

Mál nr. 91/2023**Nafn málskotsaðila (M)****Nafn varnaraðila (V)****Heiti vátryggingar: Ábyrgðartrygging atvinnureksturs.****Nafn vátryggingartaka (X)****Skaðabótaábyrgð. Vinnuslys.****Gögn.**

1. Málskot dags. 7. október 2022 ásamt fylgiskjöllum.
2. Bréf V dags. 14. apríl 2023.

Málsatvik.

Í málskoti og fylgigögnum þess kemur fram að M varð fyrir slysi við vinnu sína í þágu X hinn 25. mars 2019. Í tilkynningu X til Vinnueftirlitsins er atvikum lýst svo að M hafi verið að vinna við hakkavél og hafi ætlað að stöðva vélina. Framan við hnífa hakkavélarinnar sé rofatengd hlíf sem sé lyft lítilega þar til hún stöðvist í öryggisstöðu meðan hnífarnir séu að stöðvast. Þegar hlífinni sé lyft alveg upp snúist hnífarnir í ca. einn hring, mjög rólega í 2-3 sekúndur. Um leið og M lyfti hlífinni í efstu stöðu hafi hann farið með höndina inn í hnífana með þeim afleiðingum að flípi af vísifingri vinstri handar fór af. Þá liggur fyrir umsögn Vinnueftirlitsins, dags. 18. maí 2019, og kemur þar fram að orsök slyssins sé að rekja annars vegar til þess að hnífarnir hafi enn verið á hreyfingu þegar hlífina var í efstu stöðu, og hins vegar þess að M fór með höndina í hnífa vélarinnar áður en hún stöðvaðist alveg. Var fyrirmælum um úrbætur beint til X, þ.e. um að gera ráðstafanir sem stöðvi hnífana algerlega áður en hægt sé að setja hlífina í efstu stöðu og að merkja vélina með viðeigandi hættumerkingu. Lögregla var kölluð á vettvang vegna slyssins og liggur skýrsla hennar, dags. 5. apríl 2019, fyrir nefndinni. Er í henni haft eftir Y, verkstjóra hjá X, að þegar slökkt sé á vélinni taki smá tíma að stöðva hana alveg og ekki eigi að vera hægt að lyfta hlífinni fyrr en vélin hafi stöðvast. Þegar M hafi getað lyft hlífinni hafi hann sett höndina inn í vélina sem hafi ekki verið alveg stopp. Þá liggur fyrir lögregluskýrsla, dags. 10. maí 2019, þar sem haft er eftir Z, framleiðslustjóra hjá X, að á umræddri vél sé ákveðinn galli, sem lýsi sér þannig að þegar ákveðnir hnífarnir séu í henni stöðvist vélin ekki alveg áður en hlífina sé opnuð. Hafi M þá verið að vinna við vélina í fyrsta skipti, en hann hafði á slysdegi starfað hjá X í mánuð. Honum hafi þó verið kennt á vélina og ítrekað við hann hvað mætti ekki gera.

M hefur krafist bóta úr ábyrgðartryggingu X vegna þess líkamstjóns sem hann varð fyrir við atvikið en V hafnaði bótaskyldu með bréfi dags. 18. ágúst 2022. Byggir M á því að aðstæður á vinnustað hafi verið hættulegar og ekki gætt sem skyldi að öryggi starfsmanna hvað varði umræddan verkþátt. Öryggisbúnaður vélarinnar hafi ekki virkað sem skyldi og ekki til samræmis við reglugerð um notkun tækja nr. 367/2006, sbr. t.d. 2.8. gr. I viðauka hennar sem kveði á um að þegar hætta sé á viðkomu við tækjahluta á hreyfingu skuli á þeim hlífir eða annar viðeigandi búnaður sem hindri snertingu við hættusvæði eða stöðvi hreyfingu hreyfanlegra hluta áður en komið er að þeim. Þá hafi leiðbeiningum og þjálfun M, sem var látinn vinna einn við verkið verið ábótavant, en óumdeilt sé að hann hafi verið að nota vélina í fyrsta sinn á slysdegi. 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.

