

Fimmtudaginn 2. mars 2017.

Nr. 460/2016.

**Tryggingamiðstöðin hf.**

(Hjörleifur B. Kvaran hrl.)

**gegn**

**Eiríki Inga Jóhannssyni**

(Jónas Þór Jónasson hrl.)

Líkamstjón. Örorka. Skaðabætur. Gjafsókn.

*E höfðaði mál gegn T hf. og krafðist bóta vegna tjóns sem hann varð fyrir þegar bátur sem E var vélstjóri á sökk. Voru aðilar sammála um að aðstæður E hefðu verið óvenjulegar síðastliðin þrjú ár fyrir slysdag og bæri því við útreikning bóta fyrir varanlega örorku að meta árslaun hans sérstaklega eftir 2. mgr. 7. gr. skaðabótalaga nr. 50/1993 en deildu um hvaða viðmið bæri að leggja til grundvallar. Var það mat dómsins við ákvörðun viðmiðunarlauna að E hefði haft nægileg skipstjórnarréttindi og verið kominn nægjanlega nálægt námslokum til fullra vélstjórnarréttinda að miða bæri við meðallaun skip- og vélstjórnarmanna. Þá var talið að sú vinna sem hann hefði verið að leita sér að og fengið vilyrði fyrir hafi stutt það að framtíðarstarfsvettvangur hans hefði verið á sjó á öðrum skipum en hvalaskoðunarbátum sem hann hefði áður unnið fyrir og T hf. vildi miða laun hans við. Var T hf. því gert að greiða E nánar tilgreinda fjárhæð.*

#### **Dómur Hæstaréttar.**

Mál þetta dæma hæstaréttardómarnir Benedikt Bogason og Karl Axelsson og Ingveldur Einarsdóttir settur hæstaréttardómari.

Áfrýjandi skaut málinu til Hæstaréttar 16. júní 2016. Hann krefst sýknu af kröfum stefnda og málskostnaðar í héraði og fyrir Hæstarétti.

Stefndi krefst staðfestingar héraðsdóms og málskostnaðar fyrir Hæstarétti án tillits til gjafsóknar sem honum hefur verið veitt.

Með vísan til forsendna hins áfrýjaða dóms verður hann staðfestur.

Áfrýjanda verður gert að greiða málskostnað fyrir Hæstarétti sem rennur í ríkissjóð. Um þann kostnað og gjafsóknarkostnað stefnda fer eftir því sem segir í dómsorði.

#### **Dómsorð:**

Héraðsdómur skal vera óraskaður.

Áfrýjandi, Tryggingamiðstöðin hf., greiði 600.000 krónur í málskostnað fyrir Hæstarétti sem renni í ríkissjóð.

Allur gjafsóknarkostnaður stefnda, Eiríks Inga Jóhannssonar, fyrir Hæstarétti greiðist úr ríkissjóði, þar með talin má lflutningsþóknun lögmanns hans 600.000 krónur.

### Dómur Héraðsdóms Reykjavíkur 29. apríl 2016.

Þetta mál, sem var tekið til dóms 14. mars 2016, er höfðað af Eiríki Inga Jóhannssyni, kt. [...], Hraunbæ 82, Reykjavík, með stefnu birtri 31. ágúst 2015, á hendur Tryggingamiðstöðinni hf., kt. [...], Síðumúla 24, Reykjavík.

Stefnandi krefst þess að stefndi verði dæmdur til að greiða honum 12.729.175 kr. með 4,5% vöxtum, samkvæmt 16. gr. skaðabótalaga nr. 50/1993, frá 25. janúar 2013 til 4. júlí 2014 en með dráttarvöxtum, samkvæmt 1. mgr. 6. gr. laga nr. 38/2001 um vexti og verðtryggingu, frá þeim degi til greiðsludags.

Stefnandi krefst málskostnaðar að skaðlausu úr hendi stefnda eins og málið væri eigi gjafsóknarmál auk álags er nemi virðisaukaskatti á málflutningsþóknun.

Stefndi krefst aðallega sýknu af öllum kröfum stefnanda.

Til vara krefst stefndi þess að kröfur stefnanda verði lækkaðar.

Hann krefst jafnframt málskostnaðar úr hendi stefnanda.

#### Málsatvik

Í janúar 2012 réð stefnandi sig sem vélstjóra hjá Útgerðarfélaginu Ásvöllum ehf., ásamt þremur öðrum skipverjum, á fiskiskipið Hallgrím SI-177, sem hafði verið selt til Noregs og átti að sigla þangað. Þegar skipið var stutt undan ströndum Noregs 25. janúar 2012 gerði mikið óveður. Gríðarmikið brot kom á skipið, það lagðist á hliðina og sjór fór að streyma í það. Þegar skipverjar sáu í hvað stefndi reyndu þeir að koma sér í björgunargalla og koma út björgunarbáti. Það gekk ekki sem skyldi og létust allir þrír skipsfélagar stefnanda en skipið sökk á innan við 5 mínútum. Stefnandi komst hins vegar í flotgalla og var í sjónum illa haldinn í um fjórar klukkustundir áður en norska strandgæslan kom auga á hann úr þyrlu, bjargaði honum og flutti á sjúkrahús í Álasundi.

