



1. tbl TÍMARIT 1. árg
LÖGRÉTTU

Félags laganema við Háskólann í Reykjavík

VINNUSLYS,
SLYSATRYGGING SJÓMANNA

EFTIR *Dr. Guðmund Sigurðsson*

A

NÝMÆLI Í BARNALÖGGJÖF

EFTIR *Svölu Ísfeld Ólafsdóttur*

B

BRÁÐABIRGÐALÖG SEM
RÉTTARHEIMILD

EFTIR *Ólaf E. Friðriksson*

C

RANNSÓKNARRÉTTARFAR Í
EINKAMÁLUM?

EFTIR *Jón Steinar Gunnlaugsson*

D

STJÓRNHÆTTIR FYRIRTÆKJA OG
FYRSTU VIÐMIÐIN Á ÍSLANDI

EFTIR *Áslaugu Björguinsdóttur*

E

VINNUSLYS, SLYSATRYGGING SJÓMANNA



Er um bótaskyلت slys að ræða?

Fyrri hluti

Dr. Guðmundur Sigurðsson,
dósent við Háskólann í Reykjavík

1	INNGANGUR	12
2	SKAÐABÓTARÉTTUR TJÓNÞOLA	12
3	GREIÐSLUR FRÁ ÖÐRUM EN HINUM SKAÐABÓTASKYLDA	12
4	BÓTARÉTTUR SJÓMANNA	13
	4.1 Inngangur	13
	4.2 Gildissvið slysatryggingar sjómanna	14
	4.2.1 Er um bótaskyلت slys að ræða?	15
	4.2.1.1 Hvaða sjómenn eru slysatryggðir?	15
	4.2.1.2 Hvaða sjómenn njóta váttryggingaverndar samkvæmt hinni nýju slysatryggingu?	15
	4.2.1.3 Hvaða sjómenn njóta aðeins váttryggingaverndar samkvæmt 172. gr. siglingalaga?	15
	4.2.1.4 Skilyrði að slys verði um borð í skipi eða í vinnu í beinum tengslum við rekstur skips	16
	4.2.1.4.1 Fritímaslysatrygging sjómanna á kaupskipum m. m.	17
	4.2.1.5 Shysahugtakið	17
	4.2.1.5.1 Hvernig ber að túlka slyshugtakið í 172. gr. siglingalaga?	17
	4.2.1.5.2 Hvernig ber að túlka slyshugtakið í úrskurði gerðardóms?	21
	4.2.1.5.3 Hvaða tjónstílvik á sjó kunna að falla utan slyshugtaksins?	21
	4.2.1.6 Breytingar sem gerðar hafð verið á slyshugtakinu í Danmörku. Er ástæða til að breyta hugtakinu í slysatryggingu sjómanna?	25
	4.2.2 Vítavert/stórkostlegt gáleysi eða ásetningur. Afleiðingar.	26
5	SAMANTEKT	32
	HEIMILDASKRÁ	33
	Dómar m. m.	34

1. INNGANGUR

Hver er bótaréttur¹ þess sem verður fyrir vinnuslysi? Verður hann að bera tjón sitt sjálfur eða getur hann reiknað með að fá tjónið bætt að hluta eða fullu úr hendi þriðja aðila? Hvers vegna er bótaréttur sjómanna betri en annarra launþega? Er ástæða til að ætla að sá réttur muni jafnast? Hver er raunverulegur bótaréttur sjómanna? Hvernig er þessum málum háttað í nágrannalöndum okkar? Gætum við leitað fyrirmynda þar?

Þessar og fleiri spurningar tengjast umfjöllun um bótarétt þeirra sem verða fyrir slysi við vinnu sína. Sú grein sem hér fylgir á eftir er sú fyrri af tveimur tengdum þessu efni. Í þeirri fyrri verða annars vegar tekin til umfjöllunar almenn atriði um bótarétt launþega og hins vegar álítaefni tengd slysatryggingu sjómanna. Gildissviði slysatryggingar sjómanna má skipta í tvo meginhluta. Sá fyrri, sem verður umfjöllunarefnið hér á eftir, snertir þá spurningu hvort um bótaskyldt slys sé að ræða, þar með talið hvaða sjómenn séu vátryggðir, hvenær og á hvaða grundvelli. Sá seinni varðar ákvörðun bóta til tjónþola eða aðstandenda þeirra, þ.e. hver á rétt á bótum og hvert er umfang þeirra. Sá hluti verður til umfjöllunar í seinni greininni. Í þeirri grein mun einnig verða fjallað um slysabótarétt annarra launþega en sjómanna og hvort þar megi vænta einhverra breytinga. Þá verður fjallað um bótarétt launþega í nágrannalöndum okkar og hvort leita megi fyrirmynda þar.

2. SKAÐABÓTARRÉTTUR TJÓNÞOLA

Í skaðabótarétti er sú meginregla talin gilda að sá sem verður fyrir tjóni verður að vera undir það búinn að bera tjónið sjálfur. Einungis að uppfylltum ákveðnum skilyrðum getur tjónþoli fengið tjón sitt bætt úr hendi annarra.² Skaðabótarétturinn fjallar m.a. um þessi skilyrði og hvernig ber að ákvarða umfang tjóns.³ Séð í þessu ljósi má segja að skaðabótaréttur sé í raun samsafn undantekningarreglna frá framangreindri meginreglu.

Samkvæmt gildandi rétti hér á landi er almenna reglan sú að skaðabótaábyrgð byggist á sök. Hvað vinnuslys varðar þá er skaðabótaábyrgð í flestum tilvikum byggð á reglunni um vinnuveitandaábyrgð en þar er m.a. sök starfsmanns gerð að skilyrði bótaábyrgðar. Það

heyrir því til undantekninga að skaðabótaréttur þess sem verður fyrir vinnuslysi byggist á hreinni hlutlægri ábyrgð. Á ákveðnum sviðum hefur þó löggjafinn ákveðið að skaðabótaábyrgðin skuli vera hlutlæg, t.d. samkvæmt umferðar- og loftferðalögum.

3. GREIÐSLUR FRÁ ÖÐRUM EN HINUM SKAÐABÓTASKYLDA

Af því sem hér hefur verið sagt má ljóst vera að reglur skaðabótaréttarins eru þeim sem orðið hefur fyrir tjóni oft lítil vörn. Þannig á sá sem verður fyrir slysi við vinnu sína alls ekki alltaf rétt á að fá tjón sitt bætt á grundvelli skaðabótareglna. Ef þar yrði látið staðar numið yrði mikil óvissa tengd því hvenær hinn slasaði launþegi fengi tjón sitt bætt og hvenær ekki.

Í velferðarþjóðfélagi er þörfin fyrir fjárhagslegt öryggi mjög mikil. Sá sem verður fyrir slysi sem hugsanlega verður þess valdandi að vinnugeta hans til frambúðar er veruleg skert, er í fæstum tilvikum í stakk búinn að ráða við þá tekjuskerðingu sem því er samfara.

Þetta hefur leitt til þess að byggt hefur verið upp bótakerfi samhliða skaðabótaréttinum þar sem í meira mæli er byggt á félagslegum sjónarmiðum.

Þegar bótaréttur þess sem orðið hefur fyrir vinnuslysi er ræddur er því nauðsynlegt að líta á bótarétt hans í heild en ekki einskorða sig við skaðabótarétt hans. Því þarf m.a. að kanna hugsanlegan rétt tjónþola til slysauna, til bóta frá almannatryggingum, lífeyrissjóði, sjúkrasjóði verkalýðsfélags, slysatryggingu launþega, frjálsri slysatryggingu eða rétt hans til annarra félagslegra greiðslna. Hver raunverulegur bótaréttur hins slasaða er verður þá fyrst ljós að lokinni slíkri skoðun. Auk þess er rétt að hafa í huga að jafnvel þótt skaðabótaréttur sé til staðar urðu þær breytingar, sem gerðar voru á skaðabótalögum nr. 50/1993 með lögum nr. 37/1999, til þess að við útreikning skaðabóta þarf að kanna rétt tjónþola til greiðslna frá öðrum en hinum bótaskylda, enda koma þær greiðslur í vissum tilvikum til frádráttar skaðabótum.

Hér á eftir verður fjallað um einn hluta þessa bótaréttar, þ.e. slysatryggingar launþega. Eins og að framan greinir verður í þessari grein lögð áhersla á slysatryggingu sjómanna.

¹ Með bótarétti er bæði átt við skaðabótarétt, rétt til bóta úr tryggingum og rétt til slysauna. Með tryggingabótum er bæði átt við bætur úr vátryggingum frá almannatryggingum, lífeyrissjóðum, sjúkrasjóðum stéttarfélagi og eftir atvikum aðrar félagslegar greiðslur.

² Arnljótur Björnsson (1999), bls. 14, Bo von Eyben, Helle Isager (2003), bls. 2.

³ Lødrup (1999), bls. 23.

4. BÓTARÉTTUR SJÓMANNA

4. I. Inngangur

Í 171. gr siglingalaga nr. 34/1985 er að finna meginreglu um skaðabótaábyrgð útgerðarmanns. Útgerðarmaður ber ábyrgð á tjóni sem rakið verður til yfirsjóna eða vanrækslu í starfi hjá skipstjóra, skipshöfn, hafnsögumanni eða öðrum sem starfa í þágu skips.⁴ Ábyrgðin byggist á sakargrundvelli.

Í 172. gr. siglingalaga er hins vegar að finna undantekningu frá meginreglu 171. gr. Þannig ber útgerðarmaður í vissum tilvikum hlutlæga skaðabótaábyrgð á líf- eða líkamstjóni skipverja sem ráðnir eru í skipsrúm hjá honum. Samkvæmt 2. mgr. 172. gr. siglingalaga er útgerðarmanni skylt að kaupa tryggingu fyrir dánarbótum og slysabótum sem á hann kunna að falla skv. 1. mgr. með fjárhæðum samkvæmt 2. gr. 172. gr. laganna. Samkvæmt 5. tl. 172. gr. laganna takmarkast hin hlutlæga ábyrgð útgerðarmanns við fjárhæðir samkvæmt 2. mgr. 172. gr.⁵ Ef bætur eru greiddar úr váttryggingunni losnar útgerðarmaður undan hlutlægu ábyrgðinni. Hann getur þó eftir sem áður orðið skaðabótaskyldur skv. 171. gr.

Þar sem bætur samkvæmt 2. mgr. 172. gr. siglingalaga eru oft lægri en sem nemur raunverulegu tjóni reynir mjög oft á skaðabótaábyrgð útgerðarmanns gagnvart sjómönnum sem slasast við vinnu sína.⁶ Því er ljóst að bætur skv. 172. gr., sem bera ákveðnum félagslegum sjónarmiðum gloggt vitni, er ekki ætlað að bæta tjón að fullu heldur tryggja sjómönnum lágmarksbætur og draga þannig úr fjárhagslegu áfalli sem slysum er óhjákvæmilega samfara.

Ákvæði 172. gr. siglingalaga um skyldu útgerðarmanns til að slys tryggja starfsmenn sína er um margt sérstakt í íslenski löggjöf. Þannig hefur almenna reglan á íslenskum vinnumarkaði verið sú að um slys tryggingar launþega er samið í kjarasamningum. Þegar horft er til þess hver slysabótaréttur launþega er samkvæmt þeim tryggingum má álykta að mönnum hafi ekki verið sá bótaréttur ofarlega í huga við gerð kjarasamninga, en

bætur úr slys tryggingu launþega nema oftast en ekki aðeins litlum hluta hins raunverulega tjóns og skortir því mikið upp á að launþegi sem slasast, geti reiknað með að fá tjón sitt að fullu bætt.⁷ Skaðabótarétturinn gegnir því mikilvægu hlutverki við uppgjör slysamála launþega.

Réttarstaða sjómanna er hins vegar önnur og yfirleitt betri en annarra launþega. Mönnum er það ljóst að sjóslys eru oft alvarleg og sjómaður sem þarf að hætta sjómennsku vegna afleiðinga slyss, er í mikilli þörf fyrir að fá tjón sitt bætt. Segja má að þessi sameiginlega sýn forsvarsmanna sjómanna og útgerðarmanna á mikilvægi bótaréttar sjómanna hafi leitt til þess að árið 2000 var tekið fyrsta skrefið í þá átt að gjörbreyta slysabótarétti sjómanna. Í kjölfarið fylgdu svo fleiri skref sem fólu í sér raunverulega byltingu í bótarétti sjómanna.

Upphaf þessarar byltingar má rekja til yfirlýsingar kaupskipaútgerða⁸ frá 6. maí 2000 um breytingu á kjarasamningi félagsmanna í Sjómannafélagi Reykjavíkur. Þar er staðfest sú meginregla að slysabætur skuli ákvarðast á grundvelli reglna skaðabótalaga nr. 50/1993.⁹ Í kjölfarið fylgdi síðan samningur sem Samtök atvinnulífsins, f.h. LÍÚ, og Vélstjórafélag Íslands, gerðu með sér 9. maí 2001.

Hins vegar tókst ekki að leysa vinnudeilu Sjómannasambands Íslands, Farmanna- og fiskimannasambands Íslands og Alþýðusambands Vestfjarða annars vegar og aðildarféлага Landssambands íslenskra útvegsmanna (LÍÚ) hins vegar. Með lögum nr. 34 frá 16. maí 2001 um kjaramál fiskimanna og fleira var höggvið á þann hnút. Í 2. gr. þeirra laga kemur fram að hafi deiluaðilar ekki náð samkomulagi fyrir 1. júní 2001 skuli Hæstiréttur tilnefna þrjá menn í gerðardóm. Hafði gerðardómurinn m.a. það hlutverk að ákveða tilhögun slys trygginga sjómanna.

Gerðardómur úrskurðaði í deilunni 30. júní 2001 og gildi úrskurðarinn frá og með 16. maí 2001.

⁴ Sjá nánar um 171. gr. siglingalaga nr. 34/1985, Arnjótur Björnsson (1990), bls. 298-311.

⁵ Sjá um 172. gr. siglingalaga nr. 34/1985 og slys tryggingu sjómanna, Arnjótur Björnsson (1986), bls. 239-254.

⁶ Sjá nánar um réttarstöðu sjómanna á tímabilinu 1963-1985, Arnjótur Björnsson (1972) bls. 242-253, (1986) bls. 252, og (1990), bls. 311-312.

⁷ Sjá Guðmundur Sigurðsson (1999), bls. 10-11.

⁸ Kaupskipaútgerðirnar voru Hf. Eimskipafélag Íslands, Samskip hf. og Oliudreifing ehf.

⁹ Í grein 5.2.a. 1. og 2. mgr. í kjarasamningi milli Sjómannafélags Reykjavíkur og kaupskipaútgerða, eins og honum var breytt með yfirlýsingu 6. maí 2000, segir eftirfarandi:

"Útgerðin skal tryggja hvern þann mann sem samningur þessi nær til í samræmi við ákvæði 172. gr. laga nr. 34/1984.

Bætur úr váttryggingu þessari skulu ákvarðast á grundvelli reglna skaðabótalaga nr. 50/1993 með síðari breytingum og um hana skulu að öðru leyti gilda almennir skilmálar fyrir slys tryggingu sjómanna hjá aðildarfélagum Sambands íslenskra tryggingafélaga."

Sambærilegar yfirlýsingar voru gefnar út gagnvart íslenskum vélstjórum og skipstjórnamönnum á kaupskipum sömu útgerða, 20. og 23. nóvember 2000. Þá gilda sömu reglur um slys tryggingu sjómanna á t.d. ferjunum Herjólf, sknr. 2164, Baldri, sknr. 2044, og Sæfara, sknr. 2063, og dýpkunarskipunum Perlu, sknr. 1402, og Sóleyju, sknr. 1894.

Í úrskurði gerðardóms segir m.a. um slysatryggingu sjómanna:

“Útgerðin skal tryggja hvern þann mann sem samningur þessi nær til¹⁰ 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.”¹¹

Þannig má segja að núna sé almenna reglan sú að sjómaður sem slasast við vinnu sína um borð í skipi eða í beinum tengslum við rekstur skips á rétt á að fá tjón sitt að fullu bætt án tillits til þess hvort útgerðarmaður beri skaðabótaábyrgð á tjóninu eða ekki.¹² Segja má að hér hafi skaðabótaréttinn nánast verið ýtt til hliðar og núna fari uppjörg slysabótamála sjómanna fram á grundvelli váttryggingarsamnings, nokkuð sem aftur leiðir til þess að við meðferð slíkra mála er fyrst og fremst verið að staðreyna umfang tjóns. Segja má að með þessu sé hlutverk váttryggingaréttarins verulega

aukið á kostnað skaðabótaréttarins.¹³

Hér á eftir verður farið nánar í þessar nýju reglur um slysatryggingu sjómanna.

4.2. Gildissvið slysatryggingar sjómanna

Eins og fram kom í kafla 1 hér að framan má skipta umfjöllun um gildissvið slysatryggingar sjómanna í tvo meginhluta. Í fyrsta lagi þarf að taka afstöðu til þess hvort um bótaskyldt slys er að ræða. Sé svo þarf í öðru lagi að svara hvort sá sem krefur um bætur á bótarétt samkvæmt reglum skaðabótalaga nr. 50/1993 og/eða 172. gr. siglingalaga nr. 34/1985. Eigi viðkomandi bæði bótarétt samkvæmt ákvæðum skaðabótalaga og 172. gr. siglingalaga ber að greiða honum bætur samkvæmt þeim reglum sem leiða til hærri heildarbóta. Í flestum tilvikum liggur ljóst fyrir að bætur samkvæmt reglum skaðabótalaga eru hærri. Niðurstaðan kann þó að vera önnur þegar um banaslys er að ræða. Hér á eftir verður nánar fjallað um fyrri hluta gildissviðs slysatryggingar sjómanna.

¹⁰ Gerðardómurinn nær til eftirfarandi samninga:

Kjarasamnings milli Samtaka atvinnulífsins vegna aðildarfélaga Landssambands íslenskra útvegsmanna og Sjómannasambands Íslands, Landssambands íslenskra útvegsmanna og Farmanna- og fiskimannasambands Íslands, Landssambands íslenskra útvegsmanna og Alþýðusambands Vestfjarða, Landssambands íslenskra útvegsmanna og Skipstjóra- og stýrimannafélagsins Bylgjunnar og Landssambands íslenskra útvegsmanna og Alþýðusambands Austurlands.

¹¹ Í úrskurði gerðardóms segir m.a. eftirfarandi um breytingar á kjarasamningi milli Samtaka atvinnulífsins vegna aðildarfélaga Landssambands íslenskra útvegsmanna og Sjómannasambands Íslands:

“Hinn lögfesti kjarasamningur málsaðilanna, Sjómannasambands Íslands og Landssambands íslenskra útvegsmanna frá 27. mars 1998, framlengist með eftirtöldum breytingum til 31. desember 2003...”

Slysatrygging

Í stað 1.-4. mgr. í gr. 1.22 komi þessi ákvæði:

“1.22. Um tryggingar

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.

Skaðabætur frá bótaskyldum þriðja aðila eða samkvæmt ábyrgðartryggingu koma til frádráttar bótum samkvæmt váttryggingu þessari.

Um váttryggingu þessa skulu að öðru leyti gilda almennir skilmálar fyrir slysatryggingu sjómanna.

Bætur má lækka eða fella niður ef tjónþoli hefur valdið slysi af ásetningu eða stórkostlegu gáleysi.

Eigi tjónþoli rétt til bóta úr lögboðinni ábyrgðartryggingu ókutækis eða slysatryggingu ókumanns og eigenda, skerðast bætur úr þessari váttryggingu sem því nemur.

Kostnaðarhlutdeild hinna tryggðu skal vera kr. 2.100 á mánuði og hlutfallslega fyrir brot úr mánuði. Pessi fjárhæð taki sömu breytingum og kauptrygging tekur á hverjum tíma. Kostnaðarhlutdeildin skal vera óháð stöðu hins tryggða um borð.”

