

Mál nr. 62/2025

Nafn málskotsaðila (M)

Nafn varnaraðila (V)

Heiti vátryggingar: Ábyrgðartrygging atvinnureksturs.

Nafn vátryggingartaka ábyrgðartryggingar(X)

Skaðabótaábyrgð. Sönnun.

Gögn.

1. Málskot móttakið 4. febrúar 2025, ásamt fylgiskjölum.
2. Bréf V dags. 7. mars 2025 ásamt fylgiskjölum.
3. Viðbótarathugasemdir M dags 17. mars 2025 ásamt fylgiskjölum.
4. Viðbótarathugasemdir V dags. 24. mars 2025 ásamt fylgiskjölum.

Málsatvik.

Í málskoti kemur fram að M hafi orðið fyrir líkamstjóni hinn 29. október 2022. Hafi hún þá verið í skipulagðri hjólaferð í Atlasfjöllum í Marókkó en ferðin hafi verið á vegum X. Hafi hjólahópurinn verið á leið um mjóan stíg niður bratta og grýtta fjallshlíð þegar afturhjólíð á reiðhjóli M hafi runnið aftur og út af stígnum. Hafi M fallið aftur á bak, fram af fjallsbrúninni og niður um sjö metra í gegnum tré og stórgrýti uns hún hafnaði á klettasyllu. Hafi M við þetta hlotið áverka á lærum, höndum, hálsi og höfði, auk þess sem hún hafi glímt við áfallastreitu vegna atviksins. Telur M að X beri skaðabótaábyrgð á tjóni hennar og hefur hún því krafist bóta úr ábyrgðartryggingu þess hjá V. V hafi hafnað kröfu hennar á grundvelli þess að ferðin hafi ekki verið á vegum X heldur hafi aðeins flugsæti verið keypt hjá M. M mótmælir þeirri afstöðu enda hafi hún greitt heildarverð ferðarinnar til X, en innifalið í því verði hafi t.d. verið gisting, flutningur, máltíðir og fararstjórn. Þá komi fram í ferðagögnum að ferðin hafi verið í höndum X og Y. M telur að slys hennar megi rekja til saknæmis gáleysis fararstjóra á vegum X. Þeir hafi ekki staðið að undirbúningi og framkvæmd ferðarinnar með forsvaranlegum hætti með því að láta þátttakendur hjóla eftir leiðum sem hentuðu ekki þeirra getustigi. Þá hafi fararstjórar ekki þekkt aðstæður á svæðinu og ekki farið umræddar leiðir sjálfir áður en farið var með óvana einstaklinga í ferðina. Kvöldið fyrir slysdag hafi fararstjórar tilkynnt um dagskrárbreytingu, þ.e. að allir hópar, óháð getustigi, ættu að hjóla sömu leið. M hafi spurst fyrir um það hvort sú leið hentaði byrjendum en hún hafi verið í byrjendahópi í ferðinni. Hafi hún verið fullvissuð um það að erfiðleikastig leiðarinnar yrði aldrei meira en 3 af 5 mögulegum og að byrjendur gætu vel hjólað hana. Hins vegar hafi komið í ljós að leiðin var afar erfið, vegurinn hafi verið mjög brattur og mjór, og einnig grýttur og þurr svo hætt var við því að hjól rynnu til. Eftir slysið hafi marókkóskur leiðsögumaður tjáð M, og tveimur samferðakönnum hennar, að sú hjólaleið sem M hafði slasast á væri á erfiðleikastigi 5 og aðeins ætluð mjög vönu hjólaþólki. Sé af framangreindu ljóst að slys M verði rakið til þeirrar ákvörðunar fararstjóra að breyta hjólaleiðinni án þess að hafa áður skoðað sérstaklega hvort umrædd leið hentaði öllum hópnum og láta M því hjóla í mun erfiðari og hættulegri aðstæðum en hún réði við. Hafi þeir með því sýnt af sér stórkostlegt gáleysi. Við varhugaverðar aðstæður, líkt og í Atlasfjöllum, verði að gera auknar kröfur til fararstjórnar og undirbúnings þannig að öryggi þátttakenda sé tryggt. Hefðu fararstjórnarnir haldið sig við fyrri ferðatilhögun hefði M aðeins hjólað á leiðum sem hæfi getustigi hennar og hefði slys hennar þá ekki komið til. Vísar M til dóms Hæstaréttar í máli nr. 678/2016 máli sínu til stuðnings.