Útgerð Hallgríms SI-177 hafði keypt slysatryggingu fyrir áhöfnina hjá stefnda. Stefnandi leitaði því til stefnda vegna þess tjóns sem hann taldi sig hafa hlotið við slysið. Lögmenn aðila sammæltust um að fela Atla Þór Ólasyni bæklunarlækni, Kristni Tómassyni geðlækni og Eyvindi G. Gunnarssyni lagaprófessor, að meta samkvæmt skaðabótalögum nr. 50/1993 varanlegar afleiðingar slyssins fyrir stefnanda. Niðurstöður matsmanna í matsgerð þeirra dagsettri 14. maí 2014 eru svofelldar:

Batahvörf / stöðugleikapunktur	Ári eftir tjónsatburð: 25. janúar 2013
Tímabil atvinnutjóns, sbr. 2. gr. skbl.	Eitt ár: 25. janúar 2012 – 25. janúar 2013
Tímabil þjáninga, sbr. 3. gr. skbl.	Eitt ár: 25. janúar 2012 – 25. janúar 2013
Varanlegur miski, sbr. 4. gr. skbl.	25 stig, þar af 20 stig vegna áfallastreitu
Varanleg örorka, sbr. 5. gr. skbl.	35%

Vegna mats á varanlegri örorku stefnanda vísuðu matsmenn til þess, að hann hefði verið duglegur og ósérhlífinn til vinnu. Gera yrði ráð fyrir að atvinnuþátttaka hans hefði verið óskert það sem eftir er starfsævinnar hefði hann ekki lent í slysinu. Matsmenn töldu líklegt að afleiðingar slyssins hefðu töluverð áhrif á starfsval stefnanda í framtíðinni og að allar líkur væru til þess að hann myndi ekki halda aftur til starfa á sjó. Það alvarlega slys sem hann lenti í sé þess eðlis að ekki verði ætlast til þess að hann fari aftur á sjóinn. Mikil áfallastreituröskun stefnanda vegna slyssins valdi því að einungis

störf í landi komi til greina. Hann sé menntaður vélvirki og ekkert ætti að koma í veg fyrir að hann sinni þess konar störfum á ný. Hins vegar sé ljóst að þau störf sem stefnandi hafi menntun til að sinna í landi séu ekki eins vel launuð og störf á sjó. Með hliðsjón af því að slysið hafi takmarkað starfsval stefnanda við störf í landi sé ljóst að aflahæfi hans hafi skerst töluvert við slysið. Matsmenn töldu getu stefnanda til mikillar yfirvinnu einnig nokkuð skerta vegna afleiðinga slyssins. Að teknu tilliti til þessa svo og aldurs stefnanda, menntunar og starfsreynslu, var varanleg örorka hans vegna slyssins hæfilega metin 35%.

Stefnandi er menntaður vélvirki og lauk sveinsprófi í greininni 1998. Hann hefur einnig lokið námi í rennismíði en á ólokið sveinsprófi. Stefnandi vann við viðgerðir á þungavinnuvélum til ársins 2004. Á árunum 2006 til hausts 2008 starfaði hann á verkstæði Össurar hf., en hóf þá skipstjórnar- og vélstjóranám í Tækniskólanum (áður Stýrimannaskóli og Vélskóli) til öflunar starfsréttinda, því hann ætlaði að fara á sjóinn. Vorið 2011 lauk hann skipstjórnarnáminu með full skipstjórnarréttindi á öll skip. Á slysdagi átti hann einungis eftir að ljúka tveimur áföngum (í eðlisfræði og stærðfræði) í Tækniskólanum og hefði hann þá útskrifast sem vélfræðingur, með full og ótakmörkuð vélstjórnarréttindi á öllum skipum.

Samkvæmt skattframtölum árána 2009 til 2012 hafði stefnandi tekjur öll árin 2008 til 2011 og megintekjur hans á árunum 2010 og 2011 hafði hann fyrir störf hjá Hvalaskoðun Reykjavíkur hf. Hann var atvinnulaus tæplega þrjá síðustu mánuði ársins 2011 og samkvæmt skattframtali fékk stefnandi greiddar atvinnuleysisbætur það ár. Eftir að hann hætti störfum á hvalaskoðunarátunum fór hann þó í nóvember einn mánaðartúr sem annar stýrimaður á flutningaskipinu Helgafelli. Skattframtal vegna tekna ársins 2012 er ekki lagt fram enda varð slysið á fyrsta mánuði þess árs.

Við uppgjör á skaðabótum stefnanda var ekki ágreiningur um fjárhæð þjáninga- og miskabóta. Hins vegar var ágreiningur um fjárhæð tímabundins atvinnutjóns og þau árslaun sem leggja ætti til grundvallar við útreikning bóta fyrir varanlega örorku stefnanda. Málsaðilar voru þó sammála um að leggja bæri 2. mgr. 7. gr. skaðabótalaga til grundvallar, enda gæfu árslaun stefnanda síðustu þrjú almanaksár fyrir slysið ekki rétta mynd af skertu tekjuöflunarhæfi hans en þá var hann lengst af í námi.

Stefnandi taldi að við uppgjör bóta fyrir varanlega örorku væri bæði rétt og sanngjarnt að miða við hámarkslaun skaðabótalaga, sem námu við batahvörf (á stöð ugleikatímamarki 25. janúar 2013) 10.883.000 kr. á ári, eða tæplega 907.000 kr. að meðaltali á mánuði. Það byggðist á því að stefnandi hefði, árin fyrir slysið, aflað sér menntunar og starfsréttinda til starfa á sjó, þar sem framtíðarstarfsvettvangur hans átti að vera. Stefnandi benti á, að þótt ekki lægju fyrir launakannanir sem sýndu fram á meðallaun vélstjóra og skipstjórnarmenntaðra sjómanna, væri stefnda það fullkunnugt, að meðallaun þeirra væru mun hærri en hámarkslaun skaðabótalaga á stöðugleikatímamarki. Krafa stefnanda um bætur fyrir varanlega örorku nam 43.103.209 kr. (10.883.000 \* 35% \* 11,316).

Stefndi taldi ekki rétt að miða uppgjör bóta fyrir varanlega örorku stefnanda við hámarkslaun skaðabótalaga. Stefndi lagði til að tekið yrði mið af tekjum stefnanda sumarið 2011. Það byggði hann á því að stefnandi hefði áunnið sér skipstjórnarréttindi ári fyrir slysið og hafi verið langt kominn með nám til fullra vélstjórnarréttinda á slysdagi. Þar eð hann hefði ekki áunnið sér fast skipspláss þegar slysið varð og hafði verið atvinnulaus og þegið atvinnuleysisbætur frá október 2011 til seinni hluta

janúar 2012, þ.e. mánuðina fyrir slysið, þótti stefnda sanngarnt að miða uppgjörð við þær tekjur sem stefnandi aflaði á tímabilinu júlí til ágúst 2011 því þeirra tekna var aflað eftir að hann lauk skipstjórnarnámi. Meðaltalslaun fyrir starf hans á hvalaskoðunarbatnum námu 539.013 kr. á mánuði. Árslaun reiknuð ust þá 6.468.153 kr. Uppreiknuð laun fram að batahvörfum samkvæmt 15. gr. skaðabótalaga, auk 8% lífeyrissjóðsframlags, námu 7.645.346 kr. Útreikningur bóta fyrir varanlega örorku var því þannig:  $7.645.346 \times 11,31600 \times 35\% = 30.280.157$  kr.

