

# Héraðsdómur Austurlands

Dómur 30. júní 2025

Mál nr. E-24/2024:

**A**

(Jónas Þór Jónasson lögmaður)

**gegn**

**B hf.**

(Eyvindur Sólves lögmaður)

## Dómur

Mál þetta, sem tekið var til dóms 2. þessa mánaðar, var höfðað 28. febrúar 2024 af A, [...], á hendur B hf. [...].

Stefnandi krefst þess að viðurkennd verði skaðabótaábyrgð stefnda og greiðsluskylda í samræmi við ákvæði skaðabótalaga vegna líkamstjóns sem stefnandi varð fyrir í sjóvinnuslysi 1. mars 2014 sem ekki fæst bætt úr lögboðinni áhafnartryggingu. Þá krefst stefnandi málskostnaðar að teknu tilliti til virðisaukaskatts.

Stefndi krefst sýknu af kröfum stefnanda og máflutningskostnaðar úr hans hendi.

## I

Stefnandi slasaðist við vinnu sem háseti um borð í frystitogaranum [...] hinn 1. mars 2014 og hlaut áverka á vinstra hné. B hf., sem gerir togarann út, var með áhöfn hans tryggðá hjá Sjóvá-Almennum tryggingum hf. í samræmi við fyrirmæli 172. gr. siglingalaga nr. 34/1985.

Er meiðsli stefnanda reyndust þrálát sammæltust stefnandi og tryggingafélagið um að leita mats C læknis og D lögmanns á afleiðingum slyssins í samræmi við ákvæði skaðabótalaga nr. 50/1993. Í matsgerð þeirra frá 18. apríl 2016 var komist að niðurstöðu um að varanlegur miski stefnanda samkvæmt 4. gr. skaðabótalaga nr. 50/1993 væri 5 stig og að varanleg örorka samkvæmt 5. gr. laganna væri 10%. Lögðu þeir einnig mat á lengd tímabils tímabundins tjóns og þjáningabóta. Hinar læknisfræðilegu niðurstöður matgerðarinnar eru ekki vefngdar í máli þessu af hálfu stefnda.

Lögmaður stefnanda beindi kröfu til tryggingafélagsins á grundvelli matsgerðarinnar 29. apríl 2016. Samkomulag var um að leggja matsgerðina til grundvallar uppgjóri og 8. júní sama ár útbjó stefndi yfirlit bótagreiðslna sem bar yfirskriftina fullnaðaruppgjör.

Yfirlitið áritaði lögmaður stefnanda, meðal annars með fyrirvara um rétt stefnanda til frekari bóta ef varanleg örorka eða miski hans yrði síðar metinn hærrí en samkvæmt matsgerðinni.

Síðar munu einkenni stefnanda hafa farið versnandi og leitaði hann því til læknis 2. febrúar 2017, sem leiddi til þess að hann gekkst aftur undir aðgerð á sama hné. Þrátt fyrir þessa aðgerð og endurhæfingu í kjölfar hennar batnaði hnéð lítið þannig að hann hætti sjómennsku eftir ítrekaðar tilraunir. Af hans hálfu var því í árslok 2018 óskað álits örorkunefndar á miskastigi og varanlegri örorku hans vegna afleiðinga slyssins á grundvelli 10. gr. skaðabótalaga. Samkvæmt áliti nefndarinnar, dags. 13. mars 2019, er varanlegur miski stefnanda 15 stig og varanleg örorka hans 25%. Stefndi vefengir ekki læknisfræðilegar niðurstöður álitsins í máli þessu.

Að svo búnu beindi stefnandi að nýju fjárkröfu að Sjóvá-Almennum tryggingum hf. 18. júní 2019 sem félagið svaraði 27. sama mánaðar og vísaði til þess að þriggja ára frestur til öflunar örorkumats, samkvæmt skilmálum framangreindrar váttryggingar, hafi verið liðinn áður en álitsgerðar örorkunefndar hafi verið aflað. Ágreiningur um greiðsluskyldu tryggingafélagsins var svo að endingu útkljáður með dómi Hæstaréttar Íslands 8. febrúar 2023 í máli nr. 36/2022, þar sem fallist var á röksemdir tryggingafélagsins.

Með bréfi, dags. 6. febrúar 2024, krafði stefnandi stefnda svo um greiðslu mismunar bóta á grunni álits örorkunefndar og þeirrar greiðslu sem hann hafði þegar fengið greiddar úr fyrrgreindri váttryggingu með vísan til bótaskyldu útgerðar á grundvelli 172. gr. siglingalaga nr. 34/1985 og greinar 1.23 í kjarasamningi Landssambands íslenskra útvegsmanna (LÍÚ) og Sjómannasambands Íslands. Stefndi hafnaði þeirri kröfu stefnanda með bréfi, dags. 16. febrúar 2024, og höfðaði stefnandi í kjölfarið mál þetta.

## II

Af hálfu stefnanda er vísað til þess að með álitsgerð örorkunefndar frá 13. mars 2019 hafi hann fært sönnur á að hafa orðið fyrir líkamstjóni, sem rakið verði til slyssins 1. mars 2014, umfram það sem bætt var úr áhafnartryggingu stefnda hjá Sjóvá-Almennum tryggingum hf. Uppgjör úr tryggingunni hafi miðast við niðurstöðu matsgerðar C og D, þar sem varanlegur miski stefnanda samkvæmt 4. gr. skaðabótalaga hafi verið metinn 5 stig og varanleg örorka samkvæmt 5. gr. sömu laga metin 10%. Niðurstaða örorkunefndar hafi á hinn bóginn orðið sú að tjón stefnanda skyldi metið til 15 stiga

varanlegs miska og 25% varanlegrar örorku. Því sé umtalsverður hluti þess tjóns sem stefnandi hafi orðið fyrir vegna slyssins óbættur.

*Krafa á grundvelli 1. mgr. 172. gr. siglingalaga.*

Stefnandi byggir kröfu sína í fyrsta lagi á 1. mgr. 172. gr. siglingalaga nr. 34/1985, með vísan til þess að stefndi beri ábyrgð á tjóni hans á grundvelli ákvæðisins. Samkvæmt því beri útgerðarmaður hlutlæga ábyrgð á kröfum vegna líkamstjóns skipverja, sbr. til hliðsjónar dóm Hæstaréttar í máli nr. 23/2019. Þá ábyrgð megi ekki takmarka umfram það sem heimilað sé í 173.–176. gr. sömu laga, en í 5. tl. 175. gr. þeirra laga sé sérstaklega tekið fram að réttur til bóta vegna líkamstjóns verði ekki takmarkaður að öðru leyti en því sem fram komi um fjárhæðir í 2. mgr. 172. gr. laganna. Til tryggingar þessari ábyrgð útgerðarmanns sé honum skylt að kaupa váttryggingu fyrir dánar- og slysabótum sem á hann kunna að falla, sbr. 2. mgr. 172. gr. siglingalaga. Stefnandi byggir á því að til fullnægingar þessari skyldu, sem lögð sé á útgerðarmann, megi sú trygging sem keypt sé ekki vera háð frekari takmörkunum en þeim sem heimilaðar eru í 173.–176. gr. laganna.

