

Mál nr. 424/2024

Nafn málskotsaðila (M)

Nafn varnaraðila (V)

Heiti vátryggingar: Ábyrgðartrygging atvinnureksturs.

Nafn vátryggingartaka (X)

Skaðabótaábyrgð. Vinnuveitandaábyrgð.

Gögn.

1. Málskot móttakið 4. nóvember 2024, ásamt fylgiskjöllum.
2. Athugasemdir V, dags. 25. nóvember 2024, ásamt fylgiskjöllum.
3. Viðbótarathugasemdir M, dags. 2. desember 2024.
4. Viðbótarathugasemdir V, dags. 3. febrúar 2025, ásamt fylgiskjali.
5. Athugasemdir M, dags. 7. febrúar 2025.

Málsatvik.

Í málskoti kemur fram að 13. nóvember 2023 hafi M millilent á Keflavíkurflugvelli á leið sinni til Vancouver í Kanada. Atvikum er lýst þannig að M hafi fallið um svokallaðan leiðara eftir að hún steig út úr flugvallarrútu og hafði gengið nokkur skref í átt að flugvél sem lagt var þar í stæði. Hafi M sem í umrætt sinn var í hópi farþega, handleggsbrotnað við fallið. Með málskotinu fylgdi ljósmynd af leiðaranum og hvernig honum var fyrirkomið. Kemur fram í málskotinu að M hafi dvalið á sjúkrahúsi á Íslandi í tvo daga en þá flogið heim til sín í Kanada. Jafnframt segir þar að M hafi þurft á töluverðri lækniaðstoð að halda eftir að heim var komið. Upplýst er að X hafi verið tilkynnt um tjónið í byrjun desember 2023. Með tölvubréfi, dags. 18. desember 2023, hafnaði X bótaábyrgð í málinu. Kemur þar fram að fyrir hendi sé myndefni af óhappinu úr öryggismyndavélum. Með vísun í það efni hafnaði X því að tjón M verði rakið til saknæmrar háttsemi X eða starfsmanna þess, heldur virðist M hafa hrasað. Því telji X að um óhappatilvik sé að ræða. V var tilkynnt um slysið með tölvubréfi, dags. 20. janúar 2024.

M, sem telur að X beri skaðabótaábyrgð á tjóni sínu, krefst þess í málskoti að fá tjón sitt bætt úr frjálsri ábyrgðartryggingu X hjá V, enda megi rekja slysið til ófullnægjandi aðbúnaðar við frágang leiðarans, nokkuð sem X beri ábyrgð á. Byggir M m.a. á því að myndbandsupptaka af slysinu sýni svo ekki verði um villst að m.a. vegna annarra farþegar sem einnig voru á leið frá flugvallarrúttunni áleiðis um borð í vélina, hafi verið ómögulegt fyrir M að sjá leiðarann eða hjól hans sem hún datt um í umrætt sinn. Bendir M á að X eigi að sjá til þess að leiðarinn geti tryggt öryggi farþega. Sú hafi hins vegar ekki verið raunin. Bendir M m.a. á í því sambandi að engar viðvaranir eða merkingar hafi verið settar upp vegna leiðarans sem sé aðeins um einn metri á hæð og ekki sýnilegur farþegum. Þá sé leiðarinn í sama lit og umhverfið og algerlega ómerktur. Þessu til viðbótar byggir M á að hjól leiðarans séu óvenjulega stór sem auki hættu á að gangandi farþegi reki sig í þau og detti. M byggir einnig á að enginn starfsmaður hafi verið við leiðarann til að vísa farþegum frá honum. Að lokum vísar M í dóm Landsréttar í máli nr. 431/2023 máli sínu til stuðnings.

Í bréfi V til nefndarinnar, dags. 25. nóvember 2024, er málatilbúnaði M hafnað og því haldið fram að slys M verði ekki rakið til saknæmrar háttsemi sem X beri skaðabótaábyrgð á. Í því sambandi er m.a. bent á að M byggir málatilbúnað sinn á að slysið megi rekja til ófullnægjandi frágangs á leiðaranum og að X beri ábyrgð á þeim frágangi. Í rökstuðningi M komi hins vegar ekki fram með hvaða hætti frágangurinn hafi verið ófullnægjandi. Hafnar V því að frágangur leiðarans hafi ekki verið í samræmi við reglur. Hvað framangreindan dóm Landsréttar varðar þá bendir V á að aðstæður í því máli séu ekki sambærilegar við það sem gildir um slys M. Að lokum bendir V á að það hafi ekki verið X sem sá um að setja leiðarann upp heldur hafi það verið í höndum starfsmanna flugafgreiðsluaðila sem sé þjónustuaðili fyrir flugfélögin.

