

Mál nr. 124/2024

Nafn málskotsaðila (M)

Nafn varnaraðila (V)

Tegund vátryggingar: Ábyrgðartrygging atvinnureksturs

Vátryggingartaki (A)

Skaðabótaábyrgð. Vinnuslys.

Gögn.

1. Málskot, mótttekið dags. 15. apríl 2024, ásamt fylgiskjölum.
2. Bréf V, dags. 27. júní 2024, ásamt fylgigögnum.
3. Bréf M, dags. 20. september 2024.
4. Bréf V, dags. 7. október 2024.

Málsatvik.

Í málskoti kemur fram að M hafi orðið fyrir slysi 1. október 2022 þegar hann var að setja hjólbarða á felgu undir kranabífreidd á vinnustaðnum A. Fram kemur að M hafi verið að ljúka við að dæla lofti í dekkið og hefði verið að búa sig undir að færa hjólbarðann yfir í þar tilgert öryggisbúr til að klára verkið þegar það varð sprenging og hringur þeyttist af felgunni og í M með þeim afleiðingum að hann kastaðist aftur um marga metra og slasaðist alvarlega. V hafnaði bótaskyldu á grundvelli þess að ósannað væri að A eða starfsmenn hans bæru ábyrgð á slysinu á grundvelli saknæmrar ólögmætrar háttsemi eða vinnuveitendaábyrgðar. Í málskotinu kemur fram að slysið hafi ekki verið rannsakað af hálfu Vinnueftirlitsins og að öryggisráðstafanir hafi verið ófullnægjandi í umrætt sinn og að slysið megi fyrst og fremst rekja til þess að A hafi vanrækt skyldur sínar samkvæmt lögum nr. 46/1980 og reglugerðum byggðum á lögnum með því að tryggja ekki nægilegt öryggi á vinnustaðnum. Þar sem A hafi vanrækt tilkynningarskyldu sína til Vinnueftirlitsins verði að leggja frásögn M um atvik máls til grundvallar. Þá telur M að verklag A hafi ekki verið í samræmi við öryggisráðstafanir sem A var skylt að tryggja að fylgt yrði eftir. M telur sig hafa unnið verkið eftir bestu vitund og því sem vaninn var á vinnustaðnum samkvæmt fyrirmælum vinnuveitanda. M hafnar því að hann hafi búið yfir fullnægjandi þjálfun og reynslu sem hafi átt að gera honum kleift að vinna verkið með öðruvísi hætti. Þá bendir M á að hann hafi verið ráðinn tímabundið til starfa eða í tvo mánuði í senn. Enn fremur bendir M á að í skýrslu Vinnueftirlitsins sé því beint til A að endurskoða áhættumat og verklagsreglur sem áttu við um þann verkþátt sem slysið varð við. M hafnar því að að hann hafi hlotið þjálfun hjá reyndum leiðbeinanda heldur hafi hann sjálfur þurft að tileinka sér vinnubrögð við að skipta á dekkjum. M byggir á því að hjólbarðavélin sem notuð var við verkið sé hættulegt tæki sem hafi í ofanálag verið vanbúin til þess verks sem M vann og A hafi sýnt af sér saknæma háttsemi með skorti á öryggisráðstöfunum. Þá mótmælir M því að að hann hafi ekki sett á öryggishring og ekki fylgt verklagi með því að setja of mikið magn af lofti í hjólbarðann þegar hann var í umfelgunarvélinni. Ef of miklu lofti hafi verið dælt í dekkið megi ekki rekja það til aðgæsluleysis hans heldur skorts á viðeigandi vinnutækjum og skorti á verkstjórn. M hafi fylgt verklagsreglum A en hafi ekki getað áttað sig fyllilega á hversu miklu lofti hann hafi dælt í dekkinn þar sem viðeigandi búnaður var ekki til staðar. M hefði þurft að hafa loftdælu til verksins með áreiðanlegum mæli sem leyfði aðeins að ákveðnu magni lofts væri dælt í dekkið. M ítrekar að hann hafi unnið umrætt verk með sama hætti í fjögur skipti þennan dag þegar sprenging varð skyndilega og því hafi ekkert verið að hans verklagi eða athöfnum sem bendi til þess að hann hafi sýnt af sér stórfellt gáleysi.

