

Mál nr. 68/2024

Nafn málskotsaðila (M)

Nafn varnaraðila (V)

Heiti vátryggingar: Ábyrgðartrygging atvinnureksturs.

Nafn vátryggingartaka ábyrgðartryggingar (X)

Skaðabótaábyrgð. Vinnuslys.

Gögn.

1. Málskot mótttekið 12. febrúar 2024, ásamt fylgiskjölum.
2. Bréf V, dags. 11. mars 2024, ásamt fylgiskjölum.

Málsatvik.

Í málskoti kemur fram að M hafi hinn 20. desember 2022 slasast við störf sín hjá X á Keflavíkurflugvelli. Hafi M verið sem stjórnandi sérútbúinnar bifreiðar til eldsneytisafgreiðslu verið að afgangi flugvél í stæði á vellinum. Er dælingu var lokið notaði M lyftu (körfu) sem er hluti af bifreiðinni til að færa sig aftur upp að eldsneytisinntakinu. Fann hann þá að vindhraði, sem hafði verið mjög mikill, jókst svo mikið að hann tók að hristast í körfunni. Náði hann að aftengja barkann og loka búnaðnum og lækka körfuna niður í lægstu stöðu. Þegar hann steig út úr körfunni, niður í fyrsta þrepið, fékk hann gríðarlegan vind sem sneri honum þannig að hann missti grip á handfangi sem hann hélt sér í. Við þetta féll hann niður og skall harkalega utan í búnað ökutækisins og síðan í jörðina. Lét hann vinnuveitanda sinn vita af slysinu strax í kjölfarið og leitaði lækniáðstoðar á HSS. Tók M skjáskot af netsíðu sem sýnir að vindhraði mældist allt að 49 hnútum (um 25 metrar á sekúndu) á þeim tíma sem slysið varð. Telur M að vindhviðurnar þegar slysið varð hafi farið yfir 50 hnúta. Slysið var tilkynnt til Vinnueftirlitsins þann 27. desember 2022, einni viku eftir að það átti sér stað. Telur M tilkynningu X til eftirlitsins vera ónákvæma. Með bréfi dags. 24. febrúar 2023 gerði M kröfu um bætur úr ábyrgðartryggingu X hjá V vegna slyssins. V hefur hafnað bótaskyldu úr tryggingunni. Telur M að X sé bótaskyld vegna líkamstjóns síns á grundvelli vinnuveitendaábyrgðar og sakarreglunnar. Telur M að það hafi verið óforsvaranlegt af X að senda hann í umrætt verkefni við þessar slæmu veðuraðstæður. Á körfu bifreiðarinnar er skilti sem framleiðandi kom fyrir þar sem kemur skýrt fram að búnaðinn skuli ekki nota þegar vindstyrkur nær 40 hnútum (c.a. 21 m/sek). Það liggi fyrir í málinu að vindhviður fóru langt yfir 40 hnúta þegar slysið átti sér stað. Telur M að varúðarmerkingin eigi við um alla notkun körfunnar, þ.á.m. þrep og handföng sem notuð eru þegar farið er í og úr körfunni. Vísar M máli sínu til stuðnings til nánar tilgreindra ákvæða laga nr. 46/1980 um aðbúnað, hollustuhætti og öryggi á vinnustöðum og reglna og reglugerða sem settar eru á grundvelli þeirra laga.

V hefur hafnað bótaskyldu úr ábyrgðartryggingu X vegna slyssins á grundvelli þess að ekki hafi verið sýnt fram á sök X í málinu. Ekki verði talið að veður hafi verið með þeim hætti að það hafi verið óforsvaranlegt að senda starfsmenn út á stæði. Hvað varúðarskilti varðar þá vísar V til þess að samkvæmt upplýsingum frá X sé um að ræða hámarksvindhraða þegar karfan er fullútrétt. Ekki var um að ræða slíkt í þessu tilviki. Þá verði ekki fallist á að skiltið eigi að túlka á þann veg að það eigi við um alla notkun og undir öllum kringumstæðum. Telur V að veðurspá hafi ekki þýðingu í málinu þar sem vinna sem fram fer hjá X sé umfangsmikil og aðstæður mjög breytilegar. Þegar spáin er með þeim hætti að líkur er á því að meðalvindur fari í eða yfir 40 hnúta er veðuraðgerðarstjórn Keflavíkurflugvallar virkjuð sem stýrir aðgerðum vegna slæmra veðra. Samkvæmt óveðursreglum sem X hefur sett kemur fram að afgangi má eldsneyti á flugvélar upp að 49 hnútum, hæsta hviða á 10 mínútna tímabili. Samkvæmt gögnum frá veðurstofunni sem V óskaði eftir var mesti 10 mínútu meðalvindhraði frá klukkan 12-13 á bilinu 17-18 m/s. Þar að auki sýni skjáskot sem M leggur fram að meðalvindhraði er undir viðmiðinu, en aðeins má sjá á einum stað að hæsta hviða á 10 mínútna tímabili nái 49 hnútum, sem er þó innan marka. Ekki verði af hálfu V fallist á það með M að búnaður eða öryggisráðstafanir hafi verið ábótavant. Lyftan er sérútbúin fyrir þetta verk og uppfyllir íslenskar kröfur um handrið, hnélista og fótlista. Handriði eru sitt hvorum megin við tröppurnar, svo kallað þriggja punkta grip, en einnig er neðst í tröppunum læst hlið sem kemur í veg fyrir að starfsmenn geti dottið niður stigaopið. Með hliðsjón af ofangreindu geti V ekki fallist á að slysið megi rekja til vanrækslu eða gáleysis X.

