

D Ó M U R

Héraðsdóms Reykjavíkur 2. janúar 2019 í máli nr. E-2415/2017:

A

(Guðbjörg Benjamínsdóttir lögmaður)

gegn

Tryggingamiðstöðinni hf.

(Hjörleifur B. Kvaran lögmaður)

Mál þetta, sem dómtekið var að lokinni aðalmeðferð þess þann 5. desember sl., er höfðað af A, [...] Reykjavík, með stefnu birtri 30. ágúst 2017 á hendur Tryggingamiðstöðinni hf., Síðumúla 24 Reykjavík.

Stefnandi gerir aðallega þá dómkröfu að stefndi greiði stefnanda 5.070.343 krónur með 4,5% vöxtum, af 878.964 krónum frá 17. maí 2014 til 18. ágúst 2014, en af 5.070.343 krónum frá þeim degi til þingfestingardags, en með dráttarvöxtum samkvæmt 1. mgr. 6. gr. laga um vexti og verðtryggingu nr. 38/2001 af þeirri fjárhæð frá þeim degi til greiðsludags.

Til vara krefst stefnandi þess að stefndi greiði stefnanda 3.851.108 krónur með 4,5% vöxtum, af 878.964 krónum frá 17. maí 2014 til 18. ágúst 2014, en af 3.851.108 krónum frá þeim degi til þingfestingardags, en með dráttarvöxtum samkvæmt 1. mgr. 6. gr. laga um vexti og verðtryggingu nr. 38/2001 af þeirri fjárhæð frá þeim degi til greiðsludags.

Þá krefst stefnandi í báðum tilvikum málskostnaðar úr hendi stefnda, að teknu tilliti til virðisaukaskatts.

Stefndi krefst þess að verða sýknaður af öllum dómkörfum stefnanda í máli þessu.

Þá krefst stefndi málskostnaðar úr hendi stefnanda.

Ágreiningsefni og málsatvik

Í máli þessu krefur stefnandi stefnda um greiðslu skaðabóta vegna afleiðinga slyss sem stefnandi varð fyrir 17. maí 2014 um borð í ferjunni [...], sem var þá á siglingu frá Viðey til Reykjavíkurhafnar, en fyrir liggur að stefndi er tryggingafélag Eldingar Hvalaskoðunar Reykjavíkur ehf., rekstraraðila ferjunnar, sem hefur keypt frjálsa ábyrgðartryggingu hjá stefnda, sem tekur því til varna í máli þessu.

Málavextir eru annars þeir að laugardaginn 17. maí 2014 hafði fjölmiðla-fyrirtækið 365 miðlar leigt bátinn [...] og bókað ferð til Viðeyjar, en um var að ræða skemmtiferð starfsmanna félagsins. Ferðin var bókuð frá Skarfabakka við

Sundahöfn til Viðeyjar klukkan 17.00 og var gert ráð fyrir heimferð um miðnætti, en brottför frá Viðey var samkvæmt dagbók bátsins klukkan 23.50. Heimferðin var bókuð af leigutaka að gömlu höfninni í Reykjavík en sú ferð tekur um 25 mínútur.

Fyrir liggur að stefnandi var á meðal farþega í umræddri ferð og var hún stödd í opnu rými á efra þilfari ferjunnar þegar slysið á sér stað í heimferðinni rétt áður en lagt var við bryggju í Reykjavíkurhöfn. Um borð voru skipstjóri, háseti, auk nokkurs fjölda farþega sem flestir ýmist sátu eða stóðu á efra þilfari skipsins þegar slysið varð en ferjan hefur heimild til að sigla með allt að 38 farþega. Verður að telja ljóst að slysið varð með þeim hætti að slinkur kom skyndilega á ferjuna, þannig að stefnandi sem var á efra þilfarinu missir fótanna og fellur fram af við stigaop og niður á neðra þilfarið, en fallhæð milli þilfara reyndist við vettvangsskoðun vera ríflega tveir metrar.

Þeim sem um borð voru ber að öðru leyti ekki allskostar saman um málsatvik:

Af hálfu stefnanda er þannig lögð áhersla á það að stefnandi hafi staðið á efra þilfarinu og snúið baki í átt að neðra þilfari en ferjan hafi siglt hægt og verið gott í sjóinn. En þegar ferjan hafi verið að leggjast að við Reykjavíkurhöfn hafi skipstjórinn skyndilega hemlað ferjunnar afar harkalega og við þetta hafi komið mikill slinkur með þeim afleiðingum að stefnandi missti fótanna og féll aftur fyrir sig af efra þilfarinu og niður á það neðra og lenti illa á höfði og baki, en enginn hleri hafi verið fyrir stigaopinu. Af hálfu stefnanda er jafnframt vísað til þess að þó svo að nokkuð hafi verið um ölvun á meðal farþega hafi hún sjálf ekki neytt mikils áfengis fyrir ferðina.

