

Mál nr. 65/2026**Nafn málskotsaðila (M)****Nafn varnaraðila (V)****Heiti vátryggingar: Ábyrgðartrygging atvinnureksturs.****Nafn vátryggingartaka ábyrgðartryggingar (X)****Skaðabótaábyrgð. Vinnuslys. Sönnun.****Gögn.**

1. Málskot móttakið 4. febrúar 2026 ásamt fylgiskjöllum.
2. Bréf V dags. 24. febrúar 2026 ásamt fylgiskjali.
3. Viðbótarathugasemdir M dags. 7. maí 2026.
4. Viðbótarathugasemdir V dags. 13. maí 2026.

Málsatvik.

Í málskoti kemur fram að hinn 27. júlí 2023 hafi M orðið fyrir líkamstjóni við vinnu sína hjá X. Samkvæmt málskoti voru atvik með þeim hætti að M stóð við slökkvistöð á flugvelli er þyrlla sem kom til landingar för eftir tiltekinni flugbraut með þeim afleiðingum að M fékk stein af miklu afli í augað. Hafi M hlotið rifu á hornhimnu augans vegna þessa. Með bréfi, dags. 13. janúar 2026, hafi V hafnað bótaskyldu úr ábyrgðartryggingu X á grundvelli þess að um óhappatilvik hefði verið að ræða.

M fellir sig ekki við þau málalok og byggir á því að orsök slyss hans megi rekja til þess að X hafi ekki starfrækt flugvöllinn til samræmis við skyldur sínar samkvæmt lögum og reglum. Hafi X því ekki gætt að öryggi þeirra sem þar störfuðu umrætt sinn. Í bréfi, dags. 25. mars 2024, hafi X viðurkennt að ekki hafi verið gert ráð fyrir umferð þyrlla um þessa tilteknu flugbraut. Upphaflega hafi aðeins verið gert ráð fyrir sjúkraflugvélum á henni en láðst hafi að taka það fram í flugmálahandbók. Slík handbók skuli m.a. hafa að geyma öll nauðsynleg fyrirmæli, upplýsingar og verklagsreglur um flugvöllinn. Í henni hafi þó ekkert verið fjallað um þær takmarkanir sem eigi við um þessa tilteknu flugbraut. Teljist X því hafa brotið gegn skyldum sínum hvað það varðar. Umferð þyrlla um þessa flugbraut hafi síðar verið bönnuð, m.a. vegna þessa slyss. Fyrir liggi þá að umrædd þyrlla hafi verið með 10,7 metra vænghaf og megi því ætla að brautin, sem sé 10,5 metrar að breidd, sé of þröng fyrir akstur hennar. Þá hafi ekkert áhættumat verið gert til að meta aðra umferð um svæðið en samkvæmt 25. gr. reglugerðar nr. 464/2007 um flugvelli skuli rekstraraðilar flugvalla gera áhættumat eftir því sem við á. Þá hafi X vanrækt að tilkynna Vinnueftirlitinu um slysið með þeim hætti sem áskilið sé í 79. gr. laga nr. 46/1980 um aðbúnað, hollustuhætti og öryggi á vinnustöðum. Tilkynning um slysið hafi þannig ekki verið send Vinnueftirlitinu fyrr en 11. ágúst 2023 og af þeim sökum hafi slysið ekki verið rannsakað af hálfu þess. Verði X að bera hallann af því.

