

Mál nr. 393/2020**M og
V vegna ábyrgðartryggingar A****Ágreiningur um hvort bótaskylda vegna slyss á vinnustað sé til staðar.****Gögn.**

Málskot dags. 19.11.2020 ásamt fylgiskjöllum.

Bréf V dags. 07.12.2020.

Málsatvik.

Í málskoti kemur fram að hinn 16. apríl 2020 hafi M slasast við störf sín hjá A. Slysið hafi atvikast með þeim hætti að M hafi verið við störf sín á standlyftara þegar hann var beðinn að færa stafla af brettum sem hann og gerði. Eftir það hafi hann spjallað við samstarfsmann sinn en svo ætlað að bakka út ganginn þar sem hann var að vinna. Þá hafi ökumaður annars lyftara, X, bakkað inn ganginn þar sem M var að störfum og bakkað á hann með þeim afleiðingum að M slasaðist. Atvikið var tilkynnt til lögreglu og Vinnueftirlits sem komu á vettvang og liggja skýrslur þeirra fyrir nefndinni. M telur að atvikið megi rekja til aðgæsluleysis X sem hafi ekki sýnt nægilega aðgæslu er hann ók lyftaranum aftur á bak inn á athafnasvæði M, án þess að gera vart við sig og hafi það leitt til tjóns fyrir M. Hafi X áður séð M á ganginum og honum því borið að viðhafa sérstaka aðgát, en í leiðbeiningum um vinnuvernd nr. 1/1997 segi sértaklega að lyftari skuli notaður með fyllstu aðgát og að aðeins megi nota hann þar sem sú notkun hafi ekki hættu í för með sér. Þá hafi skort á öryggisráðstafanir á vinnustað og hafi A brugðist skyldum sínum samkvæmt lögum nr. 46/1980 um aðbúnað, hollustuhætti og öryggi á vinnustöðum hvað það varði. Þannig beri að veita starfsmönnum nauðsynlega kennslu og þjálfun og eins sé skylt að gera áhættumat en það hafi skort vegna þessa verkþáttar. Auðvelt hefði verið að haga verklagi á t.d. þann hátt að ökumönnum lyftara væri skylt að láta vita af sér ækju þeir inn á athafnasvæði annarra slíkra tækja. Við þær aðstæður sem verið hafi til staðar hvíli rík skylda á vinnuveitanda að gera öryggisráðstafanir. Því er sérstaklega mótmælt að M hafi sjálfur valdið árekstrinum með því a bakka á annan lyftara, enda eigi það sér ekki stoð í gögnum málsins. Báðir lyftarar hafi verið í akstri, og í skýrslu Vinnueftirlitsins vegna atviksins komi fram að orsakir þess hafi verið þær að skortur hafi verið á verklagsreglum varðandi öryggi starfsmanna við akstur á lyftara auk þess sem umferðarleiðir hafi verið ómerktar og óljósar. Verði því að telja að ábyrgðin hvíli á vinnuveitanda og krefst M því bóta úr ábyrgðartryggingu A. Þess utan, verði ekki fallist á óskertan rétt til bóta, verði ábyrgð á slysi, sem atvikast með þeim hætti að tveir aðilar bakki hver á annan, ekki felld að fullu á annan þeirra, heldur hljóti að þurfa að deila henni að álitum. Í öllu falli sé það fráleit niðurstaða verði ábyrgðin að fullu felld á M.

