

Héraðsdómur Reykjavíkur

Dómur 20. október 2021

Mál nr. E-7384/2020:

A

(*Haukur Freyr Axelsson lögmaður*)

gegn

Sjóvá-Almennum tryggingum hf.

(*Kristín Edwald lögmaður*)

Dómur

Mál þetta var höfðað 6. nóvember 2020. Stefnandi er A og stefndi er Sjóvá-Almennar tryggingar hf., Kringlunni 5, Reykjavík.

Endanlegar dómkröfur stefnanda eru þær að stefndi verði dæmdur til að greiða honum 21.780.319 krónur, með 4,5% vöxtum samkvæmt 16. gr. skaðabótalaga nr. 50/1993 af 4.300.931 krónu frá 12. mars 2016 til 12. mars 2017 og af 21.780.319 krónum frá þeim degi til 7. ágúst 2020, en með dráttarvöxtum samkvæmt 1. mgr. 6. gr., sbr. 9. gr., laga nr. 38/2001, um vexti og verðtryggingu, frá þeim degi til greiðsludags. Allt að frádreginni greiðslu frá stefnda 14. júní 2019, að fjárhæð 3.767.728 krónur.

Krafist er málskostnaðar eins og mál þetta væri ekki gjafsóknarmál.

Stefndi krefst sýknu af öllum kröfum stefnanda og málskostnaðar en til vara lækkunar á dómkröfum stefnanda og að málskostnaður verði látinn niður falla.

Málsatvik

Stefnandi varð fyrir vinnuslysi laugardaginn 12. mars 2016 við vinnu sína hjá IGS ehf. á Keflavíkurflugvelli. Er slysið bar að höndum var hann að ferma flugvél með aðföngum í þágu farþega viðkomandi vélar fyrir flugeldhús IGS ehf. Við það verkefni er notaður svokallaður catering-trukkur eða þjónustutrukkur, sem er vélknúið ökutæki, útbúið eins konar skæralyftu. Á lyftunni er komið fyrir kassa, ámóta og gámi, sem lyft er upp að dyrum flugvélar til að koma um borð aðföngum til næstu flugferðar og fjarlægja tóma vagna og fleira að aflokinni flugferð.

Framan á kassanum eru dyr sem opnast að viðkomandi flugvél til að koma aðföngunum inn í vélina en til að fara inn og út úr kassanum þegar hann er í lægstu stöðu

niðri við jörð er farið um hleraop aftan á kassanum á þeirri gerð ökutækisins sem stefnandi var að vinna við þegar slysið átti sér stað. Þegar farið var inn í kassann að aftan eða farið úr honum þurfti að klífa nokkur lóðrétt þrep hægra megin aftan á trukknunum til að komast upp í kassann eða niður úr honum.

Þegar kassi þjónustutrukksins er í lægstu stöðu hvílir burðarbiti sem er langsum undir endilöngum kassanum ofan á langhliðum burðargrindar ökutækisins. Þar á burðarbitinn að skorðast ofan í svokölluðum slíðrum á langhliðum burðargrindarinnar. Slíður þessi eru fjögur lóðrétt U-járn sem liggja utanvert að burðargrindinni, tvö hvorum megin og standa 11 sentimetra upp fyrir grindina og skorða kassann af þegar hann er í lægstu stöðu og koma þannig í veg fyrir að kassinn færist til í akstri.

Aftan á þjónustutrukknunum var afturvörn, í samræmi við 23. gr. reglugerðar nr. 822/2004 um gerð og búnað ökutækja, sem meðal annars þjónaði því hlutverki að koma í veg fyrir að ekið væri inn undir trukkin ef til aftanákeyrslu kæmi. Öryggisgrind þessi er í raun láréttur rammi gerður úr þremur láréttum stálbitum sem festir eru saman með lóðréttum stálbitum. Grindin liggur þversum og er nánast jafnbreið kassanum á trukknunum. Auk þess að þjóna sem afturvörn myndaði hluti stálgrindarinnar lóðrétt þrep til þess að komast upp í kassann og niður úr honum.

Þegar kassi trukksins er í neðstu stöðu hvílir burðarbitinn, sem er hluti af botni kassans, ofan á burðargrind trukksins sjálfs, eins og áður gat, og er jafnframt nokkurn veginn ofan á miðju efsta stálbitans í afturvörninni. Til beggja hliða er sá stálbiti þó ekki undir burðarbitanum á botni kassans, vinstra megin eru 66,7 sentimetrar af bitanum ekki þar undir og hægra megin eru 57 sentimetrar ekki undir burðarbitanum. Á þessum stað, hægra megin, myndar efsti stálbitinn í öryggisgrindinni efsta þrepið í lóðréttu stigaprepunum sem ætluð eru til að komast upp í kassann og úr honum niður á jörð.

Það verk sem stefnandi var að vinna að, við að ferma og afferma flugvélar, munu ætíð tveir starfsmenn sinna, annar sem er ökumaður trukksins og hinn sem er honum til aðstoðar við að leggja að flugvélum. Að því loknu taka báðir starfsmennirnir þátt í lestun og losun flugvélarinnar og fara upp að dyrum vélarinnar í kassanum sem lyft er upp með stjórnstækjum inni í kassanum. Samstarfsmaður stefnanda annaðist akstur í þetta sinn.

