

Mál nr. 67/2024

Nafn málskotsaðila (M)

Nafn varnaraðila (V)

Heiti vátryggingar: Ábyrgðartrygging atvinnureksturs.

Nafn vátryggingartaka ábyrgðartryggingar (X)

Skaðabótaábyrgð. Vinnuslys.

Gögn.

16. Málskot móttakið 9. febrúar 2024 ásamt fylgiskjöllum.
17. Bréf V dags. 4. apríl 2024 ásamt fylgiskjöllum.
18. Viðbótarathugasemdir M dags. 30. apríl 2024.

Málsatvik.

Í málskoti kemur fram að M hafi, hinn 7. febrúar 2022, er hann var að störfum sem flugvirki hjá X, orðið fyrir slysi. Hafi atvik verið þau að stigabifreið hafi verið færð að flugvél sem M var að störfum í án þess að tröppur hennar hefðu verið hreinsaðar af ís og klaka. Þegar M steig út úr vélinni og á tröppurnar hafi hann runnið í hálku, dottið og orðið fyrir líkamstjóni.

M hefur gert kröfu um bætur úr ábyrgðartryggingu X hjá V vegna slyssins en V hafnað þeirri kröfu með vísan til þess að það telji slysið ekki að rekja til saknæmra mistaka starfsfólks X eða vanbúnaðar sem X beri ábyrgð á. Í málskoti kemur fram að það sé ekki í verkahring M að flytja stigabifreiðar að flugvélum eða yfirfara þær og öryggi þeirra. Annað starfsfólk sjái um það og eigi flugvirkjar að geta treyst því að tröppur á þeim bifreiðum sem settar eru við flugvélar séu hálkuvarðar/hreinsaðar. Á umræddum tíma hafi verið svo mikill vindur að M hafi á leið upp stigann drifið sig upp og litið undan vindi. Á leið niður, þremur til fimm mínútum síðar, hafi hann stigið út á stigann og beint á hálkublett. Til stuðnings kröfu M er þá vísað til nánar tilgreindra ákvæða laga um aðbúnað, hollustuhætti og öryggi á vinnustöðum nr. 46/1980 og reglna settra með stoð í þeim. Rík ábyrgð hvíli á vinnuveitanda þegar komi að því að tryggja öryggi á vinnustað. Þá beri vinnuveitanda að greina þær hættur sem mögulega komi upp í starfseminni og gera allt sem í hans valdi standi til að koma í veg fyrir slys. Ekki liggi fyrir hvort áhættumat hafi verið framkvæmt vegna þessa verkþáttar en slíkt mat hefði átt að leiða í ljós hættur þess að senda flugvirkja upp í flugvélar í óhálkuvörðum stigabílum við þær veðuraðstæður sem voru til staðar. Hefði þá verið auðvelt að koma í veg fyrir slysið, t.a.m. með því að nota yfirbyggða stigabifreið eða með því að sinna hálkuvörnum.

Í bréfi V er lýst þeirri afstöðu að ekki hafi verið sýnt fram á að slys M verði rakið til saknæmra mistaka starfsmanna X eða saknæms vanbúnaðar sem X beri ábyrgð á gagnvart M. Mjög slæmt veður hafi verið á vettvangi á slysdegi. Engin hálka hafi verið í stiganum þegar hann var lagður að vélinni og þegar M gekk upp hann. Á þeim mínútum sem M var inni í vélinni hafi safnast fyrir snjór í tröppum stigans. Ómögulegt hafi verið að koma í veg við það við þær veðuraðstæður sem voru til staðar. Hafi M þá mátt gera ráð fyrir þessum aðstæðum en tilefni þess að hann var inni í flugvélinni hafi einmitt verið að búa hana til flugs í því veðri sem var á vettvangi. Hafi M þá einnig getað dregið úr slysaþættu með því að halda sér í handrið sem séu beggja vegna stigans. Hafi hann talið aðstæður í stiganum óforsvaranlegar hafi honum þá borið að láta vita og biðja um hreinsun stigans. Þá hafi ekki verið bent á neinar hlutlægar reglur sem banni notkun þessarar tegundar stigabíla við slæmar veðuraðstæður.