Að fenginni niðurstöðu Hæstaréttar í máli nr. 36/2022 sé ljóst að einungis hluti þess líkamstjóns sem stefnandi hafi orðið fyrir í slysinu 1. mars 2014 bætist úr þeirri tryggingu sem stefndi hafi tekið fyrir áhöfn sína hjá Sjóvá-Almennum tryggingum hf. Byggir stefnandi á því að stefndi hafi ekki uppfyllt þá váttryggingarskyldu sem á honum hafi hvílt samkvæmt 2. mgr. 172. gr. siglingalaga með því að kaupa tryggingu sem aðeins bæti það tjón sem fram komi eða staðreynt sé innan þriggja ára frá slysdegi. Slík takmörkun ábyrgðar sé ekki heimil samkvæmt lögnum. Með framlögðu læknavottorði E og álitserð örorkunefndar sé staðfest að ófyrirsjáanlegar breytingar hafi orðið á heilsufari stefnanda á árinu 2017, þegar versnandi skemmdir og slitbreytingar hafi fundist í hnénu. Þá hafi rétt rúmlega þrjú ár verið liðin frá slysdegi. Eins og skilmálar þeirrar tryggingar sem stefndi hafi keypt hjá tryggingafélaginu séu úr garði gerðir hafi stefnanda verið ómögulegt að sækja þetta tjón sitt í trygginguna. Því liggir fyrir að skilmálar þeirrar váttryggingar sem útgerðin hafi haft fyrir skipverja sína hafi takmarkað tryggingaverndina umfram það sem ábyrgð útgerðar takmarkist lögum samkvæmt. Þannig hafi stefndi ekki getað uppfyllt skyldu sína samkvæmt 2. mgr. 172. gr. siglingalaga og kjarasamningi sjómanna, með því að kaupa váttryggingu sem gildi í raun aðeins í þrjú ár frá slysdegi, meðan fyrningarfrestur skaðabótakröfu á hendur útgerð samkvæmt 1. mgr. 172. gr. laganna sé tíu ár samkvæmt 1. mgr. 9. gr. laga nr. 150/2007 um fyrningu kröfuréttinda.

Með dómi Hæstaréttar í máli nr. 36/2022 hafi því verið slegið föstu að tryggingafélagi sé heimilt að ákveða í skilmálum sínum ákveðinn frest til að afla örorkumats, jafnvel í tryggingum sem teknar séu til að fullnægja lagaskyldu. Sú niðurstaða hafi engin áhrif á bótaskyldu útgerðarmanns samkvæmt siglingalögum, eins og raunar er sérstaklega vikið að í dómi Hæstaréttar. Að þessu virtu verður stefnandi að beina eftirstöðvum bótakröfu sinnar beint að stefnda.

Í svarbréfi stefnda við kröfubréfi stefnanda, dags. 16. febrúar 2024, sé vísað til þess að „hlutlæg bótaábyrgð skv. 1. mgr. 172. gr. siglingalaga takmarkist við þær fjárhæðir, sem mælt er fyrir um í b-lið 2. töluliðar 2. mgr. 172. gr.“ og sé um það vísað til 5. tl. 175. gr. laganna. Þá byggi stefndi á því að stefnandi hafi þegar fengið greiddar bætur sem nemi hærri fjárhæð en þær bótafjárhæðir sem tilgreindar séu í b-lið 2. tl. 2. mgr. 172. gr. siglingalaga myndu skila, miðað við nýtt örorkumat.

Stefnandi byggir á því að 2. mgr. 172. gr. og 5. tl. 175. gr. sjómannalaga nr. 34/1985 verði að skýra með hliðsjón af þeim grundvallarbreytingum sem gerðar voru á bótarétti sjómanna vegna vinnuslysa með úrskurði gerðardóms frá 30. júní 2001 í kjaradeilu sjómanna og útvegsmanna. Með úrskurðinum hafi verið ákveðið að bætur vegna sjóvinnuslysa á skipum stærri en 15 brúttórumlestir skyldu framvegis fara eftir ákvæðum skaðabótalaga, ef það leiddi til hærri heildarbóta en fjárhæða 2. mgr. 172. gr. siglingalaga nr. 34/1985. Ákvæði þessa efnis hafi í kjölfar úrskurðarins verið tekin upp í kjarasamninga sjómanna og verið óbreytt síðan, þar á meðal í samningi LÍÚ og Sjómannasambands Íslands, sem gilt hafi um störf stefnanda á slysdegi. Um slysabætur sé fjallað í grein 1.23 sammingsins, en þar segir meðal annars: „Útgerðin skal tryggja hvern þann mann sem samningur þessi nær til og slasast um borð í skipi eða í vinnu í beinum tengslum við rekstur skips í samræmi við ákvæði 172. gr. laga nr. 34/1985. Bætur úr váttryggingu þessari skulu ákvarðast á grundvelli reglna skaðabótalaga nr. 50/1993 með síðari breytingum leiði það til hærri heildarbóta en samkvæmt 172. gr. laga nr. 34/1985. Bætur úr váttryggingu þessari dragast frá skaðabótum frá útgerð.“ Með þessum ákvæðum kjarasammingsins sé áréttuð skylda útgerðar til að tryggja áhafnir sínar með váttryggingu þar sem bætur ákvarðast á grundvelli skaðabótalaga nr. 50/1993, leiði það til hærri heildarbóta en samkvæmt 172. gr. siglingalaga.

Stefnandi byggir á því að kaup á tryggingu leysi útgerðarmann ekki undan þeirri hlutlægu skaðabótaábyrgð sem hann beri á líkamstjóni skipverja á grundvelli 1. mgr. 172. gr., enda komi jafnframt fram í 3. málslið greinar 1.23 fyrrgreinds kjarasammings

að bætur úr tryggingunni skuli dregnar frá skaðabótum frá útgerð. Þannig er beinlínis gert ráð fyrir því að útgerðarmaður geti borið bótaábyrgð umfram það sem greiðist úr váttryggingunni.

Þá byggir stefnandi á því að með þeirri breytingu sem gerð hafi verið á kjarasamningum sjómanna í kjölfar úrskurðar gerðardómsins 30. júní 2001 verði bótaábyrgð útgerðarmanns samkvæmt 1. mgr. 172. gr. siglingalaga að tryggja skipverja sömu bætur og þar voru ákveðnar ef tjón fæst af einhverjum ástæðum ekki bætt úr váttryggingu útgerðar. Stefnandi bendi á að umfjöllun um fjárhæðir bóta í 2. mgr. 172. gr., sem til sé vísað í 5. tl. 175. gr. laganna, vísi til þeirra tryggingafjárhæða sem útgerðarmanni sé skylt að kaupa fyrir áhafnir sínar, en í ákvæðinu segi: „Skylt er útgerðarmanni að kaupa tryggingu fyrir dánarbótum og slysabótum er á hann kunna að falla skv. 1. mgr. [...] Tryggingin skal vera sem hér segir: [...]“

Stefnandi byggir á því að þá heimild til takmörkunar bótafjárhæða sem sett sé fram í 5. tl. 175. gr. verði að túlka á þann veg að hlutlæg ábyrgð útgerðarmanns takmarkist við þær fjárhæðir sem váttryggingarskylda hans náí til. Með kjarasamningum sem gerðir hafi verið í kjölfar úrskurðar gerðardóms 30. júní 2001 hafi verið ákveðið að útgerðarmönnum væri skylt að kaupa váttryggingu þar sem bætur ákvörðuðust á grundvelli skaðabótalaga. Fáist bætur af einhverjum ástæðum ekki greiddar úr þeirri tryggingu, standi eftir hlutlæg bótaskylda útgerðarmanns, sem skuli samkvæmt 5. tl. 175. gr. siglingalaga takmarkast við sömu fjárhæðir og váttryggingin hefði veitt, þ.e. bætur ákvarðaðar á grundvelli skaðabótalaga nr. 50/1993. Frekari takmörkun væri andstæð því markmiði gerðardómsins að tryggja sjómönnum bætur fyrir raunverulegt tjón og færi bæði í bága við 175. gr. siglingalaga og 1. gr. laga nr. 55/1980, um starfskjör launafólks og skyldutryggingu lífeyrisréttinda.

