

Mál nr. 434/2025

Nafn málskotsaðila (M)

Nafn varnaraðila (V)

Heiti váttryggingar: Ábyrgðartrygging atvinnureksturs.

Nafn váttryggingartaka (X)

Skaðabótaábyrgð. Vinnuslys.

Gögn.

1. Málskot mótttekið 21. nóvember 2025, ásamt fylgiskjölum.
2. Athugasemdir V, dags 17. desember 2025.
3. Viðbótarathugasemdir M, dags. 12. janúar 2026.
4. Viðbótarathugasemdir V, dags. 20. janúar 2026.

Málsatvik.

Í málskoti krefst M þess að viðurkennd verði greiðsluskylda V úr ábyrgðartryggingu X vegna afleiðinga slyss, sem hann varð fyrir í starfi hjá X 11. mars 2025. Byggir M á því að hann hafi í umrætt sinn staðið á palli vörbifreiðar ásamt öðrum starfsmanni X. Hafi hann verið að aðstoða við að hlaða einingaveggjum upp á pall bifreiðarinnar. Hafi það verk ávallt verið framkvæmt með sama hætti. Nánar til tekið hafi hlutverk M verið það að taka á móti einingaveggjunum (plötunum) og raða þeim á pall bifreiðarinnar. Hafi einingarveggirnir verið hífðir á pall bifreiðarinnar með krana. Þá hafi uppréttir járngefflar/stöplar verið á pallinum til þess að halda einingunum á sama stað. Hafi slys M orðið með þeim hætti að stjórnandi kranans hafi í umrætt sinn losað þá einingu sem verið var að hífa allt of neðarlega sem hafi leitt til þess að hún slóst í einn járngeffalinn og sveiflaðist við það í mitti M. Um hafi verið að ræða þungt högg sem leiddi til þess að M féll á milli einingaveggjarins og vörubifreiðarinnar. Hafi einingaveggurinn vegið rúmlega 2,15 tonn. Lögregla hafi komið á vettvang og tilkynnt Vinnueftirlitinu um slysið. Hafi slysið verið skráð hjá Vinnueftirlitinu 13. mars 2025. M hafi verið fluttur með sjúkrabifreið til frekari skoðunar á bráðamóttöku. Þá hafi slysið leitt til langvarandi óvinnufærni M. V hafi hafnað að X beri skaðabótaábyrgð á tjóninu.

Í málskoti er á því byggt að X beri skaðabótaábyrgð á tjóni M á grundvelli almennu skaðabótareglunnar og reglunnar um ábyrgð vinnuveitanda, enda megi rekja tjónið til þess að M hafi verið falið að vinna verk við ótryggar aðstæður. Vísar M m.a. í 1., 4., 13., 37. og 42. gr. laga nr. 46/1980 um aðbúnað, hollustuhætti og öryggi á vinnustöðum og tiltekin ákvæði reglugerðar nr. 367/2006 um notkun tækja, því til stuðnings. Bendir M m.a. á að í umrætt sinn hafi stjórnandi kranans ekki staðið rétt að verki. Hafi hann hífð einingavegginn allt of neðarlega, með þeim afleiðingum að hann slóst í járngeffal/stöpul á pallinum og sveiflaðist við það í mitti M. Þetta hafi kranastjórinn gert þrátt fyrir að M hafi gefið honum skýr merki um að stoppa sökum þess að veggurinn væri kominn of langt niður. Kranastjórinn hafi því verið fullmeðvitaður um að einingaveggurinn hafi lent ofan á járngeffalinn/stöpulinn. M telur því ljóst að kranastjórinn hafi sýnt af sér gálausa háttsemi sem hafi leitt til líkamstjónsins. Þá byggir M á því að kranastjórinn hafi verið nýkominn með réttindi. Það sé á ábyrgð X að sjá til þess að nýir og óreyndir starfsmenn fái viðeigandi þjálfun og leiðbeinnar. Þessu til viðbótar byggir M á því að verkstjórn hafi verið óforsvaranleg. Vísar er í 21.-23. gr. framangreindra laga nr. 46/1980 því til stuðnings. Enginn verkstjóri hafi verið á staðnum er slysið átti sér stað. Þá telur M fram að hann hafi framkvæmt umrætt verk með sama verklagi í marga mánuði ásamt öðrum reyndari kranastjóra. Segist M hafi starfað við að stafla einingaveggjum á pall vörubifreiða í 9 mánuði og alltaf framkvæmt verkið með sama hætti. Þetta hafi X, sem beri ábyrgð á verklagi á vinnustaðnum, verið fullkunnugt um. Tekur M fram að þessu verklagi hafi verið breytt eftir slysið. Nú sé verklagið það að starfsmenn sem áður stóðu á palli bifreiðarinnar standi á öðrum stað. Telur M að þessi breyting á vinnutilhögun bendi skýrlega til þess að X líti svo á að fyrri verklag hafi verið óforsvaranlegt.