Í viðbótarathugasemdum M er málsatvikalýsing V mótmælt. Ljóst sé að M hafi ekki runnið í stiganum vegna snjófoks heldur vegna mikillar ísingar sem geti ekki hafa myndast á þeim fáu mínútum sem hann dvaldi inni í vélinni. Sé það staðfest í slysaskráningu X þar sem segi m.a. að mikil ísing hafi verið í stiganum og vont veður. Er þá bent á að slys M hafi ekki verið tilkynnt til Vinnueftirlitsins til samræmis við 79. gr. laga nr. 46/1980 og beri X hallann af þeim sönnunarskorti sem af því leiði. Verði því að leggja frásögn M af atvikum til grundvallar. Þá eru áréttaðar áður fram komnar röksemdir, og sérstaklega tekið fram að um umferðarleið á vinnustað sé að ræða og beri vinnuveitanda að tryggja öryggi á slíkum leiðum. Er þá vísað til vinnureglna X þar sem sérstaklega komi fram að áður en stigabifreiðar séu teknar í notkun skuli tryggja öryggi þeirra.

Álit.

Sönnunarbyrði þess að tjón hans verði rakið til athafna eða athafnaleysis X, starfsfólks þess eða annarra atvika eða aðstæðna sem X beri ábyrgð á hvílir samkvæmt almennum sönnunarreglum skaðabótaréttar á M og er slík sönnun forsenda þess að bótaskylda úr ábyrgðartryggingu X sé fyrir hendi. Af læknisfræðilegum gögnum málsins verður ekki ráðið með vissu hvenær óvinnufærni M vegna slyssins kom til, en af gögnum má ráða að hann hafi „harkað af sér“. Samkvæmt fyrirbyggjandi læknisvottorði, dags. 27. júní 2022, virðist þó sem M hafi leitað á heilsugæslu strax á slysdegi, en ekki liggja fyrir frekari gögn um þá komu. Af framangreindu læknisvottorði verður þá helst ráðið að óvinnufærni, sbr. veikindavottorð, hafi ekki komið til fyrr en 21. apríl 2022. Liggur þá ekki fyrir hvenær X fékk vitneskju um slysið, en skráning þess í kerfi X virðist hafa farið fram 13. júlí 2022, eða sama dag og Vinnueftirlitinu var send tilkynning um slysið. Með hliðsjón af framangreindu er því ekki grundvöllur til að meta X það til sakar að hafa ekki tilkynnt Vinnueftirlitinu fyrr um atvikið, sbr. 79. gr. laga nr. 46/1980, og verður hallinn af mögulegum sönnunarskorti af þeim sökum ekki lagður á X.

Af gögnum málsins virðist óumdeilt að M hafi runnið á ísingu í stiganum. Þó ljóst virðist því að ísing hafi verið í stiganum umrætt sinn leiðir það eitt og sér ekki til þess að bótaskylda stofnist úr ábyrgðartryggingu X. Liggur fyrir að veður var mjög slæmt á slysdegi, lofthiti í kringum frostmark, og meðalgildi vindhraða á bilinu 11,1 til 26,2 metrar á sekúndu. Í tilkynningu X til Vinnueftirlitsins og atvikaskráningu X kemur fram að slysið hafi átt sér stað kl. 13:00 en þá var lofthiti 0 gráður og vindhraði 15,6 metrar á sekúndu, en mestu vindhviður milli kl. 13:00 og 14:00 voru 28,1 metri á sekúndu. Verður að telja að ísing geti myndast nokkuð hratt við þær aðstæður, og að hún geti hafa myndast meðan M var að störfum í flugvélinni. Er því ekki sýnt fram á að starfsfólk X hafi sýnt af sér saknæmt gáleysi er umræddri stigabifreið var ekið að flugvélinni.

Hefur þá ekki verið sýnt fram á að notkun umræddrar stigabifreiðar við þessar aðstæður hafi verið bersýnilega óforsvaranleg eða í ósamræmi við reglur X eða lagafyrirmæli.

Af öllu framangreindu verður að telja að ekki hafi verið sýnt fram á að tjón M verði rakið til saknæmra athafna eða athafnaleysis X eða starfsfólks þess eða annarra atvika eða aðstæðna sem leiði til skaðabótaskyldu X. Verður M eins og málum er hér háttað að bera hallann af því.

Niðurstaða.

M á ekki rétt til bóta úr ábyrgðartryggingu X hjá V.

Reykjavík, 8. október 2024.
rafræn undirskrift

Þóra Hallgrímsdóttir

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Heiða Óskarsdóttir