

Mál nr. 126/2024**Nafn málskotsaðila (M)****Nafn varnaraðila (V)****Heiti váttryggingar: Ábyrgðartrygging atvinnureksturs****Nafn váttryggingartaka ábyrgðartryggingar: (X) og (Y)****Skaðabótaábyrgð. Vinnuslys.****Gögn.**

1. Málskot mótttekið 15. apríl 2024, ásamt fylgiskjölum.
2. Bréf V, dags. 21. maí 2024.
3. Viðbótarathugasemdir M, dags. 6. júní 2024.

Málsatvik.

Í málskoti kemur fram að M hafi hinn 25. október 2022 slasast við störf sín hjá X, sem sé verktaki hjá Y. Atvik hafi verið með hætti að flokksstjóri M hafi beðið hann að skipta um hjól í þjöppuvél en pinni/splitti sem hafi haldið hjólinu hafi staðið á sér. Hafi M verið að reyna að losa pinnann en vélin þá farið af stað með þeim afleiðingum að hægri hönd hans klemmdist. M hafi hal neðst á fjarstýringu vélarinnar og hafi því ekki ýtt á neinn hnapp hennar en vélin hafi farið skyndilega af stað. Vélin sem um ræði sé í eigu Y. Hafi M orðið fyrir líkamstjóni við atvikið. Slysið hafi ekki verið tilkynnt til Vinnueftirlitsins fyrr en hinn 9. nóvember 2022. Að ósk lögmanns M hafi starfsmaður Vinnueftirlitsins farið á slysstað til að „skoða málið.“ Samkvæmt tölvupósti Vinnueftirlitsins, dags. 2. janúar 2023, hafi verið búið að gera áhættumat fyrir tækið og lagfæringar á því til að fyrirbyggja sams konar slys. Eftir frekari samskipti hafi Vinnueftirlitið sent svör Y vegna málsins, dags. 2. desember 2022. Þar komi m.a. fram að við greiningu hafi komið í ljós að splittið til að losa hjólið væri of stutt og smíðað hafi verið lengra splitti sem útlöki að starfsmenn klemmi sig haldi þeir í endann á því.

M hafi, með bréfi dags. 17. febrúar 2023, óskað eftir afstöðu V til skaðabótaskyldu Y. Með bréfi V dags. 12. apríl 2023 hafi bótaskyldu verið hafnað á þeim forsendum að umrædd þjöppuvél væri ekki vanbúin. Þá komi fram í bréfinu að samkvæmt Y bæri X, vinnuveitandi M, sem verktaki ábyrgð á öryggisþáttum verksins, þjálfun starfsmanna og því að þeir fylgdu leiðbeiningum. Sé það þá mat Y að klemmuhætta ætti ekki að vera til staðar beri starfsmenn sig rétt að við framkvæmd verksins. Hvað varði tilkynningu til Vinnueftirlitsins hafi það þá jafnframt staðið X nær að annast hana.

Hafi M í kjölfarið óskað eftir því að V tæki afstöðu til bótaskyldu X. Með bréfi dags. 5. mars 2024 hafi bótaskyldu verið hafnað með þeim rökum að tjón M væri ekki að rekja til vanbúnaðar eða vanrækslu X eða starfsmanna þess. Hafi orsök slyssins verið sú að M hafi hreyft arm vélarinnar á sama tíma og hann var með hendur á splittinu. Hann hefði því ekki beitt réttri aðferð við verkið og ekki hagað sér til samræmis við þjálfun og almenna skynsemi.

Afstaða M sem lýst er í málskoti er sú að X og Y beri sameiginlega og óskipta skaðabótaábyrgð á umræddu slysi, eða a.m.k. annar hvor þeirra.

Hvað varðar bótaábyrgð Y byggir M á því að umrædd þjöppunarvél hafi verið vanbúin og öryggisráðstöfunum við tækið ábótavant. Í bréfi Y til Vinnueftirlitsins komi þá fram að hvorki hafi verið gerð áhættugreining né vinnulýsing vegna þess verks sem M sinnti á slysdegi. Þá sé komin fram staðfesting Y á því að splittið hafi verið of stutt og skapað slysaþættu. Máli sínu til stuðnings vísar M til nánar tilgreindra ákvæða laga nr. 46/1980 um aðbúnað, hollustuhætti og öryggi á vinnustöðum og reglugerða settra með stoð í þeim. Þá hafi Y, á grundvelli 79. gr. laga nr. 46/1980 borið að tilkynna slysið til Vinnueftirlitsins. Verði Y því að bera hallann af sönnunarskorti sem af því leiði.

