

**Mál nr. 397/2021****M og  
V v/ ábyrgðartryggingar vinnuveitanda.****Ágreiningur um bótaskyldu er starfsmaður féll á farangursbelti við flugvél.****Gögn.**

Málskot, mótttekið 27.10.2021, ásamt fylgigögnum og síðari athugasemdum, dags. 30.11.2021.  
Bréf V, dags. 24.11.2021, ásamt fylgigögnum.

**Málsatvik.**

Um kl. 7:30 að morgni 20. mars 2019 var M að störfum sem hlaðmaður hjá A á nánar tilgreindum flugvelli. Er hann var á leið úr lest flugvélar eftir færibandni féll hann á færibandinu og varð fyrir meiðslum í baki og hægri fæti.

Í skýrslu A um atvikið til Vinnueftirlits ríkisins, dags. 20. mars 2019 en móttekin hjá eftirlitinu 29. sama mánaðar, segir að M hafi runnið af færibandni við að stíga úr lest. Mikill afsingarvökvi hafi verið á færibandinu sem hafi orðið til þess að hann hafi runnið „af handriði við að grípa í það“ til að bjarga sér. Hafi M farið á nánar tilgreinda heilbrigðisstofnun til skoðunar. Þá kemur fram í tilkynningunni að M hafi hafið störf umræddan morgun kl. 5:30.

Í tilkynningu A til Sjúkratrygginga Íslands, dags. 26. mars 2020 er atvikum lýst á sama veg og fram kom í tilkynningunni til Vinnueftirlitsins auk þess sem þar segir að tilkynningin til Vinnueftirlitsins hafi verið unnin með M. Í tilkynningu þessari kemur einnig fram að slysdaginn hafi M hætt störfum kl. 12:30 samkvæmt stimpilklukku og fengið greidd laun meðan hann hafi verið óvinnufær, þ.e. frá 20. mars 2019 til 26. sama mánaðar. Enn fremur er þess getið í tilkynningunni að M hafi hafið störf hjá A 1. mars 2019 og verið ráðinn til 16. ágúst sama árs.

A gaf sérstaka skýrslu um slysið til V, dags. 26. mars 2019 [svo], þar sem atvikum er lýst á sama veg og í fyrrgreindri tilkynningu til Vinnueftirlitsins. Spurningu um hverjar A telji vera orsakir slyssins er því svarað af hálfu A að ekki sé gott að segja, en afsingarvökvi geri yfirborð hált og miklar líkur á að það eigi þátt í slysinu. Einnig kemur fram í skýrslunni að M hafi verið fjarverandi vegna slyssins frá 20. mars 2019 til 26. sama mánaðar. Þá segir að M hafi aldrei komið með nein vottorð eða reikninga til A. Ítrekað hafi verið kallað eftir áverkavottorði til Sjúkratrygginga Íslands, en hann hafi aldrei komið með það. Skýrsla til Sjúkratrygginganna hafi verið kláruð af A 26. mars 2020 og send stofnuninni.

Í tilkynningu M um slysið til Sjúkratrygginga Íslands, dags. 5. mars 2020, er atvikum lýst svo að M hafi verið að fara út úr farangursrými flugvélar með tösku. Handrið eigi að vera á farangursbeltinu en af einhverjum ástæðum hafi það ekki verið uppi með þeim afleiðingum að hann hafi ekki náð gripi og dottið aftur fyrir sig. Á sama veg lýsti M atvikum í tilkynningu sinni til V sem einnig er dagsett 5. mars 2020.

Samkvæmt málskoti kveður M að honum hafi verið sagt að fara með tösku niður á beltíð úr farangursrýminu og að hann skyldi bakka með hana út. Hann hafi ekki getað séð aftur fyrir sig og hafi honum skrikað fótur með þeim afleiðingum að hann féll aftur fyrir sig. Hann kvaðst hafa farið eftir tilmælum reynslumeiri samstarfsmanna sinna við framkvæmd starfsins, en honum hafi verið tjáð að þeir starfsmenn sem væru við neðri hluta farangursbeltisins bæru ábyrgð á því að tryggja að bæði handrið væru uppi en þegar slysið varð hafi hann verið við störf efst á farangursbeltinu. M hafi verið nýr í starfi og hafi hann ekki séð tilefni til að véfengja orð samstarfsmanna sinna.