Í úrskurði gerðardóms er að finna sambærilegar breytingar á kjarasamningum milli Samtaka atvinnulífsins vegna aðildarfélaga Landssambands íslenskra útvegsmanna og Farmanna- og fiskimannasambands Íslands og Landssambands íslenskra útvegsmanna og Alþýðusambands Vestfjarða, Landssambands íslenskra útvegsmanna og Skipstjóra- og stýrimannafélagsins Bylgjunnar og Landssambands íslenskra útvegsmanna og Alþýðusambands Austurlands. Þá er sambærilegt ákvæði að finna í kjarasamningi Samtaka atvinnulífsins vegna aðildarfélaga LÍÚ og Vélstjórafélags Íslands frá 9. maí 2001. Sá kjarasamningur gildir til 31. desember 2005.

¹² Þannig segir í gerðardómi að útgerðarmaður skuli tryggja sjómenn sem slasast undir ákvæðnum kringumstæðum í samræmi við 172. gr. siglingalaga en þar er að finna reglu sem kveður á um hlutlæga ábyrgð útgerðarmanns.

¹³ Sú breyting sem gerð var á bótarétti sjómanna á árunum 2000 og 2001 var í raun ekki fyrsta heldur önnur bylting sem gerð var í tengslum við bótarétt þeirra. Sú fyrri var gerð með lögum nr. 58, 29. maí 1972, en samkvæmt þeim skyldi útgerðarmaður bera hlutlæga skaðabótaábyrgð á tjóni vegna slysa sem skipverjar eða aðrir tilteknir menn urðu fyrir í vinnu í þágu skips. Lögin tóku gildi 1. október 1972. Í grein sinni, “Bylting í bótarétti”, sem Arnjótur Björnsson skrifaði í 3. töl. Úlfjótis 1972, bls. 242-253, var að finna harkalega gagnrýni á lög nr. 58/1972. Í niðurlagi greinarinnar segir eftirfarandi: “Með hlíðsjón af framangreindri gagnrýni á lögunum, tel ég að þau beri að fella úr gildi. Ef það verður ekki gert álit ég rétt að fresta gildistöku þeirra í eitt eða tvö ár. Þann tíma ætti að nota til könnunar á hvort ekki séu önnur og betri úrræði til að tryggja sjómönnum og e.t.v. öðrum stéttum meiri slysabætur en nú tilfólkast. Mitt álit er að það verði ekki gert með breytingu á réttarreglum um skaðabætur heldur með auknum slysatryggingum.” Í desember 1972 var ákvæðum laga nr. 58/1972 breytt verulega með lögum nr. 108/1972. Þar með lauk byltingunni fyrri. Sjá Arnjótur Björnsson (1990), bls. 311. Byltingin í bótarétti frá 2000 og 2001, sem segja má að sjómenn og útvegsmenn hafi gert í sameiningu, er vissulega í anda niðurlagsorða Arnjótur Björnssonar í grein sinni frá 1972. Full ástæða er til að ætla að sú bylting á bótarétti sjómanna verði mun langlíffari en sú fyrri.

4.2.I Er um bótaskyld slys að ræða?

4.2.I.I Hvaða sjómenn eru slysatryggðir?

Eins og fram kemur í úrskurði gerðardóms og þeim kjarasamningum sem að framan er getið er útgerðarmönnum skyld að tryggja þá sjómenn sem samningarnir ná til. Skyldan nær til þess tímabils sem sjómaður er ráðinn hjá útgerð. Sambærileg skylda hlírlir á útgerðarmanni samkvæmt 1. ml. 1. mgr. sbr. 2. mgr. 172. gr. siglingalaga¹⁴ en þar kemur fram að hann ber takmarkaða en þó hlutlæga skaðabótaábyrgð á kröfum vegna lífs- eða líkamstjóns þeirra sem ráðnir eru í skipsrúm hjá honum.

Þó svo að 172. gr. siglingalaga, gerðardómur og kjarasamningar frá 2000 og 2001, leggi þá skyldu á herðar útgerðarmanni að slysatryggja þá sjómenn sem ráðnir eru í skipsrúm hjá honum er ekki þar með sagt að allir sjómenn eigi sambærilegan rétt til vátryggingaverndar. Þannig þurfa sumir sjómenn að láta sér nægja þá slysatryggingu sem um getur í 172. gr. siglingalaga, þ.e. bótaréttur þeirra er ekki ákveðinn samkvæmt reglum skaðabótalaga. Slysatrygging á grundvelli 172. gr. siglingalaga verður hér eftir nefnd gamla slysatryggingin en trygging sú sem byggist á úrskurði gerðardóms og kjarasamningum frá 2000 og 2001 verður nefnd nýja slysatryggingin.

4.2.I.2 Hvaða sjómenn njóta vátryggingaverndar samkvæmt hinnu nýju slysatryggingu?

Segja má að allir sjómenn sem ráðnir eru á fiskiskip, 12 rúmlesta eða stærri, eigi að vera vátryggðir samkvæmt hinnu nýju tryggingu. Sama gildir um alla íslenska sjómenn sem ráðnir eru á kaupskip hjá, Eimskipafélagi Íslands Hf. Samskipum hf. og Ólíudreifingum ehf.¹⁵

4.2.I.3 Hvaða sjómenn njóta aðeins vátryggingaverndar samkvæmt 172. gr. siglingalaga?

Meginreglan er sú að útgerðarmönnum skipa undir 12 rúmlestum, hafnsögubáta, dráttarbáta, björgunarskipa og farþegaskipa til skoðunarferða, ber aðeins skylda til að vátryggja samkvæmt 172. gr. siglingalaga.

Í 1. gr. siglingalaga kemur fram að lögin gilda um öll skip sem skráð eða skráningarskyld eru á Íslandi. Í 1. gr. laga nr. 115/1987 um skráningu skipa segir að sérhvert skip sem er sex metrar á lengd eða stærra, mælt milli stafna, sé skráningarskyld. Af þessu mætti draga þá ályktun að skylda til að kaupa vátryggingu samkvæmt 172. gr. taki aðeins til skipa sex metra eða lengri.

Með lögum nr. 55/2001 voru gerðar breytingar á lögum nr. 43/1987 um lögskráningu sjómanna, siglingalögum nr. 34/1985 og lögum nr. 35/1993 um eftirlit með skipum. Tilgangurinn með þessum breytingum var að tryggja að allir sjómenn á íslenskum skipum væru slysa- og líftryggðir. Lög nr. 55/2001 voru samþykkt á Alþingi 16. maí 2001 og tóku gildi 13. júní sama ár.

Fyrir breytingu þá sem gerð var á lögum um lögskráningu sjómanna, nr. 43/1987, með lögum nr. 55/2001, var í 2. gr. kveðið á um að skyld væri að lögskrá alla skipverja sem ráðnir eru til starfa á íslenskum skipum sem eru 12 rúmlestir bruttó eða stærri. Einn megintilgangur með lögskráningu sjómanna var og er að ganga úr skugga um að áhöfn skips sé tryggð í samræmi við 172. gr. siglingalaga. Því er kveðið á um það í lögum um lögskráningu sjómanna að við fyrstu árlegu lögskráningu í

¹⁴ 172. gr. siglingalaga nr. 34/1985.

Útgerðarmaður ber ábyrgð á kröfum vegna lífs- eða líkamstjóns þeirra sem ráðnir eru í skipsrúm 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 ónóggra öryggisráðstafana né heldur yfirsjónar þeirra er starfa í þágu skips. Lækka má fébætur eða láta þær niður falla ef sá, sem fyrir slysi eða tjóni varð, sýndi vitavert gáleysi sem leiddi til slyssins eða tjónsins.

Skyld er útgerðarmanni að kaupa tryggingu fyrir dánarbótum og slysabótum er á hann kunna að falla skv. 1. mgr. Sé útgerðarmaður jafnframt í áhöfn skips er honum skyld að tryggja sig með sama hætti. Tryggingin skal vera sem hér segir:

1. Dánarbætur:
 - a. 360.000 kr. við andlát er greiðast eftirlifandi maka og börnum á sambærilegan hátt og almennar lögerðareglur mæla fyrir um. Með „maka“ er hér einnig átt við sambúðarmann eða sambúðarkonu samkvæmt reglum Tryggingastofnunar ríkisins, sbr. 52. gr. laga um almannatryggingar.
 - b. 140.000 kr. til viðbótar greiðslu skv. a-lið ef bætur greiðast samkvæmt c- eða d-lið og skiptast á sama hátt og bætur samkvæmt a-lið.
 - c. Mánaðarlegar bætur til eftirlifandi maka í þrjú ár ber að greiða samkvæmt a-lið 1. mgr. 35. gr. laga um almannatryggingar. Við andlát eftirlifandi maka ganga greiðslur þessar ekki í arf. Nú er eftirlifandi maki 45 ára eða eldri þegar slys ber að höndum og eigi með barn eða börn á framfæri sínu sem þær taka eftir d-lið þessa tölulíðar og skal hann þá njóta bótanna í sex ár frá því að slys varð. Ákvæði þessi skerða í engu réttindi maka vegna slysa sem orðið hafa fyrir gildistöku laga þessara.
 - d. Mánaðarlegar bætur til barna að 18 ára aldri ber að greiða á hverjum tíma samkvæmt c-lið 1. mgr. 35. gr. laga um almannatryggingar.
2. Slysadagpeningar og örorkubætur:
 - a. Dagpeningar sem greiðast eftir sömu reglum og dagpeningar samkvæmt 33. gr. laga um almannatryggingar, þó þannig að heildarupphæð dagpeninga sé aldrei hærrí en þau laun sem hinn sasaði hafði fyrir slysið.
 - b. Vegna varanlegrar örorku greiðast bætur á eftirlifandi hátt: 9.100 kr. fyrir hvert örorkustig á bilinu frá 1–25%, 18.200 kr. á bilinu frá 26–50% og 27.300 kr. fyrir hvert örorkustig umfram 50%.

Frá eingreiðslu dánarbóta skal draga örorkubætur ef greiddar hafa verið.

Upphæðir þær, sem um ræðir í 2. mgr., skulu breytast í samræmi við breytingar á næstlægsta launaflokki Dagsbrúnar (efsta starfsaldursþrepi) og skal Hagstofa Íslands birta tilkynningar um breytingar á framangreindum upphæðum eigi sjaldnar en á þriggja mánaða fresti.

¹⁵ Sjá nánar fótnótu nr. 9.

skipsrúm skuli sýna lögskráningarstjóra yfirlýsingu frá viðkomandi tryggingafélagi um að í gildi sé slík trygging. Lögskráning sjómanna fer fram á útgerðarstað skips og er gerð hjá sýslumönnum og Tollstjóra í Reykjavík.

Í greinargerð með lögum nr. 55/2001 kemur fram að ekki þótti ástæða til að krefjast þess að sjómenn á skipum undir 20 brúttótonnum væru lögskráðir.¹⁶ Til þess hins vegar að ná fram því markmiði að allir sjómenn skuli vera slysatryggðir skv. 172. gr. siglingalaga, einnig þeir sem eru á skipum undir sex metrum, voru lagðar til og samþykktar breytingar á þeim lögum sem að framan voru nefnd.

Í fyrsta lagi segir nú í 2. gr. laga nr. 43/1987 um lögskráningu sjómanna, að lögskrá skuli alla skipverja á skipum sem eru 20 brúttótonn eða stærri, en að heimilt sé með reglugerð að veita undanþágur frá ákvæðum þessara laga um að lögskrá áhafnir hafnsögubáta, dráttarþáta, björgunarskipa og farþegaskipa til skoðunarferða.¹⁷ Segir í greinargerð að fjöldi skipa undir 20 brúttótonnum sé mikill, en sjósókn óregluleg og verulegt óhagræði myndi fylgja lögskráningarskyldu fyrir slík skip.

Í öðru lagi var sú breyting gerð á 2. mgr. 172. gr. siglingalaga að sé útgerðarmaður jafnframt í áhöfn skips sé honum skylt að tryggja sig með sama hætti og aðra áhafnarmedlimi. Með þessu móti er útgerðarmönnum smábáta skylt að slysatryggja sig. Þar sem markmiðið með lögum nr. 55/2001 var að slysatryggja alla sjómenn samkvæmt 172. gr. siglingalaga, hvort sem skylt er að lögskrá á viðkomandi skip eða ekki, bættist nýr málslíður við 1. mgr. 15. gr. laga nr. 35/1993,¹⁸ um eftirlit með skipum þar sem segir að ekki skuli gefa út haffærisskírteini eða annað jafngilt skírteini fyrir skip sem er minna en 20 brúttótonn nema fyrir liggja yfirlýsing tryggingafélags um áhafnartryggingu skv. 2. mgr. 172. gr. siglingalaga, nr. 34/1985.¹⁹

Af þessu virðist ljóst að Alþingi samþykkti þann 16. maí 2001 að allir sjómenn á íslenskum skipum skuli tryggðir samkvæmt 2. mgr. 172. gr. siglingalaga.²⁰ Útgerðarmenn bera ábyrgð á að svo sé. Þó svo að í lögum nr. 43/1987 og 47/2003 sé búið þannig um hnútana að ekki skuli lögskrá á skip sem eru 20 brúttótonn eða stærri, né gefið út haffærisskírteini fyrir minni skip nema fyrir liggja staðfesting tryggingafélags um slysatryggingu, er aldrei hægt að útiloka að útgerðarmaður geti vanrækt að hafa tryggingu í gildi. Sé sú raunin er hann í öllum tilvikum ábyrgur fyrir viðkomandi bótagreiðslum. Auk þess segir í 3. ml. 6. tl. 1. mgr. 7. gr. laga nr. 43/1987 um lögskráningu sjómanna að reynist útgerðarmaður skips, 20 brúttótonn eða stærri, eigi fær um greiðslu slíkra bóta beri ríkissjóður fulla ábyrgð á greiðslu þeirra. Ríkissjóður ber hins vegar ekki að lögum sambærilega ábyrgð þegar um skip undir 20 brúttótonnum er að ræða.

4.2.1.4 Skilyrði að slys verði um borð í skipi eða í vinnu í beinum tengslum við rektur skips

Í úrskurði gerðardóms er með sama hætti og í 172. gr. siglingalaga tekið fram að trygging sú sem útgerðarmönnum er skylt að kaupa eigi aðeins að gilda um slys sem verða um borð í skipi eða í vinnu í tengslum við rektur skips. Með þessu orðalagi er lögð áhersla á að tryggingunni er aðeins ætlað að taka til vinnuslysa sjómanna.

Nú er það svo að langflest slys sem sjómenn verða fyrir við vinnu sína eiga sér stað um borð í skipi. Því liggur það oftast ljóst fyrir að viðkomandi slys fellur innan gildissviðs tryggingarinnar. Rétt er einnig að hafa í huga að slasist sjómaður um borð í skipi, jafnvel þótt skipið sé í höfn, tekur tryggingin til atviksins ef tjónþolin er ráðinn á viðkomandi skip. Sé svo skiptir ekki máli hvort hann er við vinnu eða ekki er hann slasast.

Það orðalag að skipverjar séu einnig tryggðir við vinnu sína í tengslum við rektur skips hefur vart eða ekki

¹⁶ Rétt er að hafa í huga að sú breyting að miða lögskráningarskyldu við 20 brúttótonna skip eða stærri í stað 12 brúttórumlesta byggist á breytri alþjóðasamþykkt um mælingu skipa og leiðir til litilla breytinga á þeim fjölda skipa sem lögskráningarskyldan tekur til. Þannig segir m.a. eftirfarandi í greinargerð með 1. gr. laga nr. 55/2001, sja 126. löggjafarþing 2000–2001. Pskj. 1012–635. mál: "Ekki er ætlunin að láta lögskráningarskyldu ná til fleiri skipa en verið hefur. Hinn 1. janúar 2001 voru á skipaskrá 1.646 skip minni en 12 brúttórumlestir sem notuð eru í atvinnuskyni og því utan lögskráningarskyldu samkvæmt gildandi lögum. Hinn 1. janúar 2001 voru á skipaskrá 1.658 skip minni en 20 brúttótonn sem notuð eru í atvinnuskyni og því utan lögskráningarskyldu samkvæmt frumvarpi þessu."

¹⁷ Í 2. gr. nr. 880/2001 um lögskráningu sjómanna segir að lögskráningarstjórar geta veitt undanþágur frá lögskráningarskyldu til útgerða hafnsögubáta, dráttarþáta og björgunarskipa Slysavarnafélagsins Landsbjargar að nánar tilgreindum skilyrðum uppfylltum. Þar á meðal er skilyrði um að útgerðarmaður eða skipstjóri leggi fram yfirlýsingu frá tryggingafélagi um tryggingu skipverja samkvæmt 172. gr. siglingalaga.

¹⁸ Sjá nú 2. ml. 3. mgr. 16. gr. laga nr. 47/2003 um eftirlit með skipum. Lögin voru samþykkt á Alþingi 10. mars 2003 en öðluðust gildi 1. janúar 2004.

¹⁹ Sjá 126. löggjafarþing 2000–2001. Pskj. 1012–635. mál.

²⁰ 16. maí 2001 samþykkti Alþingi einnig lög nr. 34 um kjaramál fiskimanna og fleira. Í kjölfarið fylgdi svo úrskurður gerðardóms dags. 30. júní 2001 og gildi úrskurðinn frá og með 16. maí sama ár. Eins og að framan greinir úrskurðaði gerðardómur um víðtækari bótarétt til handa ákvæðnum sjómönnum en leiðir af 2. mgr. 172. gr. siglingalaga nr. 34/1985. Vilji löggjafans, samanber lög nr. 55/2001, stóð hins vegar ekki til að svo víðtæk trygging skyldi gilda fyrir alla sjómenn.

valdið deilum í framkvæmd. Þá eru þau slys sem þannig myndu flokkast svo fá að ósennilegt er að það skipti marktæku máli varðandi iðgjöld vegna tryggingarinnar hvort þau eru látin falla utan eða innan guldissviðs tryggingarinnar. Rétt er að hafa í huga að í úrskurði gerðardóms er sérstaklega tekið fram að eigi tjonþoli rétt til bóta úr lögboðinni ábyrgðartryggingu ökutækis eða slysaftryggingu ökumanns og eigenda, komi þær greiðslur til frádráttar bóttum úr slysaftryggingu sjómanna. Þetta þýðir með öðrum orðum að bætur yrðu greiddar úr ábyrgðartryggingu ökutækis eða slysaftryggingu ökumanns en ekki slysaftryggingu sjómanna. Þessi tilhögun dregur enn frekar úr líkum á að slysaftryggingabætur verði greiddar vegna þess að sjómaður hafi orðið fyrir slysi við vinnu sína í tengslum við rekstur skips án þess að það sé jafnframt um borð í skipinu.²¹

4.2.1.5 Slysahugtakið

4.2.1.5.1 Hvernig ber að túlka slysahugtakið í 172. gr. siglingalaga?

Í 1. m.l. 2. mgr. 172. gr. siglingalaga segir að útgerðarmanni sé skylt að kaupa tryggingu fyrir dánarbótum og slysbótum er á hann kunna að falla skv. 1. mgr. Ljóst virðist af þessu að þess er krafist að útgerðarmaður kaupir slysaftryggingu hjá tryggingafélagi.

Í skilmálum fyrir slysaftryggingu sjómanna sem gilda hjá íslenskum tryggingafélögum er hugtakið slys skilgreint sem skyndilegur utanaðkomandi atburður sem veldur meiðslum á líkama þess sem tryggður er og gerist án vilja hans. Sambærilegt ákvæði hefur verið í skilmálum íslenskra tryggingafélaga um áratugaskeið.²⁴

Ekki er að finna í lögskýringargögnum með 172. gr. siglingalaga skilgreiningu á slysahugtakinu. Þannig er ekki á það minnst hvort leggja eigi til grundvallar hið hefðbundna slysahugtak váttryggingaréttarins eða ekki. Í framkvæmd hefur hins vegar verið út frá því gengið að slysahugtakið í 172. gr. sé það sama og í váttryggingaréttinum.