Til frádráttar bótum komu samkvæmt 4. mgr. 5. gr. skaðabótalaga greiðslur frá lífeyrissjóði, 2.102.128 kr. Einnig komu til frádráttar áætlaðar bætur frá Sjúkratryggingum Íslands, 2.000.000 kr.

Tjón stefnanda var gert upp 9. október 2014 á grundvelli fyrirliggjandi matsgerðar og samkvæmt uppgjörstillögu stefnda. Lögmaður stefnanda tók við bótunum með svohljóðandi fyrirvara sem ritaður er á skaðabótakvittunina:

Með fyrirvara varðandi varanlegar afleiðingar slyssins (miski og/eða örorka) og rétt E.I. til frekari bóta verði hann síðar metinn hærrí en skv. fyrirliggjandi matsgerð. Einnig fyrirvari varðandi árslaunaviðmið við útreikning bóta fyrir varanlega örorku en E.I. telur að miða skuli við hámarkslaun skbl. Loks fyrirvari um rétt E.I. til frekari bóta skv. 1. gr. skbl. vegna sjúkrakostnaðar o.fl. í komandi framtíð.

Mismunurinn á þeirri fjárhæð sem stefnandi telur sig eiga rétt til og bótum fyrir varanlega örorku sem stefndi telur hæfilegar er 12.823.052 kr. (43.103.209–30.280.157) sem er fjárkrafa stefnanda í málinu, auk vaxta og málskostnaðar. Að frá dregnum 93.877 kr. frá Sjúkratryggingum Íslands nemur endanleg fjárkrafa stefnanda 12.729.175 kr.

#### **Málsástæður og lagarök stefnanda**

Stefnandi áréttar að málsaðilar deili einvörðungu um það árslaunaviðmið, sem leggja beri til grundvallar þegar reiknaðar eru út bætur hans fyrir varanlega örorku, vegna afleiðinga sjóvinnuslyssins 25. janúar 2012. Málsaðilar séu sammála um að miða skuli uppgjör bótanna við 2. mgr. 7. gr. skaðabótalaga. Stefnandi telur að miða verði við hámarkslaun samkvæmt 4. mgr. 7. gr. þeirra, en stefndi hafi kosið að miða útreikning bótanna við mun lægra tekjuviðmið, reist á uppreiknuðum launatekjum stefnanda vegna vinnu hans sumarið 2011. Stefnandi hafi tekið við bótum fyrir varanlega örorku, á grundvelli framangreinds árslaunaviðmiðs stefnda, með fyrirvara um rétt sinn til frekari bóta vegna ágreinings um árslaunaviðmið.

Eins og gögn frá Tækniskólanum, um námsframvindu og starfsréttindi stefnanda, sýni hafi hann á vorönn 2011 lokið skipstjórnarprófi D (öll skip SD) frá Skipstjórnarskólanum. Á slysdegi hafi stefnandi einungis átt ólokið 2 fögum (eðlisfræði 213 og stærðfræði 503) til að öðlast 4. stig vélstjórnarréttinda, sem veitir ótakmörkuð réttindi til vélstjórnar/vélgæslu á skipum af öllum stærðum og gerðum og gefi honum starfsheitið vélfræðingur, sem sé æðsta stig vélfræðimenntunar hér á landi. Samkvæmt yfirliti frá Tækniskólanum hafi stefnandi lokið þar hvorki meira né minna en 345 einungum.

Það sé augljóst að framtíðarstarfsvettvangur stefnanda hefði verið á sjónum eins og menntun hans og öflun skipstjórnar- og vélstjórnarréttinda á árunum fyrir slys gefi til kynna, en eftir slysið sé honum ekki mögulegt að starfa á sjó. Það liggi í augum uppi að stefnandi hafi ekki lagt á sig margra ára nám til að afla sér þessara starfsréttinda, hafi hann að því búnu ekki ætlað sér að fara á sjóinn. Menntun og réttindi stefnanda sem skipstjórnarmaður séu mjög sérhæfð og veiti einungis atvinnu á sjónum, séu

frá taldar örfáar kennarastöður við Tækniskólann, sem stefnandi sóttist ekki eftir. Alkunna sé, meðal þeirra sem þekki til útgerðar skipa, að skipverji með ótakmörkuð skipstjórnar- og vélstjórnarréttindi sé gulls ígildi. Skipverji með slík starfsréttindi sé eftirsóttur til vinnu og megi vænta þess að fá gott skipspláss og fá fyrir það greidd mjög góð laun.

Síðustu mánuðina fyrir slysið hafi stefnandi verið farinn að leita sér að framtíðarvinnu á sjónum. Það staðfesti enn fremur, ásamt öðru, að þar var hans framtíðarstarfsvettvangur. Á meðan hann leitaði atvinnu, og til að hafa einhverjar tekjur, fór hann einn mánaðartúr í nóvember 2011 á flutningaskipi Eimskipafélagsins. Þá hafði hann einnig fengið vilyrði fyrir skiprúmi á uppsjávarveiðiskipinu Aðalsteini Jónssyni SU-11, eins og tölvupóstur 3. júlí 2012 frá Daða Þorsteinssyni, skipstjóra skipsins, sýni. Áður en til þess kom að stefnandi færi um borð í skipið fór hann í hina örlagaríku ferð til Noregs á Hallgrími SI.