Í bréfi V kemur fram að umrædd ferð hafi aðeins verið markaðssett og auglýst á fésbókarsíðu Y. Þar hafi komið fram að um væri að ræða ævintýraferð á miðlungs erfiðleikastigi og miðlungs tæknileikastigi. Sérstaklega hafi verið tekið fram að hjólað yrði á einstigum og asnastígum í Atlasfjöllum og að mest yrði hjólað niður í móti. Þrátt fyrir að X hafi tekið við greiðslu vegna ferðarinnar hafi X ekki tekið að sér skipulag og framkvæmd ferðarinnar né hafi stofnast samningssamband milli X og M sem leitt geti til sakarábyrgðar X. Hafi X aðeins komið að sölu flugsæta en ekki haft aðkomu að öryggismálum eða daglegu ut anumhaldi. Hafi X í raun aðeins verið greiðslumiðlari fyrir hönd Y, sem hafi verðlagt ferðina og gefið út reikning á X fyrir greiðslum þátttakenda að frádregnu verði vegna flugsæta. Sú háa greiðsla sem Y hafi því fengið frá X hafi verið langt umfram það sem greitt sé vegna fararstjórnar í hefðbundnum pakkaferðum og endurspeglar það að Y hafi í raun verið hlutverki ferðaskipuleggjanda og framkvæmdaraðila ferðarinnar. Hafi X ekki haft neina vitneskju um eða aðkomu að upplýsingagjöf Y til þátttakenda í ferðinni. Hafi farmiði M þá verið ólíkur þeim farmiðum sem X gefi út vegna hefðbundinna pakkaferða. Af framangreindum ástæðum er

því hafnað að X beri nokkra ábyrgð á þeim ákvörðunum eða háttsemi sem M telji að leitt hafi til slyss hennar.

Jafnframt er það afstaða V að ekki sé sýnt fram á að tjón M verði rakið til saknæmrar háttsemi Y. Ferðin hafi frá upphafi verið auglýst sem fjallahjólaferð á miðlungs erfiðleikastigi og verið markaðssett sem ferð fyrir einstaklinga sem væru öruggir á fjallahjóli. Þar sem ferðin hafi snúist um að hjóla niður einstigi og asnastíga í fjalllendi hafi það ekki átt að koma neinum á óvart að um krefjandi aðstæður væri að ræða. Í samskiptum sínum við Y hafi M þá lýst töluverðri reynslu af fjallahjólaferðum. Hafi hún þá einnig, í aðdraganda ferðarinnar, sótt skipulagða æfingu á vegum Y. Dagskrá ferðarinnar hafi þá frá upphafi verið með fyrirvara um breytingar, sem séu eðlilegur hluti ferða af þessu tagi. Sú dagleið sem var farin hafi verið styttri og með minni hækkun en leiðin sem stóð upphaflega til að fara. Bendi því ekkert til þess að breytingin hafi falið í sér aukna hættu eða orsakað slys málskotsaðila. Fullyrðingar M um að innlendir leiðsögumaður hafi sagt leiðina á erfiðleikastigi 5 séu ósannaðar og stangist á við önnur gögn. Leiðarval hafi verið unnið í samráði við reynda innlenda leiðsögumenn og leiðsögumenn Y séu með viðtæka reynslu auk þess að vera með alþjóðleg þjálfara- og leiðsögumannaréttindi. Auk þess hafi þeir leiðsögumenn með mikla reynslu af hjólreiðum á umræddu svæði verið í ferðinni. Rétt fyrir slys M hafi þátttakendur þá verið stöðvaðir, aðstæður útskýrðar og sérstaklega áréttað að hver og einn skyldi meta hvort hann vildi hjóla eða ganga. M hafi sjálf tekið ákvörðun um að hjóla. Slíkt mat á eigin getu sé viðtekin öryggisvenja í fjallahjólreiðum og orsök slyssins megi fyrst og fremst rekja til þeirrar ákvörðunar M, enda hefði hún auðveldlega getað kosið að ganga með hjólið hafi hún ekki treyst aðstæðum. Fjallahjólreiðar séu þá jaðariþrótt sem feli í sér umtalsverða líkamlega áskorun og áhættu. Þátttakendur kjósi sjálfir að taka þátt. Beri þeir því ríka ábyrgð á eigin öryggi og verði að leggja sjálfstætt mat á aðstæður og eigin getu. Við fjallahjólreiðar tíðkist þá að nota umfangsmikinn hlífðarbúnað, og feli það ekki aðeins í sér varúðarráðstöfun heldur beina viðurkenningu þess að slysaætla fylgi iðkun þeirra. Vísar V til fordæma Hæstaréttar í málum nr. 181/2002 og 91/2006 framangreindum sjónarmiðum til stuðnings. Hafi samkvæmt öllu framangreindu ekki verið sýnt fram saknæma háttsemi af hálfu Y eða annarra aðila sem komið hafi að framkvæmd ferðarinnar.