Hvað varðar bótaábyrgð X byggir M á því að X hafi, sem vinnuveitanda, verið skylt að tryggja að starfsmönnum þess stafaði ekki hættu af því að starfa við umrætt tæki. Með vanrækslu á því að gera fullnægjandi öryggisráðstafanir hafi X sýnt af sér saknæma háttsemi. Þá telur M að þjálfun sinni hafi verið ábótavant, hann hafi aðeins starfað á vinnustaðnum í um fjóra mánuði, þar af tvo í hlutastarfi, á slysdegi, og hafi ekki fengið kennslu á fjarstýringu vélarinnar. Þá hafi samskipti við þjálfun verið slæm og starfsmaður sem átti að þjálfva M gengið í burtu þegar hann óskaði eftir leiðsögn. Auk þess hafi annar starfsmaður horft á hann reyna að ná splittinu út án athugasemda. Þar sem áhættugreiningu og vinnulýsingu vegna verksins hafi skort liggi þá í augum uppi að þjálfun hafi ekki verið

fullnægjandi. Máli sínu til stuðnings vísar M til nánar tilgreindra ákvæða laga nr. 46/1980 um aðbúnað, hollustuhætti og öryggi á vinnustöðum og reglugerða settra með stoð í þeim. Þá hafi X, á grundvelli 79. gr. laga nr. 46/1980 borið að tilkynna slysið til Vinnueftirlitsins. Verði X því að bera hallann af sönnunarskorti sem af því leiði, en t.a.m. neiti M því alfarið að hafa stutt á takka á fjarstýringunni í aðdraganda slyssins.

Í bréfi V til nefndarinnar kemur fram að samkvæmt upplýsingum frá X og Y fari vélin ekki af stað nema ýtt sé á fjarstýringu hennar. Hvað varði Y og mögulega bótaábyrgð þess er því hafnað að þjöppunarvélin hafi verið vanbúin og að sá vanbúnaður hafi leitt til slyss M. Samkvæmt upplýsingum frá X hafi slysið orðið við arm vélarinnar, en á enda hans séu þjöppunarhjól sem séu læst í fastri stöðu með umræddu splitti. Armurinn geti færst upp og niður en ekki sé hætt á að klemma sig nema armurinn sé í efstu stöðu, og til að færa hann upp og niður þurfi að nota fjarstýringu sem M hafi haldið á umrætt sinn. Ekki hafi verið gerðar athugasemdir við vélinu eða búnað hennar af hálfu Vinnueftirlitsins. Beri starfsmenn sig rétt að við verkið ætti engin hætt á stafa af því. Að mati váttryggingartaka hafi M beitt rangri og hættulegri aðferð við verkið en ljóst sé að hann hafi haldið utan um splittið á sama tíma og hann hugðist lækka arm þjöppunnar en hafi í staðinn fært arminn upp sem leitt hafi til slyssins. Engin sambærileg slys hafi átt sér stað né hafi verið gerðar athugasemdir vegna mögulegrar hættu af vélinni. Þrátt fyrir það hafi Y, sem starfi eftir ströngum öryggisreglum, ákveðið að skipta út splittinu sem um ræði til að fyrirbyggja frekari slys, en fyrir slys M hafi ekkert bent til þess að hættu gæti stafað af verkinu.

Hvað varði mögulega bótaábyrgð X þá hafi verið um venjubundið verk að ræða, þar sem þrjár gerðir hjóla séu notaðar við verkið og þurfi að skipta um hjól milli þjöppunarumferða. Umrætt splitti sé bogið og hægt sé að snúa því þannig að það vísi niður, en í þeirri stöðu sé klemmuhætta ekki til staðar. M hafi sjálfur stýrt vélinni með fjarstýringu og orsök slyssins hafi verið sú að hann hreyfði arm vélarinnar á sama tíma og hann var með hendur á splittinu. Hefði M borið sig rétt að við verkið hefði ekki komið til líkamstjóns og fyrir slys M hafi X ekki verið ljóst að klemmuhætta gæti verið fyrir hendi. Þá er því hafnað að þjálfun M eða leiðbeiningum um verkið hafi verið ábótavant, en M hafi á slysdegi starfað í um fjóra mánuði hjá X. Á þeim tíma hafi hann starfað við vélinu í um 20 skipti, þar af fyrstu sex skiptin sem aukamaður í þjálfun en starfsmenn séu aldrei einir við vinnu við vélinu og fái góða þjálfun frá reyndu samstarfsfólki. Þá liggi fyrir áhættugreining og verklagsreglur vegna starfsins.