Séð í þessu ljósi verður að telja eftirfarandi orðalag í dómi Hæstaréttar frá 8. júní 2000, mál nr. 21/2000,²⁵ athyglisvert:

„Af hálfu stefnda er því haldið fram að áfrýjandi hafi ekki orðið fyrir slysi í merkingu 1. mgr. 172. gr. siglingalaga. Vísar hann meðal annars til þess að í skilmálum fyrrnefndrar ábafnartryggingar sé orðið „slys“ skilgreint á þann veg að átt sé við „skyndilegan utanaðkomandi atburð, sem veldur meiðslum á líkama þess sem tryggður er, og gerist sannanlega án vilja hans. Orðið „slys“ í 172. gr. horfir til þess er skipverji verður fyrir líkamstjóni vegna ákomu eða ábrifa utan að. Áðurnefnd skilgreining er í samræmi við hefðbundin viðhorf í slysaftryggingum hér á landi og þannig fallin til leiðbeiningar um það hvað við sé

4.2.1.4.1 Frítímaslysaftrygging sjómanna á kaupskipum m.m.

Sá er munur á slysaftryggingu þeirri sem byggist á úrskurði gerðardóms og samningum LIÚ og vélstjóra annars vegar, og tryggingu sjómanna á kaupskipum m.m. frá 2000 og 2001²² hins vegar, að trygging þeirra síðarnefndu tekur einnig til slysa í frítíma. Þannig segir t.d. í 3. mgr. gr. 5.2. í kjarasamningi félagsmanna í Sjómannafélagi Reykjavíkur sem starfa á kaupskipum:

“Trygging gegn slysaða og/eða varanlegri slysaörorku gildir meðan skipverji er skráður á skipið, svo og ef hann er á kaupri hjá útgerðinni vegna slyss eða veikinda, enda þótt afskráður sé vegna þess. Jafnframt gildir tryggingin fyrir fastráðinn skipverja á meðan hann er í fríi vegna orlofs eða áunninna samningsbundinna frídaga. Tryggingin tekur ekki til slysa sem skipverji kann að verða fyrir við störf sín í þágu annarra en útgerðarinnar, hvort sem greiðsla er innt af hendi fyrir þau störf eða ekki. Þá tekur tryggingin ekki til slysa er skipverji verður fyrir við arðbæra vinnu í eigin þágu.”²³

²¹ Sjá nánar um skilyrði þess að slys verði við vinnu í tengslum við rekstur skips. Arnljótur Björnsson (1972), bls. 244, og (1986), bls. 240-241.

²² Sjá fótótu nr. 9.

²³ Sjá nánar í kafla 4.2.1.6. Hugleiðingar um m.a. frítímaslysaftryggingu sjómanna.

²⁴ Sjá einnig um slysaftryggingu sjómanna, Arnljótur Björnsson (1981), bls. 32-34, og (1986), bls. 245. Hugtakið slys í skilmálum íslensku tryggingafélaganna á sér norræna fyrirmynd þar sem það hefur verið notað um langan aldur, sjá t.d. U 1963:701 Ø. Sjá einnig Nielsen (2002), bls. 4, þar sem fram kemur að hið almenna slysahugtak slysaftrygginga í Danmörku, og þá einnig á Íslandi, er frá árinu 1898.

²⁵ Atvik málsins voru með þeim hætti að S, sem var í skipsrúmi á skipi H, varð 7. mars 1996 fyrir meiðslum á hálsi í átökum við annan skipverja meðan þeir voru að vinnu á þilfari skipsins, þar sem það var að veiðum. Um atvik málsins segir m.a. í dómi Hæstaréttar: “Samkvæmt framburði skipverja fyrir lögreglu og dómi virðast átökin hafa sprottið af orðaskaki milli áfrýjanda og skipsfélaga hans, sem taldi hann standa stælega að aðgerðavinnunni. Hafi þeir einnig kastað kola hvor að öðrum, án þess þó að fullryt verði hvor orðið hafi fyrri til. Framhald þessarar sennu varð á þá leið að hinn skipverjinn stökk upp á aðgerðaborðið sem þeir félagar stóðu við, og síðan ofan af því og að áfrýjanda þannig að átökin urðu aðallega hans megin borðsins. Áfrýjandi rekur meiðsl síni einkum til þess að gagnaðillinn hafi náð á sér hálstaki en þeim sjálfum og vitnum ber ekki saman að öllu leyti um hin nánari atvik að átökunum, sem stóðu mjög skamma stund.”

átt í þessari lagagrein. Hana ber þó að skýra sjálfstætt, og endanlega verður undir mati komið hvort hugtakið slys eigi við um tiltekin atvik."

Þetta orðalag Hæstaréttar kallar vissulega á svör við því hvort Hæstiréttur er að segja að slyshugtak 172. gr. siglingalaga beri að túlka með öðrum hætti en það hugtak hefur almennt verið túlkað í framkvæmd hér á landi, og ef svo er, í hverju Hæstiréttur telur að slyshugtak 172. gr. víki frá slyshugtakinu í slystryggingu sjómanna.²⁶

Til að reyna að svara þessum spurningum er rétt að líta fyrst á þær breytingar sem átt hafa sér stað á slysabótarétti sjómanna frá gildistöku laga nr. 58/1972 til gildistöku 172. gr. siglingalaga árið 1985. Með því móti kann að vera hægt að varpa ljósi á innihald slyshugtaks 172. gr. siglingalaga.

Með lögum nr. 58/1972 var lögfest sem 2. mgr. 205. gr. siglingalaga nr. 66/1963 ótakmörkuð hlutlæg skaðabótaábyrgð útgerðarmanns á kröfum vegna lífs- eða líkamstjóns sjómanna, enda hafi slys borið að höndum er hlutaðeigandi var staddur á skipi eða vann í þágu skips. Skyldi uppgjörð fara samkvæmt reglum skaðabótaréttarins. Var tekið fram að útgerðarmaðurinn bæri ábyrgð á kröfum, enda þótt slysið eða tjónið væri ekki rakið til bilunar á tækjum eða ónógra öryggisráðstafana né heldur vanrækslu. Síðan sagði að lækka mætti bætur eða fella niður ef sá sem fyrir slysi eða tjóni varð hafi með framkomu sinni sýnt af sér vítavert gáleysi, sem leitt hafi til slyssins eða tjónsins.

Hvorki var í lögum nr. 58/1972 né greinargerð að finna skilgreiningu á slyshugtakinu. Þá var ekki lögð skylda á útgerðarmann að kaupa tryggingu. Það kemur hins vegar greinilega fram í lögum og greinargerðinni að hér voru á ferðinni reglur skaðabótaréttarlegs eðlis.²⁷ Ætlunin var einfaldlega að sjómaður sem slasaðist við vinnu sína fengi tjón sitt að fullu bætt án tillits til þess

hvort tjónið var rakið til sakar eða ekki.

Af þessu virðist ljóst að aldrei var ætlunin með lögum þessum að túlka hugtakið slys með sama hætti og í vátryggingaréttinum, enda hefði slíkt eftir atvikum getað orðið til þess að tjónþoli fengi ekki tjón sitt bætt í öllum tilvikum, en slíkt hefði augljóslega verið í andstöðu við það sem að var stefnt með lagasetningunni.²⁸

Ekki verður því annað séð en að slyshugtak laga nr. 58/1972 hafi verið slyshugtak skaðabótaréttarins en ekki vátryggingaréttarins. Væri lífs- eða líkamstjón rakið til slyss bar útgerðarmaður hlutlæga ábyrgð. Með líkamstjóni er átt við meiðsli eða spjöll á líkama og með lífstjóni er átt við líkamstjón sem leiðir til dauða. Líkamstjón í skilningi skaðabótaréttarins getur hvort heldur sem er tekið til beins líkamlegs áverka eða andlegra afleiðinga.²⁹ Ljóst er að aðeins var ætlunin að bæta tjón sem stafaði af slysi en ekki tjón sem rekja mátti til sjúkdóms.³⁰

Lög nr. 58/1972 öðluðust gildi 1. október 1972. Lögin voru harðlega gagnrýnd, einkum af útvegsmönnum og samtökum þeirra.³¹ Fór svo að hin ótakmarkaða hlutlæga skaðabótaábyrgð var afnumin með lögum nr. 108/1972 sem tóku gildi 21. desember 1972. Með lögum nr. 108/1972 var m.a. kveðið svo á að hafi útgerðarmaður keypt slystryggingu á sjómönnum með nánar tilgreindum bótafjárhæðum þá beri hann ekki frekari hlutlæga skaðabótaábyrgð. Væri hins vegar vátrygging ekki keypt bar útgerðarmaður eftir sem áður ótakmarkaða hlutlæga skaðabótaábyrgð gagnvart hinum slasaða sjómanni, enda var ekki með lögum nr. 108/1972 vikið frá þeirri reglu að ábyrgð útgerðarmanns var skaðabótaábyrgð. Í greinargerð með frumvarpinu segir um breytinguna: "Í tillögu þessari er gert ráð fyrir að útgerðarmönnum sé skylt að kaupa tryggingu í stað sammingsbundinna trygginga, þar sem bótafjárhæðir eru hækkadar verulega. Þykir því rétt að setja ákvæði í siglingalögin, er segi að bætur

²⁶ Það að Hæstiréttur taki svo til orða eins og hann gerir er mjög athyglisvert, sérstaklega séð í því ljósi að slyshugtak það sem almennt er notað í slystryggingum hefur verið nánast óbreytt áratugum saman. Þrátt fyrir þennan dóm Hæstaréttar hafa íslensk tryggingafélag ekki gert breytingar á slyshugtakinu í slystryggingu sjómanna.

²⁷ Sjá Arnljótur Björnsson (1972), bls. 244-245, þar sem fram kemur að hann telur að hin hlutlæga skaðabótaábyrgð útgerðarmanns skv. lögum nr. 58/1972 hafi aðeins náð til tjóns af völdum slyss. Af þeim dæmum sem Arnljótur nefnir á bls. 245 verður dregin sú ályktun að hann telji slyshugtakið eftir atvikum geta átt við tjón sem fallið geti utan gildissviðs hins hefðbundna slyshugtaks vátryggingaréttarins. Þannig segir hann m.a.: "Eftir nýju skaðabótareglunni myndi útgerðarmaður líka geta orðið bótaábyrgur fyrir meiðsli, sem starfsmaður hans hlýtur í áflogum, ef "vítavert gáleysi" er ekki sannað á slasaða..."

²⁸ Sjá Alpt., A-deild 1971, bls. 241-242.

²⁹ Sjá Bo von Eyben og Isager (2003), bls. 9.

³⁰ Sjá Arnljótur Björnsson (1972), bls. 244. Á þremur stöðum í lagaákvæði því sem varð að 2. mgr. 205. gr. siglingalaga nr. 66/1963 með lögum nr. 58/1972 er notað orðalagið slysið eða tjónið. Engin skýring er gefin á þessu orðalagi í greinargerðinni eða í öðrum lögskýringargögnum. Séð í því ljósi að slyshugtak laga nr. 58/1972 var hugtak skaðabótaréttarins verður ekki séð að ætlunin hafi verið að bæta e-ð það sem ekki verður rakið til slyss. Þannig er ekkert í lögskýringargögnum sem bendir til þess að hugsunin hafi t.d. verið sú að láta hugtakið tjón ná til afleiðinga atvinnutengdra sjúkdóma.

³¹ Sjá Arnljótur Björnsson (1972), bls. 242-253. Sjá einnig fótnótu nr. 13.

vegna þeirrar tryggingar séu fullnaðarbætur, enda er óhjákvæmilegt að samræmi sé milli siglingalaganna og tryggingalaganna um þessi efni.”³² Var því lagt til í frumvapi til laga nr. 108/1972 að í þeim tilvikum þar sem tjónið var ekki skaðabótaskyldt samkvæmt almennum reglum skaðabótaréttarins, þ.e. sakarábyrgð, skyldi hin hlutlæga skaðabótaábyrgð útgerðarmanns takmarkast við fjárhæðir samkvæmt 1. og 2. tl. 75. gr. almennatryggingalaga, enda hafi viðkomandi útgerðarmaður keypt tryggingu samkvæmt þeirri grein. Við meðferð málsins í neðri deild lögðu sex þingmenn fram breytingartillögu við frumvarpið þar sem m.a. var lagt til að við siglingalögin yrði bætt nýju ákvæði þar sem tiltekið væri hvaða tryggingar útgerðarmaður þyrfti að kaupa fyrir skipverja til að teljast laus undan frekari hlutlægrri skaðabótaábyrgð. Breytingartillaga þeirra var samþykkt.

Þó svo að með lögum nr. 108/1972 hafi verið stigið það skref að gefa útgerðarmönnum tækifæri til að koma sér undan ótakmarkaðri hlutlægrri skaðabótaábyrgð með kaupum á tryggingu með nánar tilgreindum dánar- og slysabótum, var ábyrgð útgerðarmanns eftir sem áður skaðabótaábyrgð og því í raun ekkert sem bendir til þess að slyshugtak laganna hafi breyst frá því sem var í lögum nr. 58/1972. Þannig verður ekki ráðið af lögskýringargögnum að ætlunin með tryggingaákvæðinu hafi verið að innleiða í lögin slyshugtak vátryggingaréttarins.³³

Ákvæðum laga nr. 108/1972 um slysatryggingu var síðan breytt með lögum nr. 25/1977. Breyting sú fól fyrst og fremst í sér að bótafjárhæðir vátryggingarinnar voru hækkaðar frá því sem áður var.³⁴

Í 172. gr. siglingalaga nr. 34/1985 er tekin upp meginregla 2. mgr. 205. gr. siglingalaga nr. 66/1963

um hlutlæga skaðabótaábyrgð útgerðarmanns á vinnuslysum sjómanna. Í 2. mgr. 172. gr. er hins vegar kveðið á um að útgerðarmaður skuli kaupa tryggingu fyrir dánar- og slysabótum sem hann kann að bera ábyrgð á. Samkvæmt 5. tl. 175. gr. siglingalaga er hin hlutlæga skaðabótaábyrgð útgerðarmanns takmörkuð við bótafjárhæðir samkvæmt 2. mgr. 172. gr. Eins og áður er hin hlutlæga ábyrgð útgerðarmanns skaðabótaábyrgð og ekkert í lögskýringargögnum sem bendir til þess að slyshugtak greinarinnar hafi breyst frá því sem áður var.³⁵

Niðurstaða þessa, sem hér hefur verið rakið um slyshugtak siglingalaga frá 1972 til gildandi laga, er að hugtakið ber að skýra í samræmi við reglur skaðabótaréttar en ekki eins og slyshugtak vátryggingaréttar. Í þeim tilvikum, þar sem tjón kann að vera bótaskyldt samkvæmt slyshugtaki skaðabótaréttar, þ.e. lífs- eða líkamstjón verður rakið til slyss, ber því útgerðarmaður ábyrgð samkvæmt 172. gr. siglingalaga, jafnvel þótt tjónið falli utan slyshugtaksins eins og það er skilgreint í slysatryggingu sjómanna.

En hvernig ber þá að túlka slyshugtak 172. gr. siglingalaga? Með hverjum hætti er það frábrugðið hugtakinu í slysatryggingu sjómanna? Hæstiréttur staðfestir í dómi sínum frá 8. júní 2000 í máli nr. 21/2000 að þó svo að hið hefðbundna slyshugtak vátryggingaréttar sé til þess fallið að leiðbeina við túlkun slyshugtaksins í 172. gr. eigi engu að síður að skýra það hugtak sjálfstætt og því verði það endanlega undir mati komið hvort viðkomandi atburður teljist slys í skilningi 172. gr.³⁶ Þá telur rétturinn einnig að skilyrði þess að um slys sé að ræða í skilningi 172. gr. sé að tjónið verði rakið til utanaðkomandi ákomu eða áhrifa eins og dómurinn orðar það.

³² Sjá Alþt., A-deild 1972, bls. 746.

³³ Þó svo að ætlunin hafi verið sú að tryggingin samkvæmt siglingalögum ætti að koma í staðinn fyrir samningsbundnar slysatryggingar sjómanna samkvæmt kjarasamningum er ekki þar með sagt að ætlunin hafi verið að breyta slyshugtakinu til samræmis við hugtak vátryggingaréttarins. Þótt útgerðarmenn hafi fyrir lagasetninguna 1972 keypt slysatryggingar fyrir sjómenn hjá vátryggingafélagum, til að fullnægja skyldum samkvæmt kjarasamningi, en sú trygging skilgreindi slyshugtakið í samræmi við vátryggingaréttinn, breytir það varla slyshugtaki siglingalaga.

³⁴ Sjá Alþt., A-deild 1976-77, bls. 1767-1769.

³⁵ Sjá Alþt. 1984, A-deild, bls. 1047-1049.

³⁶ Í sambandi við túlkun slyshugtaks 172. gr. siglingalaga er rétt að hafa í huga að í a-lið 2. tl. 2. mgr. greinarinnar er m.a. vísað til þess að slysadagpeningar skuli greiddar eftir sömu reglum og slysadagpeningar samkvæmt 33. gr. almennatryggingalaga. Reyndar er hér um að ræða tilvísun í almennatryggingalög nr. 67/1971. Þrátt fyrir að gildandi lög um almennatryggingar séu nr. 117/1993, og þar sé að finna ákvæði um dagpeningagreiðslu í 28. gr., hefur 172. gr. siglingalaga frá 1985 ekki verið breytt til samræmis við þetta. Engu að síður er nú stuðst við 28. gr. almennatryggingalaga nr. 117/1993 við greiðslu dagpeninga úr slysatryggingu sjómanna. Það breytir því þó ekki að breyta þarf 172. gr. siglingalaga til samræmis við breytt almennatryggingalög. Þótt hugtakið slys væri til skamms tíma ekki skilgreint í almennatryggingalögum var í framkvæmd stuðst við hið hefðbundna slyshugtak vátryggingaréttarins. Sjá Arnjótur Björnsson (1988), bls. 118-119. Með 9. gr. laga nr. 74/2002 var skilgreining á slyshugtakinu lögfest í almennatryggingalögum sem 2. ml. 1. mgr. 22. gr. í greinargerð með þessari breytingu segir: "Tryggingastofnun ríkisins hefur um áratugaskeið stuðst við þá skilgreiningu sem hér er lagt til að verði sett í lög. Er hún í samræmi við þá skilgreiningu sem notuð er í vátryggingarétti og í dönskum lögum um slysatryggingar." Sjá 127. löggjafarþing 2001-2002. Þskj. 510-359. mál. Þó að hugtakið slys sé skilgreint með sama hætti og í almennum slysatryggingum segir í 4. mgr. 22. gr. almennatryggingalaga að til slysa teljist einnig sjúkdómur er stafa af skaðlegum áhrifum efna, geislaorku eða öðru hlíðstæðu sem ríkjandi er í hæsta lagi í fáeina daga og rekja verður til vinnunnar.

Eins og Hæstiréttur sagði í umræddum dómi er í raun ekki hægt að setja fram almenna skilgreiningu á slyshugtaki 172. gr. heldur verður að meta hvert tilvik fyrir sig. Ekki er ólíklegt að við það mat muni Hæstiréttur nota mælikvarða atvinnuáhættu meira en gert er við túlkun hins hefðbundna slyshugtaks í váttryggingarétti, en eins og fram kemur hér á eftir eru nokkur tjonstílvik þar sem tengsl við atvinnuáhættu sjómennsku eru greinileg en engu að síður óvissa tengd því hvort þau falla innan gildissviðs slyshugtaks váttryggingaréttarins.³⁷

En er þá óhapp það sem Hæstiréttur fjallar um í máli nr. 21/2000 ekki slys í skilningi hins hefðbundna slyshugtaks? Er e-ð í atvikum málsins sem gæti valdið vafa?