Stefnandi vísar til þess að í dómaframkvæmd hafi við uppgjör bóta fyrir varanlega örorku tjónþola, sem á slysdegi hafi nýlokið háskólanámi eða öðru sérnámi eða átt stutt eftir af náminu, verið miðað við meðallaun viðkomandi starfsgreinar, jafnvel þótt viðkomandi tjónþoli hafi á slysdegi ekki hafið störf í starfsgreininni eða verið kominn þar með fasta vinnu. Vart leiki vafi á því að stefnandi hafi ekki lagt á sig margra ára nám, til að afla sér fullra skipstjórnar- og vélstjórnarréttinda, nema með það fyrir augum að nýta þessa menntun og réttindi, til að afla sér launatekna á þessu starfssviði. Það sé einkar skýrt í tilviki stefnanda, því launatekjur sjómanna séu umtalsvert hærri en laun launþega í landi.

Í þessu sambandi megi til skýringar taka dæmi af nýútskrifuðum lækni sem slasast eða læknanema sem á stutt eftir af læknanáminu. Í hans tilviki væri tekjuviðmiðið meðallaun unglækna. Hjá hjúkrunarfræðingi í sömu sporum yrði stuðst við meðallaun hjúkrunarfræðinga o.s.frv., enda myndi það ekki endurspegla skert tekjuöflunarhæfi þeirra við uppgjör bóta fyrir varanlega örorku, að miða við eitthvað annað launaviðmið, svo sem launatekjur einhverrar annarrar starfstéttar eða þær launatekjur sem viðkomandi aflaði í sumarvinnu sumarið fyrir slysið. Það sé þó sú leið sem stefndi fór við uppgjör bóta fyrir varanlega örorku stefnanda. Þessi aðferð stefnda standist ekki að mati stefnanda, sama hvernig á málið er litið. Þau árslaun sem stefndi miðaði við í uppgjöri sínu séu ekki nema 539.013 kr. á mánuði, sem er nokkuð lægri fjárhæð en meðallaun iðnaðarmanna á árinu 2012, sem voru, samkvæmt upplýsingum Hagstofu Íslands, 560.000 kr. á mánuði. Til samanburðar megi einnig benda á að meðallaun sérfræðinga sem námu á sama ári, samkvæmt upplýsingum Hagstofunnar, að meðaltali 757.000 kr. á mánuði, eða 9.084.000 kr. á ári.

Sú krafa stefnanda að miða skuli uppgjör bóta fyrir varanlega örorku við hámarkslaun skaðabótalaga fái auk þess stoð í forsendum og niðurstöðu matsgerðar um 35% varanlega örorku stefnanda, sem raktar hafi verið og stefndi hafi ekki hnekkst með nýju mati. Þessi niðurstaða matsmanna sé meðal annars reist á því að slysið hafi haft þær afleiðingar fyrir stefnanda að hann færi ekki aftur á sjóinn, en svo há örorkuprósentu endurspegli það mat matsmanna, að stefnandi hefði starfað við sjó mennsku hefði hann ekki lent í slysinu. Að öðrum kosti hefði mat þeirra á varanlegri örorku stefnanda ekki verið eins hátt og það er. Einnig megi vísa til tölvupósts stefnda, dags. 8. október 2014, þar sem fram kemur að það sé „alls ekki afstaða félagsins að ekki sé sýnt fram á að starfsvettvangur [stefnanda] yrði til sjós að námi loknu“. Í þessu ljósi vanti rök til annars en að miða uppgjör bóta fyrir varanlega

örorku stefnanda við þá forsendu að framtíðarstarfsvettvangur hans hefði verið á sjónum hefði hann ekki lent í umræddu sjóvinnuslysi.

Hjá stéttarfélagum vélstjóra og skipstjórnarmanna, VM Félagi vélstjóra og málmæknimanna og Félagi skipstjórnarmanna, liggja ekki fyrir opinberar upplýsingar um meðallaun skip- og vélstjórnarmanna á íslenskum fiskiskipum á árunum fyrir og eftir slys stefnanda. Stefnandi hafi hins vegar aflað upplýsinga frá þessum félagum og lagt fram í málinu um meðallaun félagsmanna þeirra sem starfa á sjó, frá árinu 2012. Í þeim sé ótvírætt staðfest, að meðallaun þessara félagsmanna þeirra hafi um árabil verið umtalsvert hærri en hámarkslaun skaðabótalaga á sama tíma.

Með vísan til alls framangreinds og sanngirnissjónarmiða verði ekki hjá því komist, að miða uppgjör skaðabóta stefnanda, fyrir varanlega örorku hans, við hámarkslaun skaðabótalaga, sem á stöðugleikatímamarkmið námu 10.883.000 kr. á ársgrundvelli, eða 906.917 kr. að meðaltali á mánuði, enda ljóst að hefði stefnandi ekki lent í slysinu og komist á sjóinn, hefðu launatekjur hans numið talsvert hærri fjárhæð en sem samsvarar hámarkslaunum skaðabótalaga á stöðugleikatímamarkmið.

Krafa stefnanda um 4,5% vexti á stefnufjárhæðina frá 25. janúar 2013 byggist á 16. gr. skaðabótalaga. Krafa stefnanda um dráttarvexti byggist á skaðabótalögum og 1. mgr. 6. gr. laga um vexti og verðtryggingu nr. 38/2001, en hann krefst dráttarvaxta frá 4. júlí 2014, þegar liðinn var mánuður frá því stefnandi sendi stefnda bótakröfu.

Stefnandi byggir á ákvæðum skaðabótalaga nr. 50/1993 og skilmálum slysatryggingar sjómanna hjá stefnda. Einnig byggir hann á lögum um vátryggingarsamninga nr. 30/2004. Krafa um málskostnað styðst við XXI. kafla laga nr. 91/1991. Um virðisaukaskatt vísast til laga nr. 50/1988, um virðisaukaskatt.

#### **Málsástæður og lagarök stefnda**

Stefndi byggir sýknukröfu sína á að stefnandi hafi þegar fengið fullnaðargreiðslu skaðabóta á grundvelli skaðabótalaga nr. 50/1993. Hann bendir á meginregluna um bætur fyrir varanlega örorku í 1. mgr. 7. gr. laganna. Þar er kveðið á um að árslaun til ákvörðunar bóta skuli teljast meðalatvinnutekjur tjónþola að meðtöldu framlagi vinnuveitanda til lífeyrissjóðs þrjú síðustu almanaksárin fyrir þann dag er tjón varð, leiðrétt samkvæmt launavísitölu til þess tíma sem upphaf varanlegrar örorku miðast við.

