

Finansklagenemnda Person

Avgjørelse FinKN-2019-765

9.10.2019

Storebrand Livsforsikring AS

Yrkesskade/yrkessykdom - Yrkesskadeforsikringsloven (YFL)

Manuell regulering av flyseter – ryggplager – avdempet ulykkesbegrep – yfl. § 11 første ledd bokstav a.

En kabinansatt måtte før landing få flyseter raskt opp fra liggende til sittende stilling. Den mekaniske stolmekanismen virket ikke, og den kabinansatt måtte gjøre dette manuelt. Etter en konkret vurdering konkluderte nemnda med at hendelsen ikke kunne anses som en arbeidsulykke og selskapet ble gitt medhold.

Saksfremstilling

Forsikrede (f. 1963) jobbet som kabinansatt og var utsatt for en hendelse 28.11.13. I skademeldingen av 8.1.14 heter det:

During flight 4 of the C Class seats got stuck in the middle of operation between seat and bed opposition. We had to get the passengers in 2 seat module out of their seats. Remove items in the seat, check that table was in right position before pulling fuses to allow a reset of the seat function. When this done work a manual operation of the chair was our only option.

Selskapet avsto kravet fordi hendelsen ikke er utgjorde en arbeidsulykke omfattet av yfl. § 11 første ledd bokstav a. Forsikrede sendte da selskapet denne redegjørelsen:

...

... Min arbeidsinstruks tilsier at jeg skal sørge for at alle passasjerer sitter i oppreist stilling før landing. Dette er overordnet. Når arbeidsleder ombord ber om min hjelp til at dette er tilfelle, så jeg ingen annen mulighet enn å bidra sammen med kolleger til å overholde instruksjonen.

Jeg måtte krype ned på gulvet mellom seter, løfte 3 fjærbelastede spaker opp, samtidig som jeg skyver fothviler inn mot setet. På samme tid trekker en kollega trekker seteryggen tilbake og opp. Jeg hadde stor fokus under hele operasjonen på å få minst mulig belastning på min rygg. Allikevel smalt det til i min korsrygg på den 4 stolen. Altså en plutselig hendelse. Jeg har hatt betydelig sykemelding og behandling i etterkant.

...

Tilsvarende er tatt inn i en skademelding av 26.3.14.

Selskapet opprettholdt sitt standpunkt 27.3.14.

Forsikrede v/advokat fremla som vedlegg til brev av 1.2.19 til selskapet, en erklæring av 22.1.19 fra vitnet H. Der heter det:

Det oppsto en svært stressende situasjon på Business Class, da 4 sovestoler sitter fast samtidig rett før landing. Det fantes ingen ledige seter hvor vi kunne "reseat" omplassere passasjerene. Dette var for oss Cabin Crew en uvanlig situasjon. Etter å ha trukket sikringer for å få resatt mekanismen (Plan B) uten virkning, måtte vi ty til nødløsningen (Plan C) for å konvertere sovestolene manuelt.

Da jeg som purser var ansvarlig for Safety annonsering på dette tidspunkt og senere kontakt med kapteinen for å gi "Cabin clear" ba jeg stuertene ... og ... om å bistå i denne manuelle operasjonen. Jeg anser ikke denne manuelle operasjon for å være en normal arbeidsbelastning for Cabin crew.

På et tidligere tidspunkt ble jeg selv nær skalpert av en sovestol, etter å ha ligget med lommelykt på gulvet (nattflyvning) for å finne "reset" button for manuel operasjon, da stolen nærmest skjøt ut av sin fastlåste stilling forbi mitt hode. (frikoblet motoren med fjærbelastede spaker under armlenet mot gulvet) Dette viser hvor uberegnelig disse stolene var. I tillegg er denne manuelle operasjon av stoler en tung og ugunstig fysisk belastning.

Med økende slitasje lot stolene seg ikke manøvrere maskinelt. ... byttet ut stolene over en 2 års periode. Før utbytting av stolene hendte det at vi måtte fly ut fra Skandinavia med ødelagte stoler som ble blokkerte. Det var ingen enkel jobb å reparere dem, ifølge mekanikere.

Det var en stor lettelse for Crew og passasjerer da de nye stolene ble installerte.

Et annet vitne uttalte 23.1.19:

Anser du konverteringen som en normal arbeidsbelastning for kabincrew? Skjedde dette ofte? Det var ikke en normal arbeidsbelastning og ja det skjedde «ofte» i snitt+- annen vær flygning.

