

Mál nr. 474/2024

Nafn málskotsaðila (M)

Nafn varnaraðila (V)

Heiti váttryggingar: Ábyrgðartrygging atvinnureksturs.

Nafn váttryggingartaka ábyrgðartryggingar (X)

Skaðabótaábyrgð. Vinnuslys.

Gögn.

1. Málskot móttakið 11. desember 2024, ásamt fylgiskjölum.
2. Bréf V dags. 18. febrúar 2025 ásamt fylgiskjölum.
3. Viðbótarathugasemdir M dags 5. mars 2025.
4. Viðbótarathugasemdir V dags. 27. mars 2025 ásamt fylgiskjali.

Málsatvik.

Í málskoti kemur fram að M hafi, hinn 1. október 2021, er hann var að störfum í þágu X, orðið fyrir líkamstjóni. Atvik hafi verið þau að M var að skipta um dekk á gámabifreiðinni A þegar fjöðrunarbúnaður hennar hafi skyndilega gefið sig með miklum hveli nálægt höfði M. Hafi M hlotið heyrnarskerðingu og alvarleg einkenni tinnitus. Hafi M verið metinn til 45% varanlegrar læknisfræðilegar örorku og 100% tímabundinnar örorku frá 1. júlí 2022 til 1. október 2022.

Telur M að tjón hans verði rakið til saknæmrar og ólögmætrar háttsemi X, enda hafi fjöðrunarbúnaður A verið vanbúinn en X hafi borið ábyrgð á því að tryggja virkni hans. Slysið hafi þá ekki verið réttilega tilkynnt til Vinnueftirlitsins til samræmis við 1. mgr. 79. gr. laga nr. 46/1980 um aðbúnað, hollustuhætti og öryggi á vinnustöðum, en tilkynning hafi ekki verið send fyrir en átta vikum eftir slysdag þrátt fyrir að M hafi farið úr vinnu eftir slysið.

Í málskoti er nánar tiltekið byggt á því að A hafi verið vanbúin og telji M að rannsókn Vinnueftirlitsins hefði leitt þann vanbúnað í ljós. Verði X að bera hallann af sönnunarskorti sem leiði af því að slík rannsókn hafi ekki farið fram og er vísað til dóms Landsréttar í máli 291/2022 því til stuðnings. Þá hafi það verið í verkahring sérstaks viðhaldsteymis að annast dekkjaskipti á A enda sé ekki um hefðbundna fólksbifreið að ræða. Teymið hafi ekki komist á vettvang umrætt sinn og hafi M fengið fyrirmæli um að skipta sjálfur um dekk án aðstoðar, þjálfunar eða leiðsagnar. Hefði slysið verið réttilega rannsakað megi ætla að sú rannsókn hefði leitt í ljós nauðsyn þess að reyndir starfsmenn sinntu þessu verki. Hafi X vanrækt þá lögbundnu skyldu sína að tryggja að vinnu sé hagað og hún framkvæmd þannig að gætt sé fyllsta öryggis og góðs aðbúnaðar, sbr. 37. gr. laga nr. 46/1980. Eru þá gerðar athugasemdir við rökstuðning V í höfnunarbréfi þess dags. 28. mars 2023, og sérstaklega mótmælt þeirri staðhæfingu að ökumenn sjái sjálfir um dekkjaskipti enda sé um einfalt verkefni að ræða. Í höfnunarbréfi V komi einnig fram að ómögulegt sé að segja til um hvað hafi orsakað það að fjöðrunarbúnaður A sprakk. Telur M að rannsókn Vinnueftirlitsins, hefði hún farið réttilega fram, hefði leitt í ljós orsök þess að búnaðurinn gaf sig. Á grundvelli alls framangreinds gerir M kröfu um fullar bætur úr ábyrgðartryggingu X hjá V.

Í bréfi V til nefndarinnar kemur fram að samkvæmt X hafi starf M falist í því að losa gáma, og sé það hluti starfsins að skipta um dekk ef þess þurfi og ekki sé kallað út sérstakt viðhaldsteymi vegna þess. Sé enda um einfalt verk að ræða fyrir reyndan meiraprófsbílstjóra líkt og M. Samkvæmt áhættumati sé afar sjaldgæft og nánast útilokað að loftpúðar springi. Púðinn hafi þá sprungið fyrirvaralaust og án þess að hægt hefði verið að sjá það fyrir. Allt bendi til þess að púðinn hafi sprungið í kjölfar þess að dekkið sprakk þó ómögulegt sé að staðfesta nákvæmlega orsök þess. Hafi því verið um óhappatilvik að ræða. Ekki verði þá ráðið af gögnum málsins að skylda X til að tilkynna um slysið til Vinnueftirlitsins hafi stofnast samdægurs, enda hafi M ekki verið óvinnufær í kjölfar slyssins. Jafnvel þó rannsókn hefði farið fram hefði hún ekki getað leitt í ljós hvers vegna búnaðurinn sprakk á þessum tímamarki.

