra atvinnuflugmanna & Icelandair Group hf./Icelandair ehf. Samkvæmt kjarasamningnum skyldi tryggingin vera samkvæmt skilmálum Sambands slysatryggjenda. Samband slysatryggjenda var lagt niður í kjölfar ákvörðunar samkeppnisráðs nr. 17/2004. Um var að ræða samstarf íslenskra tryggingafélaga, m.a. um samræmda skilmálagæð vegna slysatrygginga. Þrátt fyrir að samstarfinu hafi verið hætt var ekki gerð breyting á ákvæði kjarasamningsins. Stefndi hefur lagt fram skilmála slysatryggingar launþega sem merktir eru þannig að um sé að ræða fyrirmynd að almennum vátryggingarskilmála sem sé ekki bindandi, annars vegar vegna 1. janúar 1997 til 5. júní 2000 og hins vegar frá þeim tíma. Samkvæmt þeim kom nýtt ákvæði inn í skilmálana 5. júní 2000 sem undanskilur slys sem verða við notkun skráningarskyldra ökutækja, en þar kemur fram að bætur vegna varanlegrar örorku greiðist ekki sé bótaréttur vegna slyssins fyrir hendi samkvæmt lögboðinni

ökutækjategyggingu. Óumdeilt er að bifhjól stefnanda var tryggt lögboðinni slysatryggingu ökumanns og eiganda hjá Tryggingamiðstöðinni hf.

Af gögnum málsins þykir sýnt að báðir samningsaðilar voru meðvitaðir um framangreinda breytingu á skilmálunum en gerðu enga athugasemd við hana þótt önnur atriði varðandi trygginguna væru tekin til endurskoðunar. Verður því ekki annað séð en að það hafi verið sameiginlegur skilningur aðila að umferðarslys sem bætast úr lögboðinni ökutækjategyggingu skyldu vera undanskilin slysatryggingunni.

Stefnandi byggir á því að hann eigi rétt til bóta þar sem trygging hans samkvæmt kjarasamningnum undanskilji ekki slys sem verði við notkun skráningarskyldra ökutækja. Slíkt verði að koma skýrt fram í kjarasamningnum sjálfum. Í kjarasamningnum er skýrt vísað til þess að um trygginguna gildi ákveðnir skilmálar. Verður ekki fallist á að undanþágur verði að vera tilgreindar sérstaklega í kjarasamningnum sjálfum. Þá er ekki hægt að fallast á það með stefnanda að þar sem Samband slysatryggjenda hafi verið lagt niður gildi engir skilmálar um trygginguna.

Stefnandi hafnaði því við aðalmeðferð málsins að þær fyrirmyndir skilmála slysatryggingar launþega sem stefndi lagði fram væru þeir skilmálar sem vísað er til í kjarasamningi. Eins og að framan er greint var um að ræða samstarf íslenskra tryggingafélaga sem laut m.a. að gerð samræmdra skilmála vegna slysatrygginga. Liggur ekkert fyrir um að samræmdir skilmálar hafi verið gerðir í öðru formi og verður því að líta svo á að um þessar fyrirmyndir hafi verið að ræða.

Stefndi kaupir nú tryggingu hjá Icecap Insurance Pcc Limited en skilmálar þess félags eru sambærilegir þeim sem koma fram í fyrirmynd Sambands slysatryggjenda að því er lýtur að slysum sem verða við notkun skráningarskyldra ökutækja. Þá liggur fyrir að sambærileg takmörkun gildir almennt um slysatryggingar launþega hjá íslenskum vátryggingafélögum.

Með hliðsjón af framangreindu þykir verða að túlka ákvæði kjarasamningsins svo að ákvæði hans um slysatryggingu launþega sæti takmörkunum og undanþágum sem almennt gilda samkvæmt skilmálum slysatrygginga hjá vátryggingafélögum. Þar sem stefnandi var tryggður vegna slyssins lögboðinni slysatryggingu ökumanns verður ekki talið að stefnda hafi verið skylt að bæta tjón stefnanda samkvæmt kjarasamningi og verður stefndi því sýknaður af kröfu stefnanda.

Þrátt fyrir framangreinda niðurstöðu þykir rétt að málskostnaður milli aðila falli niður.

Barbara Björnsdóttir héraðsdómari kveður upp þennan dóm.

D Ó M S O R Ð :

Stefndi, Icelandair ehf., er sýkn af kröfu stefnanda, Ólafs Gylfa Gylfasonar.
Málkostnaður fellur niður.

Barbara Björnsdóttir