Stefnandi hafi hafið nám til skipstjórnar- og vélstjóraréttinda haustið 2008 og því haft litlar tekjur viðmiðunarárin 2009 og 2010 en lokið skipstjórnarnáminu vorið 2011. Af gögnum málsins verði ráðið að hann hafi þá hætt vélstjórnarnáminu og starfað á hvalaskoðunarbat sumarið 2011. Hann hafi reynt fyrir sér með atvinnu í Noregi án árangurs. Stefnandi hafi verið atvinnulaus frá hausti 2011 þar til hann fékk, ásamt öðrum, það tímabundna verkefni að sigla Hallgrími SI-177 frá Íslandi til Noregs í janúar 2012. Ekki hafi staðið til að hann ynni frekar fyrir útgerðarfélag Hallgríms SI-177, Ásvelli ehf.

Á grundvelli þessara staðreynda hafi stefndi fallist á að gera bæturnar upp samkvæmt 2. mgr. 7. gr. laga nr. 50/1993 og horfa til óvenjulegra aðstæðna í tilviki stefnanda þar eð hann var í námi stóran hluta viðmiðunartímabilsins og lauk skipstjórnarnámi ári fyrir slysið og námslokin kynnu að hafa áhrif á framtíðartekjur hans.

Til stuðnings bótakröfu sinni vísir stefnandi til þess að hann hafi árið 2011 lokið skipstjórnarnámi og aflað sér menntunar og starfsréttinda til starfa á sjó, þar sem framtíðarstarfsvettvangur hans hafi átt að vera. Stefnandi telur því rétt að miða bætur fyrir varanlega

örorku við hámarkslaun skaðabótalaga, sbr. 4. mgr. 7. gr. þeirra. Máli sínu til stuðnings leggi stefnandi fram yfirlit Hagstofunnar yfir meðallaun iðnaðarmanna, og meðallaun sérfræðinga, árin 2011 til 2014. Hann leggi einnig fram upplýsingar um meðallaun skipstjórnarmanna á fiskiskipum í febrúar 2015 og upplýsingar um laun vélstjóra á fiskiskipum árin 2014 og 2015.

Stefnandi leggi til grundvallar að alkunna sé, hjá þeim sem þekkja til útgerðar skipa, að skipverji með ótakmörkuð skipstjórnar- og vélstjórnarréttindi sé gulls ígildi. Enn fremur sé skipverji með slík starfsréttindi eftirsóttur til vinnu og megi vænta þess að fá gott skipspláss og fá fyrir það greidd mjög góð laun.

Stefndi mótmælir þessari staðhæfingu enda sé hún ósönnuð. Það séu ekki alkunn sannindi að einstaklingar með skipstjórnar- og vélstjórnarréttindi gangi hratt og örugglega í góð skipspláss og afli sjálfkrafa hámarkslauna. Þvert á móti sýni staða stefnanda, eftir að hann lauk námi, fram á hið gagnstæða. Þrátt fyrir að hafa lokið skipstjórnarprófi vorið 2011 hafi hann verið atvinnulaus frá hausti 2011 og fram til seinnihluta janúar 2012. Stefnanda hafi þannig ekki tekist að tryggja sér fasta vinnu allt frá námslokum þar til slysið varð í lok janúar sem er um átta mánaða tímabil.

Laun vélstjóra á stórum fiskveiðiskipum hafi vissulega verið góð undanfarin ár og hækkað mjög eftir efnahagshrunið 2008. Slík störf séu hins vegar, eðli málsins samkvæmt, mjög eftirsótt og umsetin. Það sé því langur vegur frá að menn gangi að slíkum störfum vísu bara við það að ljúka námi í greininni, eins og raunin sýni með stefnanda, sem tókst ekki að fá starf af þessum toga eftir útskrift og hafi raunar verið atvinnulaus um allnokkurt skeið. Það viðmið sem stefndi byggði uppgjör sitt á hafi tekið mið af launum stefnanda sumarið 2011 og sé töluvert hærra en lágmarksviðmið 3. mgr. 7. gr. laga nr. 50/1993. Það sé einnig hærra en meðallaun iðnaðarmanna á árinu 2011, sem stefnandi leggi fram til viðmiðunar.

Stefndi byggir á því að þegar slysið varð hafi stefnandi nánast enga starfsreynslu haft sem sjómaður. Hann hafi starfað sem sumarstarfsmaður á hvalveiðiskipi en önnur störf hans til sjós hafi verið á hvalaskoðunarbáti og við afleysingar sem 2. stýrimaður á millilandaskipi. Stefnandi telur að ekki hafi verið sýnt fram á að tekju öflun stefnanda viðmiðunarárin 2009–2011 hafi að öllu leyti verið óvenjuleg. Þá sé meðal annars litið til þeirra tekna sem hann aflaði á þeim árum og þeirra réttinda sem hann hafði þegar aflað sér. Einnig verði að líta til þess að stefnandi var hvorki skráður í nám haustið 2011 né í byrjun árs 2012 þrátt fyrir tilgreinda ætlun að ljúka þeim tveimur fögum sem stóðu eftir í vélstjórnarnáminu. Auk þess hafi hann ekki aðeins freistað þess að finna sér hefðbundið sjómannsstarf eftir að skipstjórnarnáminu lauk heldur hafi hann einnig leitað fyrir sér með starf í Noregi. Atvinnuleit stefnanda hafi ekki borið árangur og hann hafi verið atvinnulaus á atvinnuleysisbótum frá hausti 2011 þar til hann var ráðinn vélstjóri í hina örlagarfku ferð í janúar 2012. Í bréfi stefnanda til stefnda komi fram að til hafi staðið að leita frekar að starfi í Noregi þegar þangað væri komið. Með öllu sé ósannað að framtíðarstarfsvettvangur stefnanda hefði verið við störf á sjó þar sem sjálfkrafa væru tryggð hámarkslaun til allrar frambúðar. Honum stóð til boða afleysingastarf á íslensku fiskiskipi árið 2012 en hafði ekki tryggt sér framtíðarskipspláss.