Álit.

Ágreiningur þessa máls lýtur að því hvort tjón M megi rekja til saknæmra athafna eða athafnaleysis af hálfu X eða starfsmanna þess, þannig að bótaskylda stofnist úr ábyrgðartryggingu. Sönnunarbyrði hvílir á M að sýna fram á að svo hafi verið. Af gögnum málsins verður ekki annað ráðið en að M hafi slasast við vinnu sína hjá X er hann fékk á sig mikinn vind sem sneri honum þannig að hann missti grip á handfangi og skall utan í bifreið og þaðan í jörðina. Slysið var ekki tilkynnt samdægurs til Vinnueftirlitsins og upplýst er að enginn frá eftirlitinu kom á slysstað til úttektar. Í ljósi þess að M varð óvinnufær strax eftir slysið verður ekki annað séð en að X hafi vanrækt tilkynningarskyldu sína til Vinnueftirlitsins skv. 79. gr. laga nr. 46/1980. Eins og málið liggur fyrir nefndinni verður það þó ekki talið hafa áhrif á almennar reglur um sönnunarbyrði, enda greinir aðila ekki á um málsatvik. Á grundvelli laga nr. 46/1980 um aðbúnað, hollustuhætti og öryggi á vinnustöðum ber atvinnurekanda að tryggja að gætt sé fyllst öryggis og góðs aðbúnaðar og hollustuhátta á vinnustað. Hefur X á grundvelli þessa sett þær vinnureglur að starfsmenn megi sinna því starfi sem M var að sinna í umrætt sinn í vindi allt upp að 49 hnútum (um 25 m/sek) ef miðað er við hæstu kviðu á 10 mínútna tímabili. Samkvæmt fyrirliggjandi gögnum Veðurstofunnar er vindhraði í m/sek á bilinu frá 20-30 m/sek skilgreindur á þann veg að þá sé mjög hvasst og fólk þurfi að gá að sér. Samkvæmt fyrirliggjandi veðurgögnum frá Veðurstofunni sem V lagði fram í málinu sést að vindhraði á 10 mín. meðalgildi var á slysdegi á bilinu frá 15,4 – 18,4 m/sek. Mesta vindhviða á þeim tíma sem slysið átti sér stað var skv. skjáskoti af vefsíðu með veðurupplýsingum á Keflavíkurflugvelli sem M lagði fram í málinu var á bilinu frá 45-49 hnútum á þeim tíma sem slysið átti sér stað. Ekki hefur verið sýnt fram á að X hafi verið það kunnugt áður en slysið átti sér stað að vindhviður væru komnar að öryggismörkum sem sett höfðu hvað vinnu við eldsneytisafgreiðslu sem krafist hefði aðgerða af þeirra hálfu til að tryggja öryggis starfsmanna við umrætt starf. Hefur ekki að öðru leyti verið sýnt fram á að aðbúnaður eða öryggi á vinnustað hafi verið í andstöðu við ákvæði laga nr. 46/1980 eða að verklag á vinnustað hafi verið ábótavant. Þá verður ekki heldur talið að sýnt hafi verið fram á að bifreið sú sem M vann á eða búnaður hennar hafi á nokkurn hátt verið vanbúin. Verður samkvæmt framansögðu að telja að um óhappatilvik hafi verið að ræða. M á því ekki rétt á bótum úr ábyrgðartryggingu X hjá V.

Niðurstaða.

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

Reykjavík, 16. júlí 2024.

rafræn undirskrift

Þóra Hallgrímsdóttir

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Heiða Óskarsdóttir