Í athugasemdum V, dags. 17. desember 2025, er skaðabótaábyrgð X hafnað. Telur V að stjórnandi kranans hafi staðið réttilega að verki, vinnuáðstæður hafi verið forsvaranlegar og X hafi tryggt öryggi starfsmanna með fullnægjandi hætti. Hvað varðar þá fullyrðingu M að vinnutilhögun hafi alltaf verið sú sem beitt var í umrætt sinn, þá gerir V grein fyrir því að samkvæmt upplýsingum frá X hafi verið skýrir verkferlar um hvernig átti að vinna umrædd verkefni og hafði farið fram fræðsla um öryggisatriði sem M hafði setið og kvittað undir. Vísar V til fyrirliggjandi áhættumats X í þessu sambandi. Þar sé

sérstaklega útskýrt að starfsmenn skuli ekki koma sér í þá stöðu að geta klemmst á milli eininga og því eigi að notast við krókstjaka og stýrilínur. Sömuleiðis sé tekið fram að starfsmenn skuli ekki standa á bifreiðinni þar sem verið er að láta einingar síga niður, vegna hættu af því að klemmast eða verða undir einingunni. Bendir V á að M hafi ekki notað áður nefndan búnað (þ.e. krókstjaka og stýrilínur) auk þess að standa á miklu hættusvæði er loftplatan var látin síga niður. Jafnframt hafi X upplýst að sú framkvæmd sem beitt var í umrætt sinn þekktist en væri þó stranglega bönnuð. Það hafi verið margítrekað við starfsmenn. Bendir V á að verkstjóri X á vinnusvæðinu hefði ítrekað að nota ætti viðeigandi búnað, eins og starfsmönnum hafði verið kennt og það sé ósanngjörn krafa að ætlast til að verkstjóri fylgist með hverju verki til að ganga úr skugga um að starfsmenn fari eftir öryggisreglum. Hvað varði fullyrðingar M um breytt verklag þá tekur V fram það stafi fyrst og fremst af því að M fór ekki eftir títtnefndu verklagi. Þá hafnar V því að reynsluleysi kranastjórans hafi verið fyrir hendi, enda hafi hann haft öll tilskilin réttindi. Þá bendir V á að við skýrslutöku hjá lögreglu hafi kranastjórinn tekið fram að honum hafi borið að fara eftir leiðbeiningum frá M við framkvæmd verksins. Hafi M leiðbeint honum að láta þakplötunar síga áfram. Að lokum bendir V á að gögn málsins bendi til þess að slysið stafi af gáleysi M enda hafi verið um að ræða skýrt og augljóst brot af hans hálfu á verklagsreglum sem honum var kunnugt um. Telur V að M hafi ekki tekist að sýna fram á að slysið geti með einhverjum hætti verið rakið til vanrækslu eða gáleysis X. Því telur V að hafna beri skaðabótakröfu M.

Í viðbótarathugasemdum M, dags. 12. janúar 2026, er að finna rök gegn framangreindum athugasemdum V. Sérstaklega er tekið fram að M kannist ekki við að notast hafi verið við krókstjaka og stýrilínur við sambærilegt verk og um ræðir. Þvert á móti hafi vinnutilhögunin ávallt verið sú sem beitt var á slysdegi og M hafi aldrei fengið leiðbeiningar um að haga störfum sínum með öðrum hætti. Er á það bent að í umræddu áhættumati komi aðeins fram að starfsmenn skuli ekki koma sér í þá stöðu að geta klemmst á milli eininga. Í umrætt sinn hafi M því í einu og öllu farið eftir því sem fram kemur í áhættumati. Telur M að sú viðurkenning sem fram komi í athugasemdum V, að „þessi framkvæmd þekktist“, staðfesti að frásögn sín af vinnutilhögun hjá X sé rétt. Þá er ítrekað það sem fram kemur í málskoti um breytt verklag eftir slysið og að M telji að stjórnanda kranans hafi verið fullkunnugt um að einingaveggurinn hafi lent ofan á járngafflinum en samt ákveðið að láta hann síga niður með þeim afleiðingum að M slasaðist. Telur M því augljóst að um saknæma háttsemi kranastjórans hafi verið að ræða.