Í tölvupósti til V, dags. 21. október 2020, svaraði B, samstarfsmaður M, nokkrum spurningum V varðandi slysið. Svör B voru á ensku en þar kom m.a. fram að hann hafi verið vitni að slysinu. Samkvæmt hans minni hafi M gengið niður farangursbeltið og handrið verið í uppréttri stöðu hægra megin við M á leið hans niður eftir beltinu. Er hann hafi átt um tvo metra ófarna að enda beltisins hafi M stigið á málmlista („metal frame“), runnið og fallið til jarðar vinstra megin við beltíð. Kvaðst B hafa þegar í stað spurt M hvort hann væri meiddur og hvort þeir ættu ekki að gera skýrslu, en M svarað því til að það væri ekki nauðsynlegt þar sem hann taldi sig ómeiddan. Hafi B spurt M síðar að þessu sama en hann gefið sama svar og áður. Einnig kvað B að hver sá sem fer upp og niður eftir beltinu bæri ábyrgð á að handrið væru uppi. Varðandi orsök slyssins kvað B að hana mætti rekja til þess að M hafi ekki fylgt réttum ferlum með því að stytta sér leið niður af farangursbeltinu.

M kveður slysið mega rekja til ófullnægjandi verkstjórnar sem og ófullnægjandi leiðbeininga verkstjóra og annarra samstarfsmanna við hættulegar vinnuáæstæður enda hafi hann staðið í um þriggja metra hæð á hálu farangursbelti en samkvæmt tilkynningu til Vinnueftirlitsins hafi mikið magn afsingarvökva

verið á beltinu. Við þessar aðstæður hafi verið nauðsynlegt að tryggja að búnaður væri fullnægjandi þar sem mikil hálka geti myndast og því aukin slyshætta. Vísar M í þessu efni til 1. og 2. mgr. 23. gr. laga nr. 46/1980 um aðbúnað, hollustuhætti og öryggi á vinnustöðum varðandi skyldur og ábyrgð verkstjóra, svo og til 7. og 8. gr. reglugerðar nr. 367/2006 um notkun tækja að því er varðar forvarnir og þjálfun starfsmanna við notkun tækja á vinnustöðum. Þá vísar M til þess að slysið hafi ekki verið tilkynnt lögreglu eða Vinnueftirlitinu, sbr. 79.-81. gr. laga nr. 46/1980 og því beri að leggja lýsingu M á atvikum til grundvallar niðurstöðu í málinu. Hefur M krafist bóta fyrir það líkamstjón sem hann varð fyrir við slysið úr ábyrgðartryggingu A hjá V.

V kveður slysið hafa orðið snemma morguns og M hafi ekki verið frá vinnu á slysdegi og aðspurður kvaðst hann ekki vera slasaður þannig að A hafi enga ástæðu haft til að kalla samdægurs á lögreglu eða tilkynna Vinnueftirlitinu um slysið. Næstu daga á eftir hafi M ekki svarað skilaboðum né látið ná í sig er hann var beðinn um að skila vottorði til A og tilkynna honum um slysið. Mögulegur sönnunarfafi falli því ekki á A. Færibandið sé úr grófu gúmmibelti en beggja vegna séu állistar og handrið sem hægt sé að setja upp og taka niður eftir atvikum. Það sé búið handriðum sem hægt sé að taka niður eftir atvikum með einföldum hætti og þegar slysið varð hafi handriðið verið uppi öðru megin, en vinnuverndarreglur geri ekki kröfur um að handrið séu uppi beggja vegna og engin gögn hafi verið lögð fram sem sýni fram á vanbúnað færibandsins. Síðari lýsing M á atvikinu um að hann hafi dottið aftur á bak efst á færibandinu á leið út úr flugvélinni sé ekki í samræmi við upphafleg gögn, sbr. fyrirliggjandi tilkynningu til Vinnueftirlitsins, og ótrúverðugt sé og útilokað að hann hafi fallið úr þeirri hæð sem M vill vera láta með tilliti til þess að hann hafi einungis hlotið tognun og skrámu á fæti auk þess að hafa haldið áfram vinnu þann daginn. Samkvæmt vitnisburði B hafi M gengið eftir farangursbeltinu en þegar tveir metrar voru eftir hafi hann stigið út á állistann öðru megin, runnið til og fallið til jarðar. Verði slysið í raun fyrst og fremst rakið til eigin gáleysis M er hann hafi stigið út af farangursbeltinu þeim megin sem handrið var niðri í þeim tilgangi að stytta sér leið niður. Enn fremur hafi M nýverið setið öryggisnámskeið hjá A þar sem farið hafi verið yfir öryggisatriði, þ. á m. að starfsmenn skuli ganga á gúmmíhluta farangursbeltisins en ekki á köntum þess og halda sér í öryggishandrið á niðurléið. Þá er mótmælt að slysið verði rakið til ófullnægjandi verkstjórnar þar sem engin gögn hafi verið lögð fram til stuðnings þeirri fullyrðingu. V hefur hafnað bótaskyldu.