Þegar stefnandi og samstarfsmaður hans höfðu lokið við að færa aðföng milli kassans og flugvélarinnar lét stefnandi lyftu tækisins síga. Þegar kassinn hafði sigið niður og stöðvast í greint sinn stökk samstarfsmaður stefnanda til jarðar til þess að hraða sér í stýrishús ökutækisins og færa trukkin frá flugvélinni. Vegna gamalla ökkla-meisla var

stefnanda ekki unnt að stökkva niður heldur þurfti hann að feta sig niður þreppin á öryggisgrindinni.

Stefnandi lýsti því fyrir dómi að þrátt fyrir að kassinn hefði stöðvast hefði hann haft það á tilfinningunni að ekki væri allt í lagi. Raunar var bókuð frásögn eftir stefnanda í lögregluskýrslu skráð af lögreglumanni sem hitti hann á vettvangi, en samkvæmt frásögninni hafði stefnandi verið að láta lyftuna síga þegar hún stöðvaðist skyndilega án þess að vera komin alveg niður og hefði hann því stigið á bita undir lyftunni og ætlað að kanna hvert vandamálið væri. Í framburði stefnanda fyrir dómi kom fram að hann hefði haft þann hátt á við að fara niður úr kassanum að feta sig aftur á bak út úr honum með því að grípa í handfang hægra megin við afturhlera kassans, en slík handföng eru til beggja handa aftan á kassanum í þeim tilgangi. Síðan hafi hann tyllt vinstri fæti á stálgrindina sem myndar efsta þreppið en stigið of nærri miðju trukksins og þar með of nærri miðju öryggisgrindarinnar. Þannig hefði hann sett fótinn inn á milli burðargrindar trukksins og burðarbita kassans.

Þar á milli var bil því að nokkra sentimetra vantaði upp á að kassinn væri kominn alla leið niður á milli slíðrana á undirvagni trukksins sem áttu að skorða kassann af. Í sömu andrá og stefnandi hafði tyllt vinstri fæti sínum þarna á milli féll kassinn niður af sjálfu sér og lenti fótur stefnanda milli burðarbitanna þannig að hann klemmdist fastur þar sem kassinn hvíldi af öllum þunga ofan á rist hans. Stefnanda tókst eftir nokkra mæðu að ná athygli hlaðmanna sem voru að vinna við flugvélina og fékk þá til að gera samstarfsmanni hans sem sat í stýrishúsi ökutækisins viðvart. Samstarfsmaðurinn kleif þá upp í kassann og lyfti honum af fæti stefnanda.

Enginn varð vitni að slysinu en það mun hafa átt sér stað klukkan 16:30. Á þeim tíma var nokkuð hvass vindur á Keflavíkflugvelli samkvæmt mælingum Veðurstofu Íslands. Vindhraðinn var um 20 metrar á sekúndu og mestu vindhviður um 27 metrar á sekúndu. Bókað var í lögregluskýrslu að þjónustutrukkurinn hefði strax verið tekinn úr umferð eftir slysið en hann mun hafa verið færður inn á verkstæði og geymdur þar þangað til Vinnueftirlitið gerði úttekt á honum. Lögregla tilkynnti Vinnueftirlitinu um slysið á slysdegi um leið og það hafði verið tilkynnt lögreglu.

Þáverandi forstöðumaður öryggis-, gæða- og þjálfunarmála hjá IGS ehf. tilkynnti Vinnueftirlitinu skriflega um slysið sunnudaginn 13. mars 2016 en þar er höfð frásögn eftir stefnanda af tildrögum slyssins sem er með nokkuð öðrum hætti en í lögregluskýrslu. Þar er því einnig lýst að mikill vindur hafi verið á flugvellingum og

sennilega hafi „boddý“ trukksins ekki verið sest rétt í slíðrin þannig að þegar stefnandi var á leiðinni niður úr bílnum hafi „boddýið“ hrokkið rétt niður í sæti sitt. Þess var getið að stefnandi hefði verið í viðeigandi hlífðarbúnaði, öryggisskóm með stáltá. Aðspurður fyrir dómi bar forstöðumaðurinn um að þess hefðu verið dæmi að vindingur yrði í skæralyftu þjónustutrukka í miklum vindi enda tæki kassinn á sig mikinn vind þegar hann væri í hæstu stöðu í þriggja metra hæð. Við þær aðstæður gæti kassinn skekkst þannig að hann settist ekki rétt á milli slíðrana. Forstöðumanninn rak minni til tveggja eða þriggja tilvika þar sem þetta hefði gerst án þess að slys hefðu hlotist af. Þessi aðstaða hefði þó ekki verið tekin til umfjöllunar á reglulegum öryggisnámskeiðum eða henni verið bætt inn í vinnureglur eða áhættumat fyrirtækisins fyrir þá sem notuðu trukkana. Hann var ekki viss um að starfsmenn almennt vissu af þessum tilvikum en fram kom hjá stefnanda í framburði fyrir dómi að hann hefði þekkt til tilvikanna og að sú vitneskja hefði valdið þeirri tilfinningu hans að ekki væri allt með felldu þegar kassinn hætti að síga niður.