Í viðbótarathugasemdum M er vísað til þess að í tilkynningu X til V komi fram að fjöðrunarbúnaðurinn hafi gefið sig vegna slits. Gefi það til kynna að A hafi verið vanbúin og að fullt tilefni hafi verið til frekari rannsóknar á henni. Engar upplýsingar liggi fyrir um ástand og aðbúnað A á slysdegi og engar upplýsingar liggi fyrir um skoðanir á A eða viðhald hennar. Verði X að bera hallann af því. Sé það rétt að það sé nánast útilokað að loftpúðar springi bendi atvik einmitt til þess að eitthvað hafi verið athugavert við aðbúnað A. Engin gögn hafi þá verið lögð fram til stuðnings þeirri

staðhæfingu V að ekki hefði verið hægt að koma í veg fyrir að búnaðurinn gæfi sig. Er því þá enn mótmælt að dekkjaskipti hafi verið í verkahring M. Telji M þá að rannsókn Vinnueftirlitsins hefði einmitt verið til þess fallin að leiða atvik málsins í ljós, þ.m.t. orsök þess að fjaðrabúnaðurinn gaf sig. Er þá áréttað að X hafi, með tilliti til atvika og alvarleika slyssins, mátt gera sér grein fyrir því að líkur væru á varanlegu heilsutjóni og því hafi borið að tilkynna Vinnueftirlitinu um slysið innan sólarhrings. Er vísað til dómafordæma Hæstaréttar og Landsréttar framangreindu til stuðnings.

Í viðbótarathugasemdum V kemur fram að engar athugasemdir hafi verið gerðar við fjöðrunarbúnað A fyrir slysið. Samkvæmt upplýsingum frá X séu loftpúðar óútreiknanlegir og geti rífnað án fyrirvara, jafnvel þó viðhaft sé reglulegt eftirlit með þeim. Hafi því verið um ófyrirsjáanlegt óhappatilvik að ræða.

Álit.

Samkvæmt 1. mgr. 79. gr. laga nr. 46/1980 skal atvinnurekandi án ástæðulausrar tafar tilkynna til Vinnueftirlitsins öll slys þar sem starfsmaður deyr eða verður óvinnufær í einn eða fleiri daga, auk þess dags sem slysið varð. Slys þar sem líkur eru á að starfsmaður hafi orðið fyrir langvinnu eða varanlegu heilsutjóni skal tilkynna Vinnueftirlitinu eigi síðar en innan sólarhrings. M byggir á því að þar sem Vinnueftirlitinu hafi ekki verið tilkynnt um slys M fyrr en 29. nóvember 2021 verði X að bera hallann af þeim sönnunarskorti sem leiði af því að rannsókn á tildrögum slyssins hafi ekki átt sér stað. Af fyrirliggjandi lækisfræðilegum gögnum má ráða að M hafi leitað til læknis 4. október 2021, eða þremur dögum eftir slysið. Má einnig ráða af þeim gögnum að M hafi áfram sinnt starfi sínu og af fyrirliggjandi gögnum verður ráðið að M hafi ekki fengið gefið út vottorð um óvinnufærni fyrr en frá og með 1. júlí 2022. Þó fram komi í samskiptum X og V að X hafi verið kunnugt um atvikið samdægurs verður því ekki talið sýnt fram á að X hafi á þeim tíma haft ástæðu til að ætla að líkur væru á því að M hefði orðið fyrir langvinnu eða varanlegu heilsutjóni. Verður því ekki vikið frá almennum sönnunarreglum á grundvelli þess að ekki hafi verið réttilega tilkynnt um slys M.

Það hvílir því á M að sýna fram á að tjón hans sé að rekja til saknæmra athafna eða athafnaleysis X eða annarra atvika eða aðstæðna sem X verði gert að bera skaðabótaábyrgð vegna. Engin gögn liggja fyrir um gerð og útbúnað A, þ.m.t. þann fjöðrunarbúnað sem um ræðir. Þannig liggja engin gögn fyrir er bendi til þess að eina mögulega, eða a.m.k. líklegasta, ástæða þess að loftpúðar af þessari gerð springi sé skortur á viðhaldi. Liggur þá ekkert fyrir um að viðhaldi A hafi verið ábótavant. Að sama skapi hefur ekki verið sýnt fram á að bifreiðin A sé þess eðlis, eða sú áhætta fólgin í því að skipta um dekk á henni, að óforsvaranlegt hafi verið að fela M það verk, en almennt eru dekkjaskipti sem slík fremur einfalt verkefni sem er á færi flestra ökumanna.

Eins og mál þetta liggur fyrir nefndinni telst því ósannað að tjón M verði rakið til einhvers þess sem X verður gert að bera skaðabótaskyldu vegna. Verður M að bera hallann af því og er þar af leiðandi óhjákvæmilegt að hafna kröfu hans.

Niðurstaða.

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

Reykjavík, 9. apríl 2025.
rafræn undirskrift

Guðmundur Sigurðsson

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Heiða Óskarsdóttir