

Mál nr. 344/2020**M og
V vegna ábyrgðartryggingar A hjá V****Ágreiningur um bótaskyldu vegna vinnuslyss sem M varð fyrir hinn 21.08.2019.****Gögn.**

1. Málskot dags. 13.10.2020 ásamt fylgiskjölum 1-15.
2. Bréf V dags. 23.10.2020 ásamt fylgiskjölum 1-2.

Málsatvik.

Í málskoti kemur fram að hinn 21. ágúst 2019 hafi M, er hann var að störfum hjá A, orðið fyrir slysi. Atvik hafi verið þau að M hafi ekið dráttartæki með gámagrind á athafnasvæði A, og hafi verið að flytja fullan vörugám frá gámastæðu og í átt að lyftara sem hafi átt að afhlaða gáminn af grindinni. Hafi M verið hálfnaður inn akstíg milli gámastæða þegar hann hafi lent í hörðum árekstri og slasast við það. Samstarfsmaður M, ökumaður lyftarans, hafi orðið vitni að slysinu en M hafi talið sig hæfan til starfa í kjölfar slyssins og hafi verið við vinnu næstu daga á eftir. Atvikið hafi verið tilkynnt til Vinnueftirlitsins 16. september 2019, eða tæpum mánuði eftir slysdag. Við nánari skoðun M hafi komið í ljós að orsök slyssins hafi verið sú að einn gámanna stóð langt út fyrir gámastæðuna, og hafi grindin krækst í hann þegar M ók milli gámastæða. Hafi M fengið þær upplýsingar frá A að ótilgreindur starfsmaður félagsins hafi ekki gengið á fullnægjandi hátt frá umræddum gámi og þar með brotið gegn reglum og leiðbeiningum fyrirtækisins. Það hafi verið orsök slyssins og því eigi M rétt á bótum úr ábyrgðartryggingu A hjá V, en einkenni hans hafi ágerst í kjölfar slyssins og glími hann enn við afleiðingar þess. M rökstyður kröfu sína með því að aðstæður á vinnustað hafi verið óforsvaranlegar og falið í sér slysaheitu og beri A ábyrgð á því að umferðarleiðir á vinnusvæðinu séu þannig að hægt sé að fara um þær án vandkvæða. Enn fremur beri A ábyrgð á því að til staðar sé áhættumat og skriflegar leiðbeiningar eftir því sem eigi við. Hefði áhættumat verið til staðar hefði það leitt í ljós hættueiginleika þessa frágangs á gámnum og gefið tilefni fyrir A til að bregðast við með því að færa gáminn eða vara við hættunni af völdum hans. Ekkert liggi fyrir um að vanrækslu M verði kennt um slysið, M hafi verið í öryggisbelti og ekki ekið ógætilega nálægt stæðunni. A beri þá hallann af sönnunarskorti sem leiði af því að slysið hafi ekki verið réttilega tilkynnt til Vinnueftirlitsins. Þá er framlagningu A á ljósmyndum er sýna eigi aðstæður á slysstæð sérstaklega mótmælt, þær séu ekki samtímamyndir enda hafi engin rannsókn eða myndataka átt sér stað í kjölfar atviksins. M gerir sérstakar athugasemdir við það að ekki hafi verið tekin skýrsla af ökumanni lyftarans sem hafi verið vitni að atvikinu. Þá hafi M aðeins starfað í sex vikur hjá A er hann varð fyrir umræddu slysi og hafi ekki fengið fullnægjandi leiðbeiningar um verkið. Máli sínu til stuðnings vísar M til laga nr. 46/1980 um aðbúnað, hollustuhætti og öryggi á vinnustöðum svo og reglugerða settra með stöð í þeim. V hafnaði kröfu M með bréfi dags. 7. febrúar 2020.