*Krafa á grundvelli 1. mgr. 171. gr. siglingalaga.*

Verði ekki fallist á að stefnda beri að greiða stefnanda bætur á grundvelli 1. mgr. 172. gr. siglingalaga byggir stefnandi á því að stefndi beri allt að einu ábyrgð á tjóni hans á grundvelli 1. mgr. 171. gr. laganna, með vísan til sakarreglu skaðabótaréttar og reglunnar um vinnuveitendaábyrgð.

Stefnandi byggir á því að starfsmaður stefnda hafi orsakað slys hans, með því að hefja hífingu trollsins of fljótt og án þess að ganga úr skugga um að allir þeir skipverjar sem höfðu verið að vinna við trollpokann væru komnir í örugga fjarlægð. Annar stýrimaður, F, hafi staðið í brú skipsins og stjórnað hífingu þaðan. Hafi stefnandi ekki haft val um

annað en að standa uppi á trollpokanum til að geta fest á hann aflanema eins og honum hafði verið falið að gera áður en trollið yrði sett út. Þetta mátti annar stýrimaður vita, enda um algengt verk að ræða. Honum hafi því borið að gæta sérstaklega vel að því að þeir skipverjar sem unnið hafi við trollpokann væru komnir niður og í örugga fjarlægð áður en trollið væri híft.

Í skipsdagbók, í tilkynningu um slysið til Sjúkratrygginga Íslands, sem undirrituð hafi verið af útgerð, og í læknisfræðilegum gögnum, þ.e. samantektum í matsgerðum, komi skýrt fram að trollpokinn hafi verið hífður/dreginn til meðan stefnandi hafi enn staðið ofan á honum til að klára að festa aflanemann. Atvik málsins séu því óumdeild að þessu leyti.

Ekki liggi fyrir hvort annar stýrimaður hafði fengið merki um að hefja hífingu. Hafi hann fengið slíkar bendingar sé ljóst að sá skipverji sem þær hafi gefið hafi ekki veitt því athygli að stefnandi hafi enn verið að vinna við trollpokann, sem honum hefði þó borið að gæta að áður en merki var gefið. Hvað sem því líði hafi stýrimanni, sem staðið hafi í brúnni með stjórnþækin og hafi haft yfirsýn yfir þilfarið og það vinnusvæði þar sem trollpokinn hafi legið og stefnandi var við vinnu, borið að gæta að því af sjálfsdáðum að öðrum skipverjum væri ekki hætta búin við hífinguna, sbr. fyrirbyggjandi leiðbeiningar Siglingastofnunar Íslands um öryggi við hífingar. Hafi stýrimaður engar slíkar bendingar fengið verði að telja verulega gáleysislegt af hans hálfu að hefja hífingu án þess að fá merki frá stefnanda eða öðrum skipverja um að það væri óhætt, sbr. einnig dóm Hæstaréttar í máli nr. 306/1999.

Stefnandi byggir jafnframt á því að allan vafa um atvik máls verði að skýra stefnda í óhag, enda hafi slysið ekki verið tilkynnt til rannsóknarnefndar samgönguslysa eins og skylt er samkvæmt 16. gr. laga nr. 18/2013 um nefndina. Sú tilkynningarskylda hvíli á stefnda, sbr. a-lið 2. mgr. 16. gr. Verði stefndi vegna þessarar vanrækslu sinnar að bera hallann af vafa um atvik sem slík rannsókn hefði upplýst, sbr. dóm Hæstaréttar í máli nr. 45/2012.

Í öllu falli liggi fyrir að starfsmenn stefnda hafi ekki farið eftir viðurkenndum leiðbeiningum og hafið hífingu trollsins of snemma, meðan stefnandi hafi enn staðið ofan á trollpokanum að ljúka sínu verki. Með þessu hafi starfsmenn stefnda sýnt af sér gáleysi sem orsakað hafi slys stefnanda. Á þessu gáleysi starfsmanna sinna beri stefndi skaðabótaábyrgð á grundvelli sakarreglunnar og reglunnar um vinnuveitendaábyrgð.

Að öllu framangreindu virtu verði að fallast á þá kröfu stefnanda að viðurkennd verði skaðabótaábyrgð stefnda og greiðsluskylda í samræmi við ákvæði skaðabótalaga, vegna þess líkamstjóns sem hann varð fyrir í slysinu 1. mars 2014, og sem ekki fæst bætt úr áhafnartryggingu stefnda.

Krafist er viðurkenningar á bótaskyldu í málinu þar sem stefndi hafi ekki átt aðild að mati örorkunefndar á tjóni stefnanda. Álitsgerð örorkunefndar og önnur gögn málsins staðfesti þó að stefnandi hafi orðið fyrir varanlegu líkamstjóni umfram það sem áður hafi verið bætt. Stefnandi hafi þannig lögvarða hagsmuni af því að fá viðurkenningu á bótaskyldu stefnda, sbr. 2. mgr. 25. gr. laga nr. 91/1991 um meðferð einkamála. Stefnandi hafi þannig sýnt fram á að hafa orðið fyrir tjóni, gert grein fyrir því í hverju tjón hans felist og hver tengsl þess séu við slysið.

Stefnandi byggir á siglingalögum nr. 34/1985, einkum 171.–176. gr., 1. gr. laga nr. 55/1980, um starfskjör launafólks og skyldutryggingu lífeyrisréttinda, og kjarasamningi LIÚ og Sjómannasambands Íslands. Þá byggir stefnandi á meginreglum skaðabótaréttar, einkum sakarreglunni og reglunni um vinnuveitendaábyrgð, ásamt skaðabótalögum nr. 50/1993, með áorðnum breytingum. Þá vísar stefnandi um lögvarða hagsmuni til 2. mgr. 25. gr. laga nr. 91/1991 um meðferð einkamála. Kröfu um málskostnað byggir stefnandi á XXI. kafla sömu laga nt. 91/1991 og um virðisaukaskatt vísist til laga nr. 50/1988 um virðisaukaskatt.

### III

Stefndi krefst sýknu af öllum kröfum stefnanda og byggir á því að stefndi beri ekki skaðabótaábyrgð á ætluðu tjóni stefnanda.

