

**Mál nr. 356/2021****M og****V vegna frjálsrar ábyrgðartryggingar A****Ágreiningur um bótaskyldu vegna afleiðinga slyss á vinnustað 19. mars 2020.****Gögn.**

Málskot dags. 21.09.2021 ásamt fylgiskjölum 1-16.

Bréf V dags. 14.10.2021 ásamt fylgiskjölum.

Viðbótarathugasemdir M, dags. 25.10.2021.

**Málsatvik.**

Í málskoti kemur fram að M hafi orðið fyrir slysi þegar hún var á upprifjunarnámskeiði í tengslum við starf hennar sem flugfreyja hjá A. Á námskeiðinu áttu flugliðar meðal annars að renna sér niður svokallaða neyðarrennu úr flugvél í þeim tilgangi að æfa neyðartilvik. Þegar M renndi sér niður rennuna lenti hún mjög illa og fótbrotnaði við ökkla. Sé M enn að glíma við afleiðingar þess.

M telur A bera skaðabótaábyrgð á afleiðingum líkamstjóns hennar og byggir á því að neyðarrennan hafi verið ákveðnum hættueiginleikum búin sem fólust meðal annars í því að starfsfólk fór á alltof miklum hraða niður rennuna þar sem hún var of sleip og brött og enginn hafi verið við enda rennunnar til að aðstoða þá sem voru að koma niður. Auk þess hafi ekki verið um nauðsynlega þjálfun að ræða skv. reglugerð nr. 965/2012. M telur að engu breyti hvort neyðarrennan hafi verið sett upp í samræmi við Evrópureglugerðir eða ekki þar sem það liggi í augum uppi að aðbúnaður rennunnar hafi ekki verið ásættanlegur. Skýrsla Vinnueftirlitsins (VER), og úrbætur í kjölfarið séu til marks um það. Fram komi í tölvupósti frá VER að ákveðið hafi verið að hætta með þjálfun í neyðarrennu nema fyrir nýliða og styðji það að starfsfólk hafi verið sett í hættulegar aðstæður að ástæðulausu þar sem ekki sé gerð krafa um þjálfun í neyðarrennu á hverju upprifjunarnámskeiði skv. reglugerð.

Að auki bendir M á að fleiri en hún hefðu lent í sambærilegum slysum við að renna sér niður neyðarrennuna, þannig hafi sambærileg slys átt sér stað mánuði fyrr og annað tíu dögum fyrr, og í ljósi þess hafi VER hinn 27. október 2020 gert séstaka skoðun á öryggi neyðarrennunnar. Skýrsla vegna þeirrar skoðunar renni stöðum undir það að veruleg hætta hafi fylgt því að renna sér niður neyðarrennuna þar sem sérstaklega hafi komið fram að A hafi átt að endurskoða áhættumat m.t.t. þjálfunar í neyðarrennu með vísan til gr. reglugerðar um notkun tækja nr. 367/2006. A hafi ekki hlutast til um að grípa til viðeigandi ráðstafana fyrr en VER krafðist úrbóta af þess hálfu þrátt fyrir fjölmörg slys við notkun rennunnar. A hafi því verið meðvitað um hættulegt ástand neyðarrennunnar en vanrækt skyldu sína til þess að tryggja öryggi starfsfólks við þjálfun á æfingasvæðinu og grípa til ráðstafana og þannig ekki viðhaft það öryggi á vinnustað sem reglur laga nr. 46/1980 krefjist eða reglugerðir um notkun tækja. M vísar til þess að halli á rennunni hafi verið of mikill miðað við fyrirmæli í gr. 1.1. í II viðauka fyrrnefndrar reglugerðar þar sem fram komi að tæki skuli sett upp og staðsett þannig að sem minnst hætta stafi af.