#### Álit.

Samkvæmt 1. mgr. 79. gr. laga nr. 46/1980 skal atvinnurekandi án ástæðulausrar tafar tilkynna til Vinnueftirlits ríkisins öll slys þar sem starfsmaður deyr eða verður óvinnufær í einn eða fleiri daga, auk þess dags sem slysið varð.

M varð fyrir slysinu kl. 7:30 að morgni og af gögnum málsins má ráða að hann hafi byrjað vinnu umræddan dag kl. 5:30 og lokið störfum kl. 12:30 er hann hafi stimplað sig út. Þótt hann hafi verið við störf samkvæmt þessu í um sjö klukkustundir verður ekki ráðið af þessu að venjulegum vinnudegi hafi verið lokið er hann stimplaði sig út. Bæði í tilkynningu A til Sjúkratrygginga Íslands og í skýrslu sinni til V getur A þess að M hafi verið óvinnufær af völdum slyssins 20. mars 2019 þ.e. sjálfan slysdaginn. Að auki hafi hann verið óvinnufær af sömu ástæðum til 26. sama mánaðar. Sömuleiðis er þess getið í tilkynningunni til Vinnueftirlitsins, sem er dagsett sama dag og slysið varð, að M hafi leitað á sjúkrahöfnun til athugunar. Samkvæmt þessu verður að telja að fyrirsvarsmenn A hafi á slysdegi vitað um slysið og að M hafi orðið fyrir meiðslum sem þá hafi leitt til óvinnufærni hans jafnframt sem þeir hafi mátt gera sér grein fyrir að hann væri óvinnufær daginn eftir af völdum slyssins. Á A hvíldi því skylda til að tilkynna Vinnueftirlitinu um slysið án ástæðulausrar tafar, sbr. fyrrgreint ákvæði 1. mgr. 79. gr. laga nr. 46/1980. Það brást hins vegar. Með vísan til fjölmargra dómfordæma hefur A sönnunarbyrði um þau málsatvik sem eru óljós og áhrif geta haft á sakarmat.

Aðila greinir á hvernig slysið bar að höndum. M kveður slysið hafa gerst þeim hætti að hann hafi gengið aftur á bak út úr farangursrými flugvélarinnar þar sem honum hafi skrikað fótur við að stíga á farangursbeltið sem hafi verið hált vegna afisingarvökva sem hafi legið á því. Þessi lýsing er í samræmi við þá atvikalýsingu sem fram kemur í tilkynningu A til Vinnueftirlitsins. V kveður á hinn bóginn að M hafi átt tvo metra ófarna eftir farangursbeltinu er hann hafi stytst sér leið og stigið út á állista meðfram sjálfu beltinu, runnið þar til og fallið þar til jarðar. Atvikalýsingu þessa byggir V á tölvubréfi sem B sendi félaginu rúmu einu og hálfu ári eftir slysið. Í gögnum málsins kemur fram að B hafi umrætt sinn verið verkstjóri á bíl og í fyrrgreindum tölvubréfi til V er staða B hjá A tilgreind „Aircraft Services Delivery Supervisor“. Í ljósi þessa þykir ekki unnt, þegar sök er metin, að leggja frásögn B til grundvallar varðandi tildrög slyssins. Verður á því byggt að slysið hafi orðið við það er M hafi stigið út úr flugvélinni á hált farangursbeltið. Ekki er um það deilt að handrið hafi einungis verið uppi öðru megin. Ekki hefur verið sýnt fram á samkvæmt fyrirliggjandi gögnum að nægilegs öryggis hafi verið gætt vegna hálku á farangursbeltinu sem M var ætlað að fara um bæði á leið sinni upp í farangursrými

flugvélarinnar og til baka niður úr því né heldur með því að hafa öryggishandrið uppi einungis öðru megin á beltinu. Með því að það fórst fyrir af hálfu A að hlutast til um lögmæltu rannsókn á slysinu verður A að bera hallann af því að viðhlítandi gögn skortir hvað varðar þessi atriði. A telst því bera ábyrgð á því líkamstjóni sem M varð fyrir í slysinu og samkvæmt því á M rétt á bótum fyrir líkamstjónið úr ábyrgðartryggingu A hjá V.

**Niðurstaða.**

M á rétt á bótum úr ábyrgðartryggingu A hjá V.

Reykjavík, 21. desember 2021.

Sóley Ragnarsdóttir lögfr.

Valgeir Pálsson lögm.

Hildigunnur Hafsteinsdóttir lögfr.