Í dómi Hæstaréttar segir eftirfarandi um slysið:

"Atvikum að meidslum áfrýjanda í þetta sinn má lýsa svo að hann hafi orðið fyrir líkamssárs frá öðrum skipverja, sem sprottíð hafi af illindum er spunust þeirra í milli við vinnu á þilfari fiskibátsins. Við það ber að miða að áfrýjandi hafi stofnað til þessara illinda, svo sem gert er í fyrrnefndum dómi réttarins 12. febrúar 1998, en ekki einn átt á því alla sök þvernig fór. Sú atburðarás, sem úrslitum réð, gerðist af skyndingu³⁸ og má ætla eftir gögnum málsins að átökin hafi gengið lengra og orðið aðfrifaritari en áfrýjandi gat séð fyrir. Að þessu athuguðu verður að hafna því sjónarmiði stefnda að meidsl áfrýjanda

verði ekki talin stafa af slysi í skilningi 1. mgr. 172. gr. siglingalaga."

Af þessari röksemdafærslu Hæstaréttar verður ekki betur séð en að rétturinn sé fyrst og fremst að ákveða hvort tilvikíð uppfylli skilyrði þess að teljast slys í skilningi hinnar hefðbundnu slysatryggingar. Þannig kemst Hæstiréttur að þeirri niðurstöðu að um skyndilegan³⁹ utanaðkomandi⁴⁰ atburð hafi verið að ræða því sú atburðarás sem úrslitum réð hafi gerst skyndilega, þ.e. tjonvaldur stökk upp á aðgerðaborðið, sem þeir stóðu við, og síðan ofan af því og að tjonþola. Þá telur rétturinn að skilyrðinu um að atburðurinn gerist án vilja tjonþola sé einnig fullnægt þar sem átökin hafi gengið lengra og orðið aðfrifaritari en áfrýjandi gat séð fyrir.⁴¹

Að þessu sögðu virðist Hæstiréttur, þrátt fyrir orðalag sem gæti gefið annað til kynna, vera í þessu tilvik að túlka slyshugtakið í 172. gr. siglingalaga með sama hætti og hið almenna slyshugtak váttryggingaréttarins, þ.e. að rétturinn telji að umrætt atvik hafi verið slys í skilningi þess hugtaks. Hvort orðalag Hæstaréttar þess efnis að slyshugtakið í 172. gr. verði að túlka sjálfstætt geti gefið til kynna að einhver þau tilvik sem ekki teljast slys í skilningi almenna slyshugtaks teldust slys í skilningi siglingalagaákvæðisins er erftitt að fullyrða um.⁴² Þá verður heldur ekki með neinni vissu dregin sú ályktun að það orðalag Hæstaréttar að með slysi í skilningi 172. gr. siglingalaga sé átt við að skipverji verði fyrir líkamstjóni vegna ákomu

³⁷ Hér má sem dæmi nefna álit Umboðsmanns Alþingis í máli nr. 2516/1998. Málavextir voru með þeim hætti að A kvartaði yfir úrskurði tryggingaráðs sem hafnaði beiðni hennar um slysbætur vegna bakmeiðsla sem hún hlaut við að lyfta byrði við vinnu sína. Taldi tryggingaráð að með orðinu slys í merkingu laga um almannatryggingar væri fyrst og fremst átt við skyndilegan utanaðkomandi atburð sem ylli meiðslum á líkama. Þar sem A hefði hvorki runnið né hrasað né nokkuð óvænt gerst teldist orsök meiðsla hennar ekki slys. Í álitinu segir m.a.: "Það er sköðun mín að sú staðreynd að hugtakið slys hefur ekki verið skilgreint í lögum um almannatryggingar, sbr. nú 22. gr. laga 117/1993 um það efni, leiði til þess samkvæmt lögskýringarreglum að hugtakið sé eyðakvæði, þ.e. að skilgreining þess ráðist af skilgreiningu á hugtakinu í lögum og réttarframkvæmd á hverjum tíma. Eg tel því að líta verði til réttarþróunar í íslenskum og norrænum rétti við mat á því hvernig skilgreina eigi hugtakið, en ekki verði þó hvíkað frá því skilyrði sem fram kemur í tilvitnuðu lagaákvæði að um orsakasamband sé að ræða milli framkvæmdar á starfi tjonþolans og slyssins. Eg tel að ekki sé unnt með hlidsjón af hinu félagslega eðli almannatrygginga að leggja fyrirvaralaut til grundvallar hvernig hugtakið slys er á hverjum tíma skilgreint á sviði váttryggingaréttar... Með hlidsjón af hinu félagslega eðli slysatrygginga almannatrygginga tel ég almennt ekki efni til að beita þróngri lögskýringu á ákvæði laga nr. 117/1993 um rétt til bóta. Eg minni jafnframt á að af forsögu nügildandi ákvæða um slysatryggingu almannatrygginga verður ráðið að með henni hafi verið ætlunin að tryggja starfsmenn beinlínis vegna skaða sem leiddi af eiginleika þess starfs sem þeir hefðu með höndum. Að teknu tilliti til þessa, og þess sem að framan er rakið um norræna þróun á þessu réttarsviði, tel ég að í sumum úrskurðum tryggingaráðs hafi verið lögð til grundvallar of þróng skilgreiningu á hugtakinu slys." Mál það sem álit umboðsmanns Alþingis í máli nr. 2516/1998 varðaði kom til umfjöllunar í úrskurðarnefnd váttryggingamála, mál nr. 193/2003. Álit úrskurðarnefndar var eftirfarandi: "Í skýrslu M kemur fram að við það átak að lyfta brauðgrind upp fyrir höfuð sér hafi hún skyndilega fengið snöggan verk í vinstri hönd, þar sem hún hafi fundið að eitthvað hafi gefið sig. Samkvæmt þessari lýsingu er ekki um það að tefla að M hafi orðið fyrir meiðslum í hendinni af völdum utanaðkomandi atburðar eins og áskilið er samkvæmt skilmálum slysatryggingarinnar. Ekki er á það fallist, eins og slyshugtakið er skilgreint í þeim skilmálum sem hér eru til sköðunar, að sá þungi sem lagðist á hendur M, er hún lyfti brauðgrindinni upp, sé utanaðkomandi atburður. Þá verður ekki talið að álit umboðsmanns Alþingis á slyshugtakinu í lögum um almannatryggingar... geti haft þýðingu í máli þessu..."

³⁸ Sjá nánar atvikalýsingu í fótnótu nr. 25.

³⁹ Sú nálgun Hæstaréttar að segja að lokahluti ákveðinnar atburðarásar, þ.e. tjonvaldur að lokum stekkur að tjonþola með þeim afleiðingum að átök verða og tjon hlýst af, fel í sér skyndilegan atburð, er í fullu samræmi við almenna túlkun á slyshugtaki váttryggingaréttarins. Engu máli skiptir hér þótt átök tjonvalds og tjonþola hafi í raun átt sér lengri aðdraganda. Eins og sjálf tjonstílvikið á sér stað koma því fyrri deilir tjonvalds og tjonþola ekki í veg fyrir að tjonnið verði rakið til skyndilegs atburðar. Sjá t.d. Sørensen (2002), bls. 414-415, og Jóna Björk Helgadóttir (1995), bls. 27.

⁴⁰ Sjá t.d. Sørensen (2002), bls. 417-421, og Jóna Björk Helgadóttir (1995), bls. 37-40.

⁴¹ Þessi niðurstaða er í samræmi við fræðileg skrif og réttarframkvæmd um hið hefðbundna slyshugtak. Sjá nánar Jónsson og Kjærgaard (2003), bls. 887-890, Sørensen (2002), bls. 397-398, og Jóna Björk Helgadóttir (1995), bls. 46-49. Sem dæmi má nefna að almennt hefur það verið talið slys þótt knattspyrnumaður meiddist er hann fer í tæklingu. Þótt hann villi að nokkur áhætta getur verið samfara slíku skortir á að vilji sé til að verða fyrir tjóni. Í slíku tilvik fengi því tjonþoli bætur úr slysatryggingu nema athöfn hans teldist fela í sér stórkostlegt gáleysi samkvæmt 18. og 20. gr. váttryggingasamningalaga nr. 20/1954.

⁴² Sjá þó umfjöllun í kafla kafla 4.2.1.5.3-B um andlegt áfall.

eða áhrifa utan að feli í sér frávik frá slyshugtaki slysatrygginga. Það eina sem virðist nokkuð ljóst er að Hæstiréttur segir að það tilvik sem var til lykta leitt í framangreindum dómi var slys í skilningi hins hefðbundna slyshugtaks.

4.2.1.5.2 Hvernig ber að túlka slyshugtakið í úrskurði gerðardóms?

Í úrskurði gerðardóms samkvæmt 2. gr. laga nr. 34/2001 um kjaramál fiskimanna og fleira segir undir liðnum slysatrygging að útgerð skuli tryggja skipverja sem slasast í samræmi við 172. gr. siglingalaga nr. 34/1985. Sú trygging skuli tryggja sjómönnum greiðslu bóta vegna slysa sem þeir verða fyrir á meðan þeir eru ráðnir í skipsrúm og ef slysið er um borð í skipinu eða í vinnu í beinum tengslum við rekstur skips. Þá segir í gerðardómi að um váttrygginguna skulu að öðru leyti gilda almennir skilmálar fyrir slysatryggingu sjómanna.

Eins og áður hefur komið fram hefur hugtakið slys lengi verið skilgreint með sama hætti í skilmálum fyrir slysatryggingu sjómanna. Með vísan sinni til almennra skilmála fyrir slysatryggingu sjómanna virðist ljóst að gerðardómur gerir þar ekki breytingu á. Hver svo sem niðurstaðan varðandi slyshugtak 172. gr. siglingalaga kann að vera virðist því ljóst að tjónþoli á ekki rétt á bótum samkvæmt úrskurði gerðardóms nema um sé að ræða slys í hinni hefðbundnu merkingu þess orðs eins og það hefur verið skilgreint í slysatryggingum. Sömu sögu er að segja um bætur sem byggjast á kjarasamningum þeim sem gerðir voru við sjómenn á kaupskipum o.fl. á árunum 2000 og 2001.⁴³

Ef þannig færi að tjónstilvik teldist slys í skilningi 172. gr. siglingalaga en ekki í skilningi hins hefðbundna slyshugtaks ætti bótapegi aðeins rétt á bótum úr hinni nýju slysatryggingu sjómanna samkvæmt ákvæði siglingalaga en ekki samkvæmt reglum skaðabótalaga. Í þessu sambandi er rétt að hafa í huga að úrskurður

gerðardóms kveður á um innihald kjarasamnings og í þeim mæli sem um bótarétt umfram ákvæði 172. gr. siglingalaga er að ræða er gerðardómur ekki bundinn af slyshugtaki 172. gr.⁴⁴ Sjómenn eiga þó alltaf kröfu á útgerðarmann samkvæmt 172. gr. siglingalaga.

4.2.1.5.3 Hvaða tjónstilvik á sjó kunna að falla utan slyshugtaksins?

Eins og áður hefur komið fram er hugmyndin með hinni nýju slysatryggingu að sjómaður sem slasast eigi að fá tjón sitt að fullu bætt. Meginreglan er því sú að verið er að tryggja sjómönnum fullar bætur vegna slysa sem rakin verða til þeirrar áhættu sem sjómannsstarfinu er samfara. Ef tryggingin byggðist á reglum skaðabótaréttar og ábyrgð á hlutlægum grunni eins og var í lögum nr. 58/1972 eru líkur á að þetta markmið næðist. Þar sem tryggingin er slysatrygging er ekki jafnljóst að hún taki til allrar atvinnuáhættu sjómanna. Þessu veldur að ákveðnir tjónsatburðir kunna að falla utan gildissviðs slyshugtaksins, eins og það er skilgreint í kjarasamningi og slysatrygging askilmálum.⁴⁵

Rétt er þó að hafa í huga að þó svo að tilvikin falli utan slyshugtaks slysatryggingar kann tjónþoli engu að síður að eiga rétt á að fá tjón sitt bætt, þ.e. ef útgerðarmaður ber skaðabótaábyrgð á grundvelli gáleysis einhverra þeirra sem hann ber ábyrgð á skv. 171. gr. siglingalaga eða á grundvelli almennra skaðabótareglna. Þá hefur komið fram að líklega er slyshugtak 172. gr. siglingalaga viðtækara en slyshugtak gömlu og nýju slysatrygginga sjómanna.

Hér á eftir verður stuttlega fjallað um einstök tjónstilvik sem geta tengst sjómennsku en kunna þó að falla utan gildissviðs slyshugtaks slysatrygginga sjómanna.

⁴³ Í kjarasamningi þeim sem gildir fyrir sjómenn á kaupskipum er beininis vísað til þess að um trygginguna skuli m.a. gilda skilmálar fyrir slysatryggingu sjómanna hjá aðildarfélögum Sambands íslenskra tryggingafélaga. Það ætti vart að vera vafi á því hvaða slyshugtak þar er á ferðinni.

⁴⁴ Sjá dóm Hæstarétts frá 15. nóvember 2001 í máli nr. 215/2001. Málavextir voru þeir að J, starfsmaður Á hf., varð fyrir slysi á vinnusvæði félagsins. Af þessu tilefni leitaði J til örorkunefndar sem taldi varanlegan miska hans samkvæmt 4. gr. skaðabótalaga 50% en varanlega örorku samkvæmt 5. gr. sömu laga 100%. Í kjarasamningi frá árinu 1997, sem gilti um kjör J, var framlengdur gildistími ákvæðis kjarasamnings frá árinu 1990 þar sem kveðið var á um skyldu Á hf. til að slysatryggja starfsmenn sína með nánar tilgreindum hætti, meðal annars fyrir varanlegri örorku. Skyldu bæturnar greiddar samkvæmt metinni varanlegri örorku. J krafðist greiðslu bóta úr framangreindri slysatryggingu miðað við niðurstöðu örorkunefndar um varanlega örorku hans. Í málinu deildu aðilar um hvort bæturnar skyldu miðaðar við fjárhagslega eða læknisfræðilega örorku. Í dómi Hæstarétts var sýnt m.a. um ágreiningsefnið: "Hugtakið varanleg örorka hefur nú fengið lögákveðna merkingu, sem er fjárhagsleg örorka. Því mati er ekki einungis beitt við uppgjör skaðabótakrafna, heldur einnig margs kyns krafna um váttryggingabætur. Ekki er vísað til ákvæðinna váttryggingarskilmála í áðurnefndum kjarasamningi. Hefur áfrýjandi ekki skotið stoðum undir að þrátt fyrir breytt lagaumhverfi eigi áfram að miða uppgjör slysatryggingabóta við læknisfræðilega örorku, eins og gert var fyrir 1993, auk þess sem váttryggingafélag hans hefur sjálfst lagt það af í skilmálum sínum og tekið upp í staðinn aðra viðmiðun. Þegar alls þessa er gætt verður ekki fallist á með áfrýjanda að efni séu til þess að styðjast við læknisfræðilega örorku við uppgjör bóta til stefnda." Af þessum dómi má sjá að tilvísun gerðardóms í skilmála fyrir slysatryggingu sjómanna felur í sér að leggja ber slyshugtak váttryggingaréttarins til grundvallar.

⁴⁵ Hvort þau falla utan slyshugtaks 172. gr. siglingalaga, eins og Hæstiréttur kann að skilgreina það, verður að mestu að láta Hæstarétti eftir að svara. Umfjöllun mín tekur fyrst og fremst mið af hinu hefðbundna slyshugtaki.

A. Tjón vegna þess að verið er að lyfta þungum hlutum, vegna ofáreynslu, svimakasts, eða rangs álags á t.d. liðamót, vegna hreyfinga tjónþola, o.s.frv.

Sjómáður verður fyrir bakmeiðslum við það að henda grjóti í sjóinn. Annar tognar illa á vöðva vegna ofáreynslu við vinnu sína um borð. Sá þriðji fær svimakast og fellur á dekkið og verður fyrir meiðslum. Sá fjórði verður fyrir því að slíta hásin við vinnu sína. Sá fimmti misstígur sig illa eða fær hnykk á hné og slítur liðbönd í ökkla eða krossbönd í hné. Sá sjötti rennur á hálu dekkinu, dettur og handleggsbrotnar.⁴⁶ Verða meiðsli þessara sjómanna rakin til slyss í skilningi nýju slysatryggingar sjómanna?

Tilvikin sem hér voru nefnd tengjast því skilyrði slyshugtaksins að slysið sé rakið til utanaðkomandi atburðar.⁴⁷ Þannig hefur t.d. verið talið að bakmeiðsli eða önnur meiðsli sem einungis eru rakin til þess að þungum hlut er lyft eða ýtt, verði ekki rakin til slyss í skilningi slysatryggingarinnar.⁴⁸ Ekki þarf sérfræðing til að sjá að slík meiðslahætta er mikil á sjó. Ef hins vegar eitthvað það gerist sem felur í sér frávik frá þeirri atburðarás sem tjónþoli mátti reikna með er líklegt að um slys í skilningi slysatryggingar sé að ræða. Þetta gæti t.d. átt við um þær aðstæður að tjónþoli rekur sig í með hlutinn í fanginu, rennur til eða tveir lyfta hlutum upp en annar sleppir svo takinu með þeim afleiðingum að hinn slasast. Þá má hér einnig hugsa sér það tilvik að tjónþoli er í þeirri stöðu að hann verður að lyfta hlut án þess að hafa tíma til að meta hversu þungur hluturinn er eða til að beita haganlegum aðferðum við lyftuna.⁴⁹

Niðurstaðan getur orðið sú sama þegar meiðsli verða t.d. rakin til ofáreynslu, svimakasts, flogaveikikasts, hjartaáfalls eða rangs álags á t.d. liðamót vegna hreyfinga tjónþola.⁵⁰ Þannig hefur almennt verið talið að falli maður og slasi sig vegna svimakasts verði tjónið ekki rakið til slyss í skilningi slysatrygginga.⁵¹ Ef hins vegar svimakast verður rakið til skyndilegs utanaðkomandi atburðar, t.d. höggs, ættu meiðslin vegna fallsins að teljast afleiðing slyss.⁵² Eftirfarandi dæmi er af þessum meiði. Sjómáður klemmir sig. Við það merst hann illa á fæti en virðist þó hafa sloppið með skrekkin. Skömmu seinna missir hann skyndilega meðvitund. Orsökkin reynist vera heilablæðing. Verður heilablæðingin og afleiðingar hennar rakin til slyss í skilningi slysatryggingar sjómanna? Ef talið er sannað að fótameiðslin séu orsök heilablæðingarinnar verður að telja að um slys sé að ræða. Þetta myndi ráðast af læknisfræðilegum upplýsingum og mati.

Sá sem verður fyrir meiðslum vegna ofáreynslu við vinnu sína telst almennt ekki hafa orðið fyrir slysi. Eftirfarandi dómur Hæstaréttar er dæmi um slíkt tilvik:

H 1988:1401. Málavextir voru þeir að tjónþoli sem var við líkamsæfingar í rimlum kvæðst hafa hangið á höndum í efsta rimli og látið líkama sinn falla niður. Við það hafi hann fengið sáran verk í vinstri öxl og holhönd. Í dómi Hæstaréttar segir að jafnvel þótt frásögn tjónþola væri lögð til grundvallar um það, á hvorn hátt hann meiddist, sé ekki unnt að fallast á það að hér hafi verið um slys að ræða í skilningi slysatrygginga.