Af hálfu stefnda er hins vegar byggt á því að þegar siglt hafi verið inn í Reykjavíkurhöfn þá hafi stefnandi ásamt fleirum verið í opnu rými á efra þilfari ofan á stýrishúsi bátsins. Háseti á ferjunnar, sem staddur hafi verið í sal ferjunnar fyrir aftan skipstjóran, hafi rétt áður en atburðurinn átti sér stað séð í kvenmannsfætur út um lítinn glugga, sem staðið hafi öfugt í öðru þrepi í stiganum á milli þilfaranna, það er með andlitið frá stiganum, en ef staðið sé þar þannig séu engin handföng tiltæk til að grípa í. Hafi hásetinn annars mest verið á neðra þilfarinu og brýnt fyrir farþegum, sem margir hafi verið verulega ölvaðir, að fara varlega í stiganum. En eftir að báturinn hafi verið bundinn við bryggju hafi nær allir sem verið hafi á efra þilfarinu stokkið niður á neðra þilfarið eða farið öfugt niður stigann, þrátt fyrir ítrekanir um að gera það ekki. Þegar báturinn hafi nálgast flotbryggjuna í Reykjavíkurhöfn hafi annars vegar verið hægt að leggja að henni austanverðri í þröngt stæði eða fara inn fyrir og leggja þar sem meira pláss hafi verið. Þegar báturinn hafi verið kominn við enda bryggjunnar hafi hásetinn orðið var við fall stefnanda og látið skipstjóran vita af því. Skipstjórinn hafi þá metið aðstæður þannig að þar sem vindur hafi verið óhagstæður að austan væri betra að

leggja í minna stæðið. Hann hafi því þá bakkað hart frá fyrirhuguðum lendingarstað og lagt bátnum í minna stæðið. Af hálfu stefnda er byggt á því að þegar skipstjórinn hafi þannig tekið ákvörðun um að bakka og velja annan lendingarstað hafði umrætt slys stefnanda þegar átt sér stað og hafi það meðal annars orðið til þess að skipstjórinn hafi tekið ákvörðun um að leggja bátnum annars staðar en áður stóð til.

Fyrir liggur að í frávikaskýrslu váttryggingartaka, dags. 17. maí 2014, segir að um kl. 0.30 þann 17. maí 2014 hafi kona dottið eða hoppað úr stiganum úti á [...]. (Stigi af stýrishúsi niður á dekk). Slasaðist að virðist lítillega, enda fallið ekki mikið. Lögregla kölluð til. Aðstæður í Reykjavíkurhöfn mjög finar. Töluverð ölvun í hópnum og fóru þau ekki öll eftir þeim tilmælum sem áhöfn bað um. Þegar báturinn var síðan lagstur að bryggju var lögreglan kölluð á staðinn og í lögregluskýrslu, dags. 18. maí 2014, er haft eftir stefnanda að hún hafi misst jafnvægið þegar bátnum var lagt í höfn með þeim afleiðingum að hún hafi fallið í gólfið. Farið var með stefnanda á slysadeild Landspítalans og fram kemur í læknaþréfi að hún hafi ekki virkað áberandi ölvuð en aðeins undir áhrifum. Á slysadeild kom í ljós að stefnandi hafði orðið fyrir nokkrum áverkum við fallið og reyndist m.a. rifbeinsbrotnin, sbr. læknaþréfið dags 18. maí 2014.

Afleiðingar slyssins reyndust vera meiri en virtist í upphafi og leitaði stefnandi til Heilsugæslunnar Mjódd 21. maí 2015 og Heilsugæslunnar í Hamraborg 17. nóvember 2015. B, bæklunarskurðlæknir, mat síðan afleiðingar slyssins og voru niðurstöður eftirfarandi, sbr. matsgerð, dags 4. júlí 2017: Tímabundið atvinnutjón, sbr. 2. gr. skaðabótalaga, 18. maí 2014 - 1. júní 2014, 100%, þjáningabætur, sbr. 3. gr. 18. maí 2014 - 1. júní 2014, ekkert rúmföst, varanlegur miski, sbr. 4. gr. 8 stig og varanleg örorka, sbr. 5. gr., 5%. Fram kemur í matsgerð B að stefnandi hafi áður fengið áverka á háls og bak og hafi hún þá verið metin til 10 stiga miska og 10% örorku.

Lögmaður stefnanda krafðist þess með tölvupósti, dags. 20. nóvember 2015, að stefndi viðurkenndi bótaskyldu úr ábyrgðartryggingu váttryggingartaka. Stefndi beindi spurningum til váttryggingartakans, sbr. bréf 30. desember 2015, og að fengnum fyrirliggjandi svörum hans hafnaði stefndi bótaskyldu, sbr. bréf dags. 11. apríl 2016. Stefndi bar þá síðan synjun stefnda undir úrskurðarnefnd í váttryggingamálum. Úrskurðarnefndin skilaði álit, dags. 19. ágúst 2016, og varð niðurstaða hennar þar að stefnandi ætti ekki rétt á bótum úr ábyrgðartryggingu váttryggingartakans hjá stefnda. Þessum málalyktum vill stefnandi ekki una og hefur því nú höfðað dómsmál þetta.

Málsástæður og lagarök af hálfu stefnanda

Stefnandi hafi staðið á efra þilfari og þegar ferjan [...] hafi verið að leggjast að við Reykjavíkurhöfn en þá hafi skipstjórinn hemlað ferjunni harkalega. Við þetta hafi komið mikill slinkur þannig að stefnandi hafi fallið aftur fyrir sig af efra þilfari og niður á það neðra og lent illa á höfði og baki, en enginn hleri hafi verið yfir stiganum. Eftir slysið hafi stefnandi verið flutt á bráðamóttöku LSH í Fossvogi. Afleiðingar slyssins hafi verið metnar í matsgerð B lækni, dags. 4. júlí 2017, og sé bótakrafan reist á því. Matsgerðin staðfesti að orsakatengsl séu á milli afleiðinga er stefnandi búi nú við og slyssins, en matsgerðinni hafi ekki verið hnekkt.

