

Mál nr. 361/2023

Nafn málskotsaðila (M)

Nafn varnaraðila (V)

Tegund vátryggingar: Ábyrgðartrygging atvinnureksturs.

Heiti vátryggingartaka (B)

Skaðabótaábyrgð. Vinnuslys.

Gögn.

169. Málskot mótttekið 4. október 2023, ásamt fylgiskjölum.

170. Bréf V, dags. 27. október 2023, ásamt fylgiskjölum.

Málsatvik.

Í málskoti kemur fram að M, starfsmaður A, hafi 24. apríl 2022 verið að vinna við löndun og lent í slysi sem hafi orðið með þeim hætti að kranamaður, starfsmaður B, hafi rekist í takka á fjarstýringu sem hafði í för með sér að kör rákust í M með þeim afleiðingum að fótur hans klemmdist milli bryggjukants og karanna og og hann fallið í sjóinn milli skips og bryggju.

V neitaði bótaskyldu á þeim grundvelli að slysið yrði ekki rakið til kranamanns heldur mistaka M sem hafi falist í því að stíga inn í hífilínu en hefði átt að bíða þangað til búið var að fjarlægja körin af bryggjunni.

M telur kranamanninn hafa sýnt af sér gáleysi með því að sinna öðrum verkefnum meðan hann var með kranafjarstýringuna um mittið. M vísar til áhættumats B þar sem fram komi að kranamenn eigi aldrei að húkka í neitt nema það sé tilbúið til hífingar og að þeir eigi að leggja frá sér fjarstýringuna meðan þeir græja eitthvað annað sem þarf að græja. Þannig gerist það aldrei óvart að eitthvað sé híft af stað. M telur að einfalt hefði verið fyrir starfsmanninn að taka af sér fjarstýringuna meðan hann rétti spottann og slíkt hefði komið í veg fyrir tjón M. Þá hefðu skýrar verklagsreglur af hálfu B getað afstýrt tjóni. M segir rangt að hann hafi stigið inn í hífilínu. Það hafi ekki verið hífilína enda hafi ekki átt að hífa farminn á þessum tímapunkti. Hlassið hafi verið híft vegna gáleysis kranamanns.

Í bréfi V kemur fram að ósannað sé að slys M sé að rekja til saknæmra mistaka starfsmanna B eða saknæms vanbúnaðar sem B bar ábyrgð á gagnvart M. M beri sönnunarbyrðina um ofangreint og telur V að henni hafi ekki verið mætt. V vísar í yfirlýsingu kranamanns frá 7. apríl 2023 þar sem hann segir að óvíst sé hvort körin hafi farið af stað vegna þess að hann hafi rekið sig í fjarstýringuna eða hvort skipið hafi hallað á sjósiðuna, þ.e. frá bryggjunni. Þá kemur fram að B telji að slysið sé að rekja til gáleysis M að stíga inn í hífilínu þegar hann var að teygja sig eftir stroffinu. B telji ólíklegt að slysið hafi orðið vegna þess að kranamaður hafi rekið sig í stýripinna fjarstýringar kranans þar sem hlíf er yfir sem kemur í veg fyrir að hægt sé að reka sig í stýripinnana þegar ekki er verið að hífa. Slysið verði því rakið til óhappatilviljunar sem að hluta hafi orðið vegna gáleysis M.

Álit.

Ágreiningur þessa máls varðar það hvort slys M sé að rekja til þess starfsmaður B hafi óvart rekið sig í stýripinna á fjarstýringu krana sem hafi orðið þess valdandi að kör hífðust og fótur M varð á milli kars og bryggjukants og hann féll í sjóinn eða hvort hann hafi sjálfur stigið í hífilínu sem hafi valdið slysinu. Lögregla var kölluð á slysstað og í málinu liggur fyrir lögregluskýrsla þar sem lýst er aðstæðum á slysstað og fram kemur að M hafi sagt að stæða af plastkörum hafi rekist í fótinn á honum. Í bráðamóttökuskrá sama dag kemur fram að M hafi fengið á sig högg og fest vinstri ökkla milli kars og bryggju og dottið í sjóinn. Á öðrum stað kemur fram að M hafi fengið gám á sig á hafnarbakkanum og flogið í sjóinn. Að öðru leyti liggja ekki fyrir samtímagögn á slyssdegi. Vinnueftirlitið kom ekki á staðinn og ekki liggur fyrir skýrsla þaðan vegna slyssins. Í málinu liggur fyrir áhættumat vegna slyssins sem virðist hafa verið gert 26. apríl 2022 og er ritað af rekstrarstjóra B. Þar er slysinu lýst á þann veg að kranamaður hafi rekist í takkana þannig að körin hífðust á loft. Ennfremur kemur fram í athugasemdum að þegar kranamenn séu að hífa eigi þeir að leggja fjarstýringuna frá sér meðan þeir græja eitthvað annað svo ekkert sé híft óvart. Í yfirlýsingu kranamanns, dags. 7. apríl 2023 kemur fram að hendi hans hafi hvílt á fjarstýringunni en hann viti ekki hvort hann hafi rekið sig í takkann eða hvort skipið hafi skyndilega hallað á sjósiðuna en körin hafi tekist á loft og lent á M. Yfirlýsingin er gefin u.þ.b. ári eftir

slysið og telst því ekki samtímagagn. Almennt ber tjónþoli sönnunarbyrði um að skilyrði skaðabótaréttar séu uppfyllt vegna skaðabótaábyrgðar. Í þessu máli liggur fyrir áhættumat frá rekstrarstjóra B þar sem staðhæft er að kranamaður hafi rekist í takkana þannig að körin hífðust á loft. Hefur því sem þar kemur fram ekki verið hnekt af hálfu V. Verður slysið þannig rakið til gáleysis starfsmanns B, sem gætti ekki að sér þegar hann rakst í takka fjarstýringar kranans með þeim afleiðingum að tóm fiskikör rákust utan í M og hann féll í sjóinn. Engin efni eru til að láta M bera hluta sakar sjálfur. Tjón M er því bótaskyld hjá V.

Niðurstaða.

M á rétt á bótum úr ábyrgðartryggingu atvinnureksturs B hjá V.

Reykjavík, 5. desember 2023.

Sóley Ragnarsdóttir

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Heiða Óskarsdóttir