Vinnueftirlitið skoðaði þjónustutrukkinn mánudaginn 14. mars 2016 en að öðru leyti var slysið ekki rannsakað af hálfu eftirlitsins. Við skoðun á tækinu í tilefni af slysinu kom ekkert markvert fram er benti til bilunar í búnaði þess eða önnur atriði sem varpað gætu ljósi á tildrög slyssins, en skoðunarmaður Vinnueftirlitsins sem annaðist skoðunina sinnti ekki slysarannsóknnum á vegum eftirlitsins eftir því fram kom fyrir dómi, þannig að skoðun hans einskorðaðist við ökutækið sjálft. Fyrir dómi bar jafnframt fyrrnefndur forstöðumaður sem annaðist öryggismál og fleira hjá IGS ehf. um að hafa gert athugasemd við þá framgöngu Vinnueftirlitsins að framkvæma skoðunina innanhúss enda aðstæður þar gerólíkar því vindálagi sem hefði verið á flugvellinum tveimur dögum fyrr. Fyrir liggur að trukkurinn hafði verið skoðaður reglubundinni skoðun 25. febrúar 2016 án athugasemda varðandi lyftibúnað tækisins og tengdan búnað.

IGS ehf. tilkynnti stefnda um slysið 8. júní 2016 þar sem því var lýst eins og í tilkynningu til Vinnueftirlitsins en bætt við að fyrirtækið teldi orsök slyssins vera að mikill vindur hefði valdið því að lyftibúnaður ökutækisins hefði skekkst og því hefði kassinn ekki sest rétt niður.

Á röntgenmyndum sem teknar voru af vinstri fæti stefnanda sást að stefnandi hafði fengið kurlbrot á ystu kjúku stórutáar sem virtist gróa eðlilega eftir því sem fram kom í vottorði bæklunarskurðlæknis með sérhæfingu í fótaskurðlækningum, sem dagsett er 20.

janúar 2017. Tekið var þó fram að stefnandi byggi við ákveðin taugaeinkenni sem helst yrðu skýrð sem einhvers konar mar- og kramningsáverki.

Óskað var mats á læknisfræðilegri örorku hjá bæklunarskurðlækni 15. mars 2017 vegna slysatryggingar launþega. Matsmaðurinn gaf út matsgerð 7. janúar 2018. Í henni var greint frá því að þegar stefnandi kom til matsfundar hefði ástand vinstri fótár verið þannig að hann hefði ekki getað verið í sokk og orðið að vera í opnum skóm sem ekki þrýstu á fótinn. Stefnandi væri alltaf með verki í ristinni og fengi jafnframt óþægindi sem lýstu sér eins og hann fengi rafstuð í fótinn. Hann fyndi einnig fyrir þrýstingsverk og fyndi alltaf fyrir staðnum þar sem kassinn hefði legið ofan á fætinum. Stefnandi gæti ekki staðið lengi og gæti ekki farið út að ganga lengri vegalengdir og væri að vakna á nóttunni með verk í ristinni. Í niðurstöðu matsgerðarinnar um varanlegan miska var miðað við verkjaheilkenni (reflex sympathetic dystrophy) og varanlegur miski metinn 10 stig.

Af hálfu stefnanda var dómkvaddur matsmaður til að leggja mat á læknisfræðilega örorku stefnanda að nýju og var matsgerð gefin út 6. júní 2019. Komist var að sömu niðurstöðu og í fyrri matsgerð, að stefnandi stríddi við verkjaheilkenni (reflex sympathetic dystrophy) vegna afleiðinga kramningsáverka á vinstri fæti auk versnunar á geðeinkennum sem hann hefði strítt við um árabíl. Talið var að læknisfræðileg örorka væri 20%, þar af fimm prósent vegna aukinna geðeinkenna.

Stefndi greiddi stefnanda bætur úr slysatryggingu launþega sem IGS ehf. hafði keypt, starfsmönnum sínum til hagsbóta í samræmi við kjarasamningsbundna skyldu.

Af hálfu stefnanda var óskað dómkvaðningar matsmanna til að leggja mat á afleiðingar slyss hans á grundvelli skaðabotalaga. Beiðni þar að lútandi var tekin fyrir á dómþingi Héraðsdóms Reykjavíkur 22. nóvember 2019 og tveir matsmenn dómkvaddir, lögmaður og heila- og taugalæknir. Þeir gáfu út matsgerð 22. júní 2020. Niðurstaða þeirra byggðist á svipuðum læknisfræðilegum forsendum og í fyrri matsgerðum. Aðallega væri um afleiðingar kramningsáverka að ræða og versnun þunglyndis sem fyrir var. Tímabil þjáningabóta og tímabundins atvinnutjóns var metið eitt ár frá slysi, til 12. mars 2017. Varanlegur miski var metinn 20 stig, 15 vegna kramningsáverkans og 5 stig vegna versnunar þunglyndis. Varanlega örorku mátu matsmenn 30% þegar horft væri til takmarkaðra möguleika stefnanda á vinnumarkaði sem ófaglærðs manns sem ætti erfitt með líkamlega erfiða vinnu.

