

LANDSRÉTTUR

Dómur föstudaginn 18. september 2020.

Mál nr. 327/2019:

A

(Stefán Geir Þórisson lögmaður)

gegn

Sjóvá-Almennum tryggingum hf.

(Kristín Edwald lögmaður)

Lykilorð

Skaðabótamál. Líkamstjón. Vinnuslys. Viðurkenningarkrafa. Ábyrgðartrygging. Stórkostlegt gáleysi. Eigin sök.

Útdráttur

A krafðist þess að viðurkennd yrði bótaskylda úr ábyrgðartryggingu B ehf. hjá SA hf. vegna líkamstjóns sem hann varð fyrir við störf hjá B ehf. er hann féll niður um lúguop á togdekki skips og niður á dekk þar fyrir neðan. Ágreiningur málsins laut að því hvort B ehf. bæri ábyrgð á slysinu þar sem aðstæður á vinnustað hefðu verið óforsvaranlegar og hvort A bæri meðábyrgð vegna háttsemi sinnar, á grundvelli 1. mgr. 23. gr. a skaðabótalaga nr. 50/1993, sem leiddi til þess að bótaréttur hans skertist eða félli niður. Landsréttur vísaði til þess að þegar litið væri til sakar A andspænis sök B ehf. varðandi aðstæður um borð í skipinu, þar sem B ehf. hefði ekki rækt skyldur sínar samkvæmt lögum nr. 46/1980 og öryggi var ábótavant, gæfi stórkostlegt gáleysi A aðeins tilefni til þess að skerða bætur til hans um fjórðung. Var því viðurkenndur réttur hans til bóta úr tryggingu B ehf. hjá SA hf. sem næmi ¾ af fullum bótum.

Dómur Landsréttar

Mál þetta dæma landsréttardómararnir Jóhannes Sigurðsson og Kristbjörg Stephensen og Björg Thorarensen, prófessor.

Málsmeðferð og dómkröfur aðila

- 1 Áfrýjandi skaut málinu til Landsréttar 8. maí 2019. Áfrýjað er dómi Héraðsdóms Norðurlands eystra 12. apríl 2019 í málinu nr. E-[...]/2018.
- 2 Áfrýjandi krefst þess að hinum áfrýjaða dómi verði hrundið og að viðurkennd verði með dómi bótaskylda stefnda úr ábyrgðartryggingu B ehf. vegna tjóns sem áfrýjandi varð fyrir í vinnuslysi 22. mars 2016. Þá krefst áfrýjandi málskostnaðar fyrir héraðsdómi og í Landsrétti.

- 3 Stefndi krefst þess að hinn áfrýjaði dómur verði staðfestur. Þá krefst hann málskostnaðar fyrir Landsrétti. Til vara krefst stefndi þess að vera aðeins dæmdur bótaskyldur að hluta og að málskostnaður verði felldur niður.