Í viðbótarathugasemdum V, dags. 20. janúar 2026, er því hafnað sem röngu og ósonnuðu að verkið hafi ávallt verið unnið með þeim hætti sem raunin var á slysdegi. Bendir V á að það komi ítrekað fram í málgögnum að staðsetning M hafi gengið í berhögg við þá fræðslu sem hann hafi fengið hjá X. Þá tekur V fram að það vilji leiðréttta rangfærslu í viðbótarathugasemdum M varðandi orðalagið „þessi framkvæmd þekktist“. Þetta orðalag þýði ekki að X hafi samþykkt verklag M sem rétt verklag. Hið rétta sé að X hafi fengið upplýsingar um að verkið væri stundum unnið með þessum hætti en ítrekað bannað starfsmönnum sínum þá framkvæmt og leiðbeint þeim að nota krókstjaka og stýrilínur. Að lokum gerir V athugasemdir við þá fullyrðingu M að kranamaðurinn hafi gert sér grein fyrir því að einingaveggurinn hafi lent ofan á járngafflinum, en samt ákveðið að láta hann síga niður. Hafnar V þessari fullyrðingu sem rangri og bendir á að í lögregluskýrslu komi fram að M hafi haft betri yfirsýn yfir stöðu einingarinnar og því hafi kranamanninum borið að fara eftir leiðbeiningum frá honum.

Álit.

Ágreiningur þessa máls snýr að hugsanlegri skaðabótaábyrgð X á líkamstjóni M. Mögulegur bótaréttur byggir á því að M eigi skaðabótakröfu á hendur X á grundvelli annað hvort sakarreglunnar eða reglunnar um ábyrgð vinnuveitanda. Báðar þessar bótareglur gera það m.a. að skilyrði að M takist að sanna að tjónið verði rakið til saknæmrar háttsemi X eða starfsmanna sem X ber vinnuveitandaábyrgð á. Í tilkynningu um slysið til Vinnueftirlitsins er að finna eftirfarandi lýsingu á tildrögum slyssins: „Það var verið að lesta loftaplötur (filigran) á vagn og [M] og annar maður eru uppi á palli að stýra plötunni niður. Platan leggst utan í stoð á hliðinni á vagninum og við það myndast spenna, þegar platan losnar ýtir hún [M] upp að gaflinum fremst á vagninum. Plata lendir neðarlega á kviðnum á honum. Starfsmaður er staðsettur á rögum stað við að hlaða á bílinn. Mannleg mistök.... Plata lendir neðarlega á kviðnum á honum. Áverki á mjöðm.“ Þá er eftirfarandi haft eftir kranastjóranum (Y) í lögregluskýrslu: „Á vettvangi fékk ég framburð frá [Y], en [Y] sagðist vera vitni og hafa verið stjórnandi á krananum þegar slysið átti sér stað. Ég kynnti fyrir [Y] réttarstöðu vitnis sem hann sagðist skilja. Aðspurður sagðist [Y] hafa verið að flytja steipta einingaveggi frá jörðu og upp á pall á vörubifreið. Að sögn [Y] átti [M] að leiðbeina [Y] þegar hann átti að hífa einingavegginn upp eða niður. [Y] sagði að [M] hefði staðið

upp á pallinum á vörubílnum og gefið [Y] merki um að lækka einingavegginn niður á pallinn. Á pallinum eru uppréttir járngaflar til þess að halda farmi á sínum stað og taldi [Y] að [M] hefði ekki tekið eftir því þegar einingaveggurinn lenti ofan á járngaflinum. Að sögn [Y] sagði hann að [M] hafði haldið áfram að gefa honum merki um að láta einingavegginn síga niður en þá hefði einingaveggurinn losnað af gaflinum og byrjað að sveiflast í lausu lofti. [Y] sagði að einingaveggurinn hefði sveiflast með þeim afleiðingum að hann slóst í [M] og lenti [M] á milli einingarvegsins og vörubílsins.“

Eins og málið liggur fyrir nefndinni verður X ekki látin bera halla af skorti á sönnun um atvik máls heldur gilda um það almennar sönnunareglur skaðabótaréttar. Með vísan til þess sem að framan greinir um tildrög slyssins telur nefndin að ganga verði út frá því að það hafi verið hlutverk M í umrætt sinn að leiðbeina kranastjóranum við verkið Þá telur nefndin að sú óvissa sem kann að vera uppi um hvaða vinnutilhögun tíðkaðist fyrir slysið breyti ekki framangreindu enda er það eins og áður hefur komið fram X að sanna að slysið verði rakið til ófullnægjandi vinnutilhögunar. Nefndin telur framangreint leiða til þess að M hafi ekki tekist að sanna að slysið verði rakið til atvika sem X beri skaðabótaábyrgð á.

Niðurstaða.

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

Reykjavík, 11. febrúar 2026.
rafræn undirskrift

Guðmundur Sigurðsson

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Heiða Óskarsdóttir