Stefndi sé váttryggjandi Eldingar Hvalaskoðunar Reykjavík ehf. er sé rekstraraðili Viðeyjarferjunnar [...]. Slysið hafi verið tilkynnt til stefnda 4. júlí 2014, en 11. apríl 2016 hafi hann hafnað bótaskyldu úr ábyrgðartryggingu vegna slyssins. Sé sú afstaða einkum byggð á því að stefndi leggi til grundvallar aðra atvikalýsingu en stefnandi og að ekki sé sýnt fram á saknæma háttsemi. Stefnandi telji þá atvikalýsingu ranga og geti með engu móti fallist á afstöðu stefnda. Af því tilefni hafi stefnandi skotið niðurstöðu stefnda til Úrskurðarnefndar í váttryggingamálum. Úrskurðarnefndin hafi þá staðfest niðurstöðu stefnda og stefnandi eigi því ekki annan kost en að stefna málinu fyrir dóm. Krafan á hendur stefnda byggir á 1. mgr. 44. gr. laga nr. 30/2004.

Skipstjóri [...] hafi sýnt af sér saknæma og ólögmeða háttsemi með því að hemla ferjunni of skarpt og skyndilega þannig að mikill slinkur hafi komið á hana með þeim afleiðingum að stefnandi hafi fallið niður stigan. Þá hafi aðstæður um borð í ferjunni ekki verið fullnægjandi, en hefði verið hleri eða einhvers konar lokun fyrir stiganum hefði stefnandi ekki fallið niður á neðra þilfarið. Sé því einnig um að ræða vanbúnað sem hafi verið meðverkandi orsök slyssins. Rekstraraðili ferjunnar beri ábyrgð á saknæmri háttsemi starfsmanna sinna, auk þess vanbúnaðar sem verið hafi um borð, á grundvelli meginreglna skaðabótaréttar um sök og vinnuveitendaábyrgð.

Lögregla hafi verið kölluð á vettvang og gert lögregluskýrslu en ekki framkvæmd sérstök rannsókn á slystað og lögreglan einungis rætt stuttlega við stefnanda í beinu framhaldi af slysinu, en þá hafi stefnandi verið vönkuð og ekki í ástandi til að lýsa atvikum nákvæmlega. Einnig hafi verið gerð slysskráning af hálfu rekstraraðila ferjunnar. Stefnandi hafi þó ýmislegt við innihald slysskráningarinnar að athuga, enda virðist atvik ekki hafa verið þar réttilega skráð. Í hinni svokölluðu frávikaskýrslu rekstraraðila ferjunnar komi fram að um kl. 0:30 hafi kona dottið eða hoppað úr stiganum í [...] og slasast lítillega. Þá segi þar að aðstæður í Reykjavíkurhöfn hafi verið mjög fínar. Þá sé tekið fram að töluverð ölvun hafi verið í farþegahópnum og að ekki hafi allir farið að tilmælum áhafnar. En í málinu liggi fyrir framburðir nokkurra vitna sem lýsa málavöxtum á annan

veg. Í skýrslunni undir liðnum: „Mat á fráviki og forvarnir/umbætur“, segi að til þurfi að vera einhvers konar hleri eða álíka til þess að setja yfir stigann þegar mikil ölvun sé um borð. Að mati stefnanda staðfesti þessi staðhæfing að rekstraraðilar ferjunnar hafi verið meðvitaðir um að aðstæður á ferjunni hafi ekki verið fullnægjandi með tilliti til skemmtisiglinga með farþega.

Í höfnunarbréfi stefnda, dags. 11. apríl 2016, sé einkum byggt á frásögn H, háseta og áhafnarmedlims á [...], sem kveði stefnanda hafa verið komna í annað þrep stigans er hún hafi fallið, það er í um 1.4-1.5 metra hæð, auk þess sem hún hafi verið að fara öfugt niður, það er snúið baki að stiganum. Í bréfinu sé einnig vísað til þess að þegar leggja hafi átt við Reykjavíkurhöfn hafi skipstjórinn átt tvo kosti, að leggja ferjunni við austanverða flotbryggjuna í þröngt stæði, eða fara inn fyrir og leggja þar við, en þar hafi verið meira pláss. Skipstjórinn hafi ætlað að leggja í síðarnefnda stæðið, en þegar ferjan hafi verið komin fyrir endann á bryggjunni hafi hásetinn orðið var við óhapp stefnanda og látið skipstjóran vita. Þá hafi komið í ljós að óhagstæður austanvindur væri meiri en búist hefði verið við og hefði vindur gert það að verkum að erfiðara hefði verið að leggja að fyrir innan. Hafi skipstjórinn því metið aðstæður þannig að betra væri að leggja bátnum austanmegin. Hann hafi því ákveðið að bakka hart út úr aðstæðunum og fara frekar í minna stæðið austan megin og nota þannig vindinn til að halda bátnum betur að bryggju. Hafi skipstjórinn einnig talið það betra í ljósi þess að stefnandi hafi fallið. Í bréfinu sé einnig hnykktt á þeirri afstöðu að þegar skipstjórinn hafi tekið þessa ákvörðun hafi slysið þegar átt sér stað og því hafi sú ákvörðun að snúa við ekki getað valdið slysinu. Stefnandi mótmæli þessari lýsingu og telji hana í ósamræmi við önnur gögn málsins, þar á meðal frásagnir vitna, en fyrir liggi vitnisburðir fjögurra vitna.