Málsatvik og sönnunarfærsla

- 4 Málavextir eru skilmerkilega raktir í hinum áfrýjaða dómi og lýst aðstæðum um borð í skuttogaranum D 22. mars 2016 þegar áfrýjandi varð fyrir vinnuslysi. Eru atvik málsins að mestu ágreiningslaus og afleiðingar slyssins fyrir áfrýjanda óumdeildar. Eins og fram kemur í hinum áfrýjaða dómi varð slysið með þeim hætti að áfrýjandi, sem var starfsmaður B ehf. á Akureyri, féll niður um lúguop á togdekki skipsins, um þrjá metra niður á dekk þar fyrir neðan og hlaut við það brot á ristarbeinum á hægri fæti. Atvikið varð þegar áfrýjandi var á leið til baka frá stefni skipsins aftur í skut á tíma þar sem rafmagn hafði verið tekið af skipinu er það var flutt úr flotkví að bryggjukanti á athafnasvæði B ehf. Engin neyðarlýsing var virk í skipinu og áfrýjandi, sem var þar í fyrsta skipti, hafði ekki vasaljós meðferðis. Ekki voru til staðar fallvarnir, svo sem keðja eða lína, aftan við lúguna þar sem áfrýjandi féll niður en keðja var fyrir framan hana. Eftir slysið varð áfrýjandi óvinnufær í sex mánuði og er varanleg læknisfræðileg örorka vegna áverkans á fæti hans metin 8%. Í málinu er deilt um hvort váttryggingartaki hjá stefnda og vinnuveitandi áfrýjanda, B ehf., beri bótaábyrgð á tjóni því sem áfrýjandi varð fyrir í umræddu vinnuslysi eða hvort hann hafi með háttsemi sinni sýnt af sér slíkt stórfellt gáleysi að réttur hans til bóta fyrir líkamstjón frá stefnda falli niður.
- 5 Í niðurstöðum rannsóknar Vinnueftirlitsins sem fram fór næsta dag er lýst þeim tildrögum slyssins að áfrýjandi hafi ætlað að stytta sér leið til að fara aftur eftir skipinu meðfram lúgugatinu, án þess að huga nægilega vel að öryggi, en við hlið þess staðar sem hann féll hafi verið dyr þar sem hægt var að komast eftir gangi aftur með skipinu. Þá segir að ekki hafi verið neinar tímabundnar fallvarnir við lúguopið meðan skipið var í slipp. Gaf Vinnueftirlitið B ehf. fyrirmæli um að gera skriflegt áhættumat og áætlun um forvarnir varðandi umrædda vinnu og áhættumat fyrir vinnu og umferð í kringum lúguop skipa við viðgerðir á þeim.
- 6 Í skýrslu áfrýjanda fyrir héraðsdómi kom fram að hann hafi verið fenginn um borð í skipið til að hjálpa við að flytja það úr flotkví að bryggju. Hann hefði fengið kall frá hafnarstarfsmönnum um að fara fram í skipið og athuga hvernig gengi að binda það við bryggju. Þá hafi hann farið fram í stefni skipsins eftir óhentugri leið sem lá fram hjá brú þess, í gegnum lúgu, stiga og þröngan gang til að ræða við tvo samstarfsmenn sína sem voru að binda skipið framan til. Að því búnu hafi hann spurt þá hvernig mætti finna hentugri leið til baka og hafi verið leiðbeint um að fara niður stigann sem lá niður á togdekk skipsins. Þegar þangað var komið hafi tekið við svartamyrkur og hefði hann aðeins haft daufa lýsingu af símanum sínum. Hann hafi þá gengið fram hjá fjórum grandaraspilum sem þar voru, klofað yfir þil sem var fyrir framan þau og ætlað að ganga áfram eftir togdekkinu aftur í skipið. Hann hafi ekki vitað af lúgunni sem

þar var en þar sem hann vissi að oft væru lúgur á þessu svæði hefði hann þreifað fram fyrir sig með höndum og fótum til að kanna hvort hann fyndi fyrir einhverju sem væri búið að strengja fyrir ef lúga væri opin. Þar sem hann hefði ekki fundið neina línu hefði hann gengið áfram, beint ofan í lúguna þar sem hann féll niður. Aðspurður hvort hann hefði með þessu verið að stytta sér leið eins og fram kom í skýrslu Vinnueftirlitsins, svaraði áfrýjandi því til að hann hefði ætlað að fara aðra leið til baka þar sem ekki þyrfti að fara aftur upp í brúna og hefði verið bent á þessa leið af samstarfsmönnum sínum. Myrkvað hefði verið á togdekki þegar komið var niður stigann og hann hefði ekki vitað um neina leið þar í gegnum eldhús og borðsal.