⁴⁶ Almennt hefur verið talið að sá sem rennur í hálfu og fellur hafi orðið fyrir slysi í skilningi slysatrygginga. Segja má að sú staðreynd að hann rennur feli í sér frávik frá því sem hann mátti reikna með. Ef það eru rökinn fyrir því að um slys sé að ræða, má þá álykta á þá leið að ef tjónþoli, sem veit að þillfar skips er blautt og flughátt, rennur og fellur hafi hann ekki orðið fyrir slysi þar sem hann mátti alveg eins reikna með því að renna og detta? Ef slyshugtak slysatryggingar sjómanna væri túlkað með þeim hætti væri verulegt skarð höggvið í réttaröryggi sjómanna. Ólíklegt er að tryggingafélag muni bera það fyrir sig að hálkuslys sé ekki slys í skilningi tryggingarinnar. Sjá þó í sambandi við hálkuslys H 1997:2414 þar sem málsatvik voru þau að tjónþoli sleit báðar hásinarnar er honum skrikaði fótur í hálfu er hann stökk af sundlaugarbakka. Í dómi Hæstaréttar segir eftirfarandi um slysið: "Svo sem fyrr segir greindi stefndi í fyrstu skýrslu sinni svo frá að hann hefði runnið til á sundlaugarbarmi. Telur hann slysið verða rakið til þess og því sé um að ræða það skilyrði greiðsluskilyrðu samkvæmt váttryggingaskilmálum að meiðsli slysatryggðs manns séu afleiðing skyndilegs og utanaðkomandi atburðar. Fyrir dómi lýsti stefndi óhappinu svo að hann hefði hlaupið til á laugarbakkanum, stökkið og runnið til. Við það hefði slysið orðið. Nánar spurður um atvik sagðist stefndi ekki hafa gengið úr skugga um hvort bleyta var á bakkanum eða ísing, en það hafi örugglega eitthvað verið á bakkanum sem olli því að hann hafi ekki náð þeirri festu sem hann hafi verið vanur að ná. Frásögn þessi er ekki vefngöng og verður hún lögð til grundvallar. Eins og fyrr segir telur Brynjólfur Jónsson læknir að hásinar stefnda hafi slitnað vegna óheppilegrar álagsdreifingar" við hlöðarfærslu og snögga mótstöðu". Með vísan til þess verður að telja nægilega sannað að orsök meiðslanna hafi verið sú að stefnda skrikaði fótur í hálfu er hann stökk af sundlaugarbakkanum umrætt sinn. Telst óhappið því vera slys í merkingu slysatryggingaskilmála áfrýjanda. Verður niðurstaða hins áfrýjanda dóms því staðfest." Þótt ekki sé hægt að segja til um það með fullri vissu virðist þó eins og Hæstiréttur byggji hér á því að um slys hafi verið að ræða þar sem aðstæður á sundlaugarbakkanum hafi ekki verið með þeim hætti sem tjónþoli mátti reikna með og því hafi hann runnið til. Sé þetta rétt, þ.e. að Hæstiréttur telji að leiða þurfi í ljós slíkt frávik því sem tjónþoli mátti reikna með, ætti niðurstaðan að vera sú að ef tjónþola hefði mátt vera það ljóst að sundlaugarbakkin væri háll og háttsemi hann gæti leitt til þess að honum skrikaði fótur, þá teldist slíkt óhapp en ekki slys í skilningi slysatryggingarinnar.

⁴⁷ Sjá Sørensen (2002), bls. 418.

⁴⁸ Sjá fótnótu nr. 37 þar sem gerð er grein fyrir álitni úrskurðarnefndar í váttryggingamálum í máli nr. 193/2003.

⁴⁹ Sjá Jónsson og Kjærsgaard (2003), bls. 899-900, Sørensen (2002), bls. 397-398, og Jóna Björk Helgadóttir (1995), bls. 43-46.

⁵⁰ Sjá Jónsson og Kjærsgaard (2003), bls. 898 og 900, Sørensen (2002), bls. 418 og 420, Betænkning nr. 1423/2002, bls. 309, og Jóna Björk Helgadóttir (1995), bls. 38-40 og 42.

⁵¹ Ef meiðslin verða rakin til t.d. svimakasts, flogaveikikasts eða hjartaáfalls er það sjúkdómur sem er orsök þess að tjón verður. Sjá Sørensen (2002), bls. 428.

⁵² Sjá Jónsson og Kjærsgaard (2003), bls. 898, og Sørensen (2002), bls. 429.

Eftirfarandi dómur Eystri-Landsréttar í Danmörku er annað dæmi þar sem tjón vegna m.a. ofáreynslu féll utan slyshugtaksins.

U 1963:701 Ø. Atvik voru með þeim hætti að leki kom að skipi. Tveir voru í áhöfn. Skipstjórinn hófst þegar handa við að reyna að lensa skipið með handvirkri dælu. Var það líkamlega erfitt verk, enda hafðist ekki undan lekanum og gaf skipstjórinn því fljótlega skipun um að gera hjörgunarbátinn kláran. Áður en til þess kom að þeir færu í bátinn hneig skipstjórinn niður og lést. Dánarorsök var hjartaáfall. Krafist var bóta úr slysatryggingu. Vátryggingafélagið, sem hafnaði kröfunni, taldi dauða skipstjórans ekki verða rakinn til skyndilegs utanaðkomandi atburðar heldur hafi það verið hans eigin atbafnir, ofáreynsla við að reyna að bjarga skipinu, sem hafi valdið hjartaáfallinu. Í dómnum, sem hafnaði kröfu um greiðslu úr slysatryggingu, kemur m.a. fram í niðurstöðu að hið líkamlega og andlega álag, sem á skipstjórnum hvíldi vegna lekavandamálsins, hafi valdið hjartaáfallinu. Dómstóllinn taldi að sú atburðarás sem olli dauða skipstjórans teldist ekki vera utanaðkomandi atburður sem hefði valdið meiðslum á líkama.

Meiðsli verða oft rakinn til þess að tjónþoli beitr líkama sínum ranglega við vinnu eða eitthvað einfaldlega gefur sig í líkamanum, t.d. hásin.⁵³ Í þeim tilvikum skortir oft á að meiðslin verði rakinn til utanaðkomandi atburðar og tjónþoli telst því ekki hafa orðið fyrir slysi sem gefur rétt til bótagreiðslna úr slysatryggingu sjómanna. Eftirfarandi dómur er gott dæmi um þetta:

H 1996:4161. Málsatvik voru með þeim hætti að tjónþoli var að leika tennis á malbikuðum tennisvelli og fékk við það snúningsáverka á vinstra hné. Í béraðsdómi segir eftirfarandi um tjónið: "Samkvæmt skýrslum stefnanda og sonar hans, E, hér fyrir dómi varð stefnandi fyrir hnémeiðslum þeim, sem að framan er lýst, er hann hugðist verjast tennisbolta sem E hafði sent yfir á vallarhelming stefnanda. Eins og hér að framan er rakið hafði stefnandi áður gefið skýrslu um atvikid hjá stefnda þar sem fram kemur að

hann hafi verið að teygja sig eftir boltanum er hann varð fyrir meiðslunum. Miðað við þessar skýrslur, sem að mati dómsins eru eigi ótrúverðugar, verður eigi talið að um skyndilegan utanaðkomandi atburð hafi verið að ræða í greint sinn heldur verði orsök slyssins einungis rakinn til hreyfingar stefnanda sjálfs á tennisvellinum. Er það því niðurstæða dómsins að eigi hafi verið um slys að ræða í skilningi nefndra tryggingaskilmála." Hæstiréttur staðfesti béraðsdóm með vísan til forsendna hans.

B. Áfallastreituröskun og annað andlegt áfall

Eitt af skilyrðum slyshugtaksins í slysatryggingu sjómanna er að utanaðkomandi atburður hafi valdið meiðslum á líkama hins vátryggða. Meginreglan er sú að aðeins beinn líkamlegur áverki telst uppfylla skilyrðið um meiðsl á líkama. Þetta leiðir aftur til þess að sá sem verður fyrir andlegu áfalli án þess að verða jafnframt fyrir beinum líkamlegum áverka, t.d. höggi, telst ekki hafa orðið fyrir slysi í skilningi tryggingarinnar.

Líkur eru á því að frá þessari meginreglu séu undantekningar. Þannig hefur því verið haldið fram í fræðilegum skrifum og jafnvel í dómum að andlegt áfall geti eftir atvikum talist meiðsl á líkama í skilningi slyshugtaksins.

Andlegt áfall sem rekja má beint til slyss, t.d. sjómaður sem slasast mjög alvarlega verður í kjölfarið fyrir andlegu áfalli, fellur líklega innan gildissviðs slyshugtaksins.⁵⁴ Hér má sem dæmi nefna eftirfarandi danskan Hæstaréttardóm:

U 1982:585 H. Málavextir voru þeir að vátryggður lenti í alvarlegu umferðaróhappi. Þótt ekki væri hægt að greina það að hann hafi orðið fyrir líkamstjóni lést hann nokkrum klst. síðar úr hjartaáfalli. Í niðurstöðu Hæstaréttar, sem taldi að um banaslys í skilningi slysatryggingarinnar væri að ræða, segir að tjónið verði annaðhvort rakið til þess áfalls sem hinn látni varð fyrir við óhappið eða til beins líkamslegs áverka

⁵³ Sem dæmi má nefna úrskurð Úrskurðarnefndar almennatryggingalaga í máli nr. 193/2003. Málavextir voru þeir að kærandi sem er ípróttakennari slasaðist við vinnu sína þann 14. maí 2003. Í tilkynningu um slys til Tryggingastofnunar dags. 27. maí 2003 segir:

„Slysið átti sér stað í ípróttahúsi B-skóla með drengjum í 9 bekk. Undirritaður var að sýna stökkskot jafnfætis í kórfulbolta í kennslu skólans í ípróttahúsinu með fyrrgreindum afleiðingum. (Hásin fór í sundur á vinstra fæti).“ Í niðurstöðu úrskurðarnefndar sem taldi kæranda ekki hafa orðið fyrir slysi í skilningi 2. málslöis 1. mgr. 22. gr. almennatryggingalaga nr. 117/1993 segir m.a. eftirfarandi: „Í máli þessu liggur ekkert fyrir um að frávik hafi orðið frá þeirri atburðarás sem búast mátti við eða að óvæntar aðstæður hafi komið upp. Úrskurðarnefndin fellst ekki á að stökkið sem slíkt sé hið utanaðkomandi atvik þar sem það var framkvæmt með vilja og ætlun viðkomandi án þess að það sem slíkt hafi sjáanlega farið úrskeiðis. Það að hásin fer í sundur verður því að teljast innri atburður en ekki utanaðkomandi.“

⁵⁴ Sjá hér einnig umfjöllun í kafla 4.2.1.5.3-A hér að framan.

Ekki eru allir á einu máli um hvernig túlka á þennan dóm. Sumir telja hann staðfesta að sá sem verður fyrir andlegu áfalli, þótt hann verði ekki fyrir beinum líkamlegum áverka, teljist hafi orðið fyrir slysi í skilningi slysatrygginga.⁵⁶ Aðrir halda því fram að Hæstiréttur láti hér aðeins þá sem hugsanlegan bótarétt eiga njóta vafa um hvort orsök tjónsins var andlegt áfall eða beinn líkamlegur áverki.⁵⁷

Hvernig ber þá að túlka orðalagið meiðsli á líkama? Er gerð krafa um beinan líkamlegan áverka, t.d. högg? Þarf áverkinn jafnvel að vera sýnilegur? Ef miðað er við það sem danskir fræðimenn hafa skrifað um slyshugtakið hin seinni ár verður að telja líklegt að svarið sé nei. Þó er rétt að hafa það í huga að dómur sá frá Eystri-Landsrétti sem reifaður verður hér á eftir virðist ganga þvert á þær skoðanir.

Í Danmörku hefur því verið haldið fram að andlegar afleiðingar atburðar geti fallið innan gildissviðs slyshugtaks almennra slysatrygginga þegar áfallið verður beinlínis rakið til þess að tjónþolinn lendir í aðstæðum þar sem líf hans er í yfirvofandi hættu. Sé svo teljist hinar andlegu afleiðingar vera meiðsli á líkama. Að sjálfsgöðu verða önnur skilyrði slyshugtaksins að vera uppfyllt. Ef aðstæður eru þær að líf tjónþola er ekki í yfirvofandi hættu en hann verður engu að síður fyrir andlegu áfalli er ósennilegt að tilvikid flokkist sem slys í skilningi hinnar nýju slysatryggingar sjómanna.⁵⁸ Þannig teldist andlegt áfall sjómanns, sem verður áhorfandi að alvarlegu slysi eða vegna þess að skip hans ferst án þess að hann lendi sjálfur í yfirvofandi lífshættu, ekki slys. Hér myndi væntanlega ekki skipta máli þótt aðrir skipverjar en hann lentu í yfirvofandi lífshættu eða létust.

ÖLD af 10. maí 2000. Sak 17. afd., nr. B-3204-99, FED 2000:823. Málavextir voru þeir að tjónþoli var staddur í flugstöðinni í Düsseldorf í Þýskalandi þegar þar kom upp eldur. Vegna þessa var tjónþoli í yfirvofandi lífshættu. Nokkrir létust af völdum brunans. Í kjölfar atburðarins hlaut tjónþoli svokallaða áfallastreituröskun ("post-traumatic stress

disorder") og þurfti bæði áfallahjálp og langvarandi meðferð hjá sálfræðingi. Þá varð tjónþoli að hætta í vinnu og var metinn til 15% miska og 50% varanlegrar fjárhagslegrar örorku. Tjónþoli krafðist bóta úr slysatryggingu. Vátryggingafélagið hafnaði bótakröfunni með þeim rökum að tjónþoli hafi ekki orðið fyrir slysi í skilningi vátryggingarinnar þar sem ekki væri um að ræða meiðsli á líkama. Taldi félagið hið andlega áfall ekki uppfylla það skilyrði tryggingarinnar. Tjónþolinn færði hins vegar fyrir því rök að skilyrðið um meiðsli á líkama væri uppfyllt, enda ætti ekki að túlka slyshugtakið með þeim hætti að gerð væri krafa um beinan líkamlegan áverka, og jafnvel þó svo væri teldist áfallastreituröskun vera líffræðileg viðbrögð vegna atburðarins í flugstöðinni og því meiðsli á líkama í skilningi tryggingarinnar.⁵⁹ Vísaði tjónþoli jafnframt til dóms Hæstaréttar í U 1982:585 sem rök fyrir því að andlegar afleiðingar gætu fallið undir slyshugtakið. Vátryggingafélagið taldi hins vegar þann dóm varða mjög sérstætt tilvik þar sem orsök tjónsins var annaðhvort líkamlegs eða andlegs eðlis. Landsrétturinn lagði til grundvallar að tjónþoli hafi orðið fyrir áfallastreituröskun. Hins vegar benti dómurinn í niðurstöðu sinni á að ekki lægi fyrir sönnun þess að tjónþoli hefði orðið fyrir beinum líkamlegum áverka heldur séu meiðsli hennar af andlegum toga. Dómurinn taldi því tjónþola ekki hafa orðið fyrir meiðslum á líkama í skilningi slysatryggingarinnar.

Eins og fram kemur í kafla 4.2.1.5.1 hér að framan má ráða af siglingalögum og dómi Hæstaréttar frá 8. júní 2000 í máli nr. 21/2000 að slyshugtak 172. gr. siglingalaga beri eftir atvikum að túlka með öðrum hætti en slyshugtak nýju og gömlu slysatryggingarinnar.

Því er spurt: Telst andlegt áfall slys í skilningi 172. gr. siglingalaga?

Hugtakið slys í 172. gr. siglingalaga er að öllum líkindum hugtak skaðabótaréttarins, ekki vátryggingaréttarins. Hugtakið líkamstjón í skaðabótarétti tekur bæði til líkamlegra og andlegra áverka.⁶⁰ Þá er rétt að hafa í huga að tilgangurinn

⁵⁵ Sjá einnig í þessu sambandi U 1963:701 Ø sem reifaður er í kafla 4.2.1.5.3-A.

⁵⁶ Sjá Lyngsø (1994), bls. 806, og Sørensen (2002), bls. 421.

⁵⁷ Þessi rök voru færð fram af hálfu vátryggingafélags í dómi ÖLD af 10. maí 2000. Sak 17. afd., nr. B-3204-99, FED 2000:823.

⁵⁸ Sjá Sørensen (2002), bls. 421-422.

⁵⁹ Í þessu sambandi er rétt að benda á að menn hafa talið erfitt að greina algerlega milli líkamlegra og andlegra afleiðinga slysa. Þannig hafa rannsóknir sýnt að áfallastreituröskun ("post-traumatic stress disorder") getur valdið truflun á starfsemi heila og jafnvel veifrænni rýrnun svæða sem tengjast stjórnum tilfinninga, athygli, einbeitingu og minnis. Sjá Conca A. (1993), De Cristofaro M.T. (1993), Benkelfat C. (1995), Bremner J.D. (2000), Bremner J.D. o.fl. (2000) og Berthier M.L. (2001).

með að lögfesta reglur um ótakmarkaða og síðan takmarkaða hlutlæga skaðabótaábyrgð útgerðarmanns var að tryggja sjómenn gagnvart vinnutengdri áhættu. Þegar Hæstiréttur í dómi sínum frá 8. júní 2000 segir: "Orðið „slys“ í 172. gr. horfir til þess er skipverji verður fyrir líkamstjóni vegna ákomu eða áhrifa utan að..." er því ástæða að ætla að tjónþoli geti orðið fyrir slysi þótt hann hafi ekki orðið fyrir beinum líkamlegum áverka. Þetta orðalag Hæstaréttar verður varla skilið með öðrum hætti. Því ætti andlegt áfall sem verður beinlínis rakið til þess að tjónþoli lendir í aðstæðum við vinnu sína á sjó, þar sem líf hans er í yfirvofandi hættu, án tillits til þess hvort hann verður fyrir beinum líkamlegum áverka eða ekki en að öðrum skilyrðum slyshugtaksins uppfylltum, að geta fallið undir gildissvið slyshugtaks 172. gr. siglingalaga.

4.2.1.6 Breytingar sem gerðar hafa verið á slyshugtakinu í Danmörku. Er ástæða til að breyta hugtakinu í slysatryggingu sjómanna?

Með tilkomu hinnar nýju slysatryggingar sjómanna var að því stefnt að sjómaður sem slasast við vinnu sína um borð í skipi eða í beinum tengslum við rekstur skips fengi tjón sitt að fullu bætt án tillits til þess hvort útgerðarmaður beri skaðabótaábyrgð á tjóninu eða ekki. Sjómenn skyldu tryggðir gegn þeirri atvinnuáhættu sem fylgir sjómennsku. En er það svo? Það lætur nærri að hægt sé að svara þessari spurningu játandi. Staða þeirra er gjörbreytt frá því sem áður var, bótarétturinn oftast óumdeildur og í raun snúast slysamál sjómanna fyrst og fremst um að staðreyna hvort þeir hafi orðið fyrir tjóni og í framhaldi af því hvert umfang þess er.

Þrátt fyrir að hin nýja slysatrygging sjómanna hafi gjörbreytt stöðu þeirra bendir umfjöllunin hér að framan til þess að nokkur þau meidsli sem algengt er að sjómenn verði fyrir geti fallið utan gildissviðs slyshugtaksins.

Því er spurt: Eru einhver efnisleg rök fyrir því að láta ákveðin tjónstilvik, sem þó verða rakin til þeirrar atvinnuáhættu sem sjómennsku fylgir, falla utan slysatryggingarinnar? Sem dæmi má nefna bakmeiðsli

sem stafa af því að tjónþoli lyftir þungum hlut. Eru slík tilvik vátryggingahæf áhætta? Hefði það áhrif á iðgjöld ef slysatryggingahugtakið tæki á öllum þeim tilvikum sem nefnd eru í köflum 4.2.1.5 A og B hér að framan?