Í bréfi V til nefndarinnar kemur fram að slys M hafi verið óhapp sem verði ekki rakið til saknæms vanbúnaðar eða mistaka sem X verði gert að bera bótaábyrgð vegna. X hafi gætt allrar þeirrar aðgæslu sem ætlast megi til. M hafi ekki sýnt fram á að þyrllan hafi ekki mátt nýta umrædda flugbraut á slysdagi, eða að sá jarðvegur sem hann fékk í augað hafi fokið vegna umferðar hennar. Samkvæmt tilkynningu til Sjúkratrygginga Íslands, dags. 4. september 2023, sem M hafi undirritað, hafi umræddur jarðvegur fokið vegna sviptivinda. Er því þá mótmælt sem ósönnuðu að brautin hafi aðeins verið ætluð til umferðar sjúkraflugs og að önnur umferð hafi verið óheimil eða skort á viðeigandi áhættumat. Ekkert í gildandi flugvallarreglum banni umferð þyrlla á við þá sem hér um ræði á brautinni. Skortur á formlegu áhættumati fyrir hverja einstaka hreyfingu loftfars leiði þá ekki sjálfkrafa til bótaskyldu. Þá hafi M unnið vaktina á enda og mætt á næturvakt daginn eftir slysið sem bendi til þess að meiðsli hans hafi ekki verið alvarleg. Af þeim ástæðum hafi ekki verið tilefni til að tilkynna Vinnueftirlitinu um slysið innan sólarhrings. Þá telji V ósannað að líkamstjón M verði rakið til umrædds atviks enda bendi öll lækisfræðileg gögn til þess að hann hafi þjást af veirusýkingu. Samkvæmt framangreindu hafi M hvorki sýnt fram á orsakatengsl milli líkamstjóns síns og umferðar þyrllunnar né að umferð þyrllunnar verði rakin til einhvers þess sem X verði gert að bera bótaábyrgð vegna.

Í viðbótarathugasemdum M er vísað til fyrirbyggjandi tilkynningar til Sjúkratrygginga Íslands en fulltrúi X hafi staðfest hana með undirritun. Þar segi m.a.: „þegar þyrlla kemur til landingar og aðskotahlutur skýst í hægra auga út af sviptivindum. Fær 7mm rifu á hornhimnu á hægra auga ásamt að fá bakteríu og vírussýkingu í augað.“ Sé því ljóst að líkamstjón M verði rakið til ferðar þyrllunnar. Hvað varði tjónið sem slíkt er vísað til lækisfræðilegra gagna, en í matsgerð, dags. 14. desember 2025, segi m.a.: „fær

aðskotahlut í hægra auga, í kjölfarið fær hann svæsna vírusýkingu og bakteríusýkingu sem leiðir til þess að hornhimnan skemmist.“ Hafi sjónskerðing vegna örvefsmyndunar á hornhimnunni verið staðfest. Er þá vísað til þess að í bréfi X, dags. 25. mars 2024, sé fjallað um slys M og annað óhapp. Komi þar fram að ekki hafi verið gert ráð fyrir umferð þyrta á umræddri braut. Er þá áréttuð sú afstaða að X hafi vanrækt að uppfylla þær lögbundnu kröfur sem á því hvíldu um að tryggja öryggi á vinnustaðnum. Sé bótaskylda úr ábyrgðartryggingu þess þar af leiðandi fyrir hendi.

Í viðbótarathugasemddum V kemur fram að engin gögn hafi verið lögð fram sem sýni fram á að skýrt og ótvírætt bann hafi verið við lendingum þyrta á umræddri braut á slysdegi. Verði því ekki á því byggt að lending hennar hafi verið ólögmat eða falið í sér brot á skýrum reglum. Þótt viðurkennt sé að aðskotahlutur hafi komist í auga M sé þá ósannað að líkamstjón hans, einkum veirusýking sem leitt hafi til sjónskerðingar, verði rakið til þessa atburðar. Læknisfræðileg gögn útiloki ekki möguleikann á því að undirliggjandi sjúkdómur eða veikleiki í auga M hafi haft veruleg áhrif á framvindu og umfang tjónsins. Ekki sé því hægt að fullyrða um orsakasamband milli atviksins og þess tjóns sem M varð fyrir.

Álit.

Ágreiningur aðila lýtur annars vegar að því hvort sýnt sé fram á að líkamstjón M verði rakið til þess atviks sem varð 27. júlí 2023 og hins vegar hvort það atvik verði rakið til saknæmrar háttsemi eða vanrækslu af hálfu X þannig að bótaábyrgð stofnist úr ábyrgðartryggingu þess.

Almennar sönnunarreglur í skaðabótarétti gera ráð fyrir því að sá sem heldur því fram að annar beri skaðabótaábyrgð á tjóni sínu beri sönnunarbyrði um að skilyrði slíkrar ábyrgðar séu uppfyllt. Þegar um vinnuslys er að ræða getur þó sú tilkynningarskylda sem hvílir á vinnuveitanda eftir atvikum haft áhrif á það hvaða lýsingu á atvikum ber að leggja til grundvallar.