Stefnandi byggir þannig á því að C hafi verið staddur á efra þilfarinu þegar hann hafi fundið slink koma á bátinn við innsiglinguna í Reykjavíkurhöfn og hann þá séð stefnanda falla niður stigann af miklum þunga. Hafi slinkurinn mögulega orðið vegna þess að ferjan hafi hægt of skarpt á sér. Hann kveði áhöfnina ekki hafa farið yfir öryggisreglur fyrir ferðina og að oft hafi verið erfitt að finna tak á handriðum til að halda sér þá ferjan hafi siglt í gegnum verstu öldurnar. Þá hafi D staðið ásamt fleira fólki á efra þilfari, skammt frá stiganum sem liggi niður á neðra þilfarið. Haft sé eftir honum að þegar ferjan hafi verið nánast komin að bryggju, hafi verið eins og hún hafi hemlað eða slinkur komið á hana sem hafi orðið til þess að stefnandi hafi misst jafnvægið og fallið niður stigaopið og niður á neðra þilfarið. Hann kveði viðstadda hafa orðið mjög hrædda um að stefnandi væri alvarlega slösuð eftir fallið. Þá kveðist F hafa verið staddur á efra þilfari ásamt stefnanda og fleirum þar sem fólk hafi verið að spila á gítar og syngja. Þegar ferjan hafi verið að

leggja að bryggjunni hafi komið hnykkur á hana með þeim afleiðingum að stefnandi hafi hrasað og dottið aftur fyrir sig um stigaopið. Þá kveði E ferjuna hafa verið rétt fyrir utan Reykjavíkurhöfn þegar hún hafi skyndilega hreyfst snögglega og um leið hafi hann heyrt mikinn dynk. Þegar hann hafi litið við hafi hann séð stefnanda liggja á gólfinu eftir að hafa fallið af efra þilfarinu. Þá beri einnig að geta þess að í tölvupósti starfsmanna rekstraraðila ferjunnar sé haft eftir H: „Já slinkur og ekki slinkur á bátinn.[...]“. Þá sé haft eftir I aðstoðarútgerðarstjóra að samkvæmt skýrslu þeirra þá hafi stefnandi verið á niðurléi þegar slinkur hafi komið á bátinn og hún dottið niður. Felist í framangreindu viðurkenning á því að stefnandi hafi dottið vegna slinks sem komið hafi á ferjuna.

Í bréfum stefnda hafi verið vísað til þess að töluverð ölvun hafi verið fyrir hendi í farþegahópi ferjunnar. Stefnandi fái þó ekki séð að sú umfjöllun hafi nokkra þýðingu fyrir stefnanda, enda komi fram í læknaþréfi frá LSH, dags. 18. maí 2014, að stefnandi hafi ekki virkað áberandi ölvuð, en aðeins undir áhrifum.

Stefndi hafi aðallega byggt á því að stefnandi hafi fallið úr stiganum áður en að skipstjórinn hafi snúið ferjunni við og umræddur slinkur komið á hana. Til vara hafi stefndi byggt á því að skipstjóri hafi brugðist rétt við aðstæðum og því hafi ekki verið þar um sök að ræða. Stefnandi hafni málavaxtalýsingu stefnda, enda styðji framburðir vitna auk annarra gagna þá frásögn stefnanda að hún hafi fallið niður stigann vegna þess að slinkur hafi komið á ferjuna. Því fái það ekki staðist að skipstjórinn hafi tekið ákvörðun um að breyta siglingarstefnu í því skyni að bregðast við óhappinu. Fleiri mótsagnir séu í málatilbúnaði stefnda. Til að mynda hafi stefndi haldið því fram að skipstjórinn hafi skyndilega breytt um siglingastefnu vegna slæmra aðstæðna í Reykjavíkurhöfn en hins vegar komi fram í frávíkaskýrslunni vegna slyssins að aðstæður í Reykjavíkurhöfn hafi verið mjög góðar. Stefnandi telji ljóst að skipstjóri [...] hafi í umrætt sinn sýnt af sér saknæmt gáleysi við stjórn ferjunnar og siglt óvarlega þegar hann hafi ætlað að leggja að við Reykjavíkurhöfn sem hafi orðið til þess að slinkur hafi komið á ferjuna. Hafi afleiðingarnar orðið þær að stefnandi hafi fallið niður um opið stigaop af efra þilfari og niður á það neðra. Telja verði að skipstjóranum hafi mátt vera ljóst að veruleg hætta myndi skapast fyrir farþega á efra þilfari ferjunnar ef siglt væri óvarlega eða skipinu hemlað of skyndilega.

Stefnandi byggi á meginreglum skaðabótaréttar um sök og vinnuveitendaábyrgð. Þar sem hin bótaskylda háttsemi rekstraraðila ferjunnar hafi haft í för með sér varanlegt líkamstjón beri að fallast á dómkröfur stefnanda. Sundurliðun dómkröfu taki mið af matsgerð B læknis, dags. 4. júlí 2017, um afleiðingar slyssins. Sé tekið mið af skaðabótalögum nr. 50/1993 eins og þau hafi verið á slysdegi. Krafa stefnanda um þjáningabætur byggi á 3. gr. laganna og séu

reiknaðar með hliðsjón af matsgerðinni. Samkvæmt því reiknist þjáningabætur í 14 daga án rúmlegu. Séu fjárhæðir svo uppfærðar miðað við lánskjaravísitölu í ágúst 2017, sbr. 15. gr. laganna. Krafa stefnanda um bætur vegna varanlegs miska byggi á 4. gr. laganna og mati um 8 stiga varanlegan miska. Fjárhæð bóta taki mið af grunnfjárhæðinni 4.000.000 króna, uppfærðri miðað við lánskjaravísitölu í ágúst 2017, sbr. 15. gr. laganna. Krafa um bætur vegna varanlegrar örorku taki einnig mið af matsgerðinni og 5.-7. gr. laganna. Hafi varanleg örorka verið talin hæfilega metin 5% og miðist kröfugerð stefnanda við það. Við útreikning bóta sé tekið mið af aldursstuðlinum 11,544, sbr. skaðabótalög, en á stöðugleikapunkti hafi stefnandi verið [...] gömul.