Stefndi, sem vátryggjandi IGS ehf., greiddi stefnanda bætur úr slysatryggingu launþega 14. júní 2019 en hafnaði greiðslu skaðabóta á þeirri forsendu að slysið væri

ekki skaðabótaskyld þar sem engri sök væri til að dreifa heldur hefði verið um óhappatilvik að ræða. Úrskurðarnefnd í váttryggingamálum komst að sömu niðurstöðu.

Stefnandi unir ekki afstöðu stefnda og höfðaði mál þetta af þeim sökum.

Gengið var á vettvang eftir endurupptöku málsins í kjölfar aðalmeðferðar og þjónustutrukkurinn sem stefnandi var að vinna við skoðaður og ljósmyndaður og málið við svo búið dómtekið að nýju.

Málsástæður stefnanda

Á því er byggt að vinnuslys stefnanda sé að öllu leyti að rekja til saknæms vanbúnaðar á vinnustað þar sem stefnanda hafi verið gert að vinna við vanbúið tæki sem hafi ekki þolað þann vind sem var á Keflavíkurflugvelli er slysið átti sér stað. Skriflegum verklagsreglum hafi ekki verið til að dreifa og verkstjórn áfátt.

Á því er byggt að vegna vanbúnaðar þjónustutrukksins hafi slyshætta fylgt notkun hans, sérstaklega í miklum vindi. IGS ehf. hafi viðurkennt, meðal annars í skriflegri tilkynningu til Vinnueftirlitsins 13. mars 2016 og í skýrslu til stefnda 8. júní 2016, að ökutækið hafi verið vanbúið þar sem lyfta hafi skekkst í miklum vindi þannig að kassinn á trucknum hafi ekki sest rétt í slíðrin en síðan hrokkið ofan í þau þegar stefnandi var á leiðinni niður úr kassanum. Framburður forstöðumanns öryggis-, gæða og þjálfunarmála hjá IGS ehf. fyrir dómi hafi í raun staðfest þetta. Fyrirtækinu hafi verið kunnugt um þessa hættu en ekkert gert til þess að koma í veg fyrir hana, þar með talið að upplýsa starfsmenn um hana eða halda henni til haga í áhættumati.

Þá er byggt á því að skoðun Vinnueftirlitsins, sem fram fór tveimur dögum eftir slysið, hafi ekkert sönnunargildi þar sem hún virðist ekki hafa beinst að orsökum slyssins. Eins liggi ekkert fyrir um hvað hafi gerst með tækið þessa tvo daga sem liðu frá slysi þar til skoðun fór fram, sem að auki hafi farið fram innandyra og hafi ekki leitt í ljós orsakir þess að stefnandi klemmdist.

Trukkurinn hafi einnig verið vanbúinn þegar horft sé til þess að lyftan hafi skekkst þrátt fyrir að vindur, þótt mikill hafi verið, hafi verið vel innan þeirra marka sem tækið eigi að þola samkvæmt framleiðanda, en mörkin séu meiri en 76 hnúta stöðugur vindur. IGS ehf. hafi að auki sem viðmið í vinnureglum sínum að ekki sé unnið á flughlaði þegar vindur er 50 hnútar eða meiri. Er slys stefnanda átti sér stað hafi vindur verið um 40 hnútar. Ökutækið hafi því verið vanbúið fyrst notkun þess fór úrskeiðis í ekki meiri vindi en þetta.

IGS ehf. hafi ætlast til þess að starfsmenn sinntu störfum við þessar aðstæður og því hafi stefnandi mátt treysta því að tækið virkaði á venjulegan hátt í greint sinn. Það að svo var ekki sé til merkis um óforsvaranlegan vanbúnað í andstöðu við 13. gr. laga nr. 46/1980 um aðbúnað, hollustuhætti og öryggi á vinnustöðum, sem og 5. gr. reglugerðar nr. 367/2006 um notkun tækja, samanber einnig grein 3.1.4 og grein 3.2.7 í viðauka 2 við reglugerðina.

Einnig er á því byggt að stefnandi hafi ekki getað vitað að kassinn hefði ekki sest rétt í greint sinn þar sem enginn búnaður hafi verið í trucknum til að láta stjórnanda vita þegar kassinn á trucknum væri kominn á réttan stað eftir að hafa verið látinn síga niður. Nýrri þjónustutrukkar IGS ehf. séu búnir aðvörunarljósi sem logar þegar kassanum er lyft en slokknar þegar hann hefur sigið alla leið niður. Slíku ljósi hafi ekki verið til að dreifa og stefnanda því ómögulegt að vita hvort kassinn væri kominn niður. Hefði slíkt ljós verið í kassanum hefði mátt komast hjá slysinu. Til þess mætti ætlast að IGS ehf. kæmi slíku aðvörunarljósi fyrir í öllum þjónustutrukkum sínum.

Sökum framangreinds vanbúnaðar hafi stefnanda ekki verið tækt að vinna verk sitt hættulaust og þar sem IGS ehf. bar ábyrgð á því að stefnanda væri það unnt telji stefnandi sannað að háttsemi IGS ehf. hafi verið skaðabótaskyld og stefndi þar með greiðsluskyldur úr frjálsri ábyrgðartryggingu fyrirtækisins hjá stefnda.

