

**Mál nr. 259/2017****M****og****vátryggingafélagið V v/ ábyrgðartryggingar vinnuveitanda.****Ágreiningur um bótaskyldu er starfsmaður skipaviðgerðarstöðvar slasaðist um borð í togara.****Gögn.**

Málskot, móttakið 8.8.2017, ásamt fylgigögnum.

Bréf V, dags. 24.8.2017, ásamt fylgigögnum.

**Málsatvik.**

Síðdegis 22. mars 2016 var unnið við að binda togara, sem var til viðgerðar hjá A, við bryggju. Myrkur var og ljósavél skipsins var óvirk. M, starfsmaður A, hafði ásamt samstarfsmanni sínum lokið við að binda skipið að framan. Hugðist hann þá fara aftur í skipið til að binda skipið þar. Í vettvangsskýrslu lögreglu segir að í stað þess að fara í gegnum dyr bakborðsmegin við grandaraspil á togdekki og þaðan í gegnum eldhúsið og aftur eftir gangi og út, hafi M farið beint aftur togdekkið bakborðsmegin og þegar hann hafi komið að opinni löndunarlúgu aftan við grandaraspilin virðist sem honum hafi skrikað fótur og hann fallið niður um löndunarlúguna um 3 m niður á vinnsludekk og orðið fyrir meiðslum á hægri fæti. Í lögregluskýrslunni segir að í rennunni meðfram löndunarlúgunni hafi verið bobbingar og fleira sem hindruðu umferð þar um bakborðsmegin. Auk þess hafi blár trolltvinni verið strengdur frá grandaraspilinu að veggjum sitt hvoru megin til að hindra umferð þar um.

Í skýrslu lögreglunnar er haft eftir M að eftir að hann hafði bundið skipið að framan hafi hann spurt vinnufélaga sinn hvort ekki væri styttri leið aftur á skipið til að binda það en að fara í gegnum brúna. Þá hafi honum verið sagt að hægt væri að fara niður á togdekk og þannig aftur á skipið. Hann hafi farið niður stiga fyrir framan grandaraspilið á togdekkið og gengið fram með spilinu bakborðsmegin og ekki vitað fyrr til en hann hafi fallið niður á vinnsludekkið.

Daginn eftir slysið voru aðstæður um borð í skipinu kannaðar af hálfu Vinnueftirlits ríkisins. Í umsögn þess um slysið segir að M hafi ætlað að stytta sér leið en ekki hugað nægilega vel að öryggi, en við hlið þess staðar þar sem hann féll hafi verið dyr þar sem hægt var að komast eftir gangi aftur eftir skipinu. Einnig hafi ekki verið settar upp neinar tímabundnar fallvarnir við lúguopið á meðan skipið var í slipp.

Samkvæmt málskoti kveðst M aldrei áður hafa farið um borð í umrætt skip og þar hafi hvorki verið lýsing né neyðarlýsing. Kveður M að af hálfu A hafi ekki verið gætt fyllsta öryggis á slysstaðnum með því að gera ekki fullnægjandi öryggisráðstafanir til að fyrirbyggja fall niður um löndunarlúguna þegar M átti þar leið um. Hafi þessi vanræksla farið í bága við 13. gr. laga nr. 46/1980 um aðbúnað, hollustuhætti og öryggi á vinnustöðum, sbr. og 27. gr. reglugerðar nr. 920/2006 um skipulag og framkvæmd vinnuverndarstarfs á vinnustöðum og lið 4.1.5 í II. viðauka við reglugerð nr. 367/2006 um notkun tækja. Hefur M krafist bóta fyrir líkamstjón sitt úr ábyrgðartryggingu A hjá V. V hefur hafnað bótaskyldu.

**Álit.**

Samkvæmt gögnum málsins þykir mega slá föstu að M hafi ætlað að stytta sér leið aftur í skipið til að binda skipið. Af þeim sökum lá leið hans fram hjá opinni lestarlúgunni þar sem fyrir voru bobbingar og trolltvinni sem tengdur var við grandaraspilið. Þótt M hafði ekki unnið áður um borð í skipinu var hann þess meðvitaður að hann var að stytta sér leið og því ekki á eðlilegri leið aftur í skipið. Ekki verður ráðið af gögnum málsins að viðgerðarvinna á vegum A um borð í skipinu hafi verið í námunda við lestarlúguna þar sem M féll niður. Verður því ekki talið, eins og hér stóð á, að af hálfu A hafi verið nauðsynlegt að koma fyrir sérstökum fallvörnum við lestarlúguna. Samkvæmt þessu og gögnum málsins að öðru leyti verður að telja ósannað að slysið verði rakið til atvika sem A ber ábyrgð á. M á því ekki rétt á bótum úr ábyrgðartryggingu A hjá V.

**Niðurstaða.**

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

Reykjavík, 19. september 2017.

Þóra Hallgrímsdóttir lögfr.

Valgeir Pálsson hrl.

Jón Magnússon hrl.