Við ákvörðun bóta vegna varanlegrar örorku sé ekki unnt að taka mið af tekjum stefnanda samkvæmt skattframtölum síðustu þrjú almanaksár fyrir slysið að óbreyttu í samræmi við meginreglu 1. mgr. 7. gr. skaðabótalaga nr. 50/1993 þar sem óvenjulegar aðstæður hafi verið fyrir hendi hjá stefnanda í skilningi 2. mgr. 7. gr. Í matsgerð sé rakið að árið [...] hafi stefnandi búið í [...] en flutt til Íslands á fyrri hluta árs [...]. Þá hafi hún verið við nám í [...] seinni hluta árs 2012 og fyrri hluta árs 2013. Af staðgreiðsluyfirlitum 2011-2013 sé ljóst að stefnandi hafi því ekki verið með fullar tekjur þau ár. Líta beri til athugasemda með frumvarpi að lögum nr. 50/1993, en þar segi að þegar óvenjulegar aðstæður séu fyrir hendi, t.d. breytingar á tekjum eða starfi, skuli fjárhæð árslauna metin sérstaklega. Ef tjónþoli hafi fyrir tjón ekki eða aðeins að hluta notað getu sína til að afla sér tekna með vinnu beri einnig að ákveða árslaun eftir mati. Hér sé meðal annars átt við menn sem séu í rannsóknarleyfi eða tekið sér leyfi án launa til að auka þekkingu eða verklega færni. Beri því að styðjast hér við 2. mgr. 7. gr. skaðabótalaga, en skilyrði ákvæðisins hafi verið rýmkuð verulega með lögum nr. 37/1999. Í athugasemdum, með frumvarpi því sem orðið hafi að lögum nr. 37/1999, segi enn fremur: „Þá er gerð tillaga um að 2. mgr. 7. gr. verði rýmkuð þannig að mati verði beitt í þeim tilvikum þegar viðmiðun við síðustu þrjú tekjuár fyrir slys þykir af einhverjum ástæðum ekki réttmæt.“ Að teknu tilliti til framangreinds þyki vera rétt að meta árslaun stefnanda hér sérstaklega. Sé því miðað hér við meðaltekjur árána 2011-2013, en þó með því að uppreikna tekjur til heilla ára þar sem stefnandi hafi verið í námi á tímabilinu og þá ekki þegið full laun. Sú launaviðmiðun sé svo uppfærð miðað við launavísitölu við stöðugleika punkt. Hljóti þetta viðmið að teljast vera raunhæft og sanngjarnt í tilviki stefnanda.

Krafist sé 4,5% vaxta, sbr. 16. gr. skaðabótalaga, vegna þjáningabóta og bóta vegna varanlegs miska frá slysdegi, 17. maí 2014, fram að stöðugleikatímamarkmiði, 18. ágúst 2014, en frá þeim degi einnig af bótum vegna varanlegrar örorku, sbr. 16. gr. laganna, til þingfestingardags, en dráttarvaxta, sbr. 1. mgr. 6. gr. laga nr. 38/2001

um vexti og verðtryggingu, af þeirri fjárhæð frá þeim degi og fram til greiðsludags.

Málsástæður og lagarök af hálfu stefnda

Stefndi vísi til þess að stefnandi byggji á sakarreglunni og ábyrgð atvinnurekanda á skaðaverkum starfsmanna. Af hálfu stefnanda sé því haldið fram að slys stefnanda verði rakið til saknæms gáleysis skipstjóra [...] með því að hemla bátnum of skarpt og skyndilega svo að mikill slinkur hafi komið á hann með þeim afleiðingum að stefnandi hafi fallið niður stiga. Það sé hins vegar meginregla í skaðabótarétti að tjónþoli verði að sanna tjón sitt og hvernig tjónið hafi atvikast og hver beri ábyrgð á tjóni. Sú regla sé áréttuð í 2. mgr. 140. gr. siglingalaga nr. 34/1985, en þar sé kveðið á um að við lífs- eða líkamstjón beri sá sem bóta krefjist sönnunarbyrði um að tjónið hafi stafað af yfirsjónum eða vanrækslu farsala eða einhvers manns sem hann beri ábyrgð á. Sönnunarbyrði um þessi atriði hvíli því alfarið á stefnanda í máli þessu.