Að mati stefnda gætti hann fyllstu sanngirni í tillögu sinni að uppgjöri skaðabóta. Ákveðið var að gera bæturnar ekki upp á grundvelli tekna stefnanda öll viðmiðunarárin fyrir slys, sem vel gat komið til greina, og færa mátti haldbær rök fyrir. Þess í stað var lagt til að byggja á tekjum stefnanda þá

mánuði sem hann starfaði sumarið 2011 á grundvelli þeirrar menntunar sem hann hafði þá aflað sér. Á því tímabili vann hann sem yfirvélstjóri hjá Eldingu og einnig sem stýrimaður, að eigin sögn. Tekjur sem stefnandi aflaði við störf á sjó eftir að hann lauk námi, sem hann telur sjálfur gulls ígildi, hljóti að geta talist réttur mælikvarði á framtíðartekjur hans.

Aldrei gat komið til greina að miða sjálfkrafa við hámarkslaun einvörðungu af því að stefnandi hafði lokið framangreindu námi. Það fái ekki stoð í neinum haldbærum sönnunargögnum og standist heldur ekki skoðun. Þau viðmið sem stefnandi setur fram um laun skipstjórnarmanna og vélstjóra árin 2014 og 2015 séu haldlaus. Staðhæfingar í þeim skjölum sem hann leggi fram séu ekki studdar neinum hlutlægum gögnum. Því er alfarið hafnað að þær geti haft þýðingu í þessu máli.

Að mati stefnda var uppgjörstillagan frá 21. júlí 2014 í alla staði sanngjörn og því hafi stefnandi fengið fullar bætur. Máli sínu til stuðnings vísar stefndi til Hrd. 60/2011 og Hrd. 45/2012, sem báðir fjalla um uppgjör bóta til sjómanna sem slösuðust við störf sín.

Í ljósi alls framangreinds beri að sýkna stefnda af öllum kröfum stefnanda.

#### Varakrafa stefnda um lækun stefnufjárhæðar

Verði ekki fallist á kröfu stefnda um sýknu krefst hann þess til vara að stefnufjárhæðin verði lækkuð. Dómkrafa stefnanda um bætur fyrir varanlega örorku byggist á hámarkslaunaviðmiði 4. mgr. 7. gr. laga nr. 50/1993 (43.103.209 kr.) að frádreginni bótagreiðslu stefnda til stefnanda fyrir varanlega örorku (30.280.157 kr.).

Samkvæmt skýrum fyrirmælum 4. mgr. 5. gr. laga nr. 50/1993 beri að draga örorkubætur almannatrygginga og bætur úr lífeyrissjóðum frá skaðabótum vegna líkamstjóns. Stefnandi hafi verið metinn til fullrar örorku til fyrri starfa af lífeyrissjóðum og það mat gilti til janúar 2015. Eingreiðsluverðmæti þessara bóta eigi að koma til frá dráttar örorkubótum. Ragnar Ragnarsson tryggingarstærðfræðingur hafi metið eingreiðsluverðmætið og nemi frádrátturinn 2.102.128 kr. Hafi stefnandi verið metinn á ný til áframhaldandi fullrar örorku beri að reikna eingreiðsluverðmæti þeirra bóta og draga frá dómkröfu stefnanda. Með sama hætti komi bætur frá Sjúkratryggingum Íslands til frá dráttar, 2.093.877 kr.

Stefndi vísar, máli sínu til stuðnings, til skaðabótalaga nr. 50/1993, sem og meginreglna skaðabótaréttarins og almennra reglna kröfuréttar. Málskostnaðarkrafa stefnda byggist á 130. gr., sbr. 129. gr., laga nr. 91/1991, um meðferð einkamála.

#### **Niðurstaða**

Stefnandi hlaut varanlegt líkamstjón þegar skipið Hallgrímur SI-177 og áhöfn þess lenti í sjávarhásku við strendur Noregs í janúar 2012. Stefndi, tryggingarfélag útgerðar skipsins, greiddi stefnanda bætur vegna þess tjóns sem hann hlaut. Stefnandi tók við þeim með fyrirvara meðal annars við árslaunaviðmiði við útreikning bóta fyrir varanlega örorku. Málsaðila greinir ekki á um bætur fyrir tímabundið atvinnutjón og miska. Þetta mál varðar einvörðungu hvernig eigi að gera upp bætur fyrir varanlega örorku stefnanda samkvæmt 5. gr. laga nr. 50/1993 vegna þess tjóns sem hann hlaut í slysinu 25. janúar 2012.

Samkvæmt meginreglu 1. mgr. 7. gr. skaðabótalaga skulu árslaun til ákvörðunar örorkubóta teljast vera meðalatvinnutekjur tjónþola að með töldu framlagi vinnuveitanda til lífeyrissjóðs þrjú síðustu almanaksárin fyrir þann dag er tjón varð, leiðrétt samkvæmt launavísitölu til þess tíma sem

upphaf varanlegrar örorku miðast við. Frá þessu viðmiði má þó víkja samkvæmt 2. mgr. 7. gr. laganna séu aðstæður óvenjulegar og ætla má að annar mælikvarði sé réttari á líklegar framtíðartekjur tjonþola.

Málsaðilar eru sammála um að aðstæður stefnanda hafi verið óvenjulegar síð astliðin þrjú almanaksár fyrir slysdag svo og að þær valdi því að árslaunaviðmið 1. mgr. 7. gr. laga nr. 50/1993 sé ekki réttur mælikvarði.

Ágreiningur þeirra varðar það hvað sé þá réttur mælikvarði á það fjártjón sem stefnandi ber vegna örorku sinnar. Stefnandi telur það meðallaun skip- og vélstjórnarmanna á íslenskum skipum. Til grundvallar kröfum sínum leggur stefnandi áherslu á mikla menntun sína á þessu tiltekna sviði sem hafi veitt honum réttindi bæði til vélstjórnar og skipsstjórnar.