Í bréfi V til nefndarinnar kemur fram að félagið telji ekki sýnt fram á að slys M verði rakið til sakar vátryggingartaka, og hafi fremur verið um að ræða aðgæsluleysi og eigin sök M. Umrædd vél sé CE-merkt sem gefi vísbendingu um öryggi hennar. Í febrúar 2019 hafi verið gert áhættumat fyrir vélina, og þá hafi komið í ljós að hægt var að lyfta rofatengdri hlíf áður en vélin stöðvaðist að fullu, en hnífarnir hennar hafi þó aðeins snúist í einn-tvo hring og mjög rólega. Um leið og þetta varð ljóst hafi X haft samband við seljanda vélarinnar með beiðni um lagfæringu en þrátt fyrir ítrekanir hafi ekki fundist lausn á þessu vandamáli. Áður en M hóf vinnu við vélina hafi hann fengið góða þjálfun frá samstarfsmanni sínum, Þ, sem eigi sæti í öryggisnefnd X og hafi tekið þátt í gerð fyrrgreinds áhættumats. Komi jafnframt fram í umsögn Vinnueftirlitsins að fyrrgreint áhættumat hafi verið kynnt fyrir M. Þá eigi M og Þ sama móðurmál og hafi því ekki verið um neina tungumálaörðugleika að ræða þegar Þ ítrekaði fyrir M að ekki mætti setja höndina inn í vélina fyrr en tryggt væri að hnífarnir hennar hefðu staðnæmst. M hafi virt þessi tilmæli að vettugi og sé því ótækt annað en að hann beri tjón sitt sjálfur.

Álit.

Sönnunarbyrði þess að tjón hans verði rakið til athafna eða athafnaleysis X, starfsmanna þess eða annarra atvika eða aðstæðna sem X ber ábyrgð á hvílir samkvæmt almennum sönnunarreglum skaðabótaréttar á M og er slík sönnun forsenda þess að bótaskylda úr ábyrgðartryggingu X sé fyrir hendi. Samkvæmt fyrirbyggjandi áhættumati vegna vinnu við vélina var niðurstaða áhættuflokkunar þessa verklíðar 6, eða talsvert há, og tiltekið að það væru starfsmenn á vél sem væru í hættu, enda stöðvaðist vélin ekki með réttum hætti þegar tilteknir hnífar í hana væru notaðir. Undir aðgerðir/úrbætur segir svo: „Skoða hvort hægt sé að forrita vél á þann hátt að hlíf opnast seinna eða hnífur stoppi fyrir. Þetta er ekki vandamál þegar aðrir hnífar eru notaðir.“ Ágreiningslaust er að áhættumatið var unnið í febrúar 2019, og að ekki hafði fundist lausn á þessum vanda þegar slys M atvikaðist mánuði síðar. Samkvæmt X var M kynnt áhættumatið, en engin gögn eða vitnisburðir liggja þó fyrir varðandi þá kynningu en fyrir liggur að íslenskukunnátta M er takmörkuð. Samkvæmt V og vitnisburði yfirmanna M leiðbeindi Þ honum um notkun vélarinnar, en ágreiningslaust er að M hafði ekki unnið við hana fyrir en á slysdegi eða daginn áður, en þá hafði hann starfað í einn mánuð hjá X. Enginn nánari vitnisburður eða yfirlýsing Þ um framangreint liggur þó fyrir nefndinni. Í umsögn Vinnueftirlitsins eru sett fram fyrirmæli til X um að annars vegar gera ráðstafanir sem stöðva hnífana algjörlega áður en hægt er að lyfta hlífinni í efstu stöðu og hins vegar um að merkja vélina með viðeigandi hættumerkingu.

Að mati nefndarinnar, og með vísan til fyrirbyggjandi áhættumats, var forsvarsmönnum X ljóst að töluverð hætta gæti falist í notkun vélarinnar, þar sem hætt væri við líkamstjóni þegar vélin var þrífín, væru tilteknir hnífar í henni. Af vitnisburðum Y og Z er ljóst að þau voru meðvituð um þennan ágalla á vélinni. Verður að telja að vélin hafi því ekki verið örugg til notkunar í skilningi ákvæða laga nr. 46/1980 og reglugerða settra með stoð í þeim.

Í öllu falli verður að telja að við þessar aðstæður hafi X borið að vara sérstaklega við umræddum ágalla, og merkja vélina með hættumerkingu. Þá stendur það nær X að sanna að M hafi sérstaklega verið varaður við því að hnífarnir stöðvuðust ekki með tilætluðum hætti. Að mati nefndarinnar er ekki sýnt fram á það.

Þar sem ekki liggur annað fyrir en að umgengni M um vélina hafi verið til samræmis við almenna og eðlilega notkun hennar hefði umræddur ágalli ekki verið fyrir hendi er ekki talið tilefni til að skerða bótarétt hans á grundvelli 23.gr. a skaðabótalaga nr. 50/1993.

Niðurstaða.

M á rétt til bóta úr ábyrgðartryggingu X hjá V.

Reykjavík, 23. maí 2023.

Sóley Ragnarsdóttir

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Heiða Óskarsdóttir