Í stefnu sé vitnað til vitnisburða fjögurra samstarfsmanna stefnanda sem hafi verið á ferjunni en enginn þeirra sé þó á meðal gagna málsins. Stefndi geri því athugasemdir við þessa meintu vitnisburði sem séu mjög ónákvæmir og lýsing á ferðinni frá Viðey og aðstæðum um borð þar beinlínis rangar. Þá séu þær ekki í samræmi við frásögn áhafnar. C eigi þannig að halda því fram að stefnandi hafi fallið af efra þilfari niður á það neðra. Þetta sé rangt en stefnandi hafi dottið úr stiga á milli efra og neðra þilfars. Vitnið segi að slysið hafi gerst rétt eftir að komið hafi verið inn í innsiglinguna í Reykjavíkurhöfn og það langt frá bryggju að lögreglan hafi ekki getað komið strax til hjálpar. Þetta sé rangt en að mati áhafnar hafi báturinn verið um 6-8 metra frá bryggju þegar stefnandi hafi dottið úr stiganum. F eigi að halda því fram að báturinn hafi verið á leið frá Viðey og tekið aukahring. Það sé rangt en alltaf hafi staðið til að sigla frá Viðey til Reykjavíkurhafnar. Vitnið segi að komið hafi hnykkur á bátinn og stefnandi hrasað og dottið aftur fyrir sig í gegnum stigaop og lent illa á þilfarinu. Þetta sé rangt en ekkert stigaop sé í bátnum heldur utanáliggjandi stigi. Stefndi hafi heldur ekki dottið aftur fyrir sig því hún hafi verið á leið niður stigann og snúið baki í hann. E eigi að halda því fram að báturinn hafi verið staddur rétt fyrir utan Reykjavíkurhöfn. Það sé ekki rétt en hann hafi þá verið kominn inn á höfnina og verið rétt við flotbryggjuna þegar stefnandi hafi dottið. Vitnið hafi ekki séð stefnanda detta. D eigi að halda því fram að ef stigaopið hefði verið lokað þá þetta hafi gerst hefði stefnandi ekki fallið milli þilfara. Stefndi hafi dottið í stiga en ekki um stigaop. Vitnið nefni að um hafi verið að ræða nokkra metra fall. Hæðarmismunur á þilfari og þaki stýrishúss sé um 2.20 metrar og stefnandi verið kominn í næst efsta þrep stigans þegar hún hafi dottið fram fyrir sig.

Stefndi byggir sýknukröfu á því að slysið verði ekki rakið til yfirsjónar, gáleysis eða saknæmrar háttsemi áhafnar [...] í umrætt sinn. Eins og fram komi í svari váttryggingartaka við fyrirspurn stefnda í gögnum málsins þá hafi ferðin verið bókuð af fjölmiðlafyrirtækinu 365 miðlum frá Viðey og til Reykjavíkurhafnar en ekki að Skarfabakka í Sundahöfn eins og haldið sé fram af stefnanda. Þegar báturinn hafi verið kominn inn fyrir hafnargarða Reykjavíkurhafnar detti stefnandi í bröttum stiga sem liggi frá þaki stýrishúss og niður á þilfar. Í svari við fyrirspurn stefnda sé atvikinu lýst þannig: „Í áhöfn voru tveir þar á meðal H en á þeim tímapunkti var hann í sal, fyrir aftan skipstjórann og lítur yfir salinn þar sem hann sér að hún er að fara öfugt niður stigann, hann sér lappirnar á henni í öðru þrepi ofan frá og snýr hún með andlitið frá stiganum í stað þess að snúa því að stiganum, þvert á þær ráðleggingar og ítrekaðar beiðnir áhafnar um að snúa sér að stiganum þegar farið er niður hann. Þaðan sem hann var gat hann ekki greint hvort hún sleppti og hoppaði eða runnið í þrepinu en með því að snúa öfugt eru engin handföng til að grípa í.“

Eftir að stefnandi hafi dottið úr stiganum og slasast sé bátnum lagt að bryggju. Váttryggingartaki lýsi aðkomunni svo: „Þegar við nálgudumst flotbryggjuna var annars vegar hægt að leggja að henni austanverðri í þröngu stæði eða fara inn fyrir og leggja þar við endann þar sem meira pláss var, þegar við komum fyrir endann á bryggjunni verður hásetinn var við óhappið og lætur skipstjórann vita, þegar þar er komið við sögu kom í ljós að óhagstæður austan vindur var eitthvað meiri en búist var við sem gerði það að verkum að erfiðlega hefði gengið að leggja þar að. Því ákvað hann að bakka hart út úr aðstæðum og fara frekar í minna stæðið og nota þannig vindinn til að halda bátnum betur að bryggju. Þegar þarna var komið við sögu hafði hún þegar dottið sem var þess valdandi m.a. að þeir vildu frekar leggjast að annars staðar.“ Slyss stefnanda hafi þannig orðið til þess að skipstjórinn hafi ákveðið að velja annað skipalægi en áður hafi verið fyrirhugað að nota. Breytt ákvörðun um að „bakka hart úr aðstæðum“ hafi þannig verið tekin eftir að stefnandi hafi fallið úr stiganum. Slá þvert yfir stigann að ofanverðu hefði engu breytt eins og hér stóð á. Sláin hefði einfaldlega ekki verið notuð enda verið sífelldur straumur farþega upp og niður stigann. [...] hafi gilt haffærnisúrteini og Siglingamálastofnun framkvæmi skoðun á ferjunni árlega. Þær skoðanir hafi ekki leitt til athugasemda af hálfu stofnunarinnar.

Farþegar verði að hegða sér með tilliti til aðstæðna hverju sinni. Þegar bát sé lagt að bryggju verði skipstjóri í mörgum tilvikum að breyta um aksturslag og fara ýmist áfram eða aftur á bak. Við þetta komi hreyfing á bátinn sem farþegar verði að gera ráð fyrir og bregðast við. Hafi komið slinkur á bátinn við lendingu hafi hann ekki verið meiri en svo að öðrum farþegum hafi ekki orðið meint af. Slysið verði

fyrst og síðast rakið til ákvörðunar stefnanda að fara niður stigann frá stýrishúsi og niður á þilfar með því að snúa fram en ekki aftur eins og ráðlagt hefði verið. Stefnandi hafi því ekkert grip haft þegar komið hafi verið niður fyrir efsta þrep stigans. Ljóst megi vera að ölvun hafi verið meðverkandi í slysinu enda dómgreind oft skert við slíkar aðstæður.