Anså du denne operasjonen som en ren nødløsning, som ikke var ment å benytte i daglig bruk? Ja en ren nødløsning. Det var en elektrisk funksjon som ikke alltid fungerte. Det må her tilføres at stolene ble vanskeligere å håndtere og «streiket» oftere etter som tiden gikk og stolene ble mere slitt. Etter installasjon. De ble også byttet ut og vi har nå andre typer stoler hvor dette ikke er like krevende.

Utgjorde konverteringen en tung arbeidsoppgave? Ja det var en tung operasjon, det var svært dårlig ergonomisk da det var trangt og vi måtte til tider nesten ligge på gulvet.

Ble oppgaven utført i en stressende situasjon? Ja det var til tider stressende. Det å få passasjerer i oppreist stilling før landing var noe av det siste vi gjør før landing og det sier seg at vi da ikke hadde mye tid til rådighet før vi skulle melde at cabinen var klar til landing. Var det ikke andre ledige seter hadde vi ikke mange valg.

Selskapet opprettholdt sitt standpunkt.

Skaden er ikke godkjent som yrkesskade av Nav.

Forsikrede har i det vesentlige anført at han var utsatt for en arbeidsulykke etter det avdempede ulykkesbegrepet. Stolene hadde sensorer, men ingen av knappene fungerte. At stolene i utgangspunktet ikke skulle trenge manuell manøvrering, viser i seg selv at arbeidsoppgaven var utenfor det normale. Det er da etter Navs rundskriv R 13-00 til folketrygdloven § 13- 3 tilstrekkelig med mindre avvik fra den ordinære arbeidssituasjonen, jf. Rt. 2005 s. 1757, Rt. 2009 s. 1626 og LG-1998-1465.

Selskapet har i det vesentlige anført at det forelå instruks om hvordan stolene skulle håndteres og at problemet med stolene skjedde "ofte", i snitt ved annenhver flygning. I følge forsikrede tilsier hans arbeidsinstruks at det skal sørges for at alle passasjerer sitter i oppreist stilling før landing og at dette er overordnet. At det dermed kan oppstå tidspress i forbindelse med klargjøring av kabin før landing, må antas å være innenfor det som må påregnes innenfor forsikredes yrke som kabinansatt.

Finansklagenemnda Persons begrunnelse

Saken reiser spørsmål om forsikrede har vært utsatt for en arbeidsulykke etter det avdempede yrkesskadebegrepet, jf. yfl. § 11 første ledd bokstav a.

Arbeidsulykkebegrepet i yfl. § 11 første ledd bokstav a skal forstås på samme måte som det tilsvarende begrepet i folketrygdloven § 13-3, jf. Ot.prp. nr. 44 (1988-1989). s. 89. I § 13-3 annet ledd defineres to ulike kategorier arbeidsulykke: Det markerte ulykkesbegrepet (en plutselig eller uventet ytre hending) og det avdempede ulykkesbegrepet (en konkret tidsbegrenset ytre hending som medfører en belastning som er usedvanlig i forhold til det som er normalt i vedkommende arbeid). I Rt. 2005 s. 1757 avsnitt 51 uttaler Høyesterett at det ikke gjelder noe krav om ytre

hending "i tilfeller hvor arbeidstakeren på grunn av en vanskelig arbeidsstilling eller av andre grunner er blitt utsatt for en ekstraordinær belastning eller påkjenning".

Forsikrede har anført at hendelsen 28.11.13 er omfattet av det avdempede ulykkesbegrepet.

Det gjelder instruks om at alle passasjerer skal sitte i oppreist stilling før landing. I 2013 da hendelsen inntraff, var det kjent i selskapet at det var problemer med å få reist enkelte stoler. Forsikrede var således kjent med at man kunne bli nødt til å manøvrere disse stoler manuelt for å få passasjerene i riktig posisjon før landing. Arbeidet ble utvilsomt utført under et visst tidspress.

Gitt at problemet med stolene var kjent for forsikrede og at det var kjent at arbeidet med å reise dem måtte skje i løpet av et kort tidsrom, kan nemnda ikke se at det er påvist at skaden skyldes en konkret ytre hending som har medført en belastning som var usedvanlig i forsikredes arbeid eller at forsikrede har vært utsatt for en ekstraordinær belastning eller påkjenning pga. en vanskelig arbeidsstilling. Slik situasjonen for disse stolene var i 2013 måtte forsikrede regne med at stolene måtte reises manuelt.

Avgjørelsen er enstemmig.

Finansklagenemnda Persons konklusjon

Selskapet gis medhold.

Ved behandlingen deltok Karin M. Bruzelius (leder), Gro Farestvedt (selskapsrepresentant), Tonje Giertsen (selskapsrepresentant), Paal Bjønness (forbrukerrepresentant).