Í viðbótarathugasemdum M er áréttað að hún hafi litið svo á að hún væri að kaupa ferð á vegum X og hvergi í fyrirliggjandi gögnum komi fram að aðeins hafi verið um að ræða kaup á flugsæti. Hvað varði umfjöllun V um erfiðleikastig ferðarinnar þá hafi við skráningu M í ferðina komið fram að erfiðleikastig mundi aldrei vera umfram 3. Aldrei hafi komið fram að leiðin væri mestmegnis niður í móti. Hafi M og samferðakonur hennar tekið fram við skráningu að engin þeirra væri vanur fjallahjólari. Megi þá ráða af samskiptum M við Y að ekki hafi verið gerðar meiri kröfur til þátttakenda en þær að þeir kynnu undirstöðutækni og hefðu hjólað eitthvað á mismunandi undirlagi. Upphaflega hafi M þá fengið þær upplýsingar að 15 manns yrðu í ferðinni en á endanum hafi þátttakendur verið 24 með tveimur íslenskum fararstjórum. Þeim hafi verið skipt í þrjá hóp, og hafi M og samferðakonur hennar verið í byrjendahóp. Fyrsta daginn hafi þeim gengið vel að hjóla og ekki talið sig vera í neinni hættu við það. Eftir fyrsta daginn hafi hins vegar verið ákveðið að allir hóparnir hjóluðu sömu leið. M og aðrir þátttakendur hafi spurt að því hvort það fyrirkomulag væri öruggt, og fengið þau svör að svo væri enda væri leiðin aldrei meira en 3 að erfiðleikastigi. Fljótlega hafi þó komið í ljós að leiðin var afar krefjandi og hafi þátttakendur í byrjendahópi að miklu leyti teymt hjól sín. Í aðdraganda slyssins hafi M séð að flestir þátttakenda létu sig renna rólega niður og hafi svo stigið af hjólum sínum og gengið. Hafi M ætlað að gera hið sama en þegar hún ætlaði að stíga af hjólinu hafi það runnið aftur á bak og hún farið fram af brúninni. Hafi síðar komið í ljós að íslensku fararstjórnir hafi ekki áður verið á þessum slóðum. Verði að telja það vítavert gáleysi að bjóða upp á fjallahjólaferð, m.a. með byrjendur, á svæði sem fararstjórnir sjálfir séu ekki kunnugir. Er þá áréttað að marokkóskur fararstjóri hafi tjáð M og vinkonum hennar að umrædd leið sé 5+ að erfiðleikastigi og fylgja viðbótarathugasemdum M yfirlýsingar tveggja samferðakvenna hennar þar að lútandi. Sé því hafnað sem röngu og ósönnuðu að erfiðleikastig hennar hafi aðeins verið 3 enda hafi V ekki lagt fram nein gögn því til stuðnings.