*Um slysið gildi ákvæði 172. gr. siglingalaga.*

Fram komi í 1. mgr. 172. gr. siglingalaga nr. 34/1985 að útgerðarmaður beri ábyrgð á kröfum vegna lífs- eða líkamstjóns þeirra sem ráðnir eru í skiprúm hjá honum hafi slys borið að höndum er hlutaðeigandi var staddur á skipi eða vann í beinum tengslum við rekstur skips enda þótt slysið eða tjónið verði ekki rakið til bilunar á tækjum eða ónógra öryggisráðstafana né heldur yfirsjónar þeirra er starfa í þágu skips. Í 2. mgr. 172. gr. siglingalaga komi síðan fram að útgerðarmanni sé skylt að kaupa tryggingu fyrir dánarbótum og slysabótum er á hann kunnir að falla samkvæmt 1. mgr. ákvæðisins.

Stefndi hafi uppfyllt þá skyldu sem á honum hafi hvílt samkvæmt 2. mgr. 172. gr. siglingalaga með því að vera með tryggingu í gildi hjá Sjóvá-Almennum tryggingum hf.

á slysdegi og hafi stefnandi fengið greiddar bætur úr tryggingunni á grundvelli matsgerðar sem hann og tryggingafélagið sammæltust um að afla. Þann 8. júní 2016 undirritaði stefnandi fullnaðaruppgjör úr tryggingum stefnda hjá tryggingafélaginu vegna slyssins þar sem bætur til hans hafi verið ákvarðaðar 13.523.636 krónur.

Líkt og rakið hafi verið í erindi stefnda til stefnanda 16. febrúar 2024 komi fram í grein 1.23 í kjarasamningi frá 17. desember 2008 milli LÍÚ og Sjómannasambands Íslands, fyrir hönd tiltekinna sjómanna- og verkalýðsfélaga, er gilt hafi á slysdegi, að útgerð beri að kaupa slysatryggingu fyrir skipverja sem mæli fyrir um að bótafjárhæðir reiknist samkvæmt skaðabótalögum. Á þeim grundvelli hafi stefnandi fengið greiddar bætur að fyrrgreindri fjárhæð, í samræmi við bótafjárhæðir skaðabótalaga.

Skilmálar slysatryggingarinnar hafi gilt á tjónsdegi og hafi stefnanda verið í lófa lagið að kynna sér skilmála tryggingarinnar sem markað hafi inntak þess réttar sem honum hafi verið veittur á grundvelli kjarasamningsins. Bótasvið tryggingarinnar hafi verið tilgreint í skilmálum tryggingafélagsins og sé inntak þess hið sama og í 1. mgr. 172. gr. siglingalaga. Verði stefnandi að sæta því að bótaréttur hans takmarkist af þeim skilmálum, líkt og staðfest var með fyrrnefndum dómi Hæstaréttar í máli nr. 36/2022.

Í fyrrnefndum kjarasamningi sé beinlínis tekið fram að um trygginguna samkvæmt 172. gr. siglingalaga skuli gilda almennir skilmálar fyrir slysatryggingu sjómanna. Stefndi keypti váttryggingu og hafi verið með áhöfn sína váttryggða í samræmi við ákvæði 172. gr. siglingalaga og þannig uppfyllt þá lagaskyldu sem á honum hafi hvílt. Hlutlæg ábyrgð takmarkist við fjárhæðir 172. gr. siglingalaga.

Í greinargerð með frumvarpi er orðið hafi að siglingalögum nr. 34/1985 komi fram í skýringum að baki ákvæði 172. gr. að byggt sé á hlutlægrri ábyrgð útgerðar og niðurstaða frumvarpsins sé sú að hin hlutlæga ábyrgð, þ.e. þegar sök hafi ekki sannast, sé takmörkuð við „tryggingarþakið“, sbr. síðari hluti 5. tl. 175. gr. siglingalaga.

Í 5. tl. 175. gr. laganna komi skýrlega fram að hin hlutlæga bótaábyrgð útgerðarmanns takmarkist við þær fjárhæðir sem um ræði í 2. mgr. 172. gr. siglingalaga vegna tjóns á mönnum og munum. Hagstofa Íslands birti breytingar ársfjórðungslega á þeim upphæðum sem kveðið sé á um í ákvæði b-liðar 2. tl. 2. mgr. 172. gr. siglingalaga, sbr. 4. mgr. 172. gr. sömu laga. Á tímabilinu 1. janúar til 31. mars 2014, þegar slysið hafi átt sér stað, hafi örorkubætur fyrir hvert örorkustig á bilinu 1–25% verið ákvarðaðar 99.891 króna af Hagstofu Íslands líkt og tilkynning Hagstofu Íslands samkvæmt 4. mgr. 172. gr. siglingalaga, dags. 25. nóvember 2013, beri með sér. Af því leiði að samkvæmt fyrra

örorkumati stefnanda hafi hann átt rétt til bóta að fjárhæð 998.910 krónur og samkvæmt seinna örorkumati 1.498.365 krónur á grundvelli b-liðar 2. tl. 2. mgr. 172. gr. siglingalaga. Hin hlutlæga bótaábyrgð stefnda takmarkist, eins og áður segi, við framangreindar fjárhæðir í samræmi við 5. tl. 175. gr. siglingalaga. Stefnandi hafi þannig þegar fengið greiddar bætur sem nema hærri fjárhæð en þær bótafjárhæðir sem tilgreindar séu í b-lið 2. tl. 2. mgr. 172. gr. siglingalaga, en sem fyrr sé rakið hafi hann fengið greiddar bætur að fjárhæð 13.523.636 krónur vegna slyssins frá tryggingafélaginu.

Stefndi telji ljóst að hann hafi uppfyllt að öllu leyti þær skyldur sem á honum hafi hvílt samkvæmt 172. gr. siglingalaga og þegar af þeirri ástæðu sé frekari skaðabótaábyrgð ekki fyrir hendi. Sé hin hlutlæga bótaábyrgð engu að síður talin vera fyrir hendi sé ljóst að hún takmarkist eins og áður segir við þær fjárhæðir sem fram komi í 5. tl. 175. gr. siglingalaga. Þar sem stefnandi hafi þegar fengið greiddar bætur sem nemi hærri fjárhæðum en þar komi fram ber að sýkna stefnda af kröfum stefnanda.

*Engin saknæm háttsemi.*

Þá vísar stefndi til þess að í stefnu málsins komi fram að stefnandi hafi verið að festa aflanema á trollpoka þegar annar stýrimaður, F, byrji að draga trollpokann, en við það verk hafi stefnandi þurft að standa á trollpokanum. Í því sambandi leggi stefnandi fram leiðbeiningar um öryggi við hífingar. Umræddar leiðbeiningar eigi eðli málsins samkvæmt ekki við þegar verið sé að draga trollpoka meðfram þilfari, enda hafi ekki neitt verið híft í umrætt sinn.

Til þess að unnt sé að byggja skaðabótarétt á sakarreglunni og reglunni um vinnuveitendaábyrgð þurfi að vera til staðar saknæm háttsemi. Miðað við fyrirbyggjandi atvikalýsingu hafi stefnandi staðið ofan á trollpoka þegar pokinn hafi verið dreginn. Ekki verði séð að saknæm háttsemi stefnda eða skipverja hafi leitt til slyssins heldur frekar að óhappatilvik hafi verið um að ræða sem valdið hafi slysi stefnanda.