Stefnandi telur einnig að skortur á verklagsreglum og ófullnægjandi verkstjórn hafi leitt til slyssins en stefnanda hafi ekki verið önnur aðferð tæk við verk það sem hann var að leysa af hendi en sú sem hann beitti í samræmi við fyrirmæli atvinnurekanda síns. Vísað er í þessum efnum til ákvæða 13., 14., 37. og 42. gr. laga um aðbúnað, hollustuhætti og öryggi á vinnustöðum auk 7. gr. reglugerðar nr. 267/2006. IGS ehf. hafi vanrækt upplýsingaskyldu gagnvart starfsmönnum sínum, meðal annars um notkunarskilyrði tækja, og þar á meðal í óvenjulegum fyrirsjáanlegum aðstæðum, og með því bakað sér skaðabótaábyrgð. Verkstjóri IGS ehf. hefði síðan átt að ganga úr skugga um hættuna af framkvæmd verksins og gera viðhlítandi ráðstafanir til að verjast henni en stefndi beri ábyrgð á að þessari skyldu hafi ekki verið sinnt með fullnægjandi hætti.

Dómkrafa stefnanda byggist á niðurstöðu dómkvaddra matsmanna og ákvæðum skaðabótalaga. Vegna tímabundins atvinnutjóns er krafist 1.252.831 krónu, að teknu tilliti til greiðslna sem stefnanda voru greiddar á því tímabili. Krafist er þjáningabóta að fjárhæð 737.300 krónur, bóta vegna varanlegs miska að fjárhæð 2.310.800 krónur og varanlegrar örorku að fjárhæð 22.828.346 krónur, allt að frádregnu eingreiðsluverðmæti,

40% af örorkulífeyri stefnanda að fjárhæð 5.348.958 krónur. Höfuðstóll dómkröfu stefnanda er þannig 21.780.319 krónur auk 4,5% vaxta og dráttarvaxta, allt að frádreginni greiðslu sem stefndi innti af hendi vegna slysaftryggingar launþega að fjárhæð 3.767.728 krónur.

Málsástæður stefnda

Að mati stefnda ber að sýkna stefnda af kröfum stefnanda þar sem IGS ehf. hafi ekki sýnt af sér saknæma háttsemi. Þjónustutrukkurinn sem stefnandi vann á hafi ekki verið vanbúinn og veðuraðstæður hafi ekki verið hættulegar fyrir verkið sem stefnandi var að leysa af hendi. Því er sérstaklega mótmælt að fram hafi komið af hálfu IGS ehf. viðurkenning á því að aðstæður hafi verið hættulegar og þar með saknæmar.

Á því er byggt að stefndi hafi ekki brotið gegn 13. gr. laga um aðbúnað, hollustuhætti og öryggi á vinnustöðum eða 5. gr. reglugerðar nr. 367/2005 eða ákvæðum í viðauka við hana. Þess hafi verið gætt að vinna einungis í öruggum veðuraðstæðum í greint sinn og óumdeilt að fyrir hendi hafi verið reglur þar að lútandi sem fylgt var, bæði verklagsreglur IGS ehf. og viðmið framleiðanda ökutækisins. Ekkert bendi þannig til þess að tækið hafi ekki hentað til verksins.

Stefndi hafnar því að skylt hafi verið að hafa sérstakt ljós í trucknum þegar kassa hans var lyft sem logaði þar til hann hefði sigið alla leið niður. Engin hátternisregla liggja fyrir er kveði á um slíkt ljós. Þá hafi engar athugasemdir verið gerðar við truckinn við skoðun Vinnueftirlitsins eftir slysið en truckurinn hafði einnig verið skoðaður reglulegri skoðun tveimur vikum fyrir slysið. Skoðun eftirlitsins eftir slysið hafi þannig að mati stefnda fullt sönnunargildi um ástand trucksins á slysdegi.

Verklagsreglur hafi verið fyrir hendi og ekki hafi skort á verkstjórn eða leiðbeiningar og því sé engum saknæmum skorti á slíkum reglum eða leiðbeiningum til að dreifa. Sérstakar verklagsreglur hafi gilt fyrir „catering-menn“ og öryggisbæklingur fyrir starfsmenn á hlaði. Starfsmenn hafi fengið nauðsynlega kennslu og þjálfun í samræmi við ákvæði laga um aðbúnað, hollustuhætti og öryggi á vinnustöðum, en stefnandi hafði síðast setið slíkt námskeið 17. nóvember 2015 þar sem farið hafi verið yfir vinnuvernd og brunavarnir. Að auki sé engum málsástæðum hreyft um að starfsskilyrði hafi verið ófullnægjandi eða hætta verið á ferð sem hafi verið í valdi verkstjóra að afstýra.

Við sakarmat verði að horfa til þess að stefnandi hafði unnið hjá IGS ehf. í rúmlega 11 ár er slysið átti sér stað. Taka verði tillit til þessarar reynslu og þekkingar við mat á

Því hvort saknæmur skortur hafi verið á verkstjórn eða verklagsreglum eða leiðbeiningum verið áfátt enda hafi reynsla hans í þessum efnum komið skýrt fram í framburði stefnanda þegar hann vísaði til þess að hafa verið einn af þeim sem sáu um þessi verk.