Jafnvel þó að lagt yrði til grundvallar að skipstjórinn hafi sýnt af sér gáleysi með því að bakka hart úr aðstæðum, sem ljóst sé þó að hafi ekki verið fyrir hendi í þessu tilviki, hafi verið um fullkomlega eðlileg viðbrögð skipstjóra bátsins að ræða. Hafi stefnandi dottið áður en að skipstjórinn hafi ákveðið að breyta um lendingarstað. Þar að auki verði að líta til þess að áhöfnin hafi margoft brýnt fyrir farþegum um borð að snúa andliti að stiganum þegar farið væri niður hann. Þegar snúið sé í þá áttina hafi hendur fast tak í rimlum stigans og farþegi því öruggari ef óútskýrður slinkur komi á bátinn, eins og vilji gerast úti á sjó. Í umrætt sinn hafi stefnandi hins vegar snúið andliti frá stiganum og þar af leiðandi hundsáð tilmæli áhafnarinnar.

Stefnandi hafi borið synjun stefnda á bótaskyldu undir úrskurðarnefnd í váttryggingamálum. Í framangreindu álitu úrskurðarnefndarinnar segi: „Í málinu er ágreiningur um málsatvik hvað það varðar hvort slys M (stefnanda) megi rekja til þess að slinkur hafi komið á ferjuna, sem hún var farþegi í, og hvort það megi rekja hann til þess að ferjunni hafi verið stjórnað gáleysislega m.v. aðstæður. Þegar gögn málsins eru skoðuð í heild og aðstæður M (stefnanda) þegar hún féll við, verður að hafa í huga að hún var um borð í ferju sem var á siglingu og um það bil að leggja að höfn. Hreyfing á ferjunni við þær aðstæður verður að telja eðlilega og verður ekki ráðið að sá mögulegi slinkur sem komið hefur á hana á einhverjum tímamarki hafi verið þannig að rekja megi hann til gáleysis skipstjóra við stjórn ferjunnar. Ekki kemur fram að siglingarlag skipstjórans hafi til dæmis haft áhrif á aðra farþega né er að sannað að hann hafi siglt ferjunni þannig að hann hafi brotið gegn reglum eða viðmiðum við þessar aðstæður. Verður slys M (stefnanda) því ekki rakið til atvika sem X (stefndi) ber skaðabótaábyrgð á.“ Álit úrskurðarnefndarinnar byggir á sömu sjónarmiðum og stefnandi hafi sett hér fram. Með vísan til álits úrskurðarnefndarinnar og alls framanritaðs beri því að sýkna stefnda af öllum kröfum stefnanda í máli þessu.

Í stefnu segi að við ákvörðun bóta fyrir varanlega örorku stefnanda sé ekki unnt að taka mið af tekjum stefnanda samkvæmt skattframtölum síðustu þrjú almanaksár fyrir slysið að óbreyttu í samræmi við meginreglu 1. mgr. 7. gr. skaðabótalaga nr. 50/1993. Því verði að ákvarða bætur á grundvelli 2. mgr. 7. gr., þar sem óvenjulegar aðstæður hafi verið fyrir hendi hjá stefnanda þrjú síðustu ár fyrir slysið. Stefnandi beri sönnunarbyrði fyrir því að um óvenjulegar aðstæður hafi

verið að ræða og að hinar óvenjulegu aðstæður leiði til þess að árslaun þau sem meginreglan í 1. mgr. 7. gr. miði við sé ekki réttur mælikvarði á líklegar framtíðartekjur hennar, heldur séu aðrir mælikvarðar réttari. Engin skattframtöl séu á meðal þeirra gagna sem stefnandi hafi lagt fram við þingfestingu málsins. Þá segi að í matsgerð sé rakið að árið 2010 hafi stefnandi búið í [...] en flutt til Íslands á fyrri hluta árs [...]. Engar upplýsingar liggi fyrir um tilgang [...] dvalarinnar eða hugsanlegar tekjur stefnanda þar. Fram komi að stefnandi hafi verið við nám í [...] seinni hluta árs 2012 og fyrri hluta árs 2013. Enga staðfestingu um nám þetta sé þó að finna í framlögðum gögnum. Í stefnu segi að miðað sé við meðaltekjur árána 2011-2013, en þó með því að uppreikna tekjur til heilla ára þar sem stefnandi hafi verið í námi á tímabilinu og ekki þegið full laun. Engan útreikning sé að finna í stefnu hvernig þessar fjárhæðir séu fundnar. Dómkröfur stefnanda séu ekki dómtækar og málið vanreifað og fullnægi framsetning ekki skilyrðum 80. gr. laga um meðferð einkamála nr. 91/1991.

Niðurstaða.

Í málinu greinir málsaðila annars vegar á um málsatvik og hvort sýnt hafi þá verið fram á sök sem leiðir til bótaskyldu sem stefndi beri ábyrgð á, auk þess sem hins vegar er einnig ágreiningur um tekjuviðmið bóta vegna varanlegrar örorku, sbr. lög 50/1993, en málsaðilar gera ekki ágreining um það mat á líkamstjóni stefnanda sem liggur fyrir.