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. Slys þar sem líkur eru á að starfsmaður hafi orðið fyrir langvinnu eða varanlegu heilsutjóni skal tilkynna Vinnueftirlitinu eigi síðar en innan sólarhrings.

Fyrir liggur að Vinnueftirlitinu var ekki tilkynnt um slys M fyrr en 11. ágúst 2023, eða um tveimur vikum eftir að það átti sér stað. Hvað þetta atriði varðar byggir V á því að X hafi ekki strax verið kunnugt um alvarleika slyssins þar sem M hafi lokið vakt sinni og mætt til starfa daginn eftir.

Af fyrirliggjandi læknisfræðilegum gögnum má ráða að M hafi haft símasamband við heilsugæslu hinn 29. júlí 2023 og einnig liggur fyrir læknisvottorð til vinnuveitanda, gefið úr af Læknavaktinni, dags. sama dag. Verður því að miða við að X hafi fyrst verið kunnugt um óvinnufærni M a.m.k. tveimur dögum eftir að umrætt slys átti sér stað. Verður X þar af leiðandi ekki metið til sakar að hafa ekki tilkynnt Vinnueftirlitinu um atvikið innan sólarhrings né verður vikið frá almennum sönnunarkröfum vegna þess.

Af gögnum málsins verður ráðið að M varð fyrir áverka á hægra auga við vinnu sína 27. júlí 2023 þegar aðskotahlutur komst í auga hans í tengslum við komu þyrta til lendingar. Verður þá jafnframt lagt til grundvallar að M hafi hlotið rifu á hornhimnu við atvikið. Styðst sú niðurstaða meðal annars við tilkynningu til Sjúkratrygginga Íslands og þau læknisfræðilegu gögn sem fyrir liggja í málinu. Þá verður ekki annað ráðið af gögnum málsins en að sú bakteríu- og veirusýking sem síðar greindist í auganu hafi komið fram í kjölfar þessa áverka. Verður því að telja nægilega sýnt fram á orsakatengsl milli atviksins og þess líkamstjóns sem M varð fyrir.

Eftir stendur þá að taka afstöðu til þess hvort atvikið verði rakið til einhvers þess sem X verði gert að bera skaðabótaábyrgð vegna.

Af gögnum málsins verður ráðið að eftir slysið hafi X ákveðið að banna þyrtaumferð á umræddri flugbraut. Slíkar ráðstafanir eða breytingar sem gerðar eru eftir atvik leiða þó ekki einar og sér til þeirrar niðurstöðu að skilyrði bótaábyrgðar séu uppfyllt. Ekki hafa verið lögð fram nein gögn er sýni fram á að á slysdegi hafi gilt bann við umferð þyrta um umrædda flugbraut eða að slík umferð hafi verið andstæð gildandi reglum. Verður X því ekki metið það til sakar að umrædd þyrta hafi nýtt þessa tilteknu braut til lendingar.

Í bréfi X til Samgöngustofu, dags. 25. mars 2024, þar sem fjallað er um fyrirhugað bann við þyrtaumferð á brautinni, kemur fram að upphaflega hafi aðeins verið gert ráð fyrir umferð sjúkraflugvéla á brautinni en að láðst hafi að taka það fram í flugmálahandbók. Sú staðreynd haggar því ekki að á slysdegi var ekki bann við þyrtaumferð á svæðinu, né hefur verið sýnt fram á að það verði metið X til sakar að slík

umferð hafi verið heimil fram til ársins 2024, enda liggur ekki fyrir að hún hafi bersýnilega verið hættuleg eða í andstöðu við viðurkennda framkvæmd.

Hefur M samkvæmt framangreindu, og eins og mál þetta liggur fyrir nefndinni, ekki tekist að sýna fram á að líkamstjón hans verði rakið til saknæmra athafna eða athafnaleysis X, starfsfólks þess, eða annarra aðstæðna eða atvika sem X verði gert að bera skaðabótaábyrgð vegna. Er því óhjákvæmilegt að hafna kröfu hans.

Niðurstaða.

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

Reykjavík, 15. júní 2026.
rafræn undirskrift

Guðmundur Sigurðsson

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Anna Lilja Ragnarsdóttir