Stefndi vill hins vegar leggja til grundvallar þau laun sem stefnandi hafði fyrir störf á hvalaskoðunarbáti mánuðina júní til og með ágúst 2011. Það er einkum vegna þess að stefnandi hefði ekki áunnið sér fast skipspláss þegar slysið varð og hafði verið atvinnulaus og þegið atvinnuleysisbætur síðustu mánuði ársins.

Í framkvæmd hefur verið gengið út frá því að sá sem menntar sig til tiltekinna starfa árin fyrir slys verði að vera kominn nærri námslokum til þess að leggja megi meðallaun þeirrar starfsstéttar til grundvallar við mat á framtíðartekjum hans.

Hér háttar svo til að stefnandi hafði vorið 2011 fengið full skipstjórnarréttindi á öll skip. Samkvæmt fram lögðu atvinnuskírteini var hann einnig kominn með réttindi sem yfirvélstjóri á skip með 1000 hestafla vél. Á slysdagi átti hann einungis eftir að ljúka einum áfanga í edlisfræði og öðrum í stærðfræði í Tækniskólanum. Að þeim loknum hefði hann útskrifast sem vélfræðingur, með full og ótakmörkuð vélstjórnarréttindi á öllum skipum. Dómurinn telur að hér geti þeir áfangar ekki skipt máli enda hefði hann getað lokið þeim í fjarnámi.

Eins og sést af lýsingu málsatvika hefur stefnandi í gegnum tíðina ötullega aflað sér margvíslegrar faglegrar hæfni og starfsréttinda. Árin 2010 og 2011 vann hann mikið með fram námi. Í samræmi við það má ganga út frá því að hann hefði lokið þessum tveimur áföngum með fram starfi á sjó.

Stefnandi hafði því, að mati dómsins, fyllilega lokið nægu námi til þess að leggja megi hvort heldur sem er meðallaun vélstjóra eða meðallaun skipstjóra til grundvallar árslaunum hans.

Í dómaframkvæmd hefur það haft þýðingu hafi langur tími liðið frá því að tjonþoli lauk fagmenntun sinni og þar til slysið varð og hann hafi á þeim tíma ekki hafið störf í þeirri starfsgrein sem hann menntaði sig til.

Samkvæmt fram lögðu lögskráningarskírteini stefnanda var hann fyrst lögskráður á skip í júní 2009. Sumarið 2009 var hann alls 75 lögskráningardaga á sjó og stundaði þá hvalveiðar. Árið 2010 er hann lögskráður nánast allt árið og ríflega 3/4 hluta ársins 2011. Mestmegnis vann hann á hvalaskoðunarbátum, sem stýrimaður og yfirvélstjóri á víxl, en hætti því í byrjun október 2011. Hann var að leita sér að fastri vinnu á skipi og hafði verið lofað skipsplássi á uppsjávarveiðiskipinu Aðalsteini Jónssyni SU-11 nokkru eftir áramótin 2011 og 2012. Stefnandi kvaðst hafa, í nóvember 2011, farið einn túr sem annar stýrimaður á flutningaskipinu Helgafelli. Áður en skipsplássið á Aðalsteini Jónssyni losnaði féllst hann á, að beiðni vinar síns, að fara í ferðina til Noregs sem batt enda á þau áform hans að vinna til sjós.

Jafnframt hugðist hann, við komuna til Noregs (Álasunds), athuga hvort störf á skipum sem þjónusta olíuborpalla gæfu honum betri tekjur en hann fengi á íslenskum skipum. Hann hafði hins vegar ekki reynt fyrir sér í Noregi með atvinnu eins og stefndi byggir á.

Dómurinn telur að með því skipsplássi sem stefnandi hafði fengið á fiskveiðiskipi, og þeim verkefnum sem hann tók að sér í millitíðinni og þeirri ráðagerð hans að kynna sér hvort betur launuð störf byðust í Noregi, hafi hugur hans ekki staðið til þess að starfa varanlega á hvalaskoðunarbátum. Þvert á móti sýnir þetta að stefnandi vann markvisst að því að fá betur launað starf en honum bauðst þar. Af þeim sökum telur dómurinn það sumarstarf ekki geta haft forspárgildi um framtíðarstarf stefnanda.

Dómurinn getur ekki fallist á þau rök stefnda að þar eð stefnandi hafi ekki verið kominn í vellaunað fast starf á skipi sem annað hvort yfirvélstjóri eða skipstjóri verði ekki miðað við meðallaun þeirra starfstétta.

Stefnandi hefur, eins og áður segir, full skipstjórnarréttindi á öllum skipum. Samkvæmt fram lögðu atvinnuskírteini var hann einnig kominn með réttindi sem yfirvélstjóri á skip með 1000 hestafla vélar og átti fáum einingum ólokið til að útskrifast sem vélfræðingur, með full og ótakmörkuð vélstjórnarréttindi á öllum skipum. Réttindi til þess að vera hvort heldur sem er æðsti maður í brú eða vélarrúmi á skipi af hvaða stærð sem er hljóta að hafa aukið atvinnumöguleika hans sjálfs umtalsvert. Þar fyrir utan er ekki ólíklegt að einhverjar útgerðir telji mann með hvor tveggja réttindanna eftirsóknarverðari en þann sem eingöngu hefur vélstjórnar- eða skipstjórnarréttindi.

Þegar litið er til náms stefnanda og þeirra réttinda sem hann hafði aflað sér, eða var um það bil að afla sér, telur dómurinn áhersluna ekki verða lagða á það að hann hafi ekki verið kominn í fast starf sem annað hvort skipstjóri eða yfirvélstjóri. Telja verður þvert á móti að líkurnar á því að slíkt starf byðist honum í náinni framtíð hafi verið mjög miklar.