Hafi samkvæmt framansögðu verið um óhappatilvik að ræða. Hvað varði skort á tilkynningu til samræmis við 79. gr. laga nr. 46/1980 þá leiði slíkur skortur til þess að sönnunarbyrði hvað varðar þau atvik sem hefðu verið upplýst með rannsókn Vinnueftirlitsins hvíli á vinnuveitenda. Í þessu tilviki sé hins vegar ljóst hvernig slysið atvikaðist og hefði möguleg rannsókn ekki bætt neinu við þær upplýsingar sem fyrir liggi.

Í viðbótarathugasemdum M er því mótmælt að skipt hafi máli hvort splittið hafi snúið upp eða niður, klemmuhætta hafi verið til staðar óháð því. Þá fái sú staðhæfing V enga stoð í gögnum málsins þar sem komi fram að hönnunargalli hafi verið til staðar og splittið of stutt og að splittinu hafi verið breytt eftir slys M. Verði þrátt fyrir það byggt á þessari staðhæfingu V þá hafi M aldrei fengið nein fyrirmæli eða leiðbeiningar um að rétt væri að láta splittið snúa niður frekar en upp og hafi þjálfun hans því verið ábótavant. Þá liggi engin frekari gögn fyrir um þjálfun M og verði X að bera hallann af þeim sönnunarskorti. Hvað varði fullyrðingu V um að ekki hafi verið kunnugt um klemmuhættu fyrr en eftir slys M þá komi það ekki á óvart enda hafi láðst að gera áhættugreiningu og vinnulýsingu vegna umrædds verks. Hefði því verið sinnt sem skyldi hefði klemmuhættan verið þekkt og slys M aldrei atvikast. Þá hafni M því alfarið að hann hafi stutt á takka á fjarstýringunni. Sé ótækt að leggja þá staðhæfingu V til grundvallar enda leiðir skortur á tilkynningu til Vinnueftirlitsins til þess að leggja beri frásögn hans af atvikum til grundvallar.

Álit.

Ágreiningur málsins lýtur að því hvort tjón M megi rekja til saknæmra og ólögættra athafna eða athafnaleysis af hálfu X eða Y, starfsmanna þeirra eða annarra atvika eða aðstæðna er þau beri ábyrgð á þannig að bótaskylda stofnist. Sönnunarbyrði þess hvílir á M.

Samkvæmt 1. mgr. 79. gr. laga nr. 46/1980 skal atvinnurekandi án ástæðulausrar tafar tilkynna til Vinnueftirlits 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. Ráða má af læknisfræðilegum

gögnum að M hafi orðið óvinnufær strax eftir slysið. Á grundvelli þess verður að telja að borið hafi að tilkynna slysið til Vinnueftirlitsins án ástæðulausrar tafar. X tilkynnti hins vegar ekki um slys M til Vinnueftirlitsins fyrr en 9. nóvember 2022. Verður atvinnurekandi því að bera hallann af sönnunarskorti um málsatvik að því leyti sem þau eru óljós og aðila greinir á um þau.

Hvað varðar hugsanlega bótaábyrgð Y liggur að mati nefndarinnar ekki fyrir að umrædd vél hafi í sjálfu sér verið vanbúin. Breytir það ekki þeirri niðurstöðu að síðar hafi verið ákveðið að gera tilteknar breytingar á vélinni til að draga úr líkum á slysi. Né er sýnt fram á að sambærileg slys hafi áður atvikast við notkun vélarinnar eða að Y hafi fengið ábendingar um mögulega slyshættu við notkun hennar, en svo virðist sem umrædd vél hafi aðallega verið notuð af X og starfsmönnum þess. Fyrirliggjandi er þó yfirlýsing samstarfsmanns M um að hann hafi „hér um bil“ lent í sambærilegu slysi, en jafnframt kemur fram að hann hafi ekki tilkynnt um atvikið og verður því ekki gert ráð fyrir að Y hafi haft vitneskju um það. Er bótaskylda úr ábyrgðartryggingu Y samkvæmt öllu framansögðu því ekki fyrir hendi.