Í bréfi V kemur fram að samkvæmt upplýsingum frá A hafi slysið orðið þegar innri hringur af felgu skaust af felgunni en að hjólbarðinn hafi ekki sprungið. Fram kemur að málsatvik öll, bæði slysið og aðdragandi þess, sjáist vel á myndsbandsupptöku af atvikinu. Þá megi sjá á myndbandinu án alls vafa að ástæða slyssins sé að svokallaður splitthringur hafi ekki verið settur á felguna auk þess sem M hafi dælt of miklu magni af lofti í hjólbarðann í umfelgunarvélinni. Þá liggi fyrir að M hafi byrjað að dæla lofti í hjólbarðann og farið frá meðan loftdæling var í gangi. Jafnframt megi sjá á myndbandsupptöku að M hafi fylgt skráðu og viðurkenndu verklagi við skipti á hinum dekkjum vörubífreiddarinnar. Orsakir slyssins séu í fyrsta lagi þær að M hafi ekki sett splitthring/láshring á áður en hann hóf að

dæla lofti í dekkið og í öðru lagi hafi hann farið frá meðan hann dældi lofti í dekkið og dældi þar af leiðandi of miklu lofti í dekkið áður enn hann setti dekkið í öryggisbúr. Í bréfi V kemur fram að hafi verið samband við Vinnueftirlitið á tjónsdegi þegar eftir að slysið varð. Skrifleg tilkynning hafi verið send innan sólarhrings frá því að slysið átti sér stað og Vinnueftirlitið hafi skilað umsögn í kjölfar vettvangsrannsóknar. Í umsögninni séu ekki gerðar athugasemdir við umrædda vél, hvorki við aðbúnað hennar né öryggi. Vinnueftirlitið hafi lagt fyrir A að endurskoða áhættumat og verklagsreglur en engar efnislegar athugasemdir hafi verið gerðar við áhættumatið eða verklagsreglurnar. Áhættugreining sem hafi verið gerð í febrúar 2023 hafi ekki leitt til neinna breytingar sem tengdust slysinu og verklagsreglur við dekkjaskipti voru óbreyttar. Fyrir liggir að umfelgunarvélin sé af viðurkenndri gerð, CE merkt og að hún hafi verið notuð óbreytt frá því að slysið varð. Þá kemur fram að verkstæðið hafi hlotið vottun samkvæmt gæðakerfi Michelin. V tekur fram að M hafi haft mikla reynslu í starfi við dekkjaskipti hjá A. M hafi fyrst komið til starfa hjá A í september 2018 og hafi starfað með hléum í 30 mánuði á rúmlega 4 ára tímabili þegar slysið varð. M hafi hlotið þjálfun hjá reyndum leiðbeinendum í samræmi við gátlista nýliða samkvæmt svokölluðum Michelin staðli. M hafi unnið sambærileg störf og það sem hann vann er slysið varð og var þannig vanur að skipta um eins dekk og sambærileg dekk. V telur að slys M verði ekki rakið til atvika sem A beri skaðabótaábyrgð á heldur til óhappatilviks eða aðgæsluleysis M sjálfs sem teljist til stórkostlegs gáleysis af hans hálfu.

Álit.

Almennar sönnunarreglur í skaðabótarétti gera ráð fyrir því að sá sem heldur því fram að annar beri skaðabótaábyrgð á tjóni hans verður að sanna að skilyrði skaðabótaréttar séu uppfyllt. Í þessu máli ber M sönnunarbyrði fyrir því að slys hans sé að rekja til saknæmra og ólögðmætra athafna eða athafnaleysis A eða annarra atvika eða aðstæðna sem það eða starfsmenn þess bera ábyrgð á. Slysið sem varð 1. október 2022 var tilkynnt til Vinnueftirlitsins 2. október 2022 eða innan sólarhrings frá því að slysið varð eins og ber að gera skv. 79. gr. laga nr. 46/1980, um aðbúnað, hollustuhætti og öryggi á vinnustöðum. Sönnunarbyrði í málinu verður því ekki snúið við sökum vanrækslu A á því að tilkynna Vinnueftirlitinu um slysið. Samkvæmt verkferlum A vegna hjólbarðaskipta kemur fram að margar stærri felgur séu búnar splitthring og oft hafi það gerst að þessi hringur losni af þegar pumpað er í dekkið. Tekið er fram að gæta skuli sérstaklega að því að hringurinn falli vel á sinni sinn stað. Meðal gagna málsins er myndbandsupptaka þar sem sjá má hvar M skiptir um dekk á vörubifreiðinni. Sjá má að þegar hann fer að dæla í dekkið að splitthringurinn liggur á gólfinu. M setti því ekki splitthringinn á dekkið eins og átti að gera samkvæmt verklagsreglunum. Í gögnum málsins kemur fram að M fékk nýliðaþjálfun í september 2018 þegar hann hóf störf hjá A. Einnig kemur þar fram að starfsmenn með reynslu vinni samhliða nýliða þar til hann hafi öðlast rétta færni til að vinna verkið sjálfur. M hefur ekki sýnt fram á að þjálfun hafi verið háttáð með öðrum hætti en lýst er að framan og verður því ekki séð að þjálfun hans hjá A hafi verið ábótavant. Með vísan til framangreinds hefur M ekki sýnt fram á að A beri sök á því hvernig slysið bar að og er slys hans því ekki bótaskyldt hjá V.

Niðurstaða.

M á ekki rétt á bótum úr ábyrgðartryggingu atvinnureksturs A hjá V.

Reykjavík, 22. október 2024.
rafræn undirskrift

Sóley Ragnarsdóttir

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Heiða Óskarsdóttir