Hagstofan heldur ekki skrár yfir laun skipstjórnar- og vélstjórnarmenntaðra manna. Stefnandi á því ekki annan kost en afla sér upplýsinga um laun þeirra frá stéttarfélagum þessara starfsstétta. Samkvæmt fram lögðum gögnum frá Félagi skipstjórnarmanna voru lægstu meðalmánaðarlaun 135 skipstjórnarmanna sem störfuðu hjá átta fyrirtækjum í febrúar 2015 1.779.660 kr. Fram kemur að launin hafi lítið breyst frá árinu 2012.

Í fram lögðum gögnum frá VM Félagi vélstjóra og málmteknimanna eru meðallaun reiknuð út frá skilagreinum yfir greiðslur í félagssjóð. Út frá þeim grundvelli munu meðalmánaðarlaun félagsmanna á fiskiskipum árið 2012 hafa verið 1.424.126 kr.

Þótt þessar tölur séu unnar af stéttarfélagum viðkomandi fagstétta þykja þær sýna nægilega fram á að mánaðarleg meðallaun vélstjóra og skipstjóra, á þeim tíma sem miða skal við, námu talsvert hærri fjárhæð en hámarksánaðarlaun skaðabótalaga sem námu tæplega 907.000 kr. við batahvörf stefnanda, 25. janúar 2013.

Það er því niðurstaða dómsins að stefnandi hafi í fyrsta lagi haft nægileg skipstjórnarréttindi til þess að miða megi við meðallaun skipstjóra og verið kominn nægilega nálægt námslokum til fullra vélstjórnarréttinda til þess að miða megi við meðallaun vélstjóra. Að auki þykir sú vinna sem hann leitaði sér að, og hafði fengið vilyrði fyrir, styðja það, ásamt þeim starfsréttindum sem hann hafði, að framtíðarstarfsvettvangur hans hefði verið á sjó á öðrum skipum en hvalaskoðunarbátum.

Stefnandi þykir því eiga rétt á bótum samkvæmt 4. mgr. 7. skaðabótalaga. Stefnandi sundurliðar fjárkröfu sína þannig:

Bætur fyrir varanl. örorku skv. 4. mgr. 7. gr. (10.883.000 *35% *11,316)	43.103.209 kr.
Frá dregst greiðsla frá stefnda	30.280.157 kr.
Samanlagt	12.823.052 kr.

Stefndi krefst þess til vara að fjárkrafa stefnanda verði lækkuð. Til stuðnings þeirri kröfu vísar hann til þess að samkvæmt skýrum fyrirmælum 4. mgr. 5. gr. laga nr. 50/1993 beri að draga örorkubætur almannatrygginga og bætur úr lífeyrissjóðum frá skaðabótum vegna líkamstjóns. Stefnandi hafi verið metinn til fullrar örorku til fyrri starfa af lífeyrissjóðum sínum til janúar 2015. Eingreiðsluverðmæti þessara bóta, sem hafi verið metið 2.102.128 kr., eigi að draga frá bótum. Hafi stefnandi verið metinn á ný til áframhaldandi fullrar örorku beri að reikna eingreiðsluverðmæti þeirra bóta og draga frá dómkröfu stefnanda. Með sama hætti beri að draga bætur frá Sjúkratryggingum Íslands, 2.093.877 kr., frá bótum stefnanda.

Samkvæmt bótauppgjóri 9. október 2014 dró stefnandi frá þeim bótum sem hann hafði reiknað hæfilegar handa stefnanda, fyrst 2.102.128 kr. sem samsvara eingreiðsluverð mæti greiðslna frá lífeyrissjóðum stefnanda. Stefnandi fékk síðustu greiðsluna í febrúar 2015 og því koma ekki frekari bætur frá lífeyrissjóðum til frádráttar. Við bótauppgjórið voru einnig dregnar frá 2.000.000 kr. sem gert var ráð fyrir að stefnandi fengi frá Sjúkratryggingum Íslands vegna slyssins.

Þessar fjárhæðir hefur stefndi því þegar dregið frá bótum til stefnanda og verða þær því ekki dregnar frá aftur. Hins vegar kom í ljós að stefnandi fékk 2.093.877 kr. greiddar frá Sjúkratryggingum Íslands. Við aðalmeðferð málsins lækkaði hann bótakröfu sína um 93.877 kr. Fjárhæð kröfu stefnanda tekur því tillit til þess fjár sem ber að lögum að draga frá örorkubótum. Af þessum sökum er ekkert því til fyrirstöðu að fallast á fjárkröfu stefnanda eins og hún er nú sett fram.

Dómurinn hefur því fallist á málsástæður stefnanda og kröfur hans. Af þeim sökum verður, með vísan til 1. mgr. 130. gr. laga nr. 91/1991, að dæma stefnda til þess að greiða honum málskostnað. Þegar litið er til umfangs málsins þykir málflutningsþóknun, að teknu tilliti til virðisaukaskatts, hæfilega ákveðin 850.000 krónur.

Stefnanda var, með bréfi innanríkisráðuneytisins 14. mars 2016, veitt gjafsókn til þess að reka þetta mál fyrir héraðsdómi. Af þeim sökum verður stefndi dæmdur til þess að greiða ofangreinda fjárhæð í ríkissjóð. Gjafsóknarkostnaður stefnanda, þar með talin málflutningsþóknun lögmanns hans, greiðist úr ríkissjóði.

Ingiríður Lúðvíksdóttir, settur héraðsdómari, kveður upp þennan dóm.

#### **D Ó M S O R Ð**

Stefndi, Tryggingamið stöðin hf., greiði stefnanda, Eiríki Inga Jóhannssyni, 12.729.175 kr. með 4,5% vöxtum samkvæmt 16. gr. skaðabótalaga nr. 50/1993, frá 25. janúar 2013 til 4. júlí 2014 en með dráttarvöxtum, samkvæmt 1. mgr. 6. gr. laga nr. 38/2001, um vexti og verðtryggingu, frá þeim degi til greiðsludags.

Stefndi greiði stefnanda 850.000 krónur í málskostnað, sem renni í ríkissjóð.

Málskostnaður stefnanda, 850.000 krónur, sem er málflutningsþóknun lögmanns hans, Jónasar Þórs Jónassonar hdl., greiðist úr ríkissjóði.