Hvað varðar hugsanlega bótaábyrgð X, sem á tjónsdegi var vinnuveitandi M, þá virðist óumdeilt, sbr. bréf V til lögmanns M dags. 12. apríl 2023, að X bar ábyrgð á öryggisþáttum verksins og að starfsmenn þess fylgdu leiðbeiningum við þau verk sem þeim voru falin, svo og á þjálfun starfsmanna.

Fyrir liggur Handbók X – öryggis-, umgengnis- og verklagsreglur. Þá liggur fyrir áhættumat vegna þjöppunar botnraufar og hliða á kerfi þar sem fram kemur að ekki skuli halda í þjöppuhjól eða splitti sem heldur því þegar tjakkur er færður til með fjarstýringu. Umrætt skjal ber það með sér að hafa verið uppfært hinn 12. janúar 2023, eða eftir að slys M atvikaðist og áhættumatið sem var í gildi á slysdegi, dags. 11. nóvember 2009, er ekki jafnitarlegt en þar kemur fram að nota skuli persónuhlífar við þjöppun vegna klemmingarhættu og „festa haus á þjöppuhamri“ og virðist því ekki fjallað sérstaklega um hjólaskipti. Fyrir liggur að búnaðurinn var nýlegur á slysdegi og virðist sem þá hafi ekki verið til staðar áhættumat vegna vinnu starfsmanna við búnaðinn. Er þá ekki fyllilega ljóst að hvaða marki sú áhættugreining sem var til staðar átti við um hinn nýja búnað.

Þá kemur fram í bréfi V til nefndarinnar að starfsmenn séu aldrei einir við vinnu við vélina, en þrátt fyrir það liggur ekki fyrir nein yfirlýsing eða vitnisburður þess aðila sem gera má þá ráð fyrir að hafi unnið með M umrætt sinn. Liggur þá ekki fyrir hvort öryggissjónarmið voru að baki því að starfsmenn væru ætíð minnst tveir við vélina, eða hvort hinum starfsmanninum var ætlað að sinna einhvers konar eftirliti með vinnu við hana.

Liggur þá ekki fyrir nefndinni sjálfstæð yfirlýsing X, né liggja fyrir frekari gögn um þjálfun M til starfars, þær verklagsreglur sem voru til staðar vegna verksins eða hvernig þær hafi verið kynntar honum. Þannig virðist t.a.m. gert ráð fyrir að starfsmenn undirriti Handbók X, til staðfestingar á því að hún hafi verið kynnt þeim og að þeir skuldbindi sig til að fara að þeim verklagsreglum sem þar eru settar fram en ekki er fyrirliggjandi eintak handbókarinnar undirritað af M. Liggja að öðru leyti ekki fyrir gögn er sýni fram á hvaða þjálfun M hlaut til að rækja umrætt verk af hendi.

Með hliðsjón af öllu framangreindu, þeirri staðhæfingu M að hann hafi framkvæmt verkið til samræmis við leiðbeiningar, ungum aldri hans og stuttum starfsaldri er það mat nefndarinnar að bótaskylda úr ábyrgðartryggingu X sé fyrir hendi. Er þá jafnframt við mat á málgögnum litið til þess að það stóð X næst að tilkynna réttilega um slys M til Vinnueftirlitsins og að því leyti sem atvik slyssins eru óljós, og annarra gagna nýtur ekki við, verður X að bera hallann af slíkum sönnunarskorti.

Samkvæmt 1. mgr. 23. gr. a skaðabótalaga nr. 50/1993, sbr. 1. gr. laga nr. 124/2009 um breytingu á þeim, skerðist ekki réttur starfsmanns til skaðabóta sem verður fyrir líkamstjóni í starfi sínu vegna meðábyrgðar hans nema hann hafi af stórkostlegu gáleysi eða ásetningi átt þátt í að tjónsatburður varð. Að mati nefndarinnar er ekki sýnt fram á að M hafi umrætt sinn sýnt af sér stórkostlegt gáleysi og kemur skerðing á grundvelli þessa því ekki til álita.

Niðurstaða.

M á rétt á bótum úr ábyrgðartryggingu X hjá V.

Reykjavík, 11. júlí 2024
rafræn undirskrift.

Sóley Ragnarsdóttir

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Heiða Óskarsdóttir