- 7 Í framburði G, annars tveggja framangreindra samstarfsmanna áfrýjanda, fyrir héraðsdómi kom fram að áfrýjandi hefði komið óvenjulega leið fram í stefni. Áfrýjanda hafi því verið bent á að fara niður á togdekk og síðan aftur með skipinu. Venjulega leiðin til að fara um í skipinu væri um rennu á togdekki meðfram lúgunni en fara þyrfti varlega því gangvegur þar væri þröngur og talsverð hætta þegar lúgan væri opin. Vitnið hefði vitað að lúgan væri opin en ekki að áfrýjandi væri í fyrsta skipti á skipinu. Engin neyðarlýsing hefði kviknað sjálfkrafa eins og ætti að gerast þegar rafmagn væri tekið af skipinu. Eftir slys áfrýjanda hafi verið innleitt á vinnustaðnum að úthluta mönnum vasaljósnum og hjálmum með innbyggðum talstöðvarbúnaði. Í vitnisburði F, hins starfsmannsins sem áfrýjandi ræddi við, kom hins vegar fram að hann og aðrir starfsmenn B ehf. væru vanir að fara réttu leiðina frá togdekki í gegnum eldhús og að hann hefði bent áfrýjanda á að fara þá leið.
- 8 Af skýrslum annarra starfsmanna B ehf. fyrir héraðsdómi, verður ráðið að misjafnt var hvort starfsmenn voru vanir að ganga meðfram lúgunni á togdekki eða í gegnum eldhús og vistarverur á umræddu skipi. Fram kom hjá E verkstjóra að mjög óæskilegt væri að starfsmenn slípps færu í vinnufötum í gegnum eldhús og vistarverur. Í framburði C öryggisstjóra kom hins vegar fram að venjuleg leið starfsmanna í þessu skipi lægi í gegnum eldhúsið, sem verið var að gera við, en ekki um þrönga rennu meðfram lúgu enda væri hún ógreiðfær. Í tilkynningu sem öryggisstjórinn sendi stefnda daginn eftir slysið hefði verið ályktað að áfrýjandi hefði verið að stytta sér leið með því að fara meðfram lúgunni á togdekki í stað þess að fara í gegnum eldhúsið. Síðar hefði þó komið í ljós að áfrýjandi hafi verið í fyrsta skipti um borð í skipinu sem var auk þess myrkvað og því ekki víst að hann hefði getað vitað hvaða leið væri hefðbundið að fara. Einnig kom fram hjá öryggisstjóranum að alvanalegt væri að lúgur af þessu tagi væru opnar þegar skip væru í slipp en þá væru einhverjar varnir í kringum þær.

Málsástæður aðila

- 9 Af hálfu áfrýjanda er byggt á því að frumorsök slyssins hafi verið óforsvaranlegar vinnuáðstæður hans um borð í togaranum D. Engin lýsing hafi verið um borð í skipi þar sem hann var ókunnugur og hvorki vasaljós fyrir starfsmenn né talstöðvarbúnaður til þess að hann gæti leitað frekari leiðbeiningar eftir að hafa farið tiltekna leið að

fyrirsögn samstarfsmanna. Þá hafi fallvörnum við lúgu verið ábótavant og ekki hafi farið fram neitt mat á áhættu eða áætlun gerð um fallvarnir í samræmi við ákvæði laga um aðbúnað, hollustuhætti og öryggi á vinnustöðum nr. 46/1980. Þá er því mótmælt að hann hafi sýnt af sér gáleysi og hann eigi því ekki að bera neina eigin sök vegna slyssins. Þar sem B ehf. beri ábyrgð á slysinu verði að viðurkenna rétt hans til bóta úr ábyrgðartryggingu fyrirtækisins hjá stefnda.

- 10 Krafa stefnda um staðfestingu hins áfrýjaða dóms byggist á því að sannað sé að orsök slyssins hafi verið stórfellt gáleysi áfrýjanda sjálfs. Hann hafi verið að stytta sér leið aftur á skipið, hafi ekki gætt að öryggi og farið mjög óvarlega. Vegna reynslu sinnar hafi hann mátt vita að leiðin sem hann fór hafi ekki verið hefðbundin en hann hefði ekki farið þá leið sem honum var bent á, inn um dyr á gangi á togdekki. Þess í stað hefði hann þreifað fyrir sér í myrkri og meðal annars stigið yfir 70 cm stálkant, vitandi að mögulega væri opin lúga handan við hann. Þessi háttsemi hafi falið í sér svo stórfellt gáleysi að staðfesta beri niðurstöðu héraðsdóms um sýknu en í öllu falli að uppfyllt séu skilyrði til þess að hann beri meginhluta sakar á tjóni sínu sjálfur.