Áður en gerð verður tilraun til að svara þessum spurningum skal stuttlega farið í gegnum þær breytingar, tengdar slyshugtaki slysatrygginga, sem átt hafa sér stað í Danmörku á undanförmum árum.

Samtök vátryggingafélaga og lífeyrissjóða í Danmörku (Forsikring & Pension) settu á árinu 1999 fram tillögu um útvíkkun gildissviðs slyshugtaksins í almennum slysatryggingum. Ástæða þessa var m.a. að í of mörgum tilvikum fór ekki saman almennur skilningur á orðinu slys og skilgreining þess í slysatryggingum. Því var lögð til viðbótarskilgreining sem hafði það að markmiði að tryggja meidsli á hand- og fótleggjum án tillits til þess hvort meidslin yrðu rakin til utanaðkomandi atburðar. Þessi viðbótarskilgreining átti þannig að tryggja að meidsli, sem stöfuðu af röngu álagi á t.d. liðamót vegna hreyfinga tjónþola, féllu undir gildissvið slysatryggingarinnar. Þessari tillögu var nokkuð vel tekið af tryggingafélögum í Danmörku sem mörg hver breyttu skilmálum sínum með þessum eða svipuðum hætti.⁶¹

Það er hins vegar mikilvægt að gera sér grein fyrir því að í Danmörku eru í gildi lög um atvinnuslys, þ.e. lög nr. 422/2003, þar sem tryggingaréttur nær lengra en sem nemur hinu hefðbundna slyshugtaki. Í seinni grein minni um slysatryggingar verður nokkuð fjallað um þá löggjöf og hvort hún gæti hugsanlega þjónað sem fyrirmynd slysatrygginga fyrir vinnuslys á Íslandi. Það sem hér verður hins vegar sagt um danskan rétt tekur því aðeins til almennra slysatrygginga. Slysatryggingar launþega á Íslandi, þar með taldar sjómanna, hafa alla tíð byggst á hinu hefðbundna slyshugtaki slysatrygginga.

Sú breyting sem lögð var til 1999 og tryggingafélög í Danmörku hafa tekið tillit til mun líklega leiða til enn frekari breytinga á gildissviði slysatrygginga þar

⁶⁰ Sjá í því sambandi eftirfarandi tvo Hæstaréttardóma. H 1972:191. Málsvik voru þau að maður skaut úr ríffli að verkamönnum sem voru við vinnu sína. Ein byssukúlan lenti í stýrishúsi vinnuvélar og fór mjög nálægt stjórnanda hennar. Eftir þann atburð þjáðist hann af þunglyndi. Í dómnum var lagt til grundvallar að þunglyndi væri sennileg afleiðing af athöfnum skotmannsins. Þrátt fyrir að skotmaðurinn væri ósakhæfur var hann dæmur til að greiða tjónþola skaðabætur á grundvelli hlutlægrar bótareglu í 8. kaþítula Mannhelgisbálks Jónsbókar. H frá 31. janúar 2002, mál nr. 303/2001. Málavextir voru þeir að H varð fyrir líkamstjóni þegar æfing Slökkviliðs í fór úr böndunum í desember 1993. Hafði slökkviliðið um tíma ekki ráðið við eldinn og eldtungur staðið að húsi H sem var í einungis fjögurra metra fjarlægð frá því húsi sem kveikt var í á æfingunni. H þjáðist í kjölfarið af þunglyndi og kvíðaröskun. Af læknisfræðilegum gögnum og framburði í málinu þótti ráðið með öruggri vissu að H hefði orðið fyrir áfallastreituröskun við eldsvoðann og hlotið varanlegt heilsutjón af. Var því sannað að orsakatengsl væru milli atburðarins og heilsutjóns H. Þá þótti umrætt heilsutjón einnig sennileg afleiðing eldsvoðans, þar sem H hefði haft réttmæta ástæðu til að telja sjálfa sig, heimili sitt og eigur í bráðri hættu er hún vaknaði við umræddar aðstæður. Engu máli var talið skipta í því sambandi, þótt svo kynni að verða metið eftir á, að henni hafi ekki í raun verið búin raunveruleg hættu. Var í dæmdur skaðabótaskyldur vegna þess heilsutjóns sem H varð fyrir við eldsvoðann.

⁶¹ Sjá Nielsen (2002), bls. 5. Betænkning nr. 1423/2002, bls. 307-308, og Jónsson og Kjærgaard (2003), bls. 902-903.

í landi, þ.e. vikka það.⁶² Sem dæmi þessa má nefna að tryggingafélagið Codan hefur frá 18. mars 2002 boðið upp á almenna slysatryggingu þar sem hugtakið slys er skilgreint sem skyndilegur atburður sem veldur líkamstjóni. Þetta leiðir til þess að auk líðbandaáverka og tognunarverka á höndum og fótum falla einnig meiddli, sem rekja má til þess að þungum hlut er lyft eða svimakasts, flogaveikikasts o.s.frv., undir gildissvið slyshugtaksins.⁶³

Ekki er vafi á því, séð í ljósi þess gegn hvaða áhættu er hægt að bjóða váttryggingavernd, að vel er framkvæmanlegt að breyta slyshugtakinu í slysatryggingu sjómanna með þeim hætti sem hér hefur verið rakið. Þannig mætti nálgast það markmið enn frekar að sjómenn væru tryggðir gegn þeirri áhættu sem fylgir starfi þeirra. Vissulega yrðu menn að vera undir það búnir að slíku nýju slyshugtaki fylgdu fleiri bótaskyld slys en áður og þar af leiðandi frekari kostnaður og eftir atvikum hækkun iðgjalda. Ég hvorki get né mun reyna að geta mér þess til hver sá kostnaður yrði. Hann mætti hins vegar reikna út.

4.2.2. Vítavert/stórkostlegt gáleysi eða ásetningur. Afleiðingar.

Í 2. ml. 1. mgr. 172. gr. siglingalaga segir að lækka megi bætur eða láta þær niður falla ef tjónið verður rakið til vítaverðs gáleysis tjónþola. Ljóst er að samkvæmt 172. gr. ber útgerðarmaður hlutlæga skaðabótaábyrgð á vissum bótaþáttum. Af því má álykta að mat á því hvenær tjón verður rakið til vítaverðs gáleysis tjónþola sé skaðabótaréttarlegt mat en eigi ekki að lúta reglum váttryggingaréttar þó svo að váttryggingaskylda hvíli á útgerðarmanni.⁶⁴

Telja verður líklegt að sömu sjónarmið liggja að baki úrskurði gerðardóms frá 2001 um váttryggingaskyldu útgerðarmanna. Hugmyndin að baki gerðardómi er sú að ef bótaréttur er til staðar, bæði skv. 172. gr. siglingalaga og reglum skaðabótalaga, skuli greiða þær bætur sem hærrí reynast. Í raun leiðir þetta til þess að í flestum tilvikum verða greiddar bætur úr slysatryggingu sem eru raunveruleg skaðabót, þ.e. ætlað að bæta tjónið að fullu. Það er því ástæða til að ætla að tilvísun gerðardóms í að bætur megi lækka eða fella niður ef tjónþoli hefur valdið slysi af ásetningi

eða stórkostlegu gáleysi taki mið af skaðabótarétti en ekki váttryggingarétti.

Telja verður sennilegt að hugtakið vítavert gáleysi í 172. gr. siglingalaga verði túlkað með sama hætti og hugtakið stórkostlegt gáleysi. Þetta verður þó ekki fullýrt með vissu.⁶⁵

Hvort heldur sem rétt er að túlka hugtökin vítavert eða stórkostlegt gáleysi í 172. gr. og í úrskurði gerðardóms samkvæmt reglum skaðabótaréttar eða váttryggingaréttar, er rétt að hafa í huga að bótaréttur tjónþola gagnvart váttryggingafélagi því sem slysatryggir, byggist á skilmálum þeim sem um trygginguna gilda. Því má velja því fyrir sér hvort nokkru máli skipti í raun hvernig túlka beri siglingalög og gerðardóm því váttryggingaskilmálarnir, þar sem m.a. er vísað í váttryggingasamningalög nr. 20/1954, leiði til þess að túlka beri hugtakið stórkostlegt gáleysi út frá reglum váttryggingaréttar en ekki skaðabótaréttar. Váttryggingafélögin hafi einfaldlega ákveðið í skilmálum sínum að svo skuli vera.

Hver svo sem niðurstaða þessa alls kann að vera er rétt að spyrja fyrst hvort það skipti yfir höfuð einhverju máli hvor leiðin er valin, túlkun váttryggingaréttar eða skaðabótaréttar.

Til skamms tíma hefur því verið haldið fram í fræðilegum skrifum að hugtakið stórkostlegt gáleysi í váttryggingarétti sé þrengra en í skaðabótarétti. Þessu veldur að hinn váttryggði hefur venjulega beint eða óbeint greitt fyrir trygginguna og þess vegna sé ástæða til að taka sérstakt tillit til hans. Hugtakið stórkostlegt gáleysi í váttryggingarétti eigi því að túlka sem meðvitað stórkostlegt gáleysi, þ.e.a.s. að váttryggður geti raunverulega gert ráð fyrir að váttryggingaaturðurinn sé möguleg afleiðing af háttsemi hans. Af þessu leiði að við mat á stórkostlegu gáleysi í váttryggingarétti sé lögð áhersla á hvað tjónþoli vissi eða mátti vita. Í skaðabótarétti er meginreglan hins vegar sú að ekki er litið til þess hvað tjónþoli sem einstaklingur vissi eða mátti vita um mögulegar afleiðingar hegðunar sinnar. Hugtakið stórkostlegt gáleysi í skaðabótarétti sé því metið hlutlægt, þ.e. út frá almennum mælikvarða en ekki út frá einstaklingsbundnum mælikvarða.⁶⁶

⁶² Sjá Betænkning nr. 1423/2002, bls. 309-311. Þar kemur m.a. fram að nefnd sú sem vann að endurskoðun á dónsku váttryggingarsamningalögum, sem að stofni til eru frá 1930, hugleiddi hvort taka ætti inn í löginn skilgreiningu á hugtakinu slys. Niðurstaðan varð sú að gera það ekki, m.a. með þeim rökum að slíkt kynni að hamla þeirri þróun sem þegar var komin af stað í þá átt að vikka út gildissvið þess, auk þess sem skilgreining gæti komið í veg fyrir þann sveigjanleika sem þyrfti að vera fyrir hendi varðandi gildissvið hugtaksins

⁶³ Nánari upplýsingar um slysatrygginguna og slyshugtakið má sjá á heimasíðu Codan, þ.e.: <http://www.codan.dk/web/beregning/>
GetCodanPage?PageID=195.

⁶⁴ Sjá umfjöllun um vítavert gáleysi, Arnjótur Björnsson (1972), bls. 246 og (1986), bls. 246. Sjá einnig Alþt., B-deild 1971, bls. 2074-2076.

⁶⁵ Sjá dóm Hæstaréttar frá 8. júní 2000 í málinu nr. 21/2000. Sjá einnig Arnjótur Björnsson (1986), bls. 246.

Í skaðabótaréttinum var gáleysi til skamms tíma metið út frá ímyndaðri hegðun hins gætna heimilisföður (bonus pater familias), þ.e. að í gáleysi felist að gæta ekki þeirrar varkárni sem gegn og skynsamur maður telur sér skylt að gæta við sömu aðstæður.⁶⁷

Hin seinni ár hefur í skaðabótaréttinum verið vikið frá þessu viðmiði. Í stað þess að meta gáleysi út frá því hvað tjónvaldur vissi eða mátti vita um tilteknar aðstæður, er nú hegðun hans eða athafnaleysi metið hlutlægt. Því er ekki lengur lögð áhersla á að bera háttsemi eða athafnaleysi tjónvalds saman við hvernig gegn og skynsamur maður hefði hagað sér við sömu aðstæður, heldur er fremur lögð áhersla á að meta hvort ákveðin háttsemi eða athafnaleysi feli hlutlægt í sér frávik frá viðurkenndri hegðun á tilteknu sviði, séð í ljósi laga eða réttarreglna settra með heimild í lögum, athafnaskyldu sem kann að hvíla á viðkomandi, réttarframkvæmdar eða venju.⁶⁸ Við gáleysismatíð kemur eftir atvikum einnig til skoðunar hve mikil hættu var á að tjón hlýst af athöfn eða athafnaleysi, umfang hugsanlegs tjóns, hvort auðvelt var að sjá að tjón gat átt sér stað og hvaða ráðstafanir var hægt að gera til að koma í veg fyrir tjón.⁶⁹

Á síðari árum má greina breytingu í þá átt að túlka beri hugtakið stórkostlegt gáleysi með sama hætti í

vátryggingarétti og skaðabótarétti. Þannig hefur m.a. verið á það bent að hugtakið stórkostleg gáleysi í 1. t.l. 2. mgr. 19. gr. skaðabótalaga nr. 50/1993 og í 2. mgr. 18. gr. vátryggingasamningalaga nr. 20/1954 beri að túlka með sama hætti.⁷⁰ Því virðast ekki lengur vera forsendur til að túlka hugtakið þrengra í vátryggingarétti en skaðabótarétti. Þau sjónarmið að hinn vátryggði hafi venjulega beint eða óbeint greitt fyrir trygginguna virðast ekki lengur til þess fallin að gerður sé greinarmunur á vátrygginga- og skaðabótarétti hvað þetta varðar.⁷¹

Ekki er með góðum hætti hægt að skilgreina nákvæmlega hugtakið stórkostlegt gáleysi í skaðabóta- og vátryggingarétti.⁷² Ljóst er að einhvers staðar á þeirri línu sem liggur milli einfalds gáleysis og ásetnings liggja mörk einfalds og stórkostlegs gáleysis. Þau mörk er hins vegar oft erfðileikum bundið að staðsetja. Ljóst virðist þó að skilin þarna á milli liggja nær ásetningi en einföldu gáleysi. Gáleysi getur verið stórfellt þótt það sé ekki vísitandi, þótt vissulega séu líkurnar meiri á að hegðun þess sem vísitandi tekur áhættuna á ákveðinni athöfn feli í sér stórkostlegt gáleysi. Þá getur skipt máli við mat á gáleysi hvort sá sem í hlut á er barn, fullorðinn eða býr yfir sérfræðiþekkingu á viðkomandi sviði.⁷³ Sé tjónþoli ólvaður eykur það líkur þess að hegðun hans teljist fela í sér stórkostlegt gáleysi þótt ekki sé hægt

⁶⁶ Sjá Lyngse (1994), bls. 224-225.

⁶⁷ Sjá Arnjótur Björnsson (1999), bls. 59, Jónsson og Kjærgaard (2003), bls. 255, Bo von Eyben og Isager (2003), bls. 60.

⁶⁸ Sjá Jónsson og Kjærgaard (2003), bls. 255, Bo von Eyben og Isager (2003), bls. 61-62.

⁶⁹ Sjá Arnjótur Björnsson (1999), bls. 65, Løstrup (1999), bls. 149.

⁷⁰ Sjá Møller og Wiisbye (2002), bls. 418, Jónsson og Kjærgaard (2003), bls. 256 og 543, og Sørensen (2002), bls. 146-149. Sjá einnig U 1995.737H, sjá nánar um þann dóm Nørgaard (1996), bls. 191-196, U 1998:1558H, U 1998:1693H og U 1998.32H. Sjá einnig Nørgaard (2001), bls. 476-477.

⁷¹ Sjá Jónsson og Kjærgaard (2003), bls. 256.

⁷² Í frumvarpi til nýsamþykkrta laga um vátryggingasamninga sem lagt var fyrir Alþingi á 130. löggjafarþingi 2003-2004 er í 27. gr. að finna reglu þess efnis að hafi stórkostlegt gáleysi vátryggðs, í öðrum tryggingum en ábyrgðartryggingum, valdið vátryggingaauðurð losni félagið úr ábyrgð í heild eða hluta. Síðan segir að við mat á ábyrgð félagsins skuli líta til sakar vátryggðs, hvernig vátryggingaauðurð bar að, hvort vátryggður var undir áhrifum áfengis eða fíkniefna sem hann hafði sjálfviljugur neytt og atvika að öðru leyti. Í greinargerð segir eftirfarandi um hugtakið stórkostlegt gáleysi: "Í 2. mgr. er regla um þau tilvik er vátryggður veldur vátryggingaauðurð af stórkostlegu gáleysi. Með sama hætti og kveðið er á um í 2. mgr. 18. gr. VSL losnar félagið úr ábyrgð í heild eða að hluta í þessum tilvikum. Við mat á því að hvaða marki félagið losnar undan ábyrgð skal líta til nokkurra atriða. Er þar fyrst nefnd sök, þ.e. meta á hve mikil sökin er. Einnig skal líta til þess hvernig vátryggingaauðurð bar að, en með þessu er átt við, eins og skýrt hefur verið fyrir í frumvarpinu, að líta á til orsakasamhengis milli háttsemi og þess að vátryggingaauðurð var undir áhrifum áfengis eða fíkniefna. Ef sú er raunin getur það haft áhrif á rétt hans til bóta, en leiðir ekki sjálfkrafa til þess að félagið losnar úr ábyrgð í heild eða að hluta. Af þessu leiðir að ákvæðum í skilmálum sem mæla fyrir um að vátryggður megi ekki smakka áfengi á vátryggingatímabilinu, og ef hann geri það leiði það til þess að félagið losnar úr ábyrgð, yrði ekki beitt. Loks ber að líta til atvika að öðru leyti. Tilvísun til atvika að öðru leyti er í frumvarpinu hugsuð til þess að gefa dómstólu vissit svigrúm þegar kemur að því að skilgreina undantekningar frá meginreglunni." Sjá 130. löggjafarþing 2003-2004. Þskj. 215-204. mál. Í norsku vátryggingasamningalögum nr. 69/1989 er sambærilegt ákvæði og 27. gr. íslensku laganna. Í kjölfar gildistöku norsku laganna voru áhrif stórkostlegs gáleysis vátryggðs þau að bætur voru venjulega lækkaðar um 10-20%. Hin seinni ár hefur orðið á þessu breyting og nú er ekki óalgengt að bætur séu lækkaðar um 50% og fleiri dæmi en áður eru um 100% lækkun. Sjá Bull (2003), bls. 273.

⁷³ Sjá Brynhildsen, Lid og Nygård (2001), bls. 102.

að setja samasemmerki þar á milli.⁷⁴

Af nýlegum dómum í Danmörku virðist mega draga þá ályktun að athöfn eða athafnaleysi, sem felur í sér augljósa hættu á að tjón verði, feli í sér stórkostlegt gáleysi.⁷⁵ Líkur eru á að hlutlægt mat á alvarleika gáleysis út frá því hversu augljós hættan var eigi betur við í þeim tilvikum þar sem viðkomandi hefur tíma og möguleika á að hugsa sig um áður en hann framkvæmir eða lætur vera að framkvæma heldur en þar sem um augnabliks gáleysi er að ræða, þ.e. athöfn eða athafnaleysi á sér stað í hita augnabliksins. Í síðara tilvikinu er líklega eðlilegra að nálgast matið út frá því hversu ámalisverð háttsemi tjónvalds er, enda erfiðara að meta hvað er augljóst þeim sem engan tíma hafði til að hugsa sig um.⁷⁶ Þannig er málum oft háttað á sjó, enda gera slyss þar sjaldnast boð á undan sér.