Hvað varðar sönnuð málsatvik í tengslum við slysið, þá verður með hliðsjón af vitnisburði fyrrum samstarfsmanna stefnanda sem voru þá einnig um borð í ferjunni, þeirra C, D og F, auk aðilaskýrslu stefnanda, hér fyrir dómi, að leggja það hér til grundvallar að stefnandi hafi í umrætt sinn sannanlega staðið á efra þilfari ferjunnar [...] ekki langt frá opi við stigann niður á neðra þilfarið þegar slinkur kemur á ferjuna skömmu áður en hún leggur að við Reykjavíkurböfn og stefnandi missir þá jafnvægi og fellur aftur fyrir sig niður á neðra þilfarið með þeim afleiðingum er liggja fyrir í gögnum málsins. Enn fremur bar vitnið E, sem var þá staddur á neðra þilfarinu, að snöggur slinkur hafi komið á ferjuna. Að öðru leyti er ekki allskostar ljóst hvernig atvikið bar að nema þá að fyrir liggur að ferjan hafði þá verið á hægri siglingu, um 2-3 mílur á klukkustund og sjólag almennt verið nokkuð gott. Þó ber að geta þess að vitnið D kvaðst reka minni til þess að stefnandi hafi verið með farsíma í hönd þá hún missir jafnvægið við hnykkinn og fellur svo niður sem að framan greinir.

Enn fremur verður að mati dómsins að taka mið af þeim framburði skipstjórans G hér fyrir dómi að þær fyrirliggjandi lýsingar að hann hafi bakkað hart út úr aðstæðum og síðan lagt að á öðrum stað við bryggjuna en til stóð eigi við um

atburðarrásina eftir að slysið átti sér stað, en hásetinn H hafi þá verið upptekinn við að sinna þeim slasaða og öðrum farþegum eftir atburðinn. Enn fremur bar hásetinn H um það hér fyrir dómi að nokkuð almenn ölvun hafi verið um borð á meðal farþega og nokkuð ráp upp og niður stigann á milli þilfara og fólk ekki sinnt tilmælum hans um að fara rétt niður stigann. Framangreind vitni, C, D, F og E, rak þó hins vegar ekki minni til þess að hafa fengið leiðbeiningar frá áhöfn um öryggisatriði um borð fyrir eða í siglingunni.

Að mat dómsins verður að leggja til grundvallar að ósannað telst vera hvað olli því að umræddur hnykkur kom á ferjuna þá hún var að leggja að við Reykjavíkurhöfn í umrætt sinn eða hvort að þar hafi verið um nokkuð það að ræða sem meta beri skipstjórnarmönnum til gáleysis, sbr. áskilnaður um sakarmat í 2. mgr. 140. gr. siglingalaga nr. 34/1985. Með hliðsjón af öllu hér fyrirliggjandi þá verði að hafa það í huga að stefnandi var stödd um borð í ferju sem var á siglingu og um það bil að leggja að í höfn, en hreyfingu á ferjunni við þær aðstæður verður að telja eðlilega og verður því ekki ráðið að sá slinkur sem komið hefur á hana hafi verið að rekja til gáleysis skipstjóra við stjórn ferjunnar. Ekki kemur fram að siglingarlag skipstjórans hafi haft áhrif á aðra farþega né er sannað að hann hafi siglt ferjunni þannig að hann hafi brotið gegn reglum eða viðmiðum við þessar aðstæður. Þá verður að leggja til grundvallar að ekki hefur heldur verið sýnt fram á það í málinu að umbúnaði um borð í ferjunni hafi verið þannig áfátt eða verið í trássi við reglur eða sjónarmið um slíka starfsemi sem um ræðir, eða að það hefði almennt falið í sér aukið öryggi ef lokað hefði verið fyrir stigaopið með einhvers konar hliði, en ekki liggur annað fyrir í málinu en að umrædd ferja hafi staðist allar almennar kröfur af hálfu Siglingastofnunar til slíkrar starfsemi.

Með hliðsjón af öllu hér framangreindu þá verður það því niðurstaða dómsins að umrætt slys stefnanda um borð í Viðeyjarferjunni [...], þann 17. maí 2014, verði ekki sannanlega rakið til atvika eða aðstæðna sem stefndi í máli þessu verður látinn bera ábyrgð í skjóli ábyrgðartryggingar rekstraraðila ferjunnar hjá stefnda. Í ljósi framangreinds ber því þá þegar að sýkna stefnda af dómkröfum stefnanda í málinu og kemur því ágreiningur þeirra um fjárkröfur, sbr. hér einkum 1. og 2. mgr. 7. gr. skaðabótalaga nr. 50/1993 hér ekki frekar til álita með hliðsjón af þeirri niðurstöðu.

Eins og mál þetta er vaxið þykir þó rétt að málskostnaður milli aðila falli niður.

Málið flutti Guðbjörg Benjamínsdóttir lögmaður fyrir stefnanda, en Hjörleifur B. Kvaran lögmaður fyrir stefnda.

Pétur Dam Leifsson héraðsdómari kvað upp dóminn. Dómarinn tók við meðferð máls þessa þann 10. janúar sl., en hafði fram til þess engin afskipti af

meðferð þess.

D ó m s o r ð

Stefndi, Tryggingamiðstöðin hf., er sýknaður af dómkröfum stefnanda, A, í máli þessu.

Málskostnaður fellur niður.

Dóminn kveður upp Pétur Dam Leifsson héraðsdómari.