Þá hafi legið fyrir áhættumat sem á er byggt af hálfu stefnda að hafi verið fullnægjandi enda fjallað þar um akstur og vinnu á hlaði sem tekið hafi til þess verks sem stefnandi vann við er hann slasaðist. Það sé því rangt að stefndi hafi brotið gegn 65. gr. a í lögum um aðbúnað, hollustuhætti og öryggi á vinnustöðum og reglugerð nr. 920/2006, en klemmuáhætta hafi verið eitt af því sem tiltekið var í áhættumatinu.

Fyrir liggi að slysið hafi verið tilkynnt án tafar til Vinnueftirlitsins enda tilkynnti lögregla það um leið og slysið átti sér stað síðdegis á laugardegi 12. mars. Á sunnudeginum 13. mars var skriflegri tilkynningu svo komið á framfæri af hálfu IGS ehf. og á mánudeginum 14. mars fór skoðun Vinnueftirlitsins fram. Engar athugasemdir voru gerðar við búnað þjónustutrukksins eftir þá skoðun en öllum ásökunum af hálfu stefnanda um að IGS ehf. hafi átt við trukkin eftir slysið, áður en Vinnueftirlitið skoðaði hann, er eindregið mótmælt sem röngum.

IGS ehf. hafi sinnt skyldu sinni til að tilkynna slys stefnanda í samræmi við ákvæði 79. og 81. gr. laga um aðbúnað, hollustuhætti og öryggi á vinnustöðum. Eins og máli þessu sé háttað séu síðan engar forsendur til að fella ábyrgð á stefnda með hliðsjón af því hvernig Vinnueftirlitið leysti úr sínu verkefni, eða til að snúa sönnunarbyrði við. Því verði að auki að halda til haga að veruleg vandkvæði kunna að vera á því að prófa búnað þjónustutrukksins við sömu aðstæður og voru á slysdegi enda veður og vindar síbreytilegir eins og alkunna er. Til dæmis hafi lægt mikið skömmu eftir slysið.

Stefndi byggir enn fremur á því að stefnandi hafi ekki sýnt fram á orsakasamband milli meintrar saknæmrar háttsemi IGS ehf. og tjóns stefnanda. Sérstaklega þegar horft sé til meints skorts á áhættumati, verklagsreglum, verkstjórn og leiðbeiningum og hafður í huga langur starfsaldur stefnanda hjá IGS ehf., en af þeim sökum hafi stefnandi þekkt áhættur starfs síns.

Á því er að síðustu byggt af hálfu stefnda að stefnandi verði að bera tjón sitt sjálfur að öllu leyti eða að minnsta kosti að hluta til og þannig lækki dæmdar bætur vegna stórfellds gáleysis. Hann hafi brotið gegn 26. gr. laga um aðbúnað, hollustuhætti og öryggi á vinnustöðum og 2. mgr. 23. gr. reglugerðar nr. 920/2006 sem kveði á um skyldu starfsmanns til að nota tæki á réttan hátt. Ljóst sé af fyrstu lýsingu stefnanda á tildrögum

slyssins að hann hafi gert sér grein fyrir því að kassinn væri ekki kominn rétt niður í slíðrin. Í ljósi 11 ára starfsaldurs sé ótvírætt að gera hafi mátt ríkar kröfur til stefnanda um að gæta ýtrustu varkárni við notkun trukksins. Um hafi verið að ræða stórfellt gáleysi af hans hálfu í skilningi 23. gr. a í skaðabótalögum.

Af hálfu stefnda er ekki gerður tölulegur ágreiningur um fjárkröfu stefnanda um annað en upphafsdag dráttarvaxta sem eigi að vera dómsuppsögudagur en ella þingfestingardagur en þá fyrst hafi stefnda verið unnt að átta sig á málatilbúnaði stefnanda og taka afstöðu til hans.

Niðurstæða

Tildrög slyss þess sem stefnandi varð fyrir 12. mars 2016 eru að mestu óumdeild þótt rannsókn á tildrögunum hafi verið af afar skörum skammti af hálfu lögreglu og Vinnueftirlitsins. Það liggur fyrir að stefnandi klemmdist á milli burðargrindar þjónustutrukks og burðargrindar undir kassa trukksins þegar kassinn settist ekki rétt á milli slíðra á undirvagni trukksins.

Óumdeilt er að hvasst var er slysið átti sér stað, um það bil 20 metrar á sekúndu eða nærri 40 hnútum. Líka liggur fyrir að vindurinn var ekki umfram þann vind sem trukkurinn átti að þola samkvæmt framleiðanda né umfram þau viðmið sem IGS ehf. lagði til grundvallar.

Fyrir liggur að Vinnueftirlitið var nýbúið að gera úttekt á þjónustutrukknunum í árlegri skoðun stuttu fyrir slysið og að eftirlitið tók hann á ný til skoðunar strax eftir slysið. Í báðum tilvikum var skoðunin án athugasemda hvað öryggis- og neyðarbúnað tækisins snerti er laut að lyftu trukksins. Engar vísbendingar eru um að máli hafi skipt þótt Vinnueftirlitið hafi látið hjá líða að koma á slysstað á slysdeginum og skoðað trukkinn fyrst tveimur dögum síðar. Við blasir að óhjákvæmilegt var að færa trukkinn án tafar frá flugvélinni sem hann stóð við og verður ekki séð að það hafi spillt vettvangi þótt hann hafi verið hýstur eða geymdur afsíðis þar til Vinnueftirlitið tók hann til skoðunar. Engar vísbendingar skjóta stoðum undir málatilbúnað stefnanda um að starfsmenn IGS ehf. hafi átt við trukkinn.