Ekki verður fullyrt að Hæstiréttur leggi sama mat á hugtakið og virðist gert í Danmörku. Eftirfarandi þrjár dómar benda þó til þess að rétturinn sé ekki síður líklegur til þess að fallast á að háttsemi sé stórkostlega gálaus en gildir í Danmörku:

Dómur Hæstaréttar frá 19. desember 2002 í máli nr. 317/2002

Í ehf. krafði V hf. um bætur úr samsettri lausaffjár- og rekstrarstöðvunartryggingu og viðtækri eignatryggingu vegna muna er hurfu í innbroti. Í dómnum segir m.a.: "Fram er komið að brotist var inn í starfsstöð stefnda að Bildsböfða 16 með því að losað var um stormjárn á glugga í rúmlega 2ja metra hæð við hlið innkeyrsluburðar, en glugginn hafði verið skilinn eftir opin þegar starfsstöðin var yfirgefin í lok vinnudags föstudaginn 15. júní. Áfrýjandi ber fyrir sig e) og f) liði 3. gr. hinnar viðtæku eignatryggingar, þar sem segir að það sé skilyrði bóta að eðlileg aðgát hafi verið viðhöfð og tekið fram að váttryggingin bæti ekki tjón á munum sem stolið sé úr ólæstum hiðýlum. Starfsstöð

stefnda var í húsnæði í iðnaðarhverfi, sem er að jafnaði mannlaustr á kvöldin og um helgar. Verður að telja það stórfellt gáleysi af stefnda að skilja við starfsstöð sína eins og gert var, enda býður opin gluggi af þeirri stærð, sem hér var ræðir, á þessum stað og tíma, heim hættu á innbroti og leiddin til þess nokkuð greið. Vegna þessa stórfellda gáleysis verður krafa áfrýjanda að þessu leyti einnig tekin til greina og verður hann sýknaður af kröfum stefnda í málinu."

Ef tekið er mið af því sem að framan var sagt um danskan rétt má vissulega færa fyrir því rök að hér sé Hæstiréttur á svipaðri braut, þ.e. meti það sem svo að það athafnaleysi tjónþola að loka ekki glugganum, þrátt fyrir að hann hafi haft til þess tíma og möguleika, hafi falið í sér augljósa hættu á innbroti. Því er þó ekki að leyna að miðað við málavaxtalýsingu í dómnum er þessi hættu ekki jafnaugljós öllum þeim sem dóminn lesa og hún virtist vera Hæstarétti.

Dómur Hæstaréttar frá 12. desember 2002 í máli nr. 272/2002

Deilt var um váttryggingabætur vegna tveggja tjóna á vélbúnaði skips í desember 1999 og febrúar 2000, þá í eigu Ö ehf. Vardandi síðari tjónsatburðinn var óumdeilt að tveir starfsmenn Ö ehf. hefðu gangsett vél skipsins og farið skömmu síðar frá borði en tjónið hafði orðið meðan þeir voru að sinna verkum á verkstæði. Í héraðsdómi, sem skipaður var tveimur sérfróðum meðdómendum, kom fram að vélarrúm skipsins hafði hvorki verið byggt né flokkað sem mannlaustr vélarrúm og því ljóst að ekki mætti fara úr hljóð- eða ljósmerkjasambandi við viðvörðunarkerfi aðalvélarinnar á meðan hún var í gangi. Fallist var á það mat héraðsdóms að það hefði verið stórkostlegt gáleysi af hálfu starfsmanna Ö ehf. að yfirgefa skipið mannlaustr með vélina í gangi.

Af dómnum verður ekki annað ráðið en að sú

⁷⁴ Eftirfarandi dómur Héraðsdóms Reykjavíkur frá 6. september 1996, í málinu nr. E-4296/1995, er dæmi um tilvik þar sem reyndi á hvort váttryggingaþurð mætti rekja til stórkostlegs gáleysis váttrygðs, þ.e. ölvunar hans. Málinu var ekki áfrýjað til Hæstaréttar. Málavextir voru þeir að P, sem var skipstjóri á handfærabáti, lagði af stað til veiða frá Patreksfirði að morgni 30. maí 1993. Vegna veðurs hætti hann við að fara út fjörðinn og sigldi að Gjögnum. Hitti hann þar fyrir H og tjáði honum að hann ætlaði yfir í Patreksfjörð. Fylgdi H með P þar sem hann sigldi út að legufærum framan á Gjögnum að báti sem þar lá. Sást síðast til P þar sem hann var kominn um borð í hinn báttinn og var að binda sinn bát við þann bát. Síðan sást til P þar sem hann var kominn í sjóinn og var á sundi á leið til lands. Að sögn sjónarvotta hætti hann skyndilega að synða og að því er virtist gafst upp er hann átti eftir um það bil 40 metra í land. Tókst að ná honum í land en lífgunartilraunir báru ekki árangur. Samkvæmt niðurstöðum rannsóknar var vínadamagn í blóði hins látna 1,59‰ og í þvagi 2,04‰. Taldi stefndi að með ölvuninni í umrætt sinn hefði hann fyrirgert bótarétti sínum úr slysatryggingu sjómanna og því ætlu ertingjar ekki bótarétt samkvæmt 172. gr. siglingalaga nr. 34/1985. Vísaði stefndi til þess að samkvæmt skilmálum tryggingarinnar sbr. einnig 20. gr. váttryggingasamningalaga nr. 20/1954 sé heimilt að hafna greiðslu bóta. Í niðurstöðu dóms segir m.a. um hið meinta stórkostlega gáleysi P: "Fyrir liggur samkvæmt gögnum málsins að P heitinn hafi verið undir áhrifum áfengis er slysið varð. Hins vegar er ekkert upplýst um tildrög slyssins og hvort það megi beinlínis rekja til ölvunar hans. Sjópróf var ekki haldið vegna slyss þessa og aðstæður við bátana á legunni voru ekki kannaðar sérstaklega á vettvangi. Verður því að telja að ósannað sé að um hafi verið að ræða stórkostlegt gáleysi af hálfu hins látna..." Sjá einnig frá danski réttarfræmæmd U 2003:339 H. Vínadamagn í blóði ökmanns mældist ca. 1,8‰. Þetta var talið hófuðorsök slyss og fela í sér stórkostlegt gáleysi. Ökumaðurinn var því hvorki talinn eiga rétt á bótum úr ábyrgðatryggingu ökutækis né úr frjálsr slysatryggingu. Þá var unnsata hans, sem var með honum í bílnum og lést, talin hafa sýnt af sér stórkostlegt gáleysi og voru bætur til barna hennar lækkaðar um 1/3 af þeim sökum.

⁷⁵ Sjá Bo von Eyben og Isager (2003), bls. 354.

⁷⁶ Sjá Sørensen (2002), bls. 146.

háttsemi starfsmanna í umrætt sinn, að fara úr hljóð- eða ljósmerkjasambandi við viðvörðunarkerfi aðalvélar skipsins, hafi falið í sér svo stórkostlegt gáleysi að ekki þurfi að fjalla sérstaklega um það hvort í háttsemi þeirri fólst augljós hætta á að tjón yrði. Aftur virðist því Hæstiréttur dæma háttsemi manna strangt.

Dómur Hæstaréttar frá 23. september 1999 í máli nr. 16/1999

Þ, sem vann við ásetningu krana á vörubifreið, slasast þegar hann hugðist gangsetja bifreiðina í því skyni að virkja vökvakerfi hennar og prófa kranann. Steig hann upp á gangbretti bifreidarinnar og teygði sig inn til þess að gangsetja hana. Við þetta fór bifreiðin af stað og klemmdist Þ þegar hurð bifreidarinnar lenti á hurðarkarmi verkstæðisins. Talið er að eina orsök slýssins hafi verið stórkostlegt gáleysi Þ og var váttryggingafélagið V sjúknað af kröfum Þ með vísan til laga um váttryggingasamninga og skilmála V vegna slýsatryggingar ökumanns. Í dómi Hæstaréttar segir m.a.: “Aðilar eru sammála um það að loft hafi ekki farið af kerfi bifreidarinnar áður en áfrýjandi gangsetti hana þessu sinni. Af matsgerð dómkvadds manns og skýrslum fyrir dómi verður að álykta að af þeim sökum geti áfrýjandi ekki hafa skilið bifreiðina eftir í sturtugír er hann slókkti á vél hennar. Áfrýjandi var sá eini sem kom nálægt stjórnþækjum bifreidarinnar við þetta tækifæri.”

Hér virðist dómurinn ganga út frá því að tjónþoli hafi mátt vita að við gangsetningu myndi bifreiðin fara af stað. Hegðun tjónþola hafi því falið í sér augljósa hætta á tjóni.

Eins og að framan greinir getur stórkostlegt gáleysi sjómanns orðið til þess að hann verður að hluta eða fullu að bera tjón sitt sjálfur. Sem dæmi þessa skal enn á ný nefndur dómur Hæstaréttar frá 8. júní 2000 í máli nr. 21/2000 en þar kom eftirfarandi fram um hugtakið vitavert gáleysi í 172. gr. siglingalaga:

S, sem var í skipsrúmi á skipi H, varð fyrir meiðslum á hálsi í átökum við annan skipverja meðan þeir voru að vinnu á þilfari skipsins, þar sem það var að veiðum. Um gáleysi og metna eigin sök tjónþola segir eftirfarandi í dómnum: “Í samræmi við síðari

lið málsgreinarinnar þarf hins vegar að taka afstöðu til þess hvort rétt sé að lækka bætur til áfrýjanda eða fella þær niður sakir þess að hann hafi orðið valdur að tjóni sínu af vitaverðu gáleysi. Telja verður að hann hafi visvitandi stofnað til þattu á meiðslum í samskiptunum við félagi sinn, en eigi hins vegar ekki einn alla sök á því hvornig fór, svo sem fyrr getur. Þykir hæfilegt að þessu virtu að örorkubætur til hans verði lækkaðar um helming, þannig að stefndi greiði honum bætur að hálfu.”

Í 2. mgr. 88. gr. umferðalaga nr. 50/1987 er að finna ákvæði þar sem kveðið er á um að stórkostlegt gáleysi þess sem slasast getur leitt til lækkunar eða brottfalls bóta.⁷⁷ Hér á eftir verða reifaðir þrjú dómur þar sem reyndi á þetta ákvæði.⁷⁸

H 1997:1071

K varð fyrir slýsi er verið var að afferma timbur af palli bifreiðar. Um gáleysi tjónþola segir eftirfarandi í dómi Hæstaréttar: “Áfrýjandi var sjálfur viðtakandi varningsins, sem fluttur var með bifreiðinni, og bar ábyrgð á því hvornig staðið væri að móttöku á honum. Hann var vanur vinnu þar sem lyftibúnaður var notaður og mátti gera sér ljósa grein fyrir þattum sem henni væru samfara. Hann mátti og vita að bifreiðastjórinn sæi ekki til handbragða hans. Engar líkur eru að því leiddar að búnaði kranans eða umbúnaði við lyftingu á farminum hafi verið afátt. Ósannað er, gegn mótmælum bifreiðastjórans, að farminum hafi verið slakað niður eftir að bifing var byrjuð, og áfrýjandi gat hæglega meiðst við aðgerðina án þess að mistök við stjórn kranans kæmu til. Er mun líklegra, þegar alls er gætt, að áfrýjandi hafi sjálfur lagt sig í óþarfa þattu. Verði slýsið þannig rakið til mistaka hans, sem meta megi honum til stórkostlegs gáleysis, eins og á stóð. Samkvæmt því er rétt að taka til greina þá kröfu stefndu að bætur til áfrýjanda verði lækkaðar á grundvelli 3. mgr. 88. gr. umferðalaga. Er hæfilegt eftir öllum atvikum að hann beri sjálfur helming af tjóni sínu en stefndu bæti það að hálfu.”

H frá 20. mars 2003, mál nr. 374/2002

R og tveir vinnufélagar hans smíðuðu tréþall sem þeir notuðu til leiks á þann hátt að tveir þeirra festu sig niður í sæti á honum en sá þriðji stýrði bifreið

⁷⁷ Sjá Arnljótur Björnsson (2003), bls. 65, en þar kemur fram að höfundur telur að lögfesting 2. mgr. 88. gr. umferðalaga leiði til þess að sakarskipting verði nánast úr sögunni þegar vélknúði ökutækni veldur slýsi á fótgangandi vegfarendum, hjólríðamönnum, ríðandi mönnum eða farþegum.

⁷⁸ Sem dæmi um lagaákvæði þar sem kveðið er á um að stórkostlegt gáleysi geti leitt til lækkunar eða brottfalls bóta má nefna: 6. gr. laga um sjúklingatryggingu nr. 111/2000, í greinargerð með 6. gr. segir m.a. eftirfarandi: “Þegar litíð er til úrlausna dómstóla í málum, þar sem komið hefur til álita að telja að gáleysi sé stórfellt, verður að ætla að mjög sjaldan reyni á ákvæði 6. gr.” Sambærilega reglu er að finna í 9. gr. laga nr. 25/1991 um skaðsemisábyrgð.

sem dró pallinn efir malarplani. R slasaðist þegar pallurinn rakst á járngrindur sem geymdar voru á planinu. Í dómi Hæstaréttar segir m.a. um gáleysi tjónþola: "Af gögnum málsins er ljóst að stefndi átti blut að smíði aðurnefnds trépalls og lagði á ráðin með vinnufélögum stnum um að nota hann til leiks á þann hátt að tveir þeirra myndu festa sig niður í sæti á honum og hann yrði dreginn af bifreið sem sá þriðji myndi stýra. Pallur þessi var þannig úr gærði gerður að augljóst mátti vera að stórfelld hætta gæti stafað af honum á fleiri en einn veg þegar hann yrði dreginn í bringi eftir malarýfirborði athafnasvæðis Vegagerðarinnar innan um vörubirgðir og áhöld. Stefndi hefur ekki hnekk þvi, sem fram kom við lögreglurannsókn, að ökuþráði og aksturslag Asgeirs Jóns Einarssonar, sem stjórnadi bifreiðinni þegar stefndi slasaðist, hafi lítt verið frábrugðið þvi sem var hjá fyrri öikumanni hennar, svo og að starfsmenn Vegagerðarinnar hafi breyft atbugasendum við þá um þennan háskaleki. Þegar slysið bar að höndum hafði stefndi náð nægilegum aldri til að geta gert sér fulla grein fyrir þeirri verulegu hættu, sem hann setti sig í með þátttöku í þessum athöfnum. Hann sýndi þannig af sér stórfelld gáleysi í skilningi 2. mgr. 88. gr. umferðarlaga nr. 50/1987. Áð þvi virtu hefur stefndi þegar fengið tjón sitt bætt að þvi leyti sem hann getur sótt að öðrum um það." Tjónþoli hafði fengið bætt helming tjóns síns.

H frá 25. október 2001, mál nr. 129/2001

R krafðist bóta vegna slyss er hún varð fyrir sem farþegi í bifreið GA, en ökuþaður bifreiðarinnar í umrætt sinn, GP, var undir ábrifum áfengis. Í dómi Hæstaréttar kemur fram að niðurstæða málsins ráðist af reglum 2. mgr. 88. gr. umferðarlaga um eigin sök. Síðan segir: "Fallast ber á þá niðurstæðu héraðsdóms með skírskotun til forsendna hans, að gagnafryjandi hafi mátt vera ljóst að gagnstefndi, er hún fékk til að aka bifreiðinni R-8748 fyrir sig frá Flateyri til Bolungarvíkur aðfarandi 1. nóvember 1997, hafi verið undir ábrifum áfengis. Jafnframt er staðfest sú niðurstæða dómsins að slysið verði rakið til ökuvar

hans. Gagnafryjandi sýndi þannig af sér stórkostlegt gáleysi er hún fékk manni, sem benni gat ekki dulist að var verulega undir áfengisábrifum, stjórn bifreiðar sem hún hafði umráð yfir og tók sér far með honum. Sök hennar á slysinu er þvi veruleg. Ber að lækka bætur til hennar á grundvelli 2. mgr. 88. gr. umferðarlaga og þykir í ljósi atvika eðlilegt að hún beri 2/3 hluta tjóns síns."⁷⁹

Oft þarf að meta bæði gáleysi tjónvalds og tjónþola. Þetta á við þegar hinn bótaskyldi ber ábyrgð á grundvelli sakar. Slíkt mat leiðir eftir atvikum til þess að sök er skipt. Almenna reglan nú til dags er sú að tjónþoli fær fullar bætur nema sök hans í sé 1/3 eða meiri. Þó svo að við það sé miðað að tjónþoli sé ekki látinn bera hluta sakar í máli nema sök hans sé veruleg er ekki þar með sagt að hægt sé að draga þá ályktun að hann hafi sýnt af sér stórkostlegt gáleysi. Það mat kann að vera háð aðstæðum og ekki verður lagt að jöfnu hver eigin sök er og gáleysisstigs. Þannig er ekki hægt að gefa sér að ákveðna lágmarks eigin sök þurfi til þess að um stórkostlegt gáleysi teljist að ræða. Einfalt gáleysi tjónvalds og tjónþola getur leitt til þess að tjónþoli verði látinn bera helming tjóns síns sjálfur. Í öðrum tilvikum kann að vera fyrir hendi stórkostlegt gáleysi bæði tjónþola og tjónvalds en þar sem gáleysi tjónvalds er meira en tjónþola verður sá síðarnefndi aðeins látinn bera 1/3 hlut tjóns sín sjálfur.

Af eftirfarandi tveimur dómum virðist mega draga þá ályktun að þótt tjónþolar hafi verið látnir bera 50% eigin sök hafi dómstóllinn ekki talið að þeir hafi sýnt af sér stórkostlegt gáleysi. Þetta verður þó ekki fullrytt með vissu þar sem dómstóllinn tekur í sjálfu sér ekki afstöðu til gáleysisstigsins þegar eigin sök er metin heldur lætur nægja að kveða upp úr með það að tjónþoli hafi sýnt af sér gáleysi sem leiði til þess að hann verði að bera hluta tjóns síns sjálfur.

H frá 20. janúar 2000, mál nr. 284/1999

G hafði að mestu lokið við viðgerð á togvindu skips í eigu H þegar hann féll um togvör, sem lá slakur frá togvindunni og aftur í gálga skipsins. Í dómnum segir

⁷⁹ Í 2. mgr. 101 gr. dönsku umferðarlaga nr. 712/2001 er að finna sambærilegt ákvæði við 2. mgr. 88. gr. umferðarlaga nr. 25/1987. Sjá umfjöllun um dómframkvæmd í Danmörku um áhrif þess að tjónþoli tekur sér far með ölvuðum öikumanni, Drew Jensen (1988), bls. 383-389. Með sama hætti og í dómi Hæstaréttar í máli nr. 129/2001, eru áhrif þess að taka sér far með ölvuðum öikumanni metin í Danmörku út frá reglum um eigin sök en ekki áhættutöku. Í Danmörku er meginreglan sú að sá sem tekur sér far með ölvuðum öikumanni þarf að bera 1/3 hluta tjóns síns sjálfur. Aðstæður geta þó verið með þeim hætti að tjónþoli missir bótarétt sinn að fullu. Sem dæmi má nefna U 1990:688 V þar sem tjónþoli, sem hafði verið lengi á veitingahúsi með öikumanni, sem einni klst. eftir óhapp, mældist með alkóhólþrómill 2,27, fékk engar bætur. Full ástæða er til að ætla að gildandi réttur á Íslandi sé sambærilegur, þ.e. að eftir atvikum geti tjónþoli tapað bótarétti sínum að fullu. Fleiri danska dómur má nefna í tengslum við þetta ákvæði umferðarlaga. U 1992:900 V. Hér voru bætur tjónþola lækkaðar um 1/3. U 1993:785 V. Hér voru bætur vegna missis framferanda lækkaðar um 1/3 þar sem hinn látni hljóp fyrir bil. Athyglisvert er að í þessu tilviki var talið að um ásetningsverk hins látna hafi verið að ræða. U 2001:710 Ø. Farþegi í stolnum bíl slasaðist á flötta undan lögreglu eftir innbrot. Bætur til hans voru lækkaðar um 1/3. Var talið að honum hafi mátt vera það ljóst að þeim kynni að verða veitt eftirfór eftir innbrotið og að slíkt gæti orðið til þess að ökuþaðurinn keyrði mjög óvarlega. U 2002:2545 V. Hér voru atvik þau að bílstjóri tók bíllykil úr kveikju meðan á akstri stóð. Ætlaði hann að prófa annan lykil. Þetta varð til þess að stýrið festist, bíllinn fór yfir á öflugan vegarhelming og lenti á arnaríni bifreið. Bílstjórnir var talinn hafa sýnt af sér stórkostlegt gáleysi en þó voru bætur til hans ekki lækkaðar. U 2003:339 H. Afengismagn í blóði öikumanns mældist c.a. 1,8‰. Þetta var talið höfudorsök slyss og fela í sér stórkostlegt gáleysi. Ökuþaðurinn var þvi hvorki talinn eiga rétt á bótum úr ábyrgðartyggingu ökutækis né úr frjálsri slysatryggingu. Þá var unnusta hans sem var með honum í bílnum og lést talin hafa sýnt af sér stórkostlegt gáleysi og voru bætur til barna hennar lækkaðar um 1/3 af þeim sökum.

um eigin sök tjónþola: "Áð öllu þessu gættu verður að leggja til grundvallar að stefnda hafi verið kunnugt um hvornig togvörinn lá áður en hann slasaðist. Með fullri aðgæslu hefði hann getað forðast slysið. Hann á þannig nokkra sök á því hvornig fór. Verður hann af þessari ástæðu sjálfur að bera tjón sitt að helmingi."