Í viðbótarathugasemdum frá M, dags. 2. desember 2024, er að finna andsvör við því sem fram kemur í bréfi V til nefndarinnar. Er þar m.a. fullyrt að augljóst sé að leiðarinn hafi verið „í gönguleið“ M í umrætt sinn. Þessu til viðbótar er m.a. á það bent að X hafi þrátt fyrir áskoranir þar að lútandi ekki

lagt fram í málinu gögn sem gætu staðfest það að farið hafi verið eftir þeim reglum sem gilda innan flugvallarins og eiga að tryggja öryggi farþega. Einnig ítrekar M þá kröfu sína að X leggi myndabandsupptöku af slysinu fram í málinu. Er það ítrekað að myndbandið sýni að m.a. vegna annarra farþega hafi verið ómögulegt fyrir M að sjá leiðarann eða hjól hans er hún gekk í átt að flugvélinni. Telur M að X verði að bera hallann af því að fullnægjandi gögn hafi ekki verið lögð fram. Með viðbótarathugasemdum V til nefndarinnar, dags. 3. febrúar 2025, fylgdi umrætt myndband og vinnuleiðbeiningar X vegna leiðarans. Telur V að þau gögn staðfesti fyrri rök félagsins. Þá er bent á að leiðarinn sé í skærum litum og ætti því ekki að fara fram hjá neinum. Einnig komi fram á myndbandinu að starfsmenn hafi verið til staðar til að aðstoða farþega. Þá geti leiðarinn eðli málsins samkvæmt ekki talist aðskotahlutur á göngustíg þar sem hann móti þá leið sem ganga á eftir áleiðis að flugvélinni.

Nefndin sendi lögmanni M viðbótarathugasemdir V ásamt myndbandinu og vinnuleiðbeiningum X. Í athugasemdum frá M, dags. 7. febrúar 2025, er að finna umfjöllun um og rök gegn málatilbúnaði í viðbótarathugasemdum V, dags. 3. febrúar 2025.

Álit.

Ágreiningur þessa máls snýr að hugsanlegri skaðabótaábyrgð X á líkamstjóni M. Mögulegur bótaréttur byggir á því að M eigi skaðabótakröfu á hendur X á grundvelli annað hvort sakarreglunnar eða reglunnar um ábyrgð vinnuveitanda. Báðar þessar bótareglur gera það m.a. að skilyrði að M takist að sanna að tjónið verði rakið til saknæmrar háttsemi X eða starfsmanna sem X ber vinnuveitandaábyrgð á.

Í málinu liggur fyrir myndband sem sýnir vel aðstæður á slysstað og slys M. Nefndin hefur komist að þeirri niðurstöðu, m.a. á grundvelli þess sem fram kemur í umræddu myndbandi, að M hafi ekki tekist að sýna fram á að X beri skaðabótaábyrgð í málinu. Þvert á móti telur nefndin að aðstæður í umrætt sinn hafi verið í fullu samræmi við það sem farþegar máttu búast við. Þannig virðist myndbandið og vinnuleiðbeiningar sýna að uppsetning leiðarans hafi verið í samræmi við þær reglur sem giltu um notkun hans og gönguleið farþega verið vel sýnileg. Þá verður heldur ekki annað séð af myndbandinu en að M hafi séð leiðarann enda virðist ljóst að slysið verður ekki fyrr en eftir að M er komið fyrir það 90 gráðu horn sem leiðarinn myndar á gönguleið farþega í átt að flugvélinni. M fellur því í raun ekki fyrr en hún er nánast komin fram hjá leiðaranum. Hún gengur ekki beint á hann og fellur. Það liggur því ljóst fyrir að leiðarinn var ekki í gönguleið M. Þá verður heldur ekki séð að slys M verði rakið til þess að aðrir farþegar hafi byrgt henni sýn. Í raun telur nefndin erfitt að fullyrða að myndbandið sýni með óyggjandi hætti að ástæða þess að M datt og slasaði sig hafi verið sú að hún rak sig í leiðarann. Það er því niðurstaða nefndarinnar að líta beri á slys M sem óhappatilvik en ekki að það verði rakið til óforsvaranlegra aðstæðna eða háttsemi sem X beri skaðabótaábyrgð á.

Niðurstaða.

M á ekki rétt á bótum úr ábyrgðartryggingu X hjá V.

Reykjavík, 11. febrúar 2025.
rafræn undirskrift

Guðmundur Sigurðsson

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Heiða Óskarsdóttir