Enn fremur bendi stefndi á að þegar skipverjar festi aflanema við trollpoka sé ekki óeðlilegt að menn vinni það verk á meðan trollpoki sé dreginn í því skyni að loka mótökunni. Það sé þó almennt svo að skipverjar krjúpi við það verk enda erfitt að ætla að festa aflanema á tóman trollpoka meðan viðkomandi standi ofan á pokanum. Sönnun á saknæmri háttsemi liggur hvað sem öðru líði ekki fyrir og því sé bótaskyldu á grundvelli sakarreglu skaðabótaréttar eða reglunni um vinnuveitendaábyrgð hafnað.

Þá taki stefnandi fram til stuðnings kröfu sinni að stefndi hafi vanrækt tilkynningarskyldu á grundvelli 16. gr. laga nr. 18/2013 um rannsókn samgönguslysa. Stefnandi

hafni þessu og byggji á því að umrætt slys geti ekki talist tilkynningarskyldt á grundvelli laga um rannsókn samgönguslysa. Í 1. mgr. 16. gr. laganna komi fram að verði sjóslys eða sjóatvik samkvæmt lögunum beri sérhverjum sem um það viti að tilkynna það rannsóknarnefnd samgönguslysa án ástæðulauss dráttar eða ganga úr skugga um að nefndin hafi fengið vitneskju um slysið. Sjóslys séu aðeins tilkynningarskyld leiði atburður til alvarlegra meiðsla á manni, sbr. a-lið 18. tl. 3. gr. laganna. Ákvæði 1. mgr. 16. gr. laganna eigi því aðeins við þegar líkamstjón skipverja sé alvarlegt en þar sem ekki hafi verið útlit fyrir að meint líkamstjón stefnanda væri alvarlegt hafi ekki verið tilefni til þess að tilkynna atvikið til rannsóknarnefndar samgönguslysa. Slysið hafi verið tilkynnt til Tryggingastofnunar ríkisins.

Stefndi geti því ekki verið talinn bera ábyrgð á slysi stefnanda á grundvelli 1. mgr. 171. gr. siglingalaga á grundvelli sakarreglunnar eða reglunnar um vinnuveitendaábyrgð. Ósannað sé að starfsmenn stefnda hafi ekki farið eftir viðurkenndum leiðbeiningum eða að þeir hafi sýnt af sér gáleysi. Sönnunarbyrði um þetta hvíli á stefnanda en ekkert sé fram komið um sérstaka óvarkárni stefnda eða starfsmanna hans eða önnur atvik sem fella eigi ábyrgð á stefnda á grundvelli 1. mgr. 171. gr. siglingalaga. Verði stefnandi að bera hallann af þessum sönnunarskorti.

Til viðbótar við þetta hafi stefndi að auki enga aðkomu átt að framlagðri matsgerð né álitni örorkunefndar. Með hliðsjón af því telji stefndi ætlað tjón stefnanda ósannað og verði stefnandi að bera hallann af sönnunarskorti um að hafa orðið fyrir tjóni í umræddri sjóferð. Orsakatengsl milli óhappsins og ætlaðra afleiðinga á heilsu stefnanda séu þar að auki einnig ósönnuð.

Undir rekstri málsins fyrir dómi var því lýst yfir af hálfu stefnda að ekki væri vefengt að matsgerð C læknis og D lögmanns, dags. 18. apríl 2016, og álitserð örorkunefndar, dags. 13. mars 2019, stöfuðu frá þeim sem þau gögn bæru með sér. Þá væru þar tilgreindar læknisfræðilegar niðurstöður heldur ekki vefngdar.

Stefndi byggir einnig á því að krafa stefnanda sé niður fallin sökum tómlætis. Stefnandi hafi þannig með tómlæti glatað rétti til þess að beina skaðabótakröfu sinni að stefnda. Kröfu vegna atviksins hafi fyrst verið beint að stefnda með bréfi, dags. 6. febrúar 2024, tæplega tíu árum eftir að atvik máls hafi átt sér stað, en auk þess byggði stefnandi kröfu sína á sakarreglunni fyrst í stefnu málsins sem dagsett sé 28. febrúar 2024. Stefnanda hafi verið í lófa lagið að beina kröfu sinni að stefnda á fyrri stigum en sú skylda stofnaðist í síðasta lagi þegar Sjóvá-Almennar tryggingar hf. hafi hafnað frekari

bótaskyldu 27. júní 2019, sbr. fyrrnefndan dóm Hæstaréttar í máli nr. 36/2022. Stefnandi hafi engu að síður látið líða tæplega fimm ár þar til hann hafi beint kröfu sinni að stefnda.

Um lagarök vísar stefndi einkum til siglingalaga nr. 34/1985 og laga nr. 18/2013 um rannsókn samgönguslysa. Einnig til almennra meginreglna skaðabótaréttar um skilyrði sakarreglunnar og reglunnar um vinnuveitendaábyrgð. Um málskostnaðarkröfu stefnda er vísað til 1. mgr. 130. gr. laga nr. 91/1991 um meðferð einkamála.

#### IV

Ágreiningur aðila hverfist um viðurkenningu á bótaskyldu stefnda og greiðsluskyldu í samræmi við ákvæði skaðabótalaga, vegna varanlegs miska og varanlegrar örorku stefnanda vegna slyss 1. mars 2014, sem ekki fæst bætt úr lögboðinni slysatryggingu samkvæmt 2. mgr. 172. gr. siglingalaga nr. 34/1985.

Ágreininginn ber stefnandi samkvæmt framansögðu undir dóm til viðurkenningar á ætluðum réttindum sínum gagnvart stefnda á grundvelli 2. mgr. 25. gr. laga nr. 91/1991 um meðferð einkamála. Samkvæmt ákvæðinu er heimilt að höfða mál til að leita viðurkenningardóms um kröfu hafi aðili lögvarða hagsmuni af því að skorið sé úr um tilvist eða efni réttinda eða réttarsambands. Heimildin er þannig háð því að sá sem höfðar mál til viðurkenningar á skaðabótaskyldu hafi lögvarða hagsmuni af því að fá leyst úr þeirri kröfu sinni. Í dómaframkvæmd hefur í úrlausnum Hæstaréttar og Landsréttar verið lagt til grundvallar að beiting heimildarinnar sé háð þeim skilyrðum að sá sem höfði mál þurfi að leiða nægar líkur að því að hafa orðið fyrir tjóni af nánar tilteknu tilefni, geri grein fyrir því í hverju tjónið felist og hver tengsl þess séu við atvik máls.