Í viðbótarathugasemdum V er áréttað að fyrir liggi umfangsmikil gögn sem sýni skýrlega að forsvarsmenn Y hafi annast alla markaðssetningu, bókanir, sölu, gistingu og ráðningu innlendra leiðsögumanna. Y hafi þannig haft umsjón með framkvæmd ferðarinnar og haldið öllum ávinningi af sölu, að frátöldu verði flugs. Flugmiði málskotsaðila sé þá merktur „X Flight Only“. Þá hafi huglæg afstaða málskotsaðila til þess af hverjum ferðin var keypt af ekki þýðingu við mat á sakarábyrgð.

Fullyrðingar M um að hjólaleiðin hafi verið í erfiðleikastigi 5 byggi á því sem marokkóskur leiðsögumaður eigi að hafa sagt og vitnisburði vinkvenna M. Fyrir liggi samskipti V við leiðsögumenn

Y þar sem þeirri fullyrðingu er hafnað, en ljóst sé að það hvíli á M að sanna umrædda fullyrðingu með haldbærum hætti. Bendi V þó á að fjallahjólaleiðir í Evrópu séu almennt flokkaðar samkvæmt STS (Single Trail Scale) kvarðanum, þar sem miðlungsgetustig (S2) feli jafnan í sér þrönga stíga, lausgrýti, náttúrulegar hindranir sem búast má við í fjalllendi og í kringum 70° halla á köflum. Af lýsingum M og fyrirbyggjandi ljósmyndum verði ekki ráðið að leiðin hafi verið umfram þetta erfiðleikastig. Þvert á móti bendi gögn málsins fremur til þess að umræddum kafla megi jafna til S1 eða S2 samkvæmt viðmiðum kvarðans. Ferðin hafi þá verið markaðsett sem „Enduro/All mountain style“ fjallahjólaferð, ætluð meðalvönnum hjólurum og hafi aðstæður verið til samræmis við það. Því sé fullyrðing M um að leiðin hafi verið í erfiðleikastigi 5 enn örökstudd og ósönnuð.

Álit.

V byggir m.a. á því að málskoti þessu sé ranglega beint að X. Ljóst er að ferðin sem M festi kaup á innihélt m.a. flug, gistingu, leiðsögn og máltíðir og greiddi M verð hennar í einu lagi til X. Er því ljóst að um pakkaferð, í skilningi 2. tl. 4. gr. laga nr. 95/2018 um pakkaferðir og samtengda ferðatilhögun, var að ræða, og var ferðin auglýst sem slík. Breytir það ekki þeirri niðurstöðu þó Y, en ekki X, hafi í raun verið skipuleggjandi ferðarinnar enda var hún seld sem ein heild og krafist greiðslu heildarverðs fyrir hana. Er það mat nefndarinnar að X hafi verið smásali í skilningi 9. tl. 4. gr. laganna og Y skipuleggjandi sbr. 8. tl. 4. gr., þ.e. að X hafi selt ferð sem Y hafi sett saman. Er við það mat jafnframt byggt á gögnum málsins varðandi það hvernig kaupin virðast hafa horft við M, en hún greiddi heildarverð ferðarinnar til X, og mátti því með réttu telja að samningssamband milli þeirra væri komið á um ferðina. Einnig er rétt að geta þess að í samskiptum leiðsögumanna Y við V kemur fram að þær hafi verið „verktakar, fararstjórar í fjallahjólaferð“ og hafi sent X reikning vegna þess. Smásali og skipuleggjandi bera, sbr. 17. gr. sömu laga, sameiginlega og hvor í sínu lagi, ábyrgð á framkvæmd þeirrar ferðatengdu þjónustu sem er innifalin í samningi um pakkaferð, óháð því hver annast þjónustuveitingu. Verður þá ekki séð að í lögunum eða annars staðar sé gert ráð fyrir því að söluaðili geti fírt sig þeirri ábyrgð með þeim rökum að aðeins hafi verið um greiðslumiðlun að ræða eða á grundvelli þess að farmiðar hafi verið frábrugðnir hefðbundum farmiðum pakkaferða. Er það því álit nefndarinnar að kröfu M sé réttilega beint að X.