Ályktun þáverandi forstöðumanns öryggis-, gæða- og þjálfunarmála hjá IGS ehf., sem fram kemur í gögnum málsins og í framburði fyrir dómi, sýnist eiga við haldbær rök að styðjast; að ástæða þess að kassi trukksins skorðaðist ekki strax rétt í slíðrunum á grind hans hafi verið að vindingur hafi komið á kassann vegna hvassviðris sem hafi

skekktt hann með þessum afleiðingum. Samkvæmt gögnum málsins liggur fyrir að forstöðumaðurinn fyrrverandi bjó að faglegri þekkingu á öryggis- og gæðamálum og hafi því verið bær til að leggja mat á áhættuna enda byggðist ályktun hans á fyrri reynslu þar sem þetta hafði komið fyrir áður í hvassviðri í tví- eða þrígang svo hann vissi til, áður en slyss stefnanda átti sér stað.

Það liggur fyrir að þrátt fyrir að vitað væri um fyrri tilvik, sem þó höfðu ekki leitt til slysa, var hvergi vikið að hættunni í slíkum tilvikum í ítarlegum skriflegum gögnum IGS ehf., svo sem í vinnureglum og gæðaskjali fyrir svokallaða catering-menn, eða í öryggisbæklingi fyrir starfsmenn á hlaði. Vissulega var minnst á klemmuhættu en þá í samhengi við það að sú hættu væri fyrir hendi að klemma sig á dyrum flugvéla og bifreiða en í engu vikið að hættunni á að klemma sig á burðargrind kassa þjónustutrukka. Þessi hættu var ekki heldur tekin til umfjöllunar á öryggisnámskeiðum.

Ekki liggja fyrir dóminum skrifleg gögn sem varpa ljósi á hve algengt það var að skekkja sem þessi kæmi á kassa þjónustutrukka, en fyrir liggur að í það minnsta stefnanda og þáverandi forstöðumanni var kunnugt um nokkur slík tilvik. Af því má ráða að tilefni hefði verið til að taka þessa hættu til umfjöllunar, jafnvel á öryggisnámskeiðum, og færa í verklagsreglur á hvern hátt væri rétt að bregðast við.

Af gögnum sem stafa frá IGS ehf. er ótvírætt að fyrirtækið lagði sig í líma við að tryggja öryggi starfsmanna, meðal annars með fyrirbyggjandi aðgerðum. Sú yfirsjón að grípa ekki til viðhlítandi aðgerða í þessu tilviki leiðir á hinn bóginn til þess að sönnunarbyrðin fyrir því að ekki sé orsakasamband milli slyss stefnanda og skorts á leiðbeiningum og verklagsreglum um þá aðstöðu að kassi þjónustutrukks skorðist ekki rétt í slíður á burðargrind trukksins hvílir á stefnda. Í málatilbúnaði sínum hefur stefnda ekki lánast að færa sönnur á að slyss stefnanda hefði allt að einu gerst, þrátt fyrir kennslu, leiðbeiningar og verklagsreglur. Þvert á móti verður að álykta að draga hefði mátt úr líkum á að slyss eins og stefnanda myndi gerast ef brugðist hefði verið við.

Í ljósi alls framanritaðs verður stefndi dæmdur skaðabótaskyldur vegna slyss stefnanda.

Að þeirri niðurstöðu fenginni er óhjákvæmilegt að horfa einnig til þess að fyrir liggur að stefnanda var kunnugt um fyrri tilvik þar sem kassar þjónustutrukka skorðuðust ekki rétt í slíðrum undirvagns í hvassviðri. Af framburði stefnanda og gögnum málsins verður einnig ráðið að honum hafi að minnsta kosti boðið í grun að ekki væri allt með felldu með staðsetningu kassans þegar hann lagði af stað niður úr honum. Þrátt fyrir það virðist