Við mat á þessum viðmiðum um lögvarða hagsmuni er gætt að því að í máli þessu er ekki deilt um læknisfræðilegar niðurstöður matsgerðar C læknis og D, dags. 18. apríl 2016, eða álitsgerðar örorkunefndar, dags. 13. mars 2019. Þá liggur að sama skapi fyrir með vísan til dóms Hæstaréttar Íslands 8. febrúar 2023 í máli nr. 36/2022 og óumdeildra gagna þessa máls að stefnandi varð fyrir slysi við störf á vegum stefnda 1. mars 2014, sbr. meðal annars fyrirbyggjandi tilkynningu til Tryggingastofnunar ríkisins um slys á stefnanda, dags. 12. þess mánaðar og skipsdagbók. Án tillits til aðkomu stefnda að matsgerðinni og áliti örorkunefndar kemur þannig til álita að stefnandi hafi leitt nægar líkur að því að hafa orðið fyrir líkamstjóni vegna starfa sinna í þágu stefnda í umrætt sinn sem stefndi kunni, að nánari skilyrðum uppfylltum, að bera skaðabótaábyrgð á. Sömuleiðis að tjón hans felist í að hafa ekki fengið fullar bætur greiddar vegna herra

mats á varanlegri örorku og miska samkvæmt álitssgerð örorkunefndar en greiddar hafa verið úr títtnefndri slysatryggingu á grundvelli fyrrgreindrar matsgerðar.

Kröfugerð stefnanda byggist sem fyrr greinir aðallega á hlutlægrri bótaábyrgð útgerðarmanns samkvæmt 1. mgr. 172. gr. siglingalaga og leitar hann viðurkenningar á því að verða ákvarðaðar bætur á þeim grunni í samræmi við ákvæði skaðabótalaga úr hendi stefnda vegna þeirra bóta sem hann hefur ekki fengið greiddar úr lögboðinni slysatryggingu. Í fyrrgreindum dómi Hæstaréttar 8. febrúar 2023 í máli nr. 36/2022 var kveðið á um að fáist líkamstjón sjómanns ekki bætt úr slysatryggingu vegna skilmála váttryggingar eigi tjónþoli þess kost að beina kröfu sinni beint að útgerðarmanni á grundvelli lögboðinnar bótaábyrgðar hans samkvæmt 1. mgr. 172. gr. laganna, sbr. til hliðsjónar dóm Hæstaréttar 25. september 2019 í máli nr. 23/2019. Stefnandi telur að bætur úr hendi útgerðarmanns á grundvelli hlutlægrar ábyrgðar samkvæmt því ákvæði siglingalaga skuli greiða í samræmi við ákvæði skaðabótalaga, rétt eins og bætur samkvæmt slysatryggingu. Stefndi telur aftur á móti að hin hlutlæga ábyrgð samkvæmt 1. mgr. ákvæðisins takmarkist við fjárhæðir þeirra laga og því fari ekki um bótaákvörðun samkvæmt skaðabótalögum, þó svo að um slysið gildi ákvæði 172. gr. siglingalaga.

Aðila greinir ekki á um að slys stefnanda hafi samkvæmt framansögðu hent hann í starfi í þágu stefnda þannig að 1. mgr. 172. gr. laganna eigi við í málinu og ekkert er fram komið um að lokamálsliður þess ákvæðis komi til álita. Ágreiningur aðila um hvernig fari um útreikning bóta helgast á hinn bóginn nánar tiltekið af því hvort bætur á hinum beina hlutlæga grunni samkvæmt ákvæðinu skuli reikna á grundvelli skaðabótalaga eða hvort þær sæti þeim takmörkunum sem mælt er fyrir um samkvæmt 5. tl. 175. gr. siglingalaga, sbr. b-lið 2. mgr. 172. gr. sömu laga. Við mat á því hvernig um bætur vegna hinnar beinu hlutlægu ábyrgðar 1. mgr. 172. gr. fari, og þar með hvort líkur eru leiddar að frekari bótarétti með vísan til hlutlægrar ábyrgðar stefnda samkvæmt því, leggur dómurinn til grundvallar að sú regla felist í 5. tl. 175. gr. siglingalaga að hlutlæg bótaábyrgð útgerðarmanns á líkamstjóni skipverja samkvæmt 1. mgr. 172. gr. laganna takmarkist við þær fjárhæðir, sem mælt er fyrir um í b-lið 2. tl. 2. mgr. síðarnefndu laga-greinarinnar, sbr. dóm Hæstaréttar 25. september 2019 í máli nr. 23/2019, að gættum málalíbúnaði stefnda í máli þessu. Með títtnefndum kjarasamningi Landssambands íslenskra útvegsmanna og Sjómannasambands Íslands, sem ekki er deilt um að gilt hafi um ráðningarsamband aðila á slysdegi, er sérstaklega kveðið á um að bætur úr váttryggingu sem útgerð kaupir skuli ákvarðast á grundvelli reglna skaðabótalaga nr.

50/1993 með síðari breytingum leiði það til hærri heildarbóta en samkvæmt 172. gr. laga nr. 34/1985. Ákvæði kjarasamningsins, sem kom til í kjölfar úrskurðar gerðardóms 30. júní 2001, tekur þannig til bóta til handa sjómanni sem ákvarðast samkvæmt skilmálum váttryggingar, en getur að mati dómsins samkvæmt framansögðu ekki breytt túlkun á lögákveðnum reiknigrundvelli bóta vegna beinnar hlutlægrar ábyrgðar útgerðarmanns samkvæmt 1. mgr., sem samkvæmt lögnum sætir takmörkunum 5. tl. 175. gr., sbr. 2. mgr. 172. gr. sömu laga, að teknu tilliti til verðbreytingarákvæðis 4. mgr. 172. gr. laganna.

Er þá enn fremur tekið mið af umfjöllun í skýringum við 172. gr. laganna í greinargerð með frumvarpi til laga nr. 34/1985, þar sem gerður er greinarmunur á takmörkun bóta eftir því hvort um hlutlæga bótaábyrgð útgerðarmanns eða ábyrgð útgerðarmanns á sakargrundvelli er að ræða. Er hin fyrri sögð takmörkuð við „tryggingarþakið“, sbr. síðari hluta 5. tl. 175. gr., en þar er rakið að hin síðari lúti ekki takmörkun, sbr. fyrri hluta 5. tl. 175. gr. Er í skýringunum einnig sérstaklega á það bent að eftir þessari reglu frumvarpsins fylgi því hagur fyrir tjónþola að geta fært sönnur á að útgerðarmaður beri sakarábyrgð á slysi (sbr. 1. mgr. 171. gr. eða almennar bótareglur), sökum þess að þá geti útgerðarmaður ekki takmarkað ábyrgð sína. Í þessum efnum hefur dómurinn og hugfast að þegar lög in voru sett hafði ekki komist á ríkari réttur til bóta úr slysatryggingu á grundvelli fyrrgreinds úrskurðar gerðardóms frá 30. júní 2001 og kjarasamnings sama efnis. Er þannig fallist á með stefnda að sá kjarasamningsbundni réttur geti ekki breytt hinum lögákveðna reiknigrundvelli.