Í 22. gr. fyrrnefndra laga er þá að finna sakarlíkindareglu, þar sem fram kemur að ferðamaður eigi rétt á skaðabótum vegna tjóns sem hann verður fyrir og rekja má til vanefnda nema skipuleggjandi eða smásali sýni fram á að vanefnd sé komin til af nánar tilgreindum ástæðum. Þarf því ekki að sýna sérstaklega fram á saknæma háttsemi. Eftir stendur þó að það er tjónþola, þ.e. M, að sýna í fyrsta lagi fram á að um vanefnd hafi verið að ræða og hins vegar að tjón hennar megi rekja til þeirrar vanefndar.

Af kynningarefni um umrædda ferð má ráða að hún hafi verið með miðlungs erfiðleikastigi og ekki verður séð að hún hafi verið markaðssett sérstaklega fyrir byrjendur. Kemur jafnframt fram að farið sé um einstigi og asnástiga og mest sé hjólað niður í mót. Í lista yfir útbúnað kemur fram að minnt sé á hjálm, hnéhlífar, hanska/grifflur, olnbogahlífar, bakpoka með helst með smá bakhlíf, - eða bakbrynju. Af gögnum málsins má ráða að M hafi verið í axlabrynju er hún varð fyrir slysinu. Af ljósmyndum af slysstað má ráða að um nokkuð torfæran kafla hafi verið að ræða og hefur því ekki verið mótmælt af hálfu M að þátttakendum hafi verið ráðlagt að ganga hann treystu þeir sér ekki til að hjóla. Verður af öllu framansögðu að telja að í fjallahjólreiðum almennt felist nokkur áhætta og að M hafi mátt gera sér grein fyrir aðstæðum áður en hún tók ákvörðun um að hjóla umræddan kafla. Verður samkvæmt framasögðu að telja að fallahjólreiðarferðir sem þessi feli í sér ákveðna áhættu og að sjónarmið um áhættutöku leiði til þess að ekki verði gerð krafa á hendur smásala eða skipuleggjanda slíkrar ferðar að því gefnu að forsvaranlega hafi verið staðið að undirbúningi hennar og framkvæmd.

Kemur þá til skoðunar hvort forsvaranlega hafi verið staðið að umræddri ferð, þ.e. hvort vanefnd í skilningi 22. gr. laga nr. 95/2018 hafi verið að ræða. M vísar til þess að umrædd ferð hafi verið á erfiðleikastigi 5, og gæti það vissulega talist óforsvaranlegt, sér í lagi þar sem í samskiptum M við Y í aðdraganda ferðarinnar var áréttað að erfiðleikastigið væri „medium“. Af fyrirbyggjandi ljósmyndum og lýsingum á aðstæðum treystir nefndin sér hins vegar ekki til að meta á hvaða erfiðleikastigi umrædd leið er. Staðhæfing M og tveggja vitna um að þarlendur leiðsögumaður hafi tjáð þeim að leiðin væri á erfiðleikastigi 5 er ekki studd neinum hlutlægum gögnum um flokkun slíkra leiða, eða nánari upplýsingum um það hvað valdi því að leiðin sé samkvæmt viðurkenndum mælikvörðum á erfiðleikastigi 5. Meðfylgjandi viðbótarathugasemdum V voru upplýsingar á þýsku um flokkun leiða eftir erfiðleika og af því sem þar kemur fram er ekki unnt að draga þá ályktun að um erfiðleikastig 5 hafi verið að ræða. Er því ekki sýnt fram á að svo hafi verið.

Af framangreindu leiðir að ekki er sýnt fram á að slys M verði rakið til vanefnda við framkvæmd ferðarinnar eða annarra atvika eða aðstæðna sem X verði gert að bera skaðabótaábyrgð vegna og að mati nefndarinnar liggur ekki annað fyrir en að um óhappatilvik hafi verið að ræða. Verður M að bera hallann af því og er þar af leiðandi óhjákvæmilegt að hafna kröfu hennar.

Niðurstaða.

M á ekki rétt til bóta úr ábyrgðartryggingu X hjá V.

Reykjavík, 6. maí 2025.
rafræn undirskrift

Guðmundur Sigurðsson

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Heiða Óskarsdóttir