stefnandi, samkvæmt framburði hans fyrir dómi, ekkert hafa hugað að því hvort ólag væri á staðsetningu kassans. Í lögregluskýrslu er á hinn bóginn haft eftir stefnanda að hann hafi beinlínis verið að skoða af hverju kassinn hefði ekki sest rétt í slíðrin. Hvort sem lagt er til grundvallar, hugboð stefnanda eða vitneskja hans, liggur fyrir að stefnandi fór rակleiðis aftur á bak út úr kassanum eins og eðlilegt er þegar til stendur að ganga niður lóðrétt þrep, en án þess að huga að staðsetningu kassans. Hann bar jafnframt um að hafa farið niður við hægri hlið kassans og gripið í handfang sem þar er. Fyrir liggur að við hægri hliðina er einmitt öryggisgrind sem myndar afturvörn þjónustutrukksins aðgengileg til að stíga á og þar er töluvert rýmra svæði til að stíga á en í neðri þrepunum sem eru þar fyrir neðan. Við vettvangsgöngu mátti sjá augljós merki þess á þrepunum að þau séu mikið notuð af starfsmönnum. Af einhverjum sökum steig stefnandi þó ekki á öryggisgrindina fyrir ofan þrepin eins og eðlilegast hefði verið, heldur mun nær miðju trukksins og setti fót sinn þannig inn í bilið á milli burðargrindar undirvagnsins og burðarbita kassans þar sem kassinn hafði ekki skorðast rétt í slíðrum, sem stefnandi hafði ekki hugað að þrátt fyrir grun. Að stíga með þessum hætti á öryggisgrindina var óþarft og skapaði í raun þá hættu sem leiddi til slyssins augnabliki síðar er kassinn skall niður á fót stefnanda. Við þær aðstæður að stefnanda bauð í það minnsta í grun að ekki væri í lagi með staðsetningu kassans var það stórfellt gáleysi af hans hálfu að stíga svo óvarlega niður á öryggisgrindina sem hann gerði. Þannig er óhjákvæmilegt að líta svo á að stefnandi hafi átt þátt í að tjónsatburðurinn varð í skilningi 23. gr. a í skaðabótalögum. Verður stefnanda þannig gert að bera fjórðung tjóns síns sjálfur.

Stefndi verður í ljósi þessarar niðurstöðu dæmdur til að greiða þrjá fjórðu hluta af tjóni stefnanda samkvæmt dómkröfu hans. Heildarkrafan nemur þannig 16.335.239 krónum sem bera 4,5% vexti samkvæmt 16. gr. skaðabótalaga af 3.225.698 krónum, sem nemur þremur fjórðu hlutum af metnu tjóni stefnanda vegna tímabundins atvinnutjóns, þjáningabóta og varanlegs miska, frá 12. mars 2016 til 12. mars 2017. Þann dag bætast við 17.121.260 krónur, sem eru þrír fjórðu hlutar fjárhæðar vegna varanlegrar örorku, en frá þeirri fjárhæð dragast þrír fjórðu hlutar eingreiðsluverðmætis örorkulífeyris í samræmi við 4. mgr. 5. gr. skaðabótalaga, 4.011.719 krónur. Óbætt fjárhæð vegna varanlegrar örorku nemur 13.109.541 krónu. Þannig reiknast 4,5% vextir af samtölu tímabundins tjóns, þjáningabóta og varanlegs miska og varanlegrar örorku, 16.335.239 krónum frá 12. mars 2017 til dómsuppsögudags, allt að frádregnum 2.825.796 krónum 14. júní 2019 sem eru þrír fjórðu hlutar greiðslu stefnda vegna uppgjörs slysatryggingar

launþega. Dráttarvextir samkvæmt 1. mgr. 6. gr. laga um vexti og verðtryggingu reiknast frá dómsuppsögudegi þar sem það var fyrst við upphaf aðalmeðferðar sem stefnandi brást við áskorun stefnda og lagði fram gögn um frádrátt eingreiðsluverðmætis örorkulífeyris og breytti kröfugerð sinni til samræmis við það. Þá fyrst sköpuðust skilyrði fyrir stefnda til að glöggva sig til hlítar á kröfu stefnanda, sbr. 9. gr. laga um vexti og verðtryggingu.

Eftir þessum úrslitum og með vísan til 130. gr. laga um meðferð einkamála, sbr. 4. mgr. 128. gr. sömu laga, skal stefndi greiða 2.208.000 krónur í málskostnað er renni í ríkissjóð og 106.696 krónur sem greiðist stefnanda vegna útlagðs kostnaðar hans sem ekki fellur undir gjafsóknarleyfi.

Stefnandi nýtur gjafsóknar samkvæmt gjafsóknarleyfi frá 11. febrúar 2021. Gjafsóknarkostnaður hans greiðist úr ríkissjóði í samræmi við gjafsóknarleyfi samkvæmt 1. mgr. 127. gr. laga um meðferð einkamála. Þar með talin er þóknun lögmanns hans, Hauks Freys Axelssonar, sem er hæfilega ákveðin 1.600.000 krónur.

Haukur Freyr Axelsson lögmaður flutti málið af hálfu stefnanda og Kristín Edwald lögmaður fyrir stefnda.

Björn L. Bergsson héraðsdómari kveður upp þennan dóm.

Dómsorð:

Stefndi, Sjóvá-Almennar tryggingar hf., greiði stefnanda, A, 16.335.239 krónur með 4,5% vöxtum samkvæmt 16. gr. skaðabótalaga af 3.225.698 krónum frá 12. mars 2016 til 12. mars 2017 en af 16.335.239 krónum frá þeim degi til dómsuppsögudags en með dráttarvöxtum samkvæmt 1. mgr. 6. gr. laga um vexti og verðtryggingu frá þeim degi til greiðsludags. Allt að frádregnum 2.825.796 krónum miðað við 14. júní 2019. Stefndi greiði 2.208.000 krónur í málskostnað er renni í ríkissjóð og 106.696 krónur í málskostnað sem greiðist stefnanda. Gjafsóknarkostnaður stefnanda greiðist úr ríkissjóði í samræmi við gjafsóknarleyfi, þar með talin þóknun lögmanns hans, Hauks Freys Axelssonar, 1.600.000 krónur.

Björn L. Bergsson