Í bréfi sínu til nefndarinnar vísar V til atvikalýsingar sem fram komi tilkynningum til V, Vinnueftirlitsins og Sjúkratrygginga Íslands. Sú atvikalýsing, sem M hafi staðfest með undirritun sinni, sé á þann veg að M hafi verið við störf á staflalyftara að færa stafla af brettum. Þegar því verki hafi verið lokið hafi M spjallað við samstarfsmann sinn en að því loknu hafi hann bakkað frá brettunum og ekið á annan lyftara sem var á ferð fyrir aftan hann. Verklagsreglur og skýrar umferðarleiðir geti ekki komið í veg fyrir óhöpp þegar ökumaður bakkar án þess að líta aftur fyrir sig og hafi M ekki sýnt aðgát við starfann. M hafi mátt vera fullljóst að hætta gæti verið fólgin í því að bakka blint með þessum hætti, enda hafi hann starfað hjá A í 31 ár á slysdegi og því megi ætla að hann hafi verið fær um að leggja mat á hættueiginleika starfsumhverfis síns. Afstaða V er því sú að tjónið verði ekki rakið til saknæmrar og ólögætrar háttsemi A eða aðila sem það beri ábyrgð á heldur fyrst og fremst til aðgæsluleysis M sjálfs og er bótaskylda því hafnað.

Álit:

Fyrirliggjandi er lögregluskýrsla um umrætt tjónsatvik, dags. 16. apríl 2020. Þar er haft eftir M að lyftarinn sem hann var á hafi verið kyrrstæður þegar X bakkaði á hann, en haft er eftir X að hann hafi verið kyrrstæður þegar M hóf akstur aftur á bak. Áður hafi hann veitt M athygli á ganginum og ætlað

að beygja framhjá honum. Haft er eftir vitni að M og X hafi báðir verið á ferð þegar þeir lentu saman og að M hafi ekki litið aftur fyrir sig þegar hann byrjaði að bakka. Í skriflegri tilkynningu til Vinnueftirlitsins, dags. 4. maí 2020 kemur fram í lýsingu á tildrögum slyssins að eftir að hafa átt samtal við samstarfsmann sinn hafi M bakkað og ekið á annan lyftara sem var á ferð fyrir aftan hann. Í tjónstilkynningu sem send var V, dags. 6. maí 2020, og M staðfestir með undirritun sinni, kemur og fram að M hafi, eftir samtal við samstarfsmann, bakkað frá brettunum og ekið á annan lyftara sem hafi verið á ferð fyrir aftan hann. Í tilkynningu til Sjúkratrygginga, sem er dags. 4. maí 2020 og einnig staðfest af M, er að finna sömu atvikalýsingu. Er ekki hægt að líta framhjá því að framangreindar lýsingar eru staðfestar af M sjálfum. Í umsögn Vinnueftirlitsins um slysið kemur fram að niðurstaða rannsóknarinnar sé sú að slys M megi rekja til þess að ekki voru fyrir hendi verklagsreglur um þennan verkþátt og að umferðarleiðir hafi verið ómerktar og óljósar, þá hafi verið þrengsli á umræddum gangi og dóti staflað upp við vegg. Eins og mál þetta liggur fyrir nefndinni verður þó að telja að áreksturinn sem slíkan megi rekja til þess að M hafi tekið af stað, aftur á bak úr kyrrstöðu, án þess að líta aftur fyrir sig og gæta að aðstæðum. Virðist þá jafnframt sem X hafi veitt M gaum, en að M hafi á þeim tíma verið kyrrstæður og X því ætlað að hann gæti komist framhjá honum. Verður því að telja að áreksturinn sé að rekja til athafna M sjálfs sem viðhafði ekki þá aðgæslu sem vænta má við þessar aðstæður. Svo bótaskylda úr ábyrgðartryggingu A stofnist þarf að mega rekja slys M til saknæmra athafna eða athafnaleysis af hálfu þess eða aðila sem það beri ábyrgð á og það er tjónþola að sýna fram á slíkt. Eins og hér háttar til verður ekki seð að slík sönnun hafi tekist og er kröfu M því hafnað.

Niðurstaða.

Má ekki rétt á bótum úr ábyrgðartryggingu A hjá V.

Reykjavík 12. janúar 2021.

Þóra Hallgrímsdóttir lögfr.

Valgeir Pálsson, lögm.

Hildigunnur Hafsteinsdóttir lögfr.