M vísar til þess að A hafi gert úrbætur á vinnuástöðunni eftir athugasemdir VER sem fólust í því að fá nýja galla sem séu ekki eins sleipir þegar fólk renni sér niður, setja sérstaka borða neðst í rennuna til að draga úr hraða fólks, hafa ekki þjálfun í rennunni fyrr en borðarnir kæmu, hafa enga þjálfun í rennunni fram á árið 2021 vegna ástandsins og hætta með þjálfun í rennum nema í nýþjálfun. Þessar ráðstafanir styðji enn frekar að starfsfólk hafi verið sett í afar hættulegar aðstæður að ástæðulausu. Að lokum bendir A á að almennt hafi tíðkast að einhver stæði neðst við rennuna til að aðstoða þann sem væri að koma niður en í ljósi fjarlægðartakmarkana vegna Covid-19 hafi svo ekki verið á slyssdegi.

Í bréfi V kemur fram að félagið hafni bótaskyldu úr ábyrgðartryggingu A og byggir afstöðu sína á því að líkamstjón M verði ekki rakið til saknæms vanbúnaðar sem A gat borið ábyrgð á eða saknæmra mistaka annarra starfsmanna A. V telur að neyðarrenna í þjálfunarhúsnæði A hafi verið sett upp í samræmi við reglur ESB nr. 965/2012 sem var innleidd með reglugerð nr. 237/2014. Þar komi fram að neyðarrenna skuli sett upp í sömu hæð og hæð gólfs í viðkomandi flugvél og í samræmi við raunverulegar aðstæður í neyðarástandi. Reglugerðin leggi þær kvaðir a öll flugfélög með starfsemi inn EES að þjálfar áhafnir sínar í viðbrögðum við neyðarástandi, m.a. með því að æfa flóttu frá flugvél niður neyðarrennu. Aðstæður eigi að líkjast raunverulegum aðstæðum í neyðarástandi og í þessari þjálfun felist ákveðin slyshætta. A hafi ávallt lagt mikla áherslu á að minnka slyshættu meðal annars með því að láta áhafnarmedlimi klæðast vinnusamfestingi, setjast

efst í rennuna og renna sér niður með krosslagðar hendur í stað þess að hoppa niður í rennuna í áhafnarbúningi eins og alla jafna yrði gert við raunverulegar neyðaraðstæður. Þá sé dýna staðsett fyrir neðan neyðarrennuna við vegg 2,5 m frá neðri enda rennunnar til þess að minnka hættuna á meiðslum þegar niður er komið. Áhættumat vegna æfinga hefi legið fyrir, svo og nákvæmar leiðbeiningar um hvernig þjálfun skuli fara fram. Einnig hafi A farið vandlega yfir til hvaða öryggisráðstafana sé hægt að grípa til þess að draga úr líkum á slysi og gengið lengra en því sé í raun heimilt skv. reglugerð ESB nr. 965/2012 til að auka öryggi starfsmanna sinna.

Þá kemur fram að A hafi gert úrbætur eftir reglubundna skoðun VER í október 2020 en í því felist ekki viðurkenning um að neyðarrennan og umhverfi hennar hafi verið vanbúið á slysdegi. Þá veki það athygli að VER hafi ekki fundið raunverulegan vanbúnað á uppsetningu rennunnar eða umhverfi hennar. V mótmælir einnig tilvísun til reglugerðar 367/2006 um notkun tækja þar sem neyðarrennan sé ekki tæki í skilningi reglugerðarinnar. Einnig vísar V á bug að slys hjá A hafi verið síendurtekin því eins og fram komi í skýrslu VER hafi þúsundir áhafnarmedlimar rennt sér niður umrædda neyðarrennu án slysa áður en úrbætur hafi verið gerðar. Sérstaklega er mótmælt þeirri fullyrðingu í málskoti að þjálfun kæranda hafi ekki verið nauðsynleg. Samkvæmt ákvæðum reglugerðar ESB nr. 854/202 skuli hver áhafnarmedlimur fara í gegnum þjálfun sem snýr að rýmingu vélar í neyðartilfalli að lágmarki einu sinni á ári. Þá séu einnig ákvæði um upprifjunarþjálfun ef áhafnarmedlimur hefur ekki flogið í sex mánuði eða lengur.