Í bréfi sínu til nefndarinnar hafnar V bótaskyldu á grundvelli þess að ósannað sé að slys M sé að rekja til saknæmrar háttsemi starfsmanna A, ófullnægjandi leiðbeininga, vinnuaðstöðu eða annars sem A beri ábyrgð á. Tekur V fram að eftirgrennslan A hafi ekki leitt í ljós að sjónarvottar hafi orðið að umræddu atviki. Umræddur gámur hafi þá staðið á sama stað í 17 mánuði þegar slysið varð og ekki verið fluttur eftir slysið en hann hafi verið hluti af þriggja hæða gámastæðu á gámaplani. Slysið megi rekja til gáleysis M sjálfs sem hafi ekið of nærri gámastæðunni, en samkvæmt mælingum A hljóti M að hafa ekið gámagrindinni í aðeins 5-10 sentimetra fjarlægð frá gámastæðunni, á akbraut sem sé um 14 metrar að breidd. Gámar í gámastæðu séu almennt ekki í nákvæmlega beinni röð en línur sem málaðar séu á planið séu aðeins til viðmiðunar við staðsetningu gáma. Tækjastjórum sé uppálagt að aka ekki of nálægt gámastæðum og hafi M fengið þjálfun þar að lútandi. Hann hafi ekki gætt þessa umrætt sinn þrátt fyrir að mega hafa verið ljóst hve nærri gámastæðunni hann ók. Þá telur V að atvik liggi nokkuð ljós fyrir, enda hafi umræddur gámur ekki verið fluttur frá slysdegi og þar til ljósmyndir er V leggur fram og sýni aðstæður á slysdegi hafi verið teknar. Þær ljósmyndir hafi því fullt sönnunargildi í málinu auk þess sem ekki eigi að víkja frá almennum sönnunarreglum þó slysið hafi

ekki verið tilkynnt Vinnueftirlitinu samdægurs, enda hafi M á þeim tíma talið sig ómeiddan. Er bótaskyldu því hafnað.

Álit:

Ágreiningur málsins lýtur að því hvort tjón M megi rekja til saknæmra athafna af hálfu A eða starfsmanna þess eða annarra atvika sem A beri ábyrgð á, þannig að bótaskylda stofnist úr ábyrgðartryggingu fyrirtækisins en það hvílir á M að sýna fram á að svo hafi verið. Af gögnum málsins verður ekki ráðið að skylda A til tilkynningar til Vinnueftirlitsins hafi stofnast fyrr en við óvinnufærni M, sem virðist hafa komið til hinn 28. ágúst 2019, og svo virðist sem M hafi fyrst leitað læknis vegna afleiðinga atviksins hinn 19. september 2019. Verður það því ekki metið A til sakar að hafa ekki tilkynnt samdægurs um atvikið og verður hallinn af sönnunarskorti af þeim sökum ekki lagður á A. Í málskoti byggir M á því að aðstæður á vinnustað hafi verið óforsvaranlegar, enda beri A að gæta þess að akstursleiðir um athafnasvæðið séu öruggar, en svo hafi ekki verið í þessu tilviki þar eð einn gámanna hafi staðið langt út fyrir gámastæðuna. Í bréfi V kemur hins vegar fram að breidd akbrautarinnar hafi verið tæpir 14 metrar og gámurinn hafi staðið á þessum stað í 17 mánuði. Þeim staðhæfingum hefur M ekki mótmælt sérstaklega, né lagt fram upplýsingar eða gögn er gefi til kynna hve langt umræddur gámur hafi skagað út frá stæðunni. Þá verður að fallast á þann málaltilbúnað V að eðlilegt sé að gámar sem þessi standi ekki í algerlega beinni röð og að einhver frávik séu eðlileg. Verður því ekki talið sýnt fram á annað en að rými til athafna hafi verið nægilegt og að árekstur M við gáminn megi rekja til óhapps og/eða aðgæsluleysis hans sjálfs þar eð hann hafi ekki gætt nægilega að aðstæðum og ekið of nærri gámastæðunni. Þá hefur ekki verið sýnt fram á að gerð áhættumats hefði breytt einhverju í því tilliti og að mögulegur skortur á því hafi verið meðverkandi orsakapáttur, né að þörf hafi verið á sérstakri þjálfun, umfram þá sem M hafi fengið, við akstur milli gámastæðna. Í ljósi alls framangreinds verður ekki talið að sýnt hafi verið fram á bótaskyldu úr ábyrgðartryggingu A hjá V vegna umrædds slyss og er bótaskyldu því hafnað.

Niðurstaða.

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

Reykjavík 24. nóvember 2020.

Þóra Hallgrímsdóttir lögfr.

Valgeir Pálsson lögfr.

Hildigunnur Hafsteinsdóttir lögfr.