Með vísan til framangreinds telur dómurinn það ekki geta haft áhrif á reiknigrundvöll bóta, þar með talið ekki túlkun á takmörkun 5. tl. 175. gr. siglingalaga, sem ákvarðast með vísan til beinnar hlutlægrar ábyrgðar útgerðarmanns samkvæmt 1. mgr. 172. gr. laganna, að stefnandi sé ófullnægður af bótum úr váttryggingu sem útgerðarmanni er skylt að kaupa samkvæmt upphafsmálslið 2. mgr. sama lagaákvæðis, eða að skýringar á öðrum ákvæðum siglingalaga eða kjarasamningnum geti leitt til annarrar niðurstöðu. Heldur ekki sú röksemd að stefndi hafi ekki uppfyllt þá váttryggingarskyldu sem á honum hafi hvílt vegna skilmála tryggingarinnar og er í því tilliti litið til þess að mál þetta er ekki höfðað til heimtu skaðabóta á hendur stefnda á sakargrunni fyrir að hafa ekki sinnt skyldu sinni til tryggingarkaupna með fullnægjandi hætti. Er öllum málsástæðum stefnanda um viðurkenningu á rétti til bóta á hlutlægum grunni samkvæmt framansögðu þannig hafnað. Í því ljósi og útreiknings stefnda á bótum sem ákvarðast myndu samkvæmt 2. mgr. 172.

gr. siglingalaga að teknu tilliti til framlagðrar tilkynningar Hagstofu Íslands samkvæmt 4. mgr. 172. gr. laganna, sem ekki hefur komið fram tölulegur ágreiningur um, þykir stefnandi eins og hér hagar til ekki hafa leitt líkum að ætluðu tjóni sínu með vísan til ábyrgðar stefnda samkvæmt 1. mgr. 172. gr. laganna.

Kemur þá til skoðunar hvort fallast beri á viðurkenningu á skaðabótaábyrgð stefnda vegna slyssins á sakargrunni samkvæmt 1. mgr. 171. gr. siglingalaga nr. 34/1985. Fyrir liggur að í umrætt skipti var stefnandi lögskráður sem háseti í áhöfn togarans í samræmi við ákvæði þágildandi laga nr. 35/2010 um lögskráningu sjómanna. Stefnandi telur annan stýrimann, F, hafa orsakað slysið með því að hefja hífingu of fljótt og án þess að ganga úr skugga um að allir þeir skipverjar sem hafi verið að vinna við trollpoka á dekki skipsins væru komnir í örugga fjarlægð. Stýrimanni, sem staðið hafi í brúnni með yfirsýn yfir þilfarið, hafi borið að gæta að því af sjálfsdáðum að öðrum skipverjum væri ekki hætta búin við hífinguna, sbr. framlagðar leiðbeiningar Siglingamálastofnunar Íslands um öryggi við hífingar. Af hálfu stefnda eru leiðbeiningarnar á hinn bóginn ekki taldar eiga við um drátt trollpoka meðfram þilfari, enda hafi ekki verið híft í umrætt sinn. Þá verði ekki séð að saknæm háttsemi stefnda eða skipverja hafi leitt til slyssins heldur hafi verið um óhappatilvik að ræða. Enn fremur sé ekki óeðlilegt að unnið sé við að festa aflanema við trollpoka þegar trollpoki sé dreginn í því skyni að loka móttöku. Sönnun á saknæmri háttsemi á grundvelli sakarreglunnar og reglunnar um vinnuveitendaábyrgð liggja hvað sem öðru líði ekki fyrir.

Í þessu viðfangi er um atvik til þess að líta að tilkynnt var um slys stefnanda til Tryggingastofnunar ríkisins og undir tilkynninguna rituðu 11. og 12. mars 2014 stefnandi, G skipstjóri og fyrir hönd stefnda sem útgerðarmanns H. Í atvikalýsingu tilkynningarinnar greinir frá því að stefnandi hafi staðið ofan á trolli við vinnu þegar híft hafi verið í pokann og við það hafi stefnandi fengið slink á vinstra hné, og svo við að hoppa ofan af pokanum hafi hann rekið hnéð í stálsúlu á dekki. Í tilkynningunni er I tilgreindur sem sjónarvottur að slysinu. Þá greinir sömuleiðis frá því að um borð hafi stefnandi verið skoðaður af fyrsta stýrimanni og var hann látinn hætta vinnu þar til í land var komið. Þá liggur fyrir samkvæmt lista yfir lögskráða skipverja að F var skráður annar stýrimaður í umrætt sinn og að I var þar skráður netamaður. Í skipsdagbók er samkvæmt skráningu 3. mars 2014 greint frá atvikinu 1. sama mánaðar á þann veg að stefnandi hafi staðið ofan á poka sem híft hafi verið í og hann bólgnað.

Við aðalmeðferð málsins greindi stefnandi svo frá að slysið hafi atvikast þannig að hann hafi unnið að því að skipta um aflanema. Hann hafi kropsið við verkið, verið búinn að hnýta, „verið á leiðinni upp“ og verið hálfur uppistandandi þegar híft hafi verið í pokann. Hann hafi hoppað af pokanum, en hafi þá verið búinn að fá slink á hnéd og lent með hnéd á járnsúlu. Hann hafi bólgað upp, miklir verkir hafi fylgt í kjölfarið og hann orðið óvinnufær. Gefa hefði átt merki þegar híft hefði verið eða slakað, en svo hafi ekki verið gert í þessu tilviki og híft hafi verið þegar hann hafi verið staddur á trollpokanum. Stýrimaðurinn F og G skipstjóri hafi verið í brúnni og þaðan hafi verið góð yfirsýn yfir dekkið. Stýrimaðurinn hafi sennilega híft of snemma fyrir athugunarleysi.

Fyrir dómi kváðust aðspurðir hvorki annar stýrimaður, F, né netamaðurinn, I, muna eftir atvikinu. F greindi þó frá því að muna eftir stefnanda um borð í umrætt sinn og að hann hafi slasast, en kvaðst ekki muna eftir því að hafa híft. Hann hafi sem annar stýrimaður stýrt vindum og spilum uppi í brú og sjái almennt vel yfir dekkið. Þegar skipt væri um aflanema, eins og í þessu tilviki, væri yfirleitt kropsið. Að hífa í trollpoka, þegar skipt væri um aflanema, væri þekkt frávik frá vinnslureglum og þá með vitneskju allra sem í hlut ættu. Frávikið hafi almennt ekki tíðkast, en væri ekki óþekkt þegar á þyrfti að halda. Það fælist í því að híft væri á meðan menn væru á trollpokanum. Þá greindi I, aðspurður um hvort eitthvað hafi verið um það að veiðarfæri væru hífð þegar menn stæðu á þeim, frá því að það ætti ekki að gerast að veiðarfæri væru hífð nema menn væru láttnir vita og væru viðbúnir. Fyrir dómi bar I um að sem netamaður stýrði hann því sem gerðist á dekkinu og væri milliliður við vaktformann uppi í brú og í fyrirsvari þeirra sem væru á dekkinu.