H frá 7. mars 2002, mál nr. 292/2001

Starfsmenn P hf. (síðar L hf.), sem unnu að því að koma 6 cm sveru plaströri undir götu, lögðu rörið þvert yfir gangstétt meðan á framkvæmdinni stóð. Þ, sem kom skokkandi eftir gangstéttinni, féll um rörið og fótbrotnaði. Í dómnum segir um eigin sök tjónþola: "Er ljóst að þær aðstæður voru fyrir hendi, sem hefðu átt að vara gagnáfrýjanda við ef aðgát hefði verið sýnd. Hún á því einnig sök á óhappinu. Þykir rétt að aðilarnir beri hvor helming sakar vegna þess tjóns sem gagnáfrýjandi varð fyrir við slysið."

Í eftirfarandi tveimur dómum var eigin sök tjónþola metin annars vegar 3/5 og hins vegar 2/3. Telja verður líklegt að gáleysi tjónþola í báðum þessum tilvikum hafi verið metið stórkostlegt.

H 1998:2346

H ehf. hafði sem verktaki með höndum smíði brúar yfir Skálm á Mýrdalssandi. Áð sjálfri brúarsmíðinni lokinni var unnið við að fjarlægja bráðarbirgðarbrú. Ö stjórnaði verkinu. Þegar 6.500 kg. þungum burðarbita var lyft með kranabífreid sat annar endi bitans fastur. Fór Ö þá við annan mann til að losa endann með járnkarli. Er bitinn losnaði kom slinkur á bómum kranans. Brast bómur og féll á mennina tvo sem létust. Í dómnum segir m.a. um eigin sök Ö: "Á það verður að fallast með héraðsdómi að ekki hafi átt að leynast Ö, sem var þauvanur verkstjórnandi, að kranabóman var undir hættulegu álagi þegar hann ákvað að losa bitann með félagi sínum og fara undir bómuna, en þetta verklag hafi verið með öllu ónaúðsynlegt og varhugavert. Slysið verður því einnig rakið til eigin sakar Ö..." Eins og að framan greinir verða stefndu S og Ö sjálfir taldir eiga sök á slysinu. Þykir gáleysi Ö hafa verið svo verulegt að fébótaábyrgð stefnda S takmarkist við 2/5 hluta tjónsins.

H frá 22. nóvember 2001, mál nr. 74/2001

Stýrimaðurinn S vann við að þrifa gólf og veggir í lest loðnuskipts. S stóð í miðjum stiga, sem hann hafði reist upp við skemmri hlið lestarbólfssins, þegar

stiginn rann undan honum þannig að hann féll niður og slasaðist. Hæstiréttur taldi að slysið yrði rakið til vanbúnaðar stigans, sem útgerðarmaður skipsins hafði lagt S til við verkið. Um eigin sök tjónþola segir m.a. í dómnum: "Við mat á sök verður þó einnig að líta til þáttar áfrýjanda. Hann var reyndur sjómaður og hafði gegnt starfi stýrimanns um borð í skipinu samfellt um átta ára skeið þegar slysið varð. Hann var því þaukunnugur öllum aðstæðum um borð og einn af yfirmönnum skipsins. Stefndi hafði nýlega eignast skipið og bjó áfrýjandi yfir meiri þekkingu á aðstæðum um borð en fyrsti stýrimaður, sem hafði tekið við því starfi eftir eigendaskiptin. Kom fram í framburði fyrsta stýrimanns fyrir héraðsdómi að hann hafi lítið svo á að áfrýjandi væri verkstjóri við þrífir ásamt sér og hefði hann leiðbeint öllum, sem við þau unnu, nema áfrýjanda. Áfrýjandi átti því að bera skynbragð á hvort stiginn, sem honum var fenginn, hentaði til verksins. Hann hafði stöðu til að hafna stiganum ef hann teldi svo ekki vera og neita að vinna verkið ella. Þá ákvað áfrýjandi alla tilbögum við verk sitt sjálfur. Hann hefði getað óskað eftir manni til að halda við stigann eða gert gangskör að því að útvega hinn hluta stigans, þannig að unnt hefði verið að lengja hann og skorða að því búnu á milli lengri hliða lestarbólfssins með viðunandi halla. Átti áfrýjandi því verulega sök á slysinu. Er að þessu gættu hæfilegt að hann beri sjálfur $\frac{2}{3}$ hluta tjóns síns en stefndi $\frac{1}{3}$ hluta."

Ef ábyrgðin byggist á hlutlægum grunni verður sök ekki skipt með sama hætti og að framan greinir. Það breytir því þó ekki að eftir sem áður getur í þeim tilvikum komið til þess að tjónþoli verði látinn bera hluta tjóns síns sjálfur vegna eigin sakar.⁸⁰

Þá er einnig rétt að hafa í huga að í þeim tilvikum þar sem lögfest er regla sem kveður á um að stórkostlegt gáleysi þurfi til að lækka bætur til tjónþola, er meginreglan sú að hann skuli fá óskertar bætur. Því má álykta sem svo að þótt gáleysi tjónþola í viðkomandi tilviki sé talið stórkostlegt geti það leitt til lægri eigin sakar en væri ef ábyrgð tjónvalds byggðist á sök, þ.e. væri ekki hlutlæg.⁸¹

Sá sem heldur því fram að tjón verði rakið til stórkostlegs gáleysis tjónþola verður að sanna að svo sé. Í tilviki slysatryggingar sjómanna ber váttryggingafélagið því sönnunarbyrðina.⁸²

Með vísan til þess sem sagt hefur verið um hugakið stórkostlegt gáleysi má reikna með því að ekki muni

⁸⁰ Arnljótur Björnsson (1999), bls. 125-126.

⁸¹ Sjá umfjöllun í fótótu nr. 37.

⁸² Sjá Jónsson og Kjærgaard (2003), bls. 267.

reyna á lækkun af þessum sökum í slysamálum sjómanna nema í undantekningartilfellum. Þannig þekkist nánast ekki að bótum úr hinni nýju slysatryggingu sjómanna sé hafnað að hluta til eða fullu með vísan til stórkostlegs gáleysis.⁸³ Þeir dómur sem að framan hafa verið raktir gefa þó ástæðu til að ætla að Hæstiréttur muni eftir atvikum beita lækkun ef á reynir.

5. SAMANTEKT

Ef bótaréttur þess sem verður fyrir slysi við vinnu sína byggðist eingöngu á reglum skaðabótaréttar yrði oft mikil óvissa tengd því hvenær hinn slasaði fengi tjón sitt bætt og hvenær ekki. Þetta hefur leitt til þess að byggt hefur verið upp bótakerfi til viðbótar skaðabótaréttinum. Þegar bótaréttur þess sem orðið hefur fyrir vinnuslysi er ræddur er því nauðsynlegt að líta á bótarétt hans í heild en ekki aðeins að einskorða sig við skaðabótarétt hans. Slysatryggingar launþega eru hluti þessa bótaréttar.

Hér að framan hefur annars vegar verið fjallað um almenn atriði tengd bótarétti launþega og hins vegar um álitæfni sem snúa að slysatryggingu sjómanna. Umfjöllunin um slysatryggingu sjómanna snerti þá spurningu hvenær um bótaskyld slys væri að ræða, þar með talið hvaða sjómenn séu vátryggðir, hvenær og á hvaða grundvelli.

Kom m.a. fram að enda þótt sú skylda hvíli nú á útgerðarmönnum að slysatryggja alla íslenska sjómenn er ekki þar með sagt að þeir séu allir tryggðir með sama hætti. Þá kom einnig fram sú skoðun að ekki væri sjálfgefið að hugtakið slys í 172. gr. siglingalaga nr. 34/1985 bæri að túlka með sama hætti og það er skilgreint í hinni gömlu og nýju slysatryggingu sjómanna og úrskurði gerðardóms frá 2001.

Þá var gerð grein fyrir því að þótt með hinni nýju slysatryggingu sjómanna væri stigið stórt skref í þá átt að tryggja fullar bætur gætu komið upp einstök tjónstilvik sem kynnu að falla utan gildissviðs tryggingarinnar. Var þar m.a. fjallað um tjón vegna þess að verið er að lyfta þungum hlutum, vegna ofáreynslu, svimakasts eða rangs álags á t.d. liðamót

vegna hreyfinga tjónþola, áfallastreituröskunar og annarra andlegra áfalla. Í framhaldi af þeirri umfjöllun voru raktar þær breytingar sem gerðar hafa verið á hinu almenna slyshugtaki í Danmörku og hvort ástæða sé til að ætla að svipaða leið megi fara hér á landi varðandi slysatryggingu sjómanna. Áð lokum var gerð grein fyrir áhrifum þess að slysaatburður verður rakinn til vítaverðs eða stórkostlegs gáleysis tjónþola.

⁸³ Með tilkomu hinnar nýju slysatryggingar hefur áherslan í slysamálum sjómanna færst að verulegu leyti frá sakarspurningunni yfir í að staðreyna afleiðingar slyssins. Þetta hefur aftur leitt til þess að oft eru atvik máls lítt upplýst, aðeins látið við það sitja að fá staðfest að viðkomandi hafi orðið fyrir slysi. Lögregluskýrslum hefur þannig fækkað verulega frá því sem áður var og sjópróf eru nánast ekki haldin lengur. Líklega dregur þessi skortur á upplýsingum um atvik máls enn frekar úr líkum þess að bótum verði neitað með þeim rökum að slysið verði rakið til stórkostlegs gáleysis tjónþola.

HEIMILDASKRÁ:

Fræðirit og greinar:

- Arnlfjótur Björnsson (1972) Arnlfjótur Björnsson, Bylting í bótarétti, *Úlfjótur*, 3. tbl. 1972.
- Arnlfjótur Björnsson (1981) Arnlfjótur Björnsson, Yfirlit yfir bótakerfi á Íslandi, *Úlfjótur*, 1.-2. tbl. 1981.
- Arnlfjótur Björnsson (1986) Arnlfjótur Björnsson, Nýju siglingalögin II. Slysátrygging sjómanna og sérreglur siglingalaga um bætur fyrir vinnuslys, *Tímarit lögfræðinga* 1986, bls. 239-255.
- Arnlfjótur Björnsson (1988) Arnlfjótur Björnsson, Bætur fyrir umferðarslys, *Hið íslenska bókmenntafélag*, Reykjavík 1988.
- Arnlfjótur Björnsson (1990) Arnlfjótur Björnsson, Kaflar úr skaðabótarétti, *Bókaútgáfa Orators*, Reykjavík 1990.
- Arnlfjótur Björnsson (1999) Arnlfjótur Björnsson, Skaðabótaréttur - kennslubók fyrir byrjendur, 2. útgáfa, *Bókaútgáfa Orators*, Reykjavík 1999, ISBN 9979-825-20-0.
- Arnlfjótur Björnsson (2003) Arnlfjótur Björnsson, ökutæki og tjónbætur, *Hið íslenska bókmenntafélag*, Reykjavík 2003, ISBN 9979-66-130-5.
- Benkelfat C. (1995) Benkelfat C., Bradwejn J., Meyer E., Ellenbogen M., Milot S. Gjedde A., Evans A.: Functional neuroanatomy of CCK4-induced anxiety in normal healthy volunteers. *McConnell Brain Imaging Center, Department of Neurology and Neurosurgery, McGill University, Montreal, Quebec, Canada. Am J Psychiatry* 1995 Aug;152(8):1180-4.
- Berthier M.L. (2001) Berthier M.L., Posada A., Puentes C., Dissociative flashbacks after right frontal injury in a Vietnam veteran with combat-related posttraumatic stress disorder. *Department of Medicine and Dermatology, University of Malaga, Spain J Neuropsychiatry Clin Neurosci* 2001 Winter;13(1):101-5.
- Betænkning nr. 1423/2002 Betænkning nr. 1423 om forsikringsavtaleloven, Afgivet af Justitsministeriets udvalg om revision af forsikringsavtaleloven, *København* 2002, ISBN 87-601-9735-8.
- Bo von Eyben og Isager (2003) Bo von Eyben og Helle Isager, *Lærebog i erstatningsret*, 5. udgave, *Jurist- og Økonomforbundets Forlag, København* 2003, ISBN 87-574-0846-7.
- Bremner J.D. (2000) Bremner J.D., Innis R.B., Southwick S.M., Staib L., Zoghbi S., Charney D.S. Decreased benzodiazepine receptor binding in prefrontal cortex in combat-related posttraumatic stress disorder. *Department of Diagnostic Radiology, Yale University School of Medicine, New Haven, CT, USA Am J Psychiatry* 2000 Jul;157(7):1120-6.
- Bremner J.D. o.fl. (2000) Bremner J.D., Innis R.B., White T., Fujita M., Silbersweig D., Goddard A.W., Staib L., Stern E., Capiello A., Woods S., Baldwin R., Charney D.S. SPECT [I-123] iomazenil measurement of the benzodiazepine receptor in panic disorder. *Department of Psychiatry, Yale University School of Medicine, New Haven, Connecticut, USA Biol Psychiatry*. 2000 Jan 15;47(2):96-106.
- Brynhildsen, Lid og Nygård (2001) Claus Brynhildsen, Børre Lid og Truls Nygård, *Forsikringsavtaleloven med kommentarer*, *Gyldendal Norsk Forlag*, 2001, ISBN 82-05-28040-1.
- Bull (2003) Hans Jacob Bull, *Innføring i forsikringsrett*, utkast til en lærebog, 9. utgave, *Oslo* 2003.
- Conca A. (1993) Conca A., Fritzsche H., Peschina W., König P., Swoboda E., Wiedner H., Haas C. Preliminary findings of simultaneous 18F-FDG and 99mTc-HMPAO SPECT in patients with depressive disorders at rest: Differential correlates with ratings of anxiety. *Department of Psychiatry I, LKH Rankweil, Valunastr. 16, A-6830, Rankweil, Austria Psychiatry Res* 2000 Feb 28;98 (1):43-54.

- De Cristofaro M.T. (1993) De Cristofaro M.T., Sessarego A., Pupi A., Biondi F., Faravelli C.: Brain perfusion abnormalities in drug-naïve, lactate-sensitive panic patients: a SPECT study. *Universita di Firenze, Italy Biol Psychiatry* 1993 Apr 1; 33 (7):505-12.
- Drew Jensen (1988) Drew Jensen, Personskade ved kørsel med spirituspåvirket fører, *UfR* 1988 B 383-389.
- Guðmundur Sigurðsson (1999) Guðmundur Sigurðsson, Bótaréttur launþega - er breytinga þörf? *Lögmannaþingi* 1. tbl. 1999, bls. 10-11.
- Jønsson og Kjærgaard (2003) Henning Jønsson og Lisbeth Kjærgaard, *Dansk Forsikringsret*, 8. udgave, Jurist- og Økonomforbundets Forlag, København 2003, ISBN 87-574-0679-0. Lyngsø (1994) Preben Lyngsø, *Dansk Forsikringsret*, 7. udgave, Jurist- og Økonomforbundets Forlag, København 1994, ISBN 87-574-0678-5.
- Møller og Wiisbye (2002) Jens Møller og Michael S. Wiisbye, *Erstatningsansvarsloven*, 6. udgave, Jurist- og Økonomforbundets Forlag, København 2002, ISBN 87-574-3791-2.
- Nielsen (2002) Michael K. Nielsen, *Kunsten at definere en ulykke*, *Forsikring* nr. 3, 2002.
- Nørgaard (1996) Jørgen Nørgaard, Højesterets dom af 22. juni 1995, Grov uagtsomhed i relation til bestemmelsen i erstatningsansvarsloven § 19, stk. 2, nr. 1, *UfR* 1996B, bls. 191-196.
- Nørgaard (2001) Jørgen Nørgaard, Ivan Sørensen: *Forsikringsaftaleloven med kommentarer*, *UfR* 2001 B, bls. 475-477.
- Peter Lødrup (1999) Peter Lødrup, *Lærebog i erstatningsrett*, 4. udgave, Oslo 1999, ISBN 82-91724-05-9.
- Sørensen (2002) Ivan Sørensen, *Forsikringsret*, 3. omarbejdede udgave, Jurist- og Økonomforbundets Forlag, København 2002, ISBN 87-574-0303-1.

Alþingistiðindi

- Alþt. A-deild 1971, bls. 241-242.
- Alþt. B-deild 1971, bls. 2074-2076.
- Alþt. A-deild 1972, bls. 746.
- Alþt. A-deild 1976-77, bls. 1767-1769.
- Alþt. A-deild 1984, bls. 1047-1049.
- Alþt. A-deild 126. löggjafarþing 2000-2001. Þskj. 1012—635. mál.
- Alþt. A-deild 127. löggjafarþing 2001-2002. Þskj. 510—359. mál.
- Alþt. A-deild 130. löggjafarþing 2003-2004. Þskj. 215—204. mál.

DÓMAR M.M.

Íslenskir:

- H 1972:191.
- H 1988:1401.
- H 1996:4161.
- H 1997:1071.
- H 1997:2414.
- H 1998:2346.
- H frá 23. september 1999 í máli nr. 16/1999.
- H frá 20. janúar 2000, mál nr. 284/1999.
- H frá 8. júní 2000, mál nr. 21/2000.
- H frá 25. október 2001, mál nr. 129/2001.

H frá 15. nóvember 2001, mál nr. 215/2001.
H frá 22. nóvember 2001, mál nr. 74/2001.
H frá 31. janúar 2002, mál nr. 303/2001.
H frá 7. mars 2002, mál nr. 292/2001.
H frá 12. desember 2002 í máli nr. 272/2002.
H frá 19. desember 2002 í máli nr. 317/2002.
H frá 20. mars 2003, mál nr. 374/2002.
Álit umboðsmanns Alþingis í máli nr. 2516/1998.
Álit úrskurðarnefndar í váttryggingamálum í máli
nr.193/2003.
Úrskurður Úrskurðarnefndar almannatryggingalaga í
máli nr. 193/2003
Héraðsdómur Reykjavíkur, mál nr. E-4296/1995.

Danskir:

U 1963:7.1
U 1982:585.
U 1990:688 V.
U 1992:900 V.
U 1993:785 V.
U 1995:737 H.
U 1998:32 H.
U 1998:1558 H.
U 1998:1693 H.
U 2001:710 Ø.
U 2002:2545 V.
U 2003:339 H.
ØLD af 10. maí 2000. Sak 17. afd., nr. B-3204-99,
FED 2000:823.