### Álit:

Ágreiningur í málinu snýst um það hvort aðstæður við reglubundna þjálfun flugliða A við að fara niður neyðarrennu hafi verið fullnægjandi. Ljóst er af gögnum málsins að sérstakar leiðbeiningar um uppsetningu slíkra neyðarrena liggja helst fyrir í almennum fyrirmælum í Evrópureglugerðum um að líkja eigi eftir þeim aðstæðum sem geti verið uppi við neyðaraðstæður og notkun slíkra renna. Ekki liggur fyrir sérstakt mat á því hvort aðstæður í þjálfunarhúsnæði A hafi verið það fjarri slíkum aðstæðum að saknæmt megi telja og verður M að bera hallann af sönnunarskorti um það.

Hvað varðar almenn fyrirmæli í lögum nr. 46/1980, um aðbúnað, hollustuhætti og öryggi á vinnustöðu, sem og reglur sem settar eru á grundvelli þeirra laga, verður ekki séð að uppsetning neyðarrennunnar hafi verið í ósamræmi við þau fyrirmæli. Mat á því hvort augljós slyshætta hafi verið af notkun neyðarrennunnar verður að byggja á því hvort forsvarsmönnum eða öðrum starfsmönnum A hafi mátt vera ljóst, þegar M slasaðist, að slyshætta hafi verið meiri en búast mátti við í samanburði við þær aðstæður sem höfðu verið áður við sambærilegar æfingar. Fyrir liggur þó að tvö önnur slys urðu við sambærilegar aðstæður við þjálfun starfsfólks A. Af því tilefni skoðaði Vinnueftirlitið aðstæður 27. október 2020 eins og áður getur. Segir í skýrslu um skoðunina að um sé að ræða takmarkaða skoðun í tengslum við yfirferð á vinnuslysatilkygningum. Í henni koma þá fram þau tilmæli til A að endurskoða skuli áhættumat með tilliti til þjálfunar í neyðarrennu, og að gera skuli úrbætur þannig að komið verði í veg fyrir síendurtekin slys við þjálfun í neyðarrennu. Ekki eru gerðar neinar sértækar athugasemdir við aðstæður, uppsetningu og notkun neyðarrennunnar, né er í skýrslunni að finna neina niðurstöðu varðandi það hvað sérstaklega hafi leitt til slyss M og verður ekki séð að það hafi verið rannsakað sérstaklega. Af skýrslunni verður því ekki ráðið hvort, og þá hvaða, vanbúnaður hafi verið fyrir hendi er M slasaðist og með hvaða hætti hann hafi leitt til tjóns hennar.

Almennar sönnunarreglur gera ráð fyrir því að sá sem heldur því fram að annar beri skaðabótaábyrgð á líkamstjóni sínu verður að sanna að skilyrði skaðabótaréttarins séu fyrir hendi. Það að A hafi gert úrbætur eftir skoðun Vinnueftirlitsins til að draga úr slyshættu vegna notkunar neyðarrennunnar leiðir ekki sjálfkrafa til þess að A hafi vanrækt skyldur sínar og sýnt af sér ólögmeta eða saknæma háttsemi. Í þessu máli liggja ekki fyrir afgerandi sönnunargögn um að aðstæður hafi verið þannig að starfsmönnum A hafi mátt vera ljóst að aðstæður við neyðarrennuna hafi verið hættulegri en þær höfðu verið. Eins og mál þetta liggur fyrir er því óhjákvæmilegt að hafna kröfu M um bætur úr ábyrgðartryggingu A hjá V.

### Niðurstaða.

M á ekki rétt á bótum vegna líkamstjóns úr ábyrgðartryggingu A hjá V.

Reykjavík 9. nóvember 2021.

Sóley Ragnarsdóttir lögfr.

Valgeir Pálsson, lögm.

Hildigunnur Hafsteinsdóttir lögfr.