Að mati dómsins þykir frásögn stefnanda fyrir dómi af atvikinu 1. mars 2014 trúverðug og í samræmi við fyrrgreind samtímagögn, þ.e. skipsdagbók og tilkynningu til Tryggingastofnunar ríkisins, um að hann hafi slasast í umrætt sinn er hann stóð ofan á trollpoka þegar híft var í pokann. Frásögn hans með þessum hætti birtist einnig í matsgerð C læknis og D lögmanns, dags. 18. apríl 2016, og í álitsgerð örorkunefndar, dags. 13. mars 2019. Gögn málsins bera vott um óvinnufærni stefnanda þegar eftir slysið og að hann hafi leitað til læknis þegar í land hafi verið komið. Ekki liggja fyrir aðrar frásagnir um tildrög þess að híft var í trollpokann en frásögn stefnanda sjálfs, en fram er komið að netamaðurinn I var þó samkvæmt tilkynningu til Tryggingastofnunar ríkisins 12. mars 2014 tilgreindur sjónarvottur að slysinu. Þá bar annar stýrimaður, F, um það fyrir dómi

að bera ekki brögður á frásögn stefnanda um að F hafi verið á vakt með stefnanda og I þegar slysið henti.

Eins og málið liggur fyrir þykir sýnt að stefnandi hafi slasast þegar honum var falið það verk að festa aflanema og að hann hafi ekki verið kominn af trollpokanum þegar híft var í pokann af starfsmanni stefnda. Stefnandi kveður engin merki hafa verið gefin í aðdraganda þess og er enginn annar skipverja, sbr. framangreint, til frásagnar um atvik að því leyti. En án tillits til aðdraganda þessa, og þess hvort slysið var tilkynnt til rannsóknarnefndar samgönguslysa líkt og stefnandi byggir á að stefnda hafi borið að gera og þýðingu geti haft við mat á sönnun, er fram komið að um þekkt frávik frá vinnslureglum var að ræða að híft væri í trollpoka þegar menn voru á honum. Að því og atvikum að öðru leyti virtum verður ekki fallist á með stefnda að um óhappatívik hafi verið að ræða. Leggja verður til grundvallar að við þessar aðstæður hafi ekki verið gætt nægilega að öryggi stefnanda þegar híft var í pokann er hann var á honum, sbr. að því leyti með stoð í fyrrgreindum leiðbeiningum Siglingamálastofnunar Íslands um öryggi við hífingar, sem samkvæmt því sem fram er komið er fallist á að veiti réttmæt viðmið um háttsemi starfsmanna stefnda. Sú háttsemi, sem telja verður nægilega sannaða, er eftir því sem að framan er rakið talin ólögmat og gáleysisleg í ljósi þess sem fyrir liggur. Er þá og gætt að því að ekki er upplýst um að stefnandi geti hafa átt einhverja sök á atvikum og ekki er á því byggt af hálfu stefnda að svo hafi verið eða að þýðingu geti haft.

Hvað viðvíkur ætluðu tómlæti stefnanda, þá höfðaði stefnandi mál þetta sem fyrr greinir 28. febrúar 2024, innan tíu ára fyrningartíma ætlaðrar kröfu sinnar um skaðabætur úr hendi stefnda, sbr. síðari málslið 1. mgr. 9. gr. laga nr. 150/2007 um fyrningu kröfuréttinda. Stefnandi hafði þá með bréfi 6. febrúar 2024 krafist stefnda um bætur að tiltekinni fjárhæð með vísan til 172. gr. siglingalaga og greinar 1.23 í áður nefndum kjarasamningi vegna afleiðinga umrædds slyss, sem stefndi hafnaði. Lítur dómurinn í þessu tilliti til aðdraganda þess að stefnandi beindi kröfum að stefnda og þess sakarefnis sem um ræðir. Einkum til þess að stefnandi taldi sig vegna fyrirvara við uppgjör, dags. 8. júní 2016, eiga kröfu um frekari bætur úr hendi þess tryggingafélags sem þegar hafði greitt honum bætur úr slysatryggingunni vegna slyssins. Var krafa stefnanda á hendur félaginu grundvölluð á álitserð örorkunefndar frá 13. mars 2019. Ágreiningi stefnanda og tryggingafélagsins lauk svo ekki fyrr en með dómi Hæstaréttar 8. febrúar 2023 í máli nr. 36/2022, eftir meðferð á þremur dómstigum sem hófst með málshöfðun fyrir héraðsdómi 29. janúar 2020. Við þær aðstæður telur dómurinn stefnanda ekki hafa sýnt slíka

vanrækslu við að halda til haga bótarétti sínum gagnvart stefnda vegna líkamstjóns innan fyrningartíma að almennar reglur um tómlæti geti leitt til þess að hann glati rétti sínum gagnvart stefnda. Er þá enn fremur haft í huga að sú kröfugerð var viðhöfð um ári eftir að endingu var orðið ljóst með fordæmisgefandi úrlausn Hæstaréttar að hann gæti ekki sótt frekari bætur á hendur tryggingafélaginu, í kjölfar gagnstæðra niðurstaðna Landsréttar og héraðsdóms. Þykir einnig einu gilda á hvaða lagagrunni, þ.e. 172. eða 171. gr. laga nr. 34/1985, kröfugerð stefnanda byggist, enda ekki fyrr talið tilefni til krafna á sakargrunni en að útséð var orðið um frekari greiðsluskyldu tryggingafélagsins úr slysatryggingunni.

Samkvæmt öllu framansögðu verður stefnandi talinn hafa leitt nægar líkur að því að hafa orðið fyrir tjóni vegna starfa sinna í þágu stefnda í umrætt sinn vegna þess líkamstjóns sem hann hefur ekki fengið greitt úr lögboðinni áhafnartryggingu. Gögn málsins, einkum dómur Hæstaréttar 8. febrúar 2023 í máli nr. 36/2022 og niðurstöður títtnefndra matsgerðar og álitsgerðar örorkunefndar, bera að auki með sér sönnur um orsakatengsl slyssins og afleiðinga á heilsu stefnanda, óháð aðkomu stefnda að mati á afleiðingum slyssins, en stefndi ber sem fyrr segir ekki brigður læknisfræðilegar niðurstöður matsgerðarinnar og álitsgerðar örorkunefndar. Verður rauntjón stefnanda samkvæmt því sem áður er rakið bætt í samræmi við ákvæði skaðabótalaga nr. 50/1993, sbr. I. kafla þeirra laga. Eftir því verður á sakargrunni, sbr. 1. mgr. 171. gr. siglingalaga nr. 34/1985, eins og í dómsorði greinir, fallist á dómkröfu stefnanda um viðurkenningu á skaðabótaábyrgð stefnda og greiðsluskyldu í samræmi við ákvæði skaðabótalaga vegna líkamstjóns sem stefnandi varð fyrir í sjóvinnuslysi 1. mars 2014 sem ekki fæst bætt úr lögboðinni áhafnartryggingu.

Að þeim málsúrslitum virtum og með vísan til 1. mgr. 130. gr. laga nr. 91/1991 um meðferð einkamála verður stefndi dæmdur til að greiða stefnanda málskostnað sem að meðtöldum virðisaukaskatti þykir hæfilega ákveðinn 1.100.000 krónur.

Hákon Þorsteinsson héraðsdómari kveður upp dóm þennan.

### **Dómsorð:**

Viðurkennd er skaðabótaábyrgð stefnda, B hf., og greiðsluskylda í samræmi við ákvæði skaðabótalaga vegna líkamstjóns sem stefnandi, A, varð fyrir í sjóvinnuslysi 1. mars 2014 sem ekki fæst bætt úr lögboðinni áhafnartryggingu.

Stefndi greiði stefnanda 1.100.000 krónur í málskostnað.