Niðurstaða

- 11 Kjarni ágreinings í málinu lýtur að því hvort vinnuveitandi áfrýjanda beri ábyrgð á slysinu þar sem aðstæður á vinnustað hafi verið óforsvaranlegar og þá jafnframt hvort áfrýjandi beri meðábyrgð vegna háttsemi sinnar sem leiði til þess að bótaréttur hans vegna líkamstjóns skerðist eða falli niður.
- 12 Samkvæmt niðurstöðu rannsóknar Vinnueftirlitsins frá 23. mars 2016, sem lýst var að framan, er orsaka slyssins annars vegar að leita í því að áfrýjandi hefði ætlað að stytta sér leið án þess að gæta nægilega vel að öryggi og hins vegar að ekki hefðu verið settar upp neinar tímabundnar fallvarnir við lúguopið á meðan skipið var í slipp. Ráðið verður af vitnisburðum starfsmanna B ehf. fyrir héraðsdómi að allur gangur hafi verið á því hvort umrædd lúga væri opin eða lokuð. Þá kom fram að leið þeirra um skipið hafi tíðum legið um rennu meðfram opinni lúgu á togdekki, þótt vitað hafi verið að sú leið væri varhugaverð og ýmsar hindranir að fara yfir eins og bobbingar, net og vírar. Til viðbótar þeim ágöllum sem voru á fallvörnum við opna lúgu var engin neyðarlýsing í skipinu sem hefði átt að kvikna þegar straumur úr landi var tekin af skipinu. Fram kom í vitnisburði öryggisstjóra B ehf. fyrir héraðsdómi að neyðarraflöður hefðu reynst tómar. Þótt vasaljós hafi verið starfsmönnum aðgengileg á verkstæði fyrirtækisins voru þeir ekki skyldugir til bera þau.
- 13 Samkvæmt framansögðu verður talið að fallvörnum um borð í skipinu hafi verið ábótavant. Hefði keðja verið sett fyrir lúguopið báðum megin en ekki aðeins framan við það hefði væntanlega mátt fyrirbyggja slys áfrýjanda. Þá liggur fyrir að B ehf. hafði ekki gert áhættumat fyrir vinnu og umferð í kringum lúguop skipa við viðgerðir á þeim í samræmi við fyrirmæli 27. gr. reglugerðar nr. 920/2006 um skipulag og framkvæmd vinnuverndarstarfs á vinnustöðum. Þar sem skipið var ljóslaust og starfsmenn án vasaljósa sem fyrr segir voru aðstæður um borð sérstaklega hættulegar

fyrir áfrýjanda sem var þar í fyrsta skipti. Verður að teljast ótvírætt að þessar aðstæður hafi ekki samrýmst þeim kröfum sem gerðar eru til vinnuveitanda samkvæmt 13. gr., sbr. einnig 42. gr. laga nr. 46/1980, að tryggja að vinnustaður sé þannig úr garði gerður að þar sé gætt fyllsta öryggis og góðs aðbúnaðar með því að fylgja viðurkenndum stöðlum og ákvæðum laga og reglugerða að því er varðar aðbúnað, hollustuhætti og öryggi.

- 14 Við mat á meðábyrgð áfrýjanda á tjóni sínu ber fyrst að líta til þess að hann var að vinna í fyrsta skipti um borð í skipinu og var ráðlagt af samstarfsmönnum sínum að fara niður stigann á togdekkið og þaðan aftur í skut þegar hann innti þá eftir hentugri leið en hann hafði áður farið. Ekki telst hins vegar sannað að honum hafi verið leiðbeint um að fara inn um umræddar dyr á togdekkinu og ganga í gegnum eldhús og borðsal aftur í skipið. Í skýrslu áfrýjanda fyrir héraðsdómi kom fram að hann hafi enga slíka leið þekkt þegar hann kom niður stigann auk þess sem þar hafi verið myrkvað. Því verður ekki fallist á að hann hafi ætlað að stytta sér leið og meðvitað valið hættulegri leið fram hjá umræddum dyrum.
- 15 Líta ber til þess að áfrýjandi hafði unnið hjá B ehf. í meira en áratug og vissi vegna þekkingar sinnar á skipum af þessu tagi að lúgur á togdekki gætu verið opnar. Gat hann því gert sér grein fyrir þeirri hættu sem fólst í því að ganga eftir togdekkinu í myrkri án neinnar vissu um hvort lúgur á leið hans væru lokaðar. Verður því fallist á það mat héraðsdóms að sú háttsemi áfrýjanda að treysta á að leiðin væri greið, eftir að hafa þreifað fyrir sér með höndum og fótum í myrkrinu án þess að finna línu sem hindraði för, hafi falið í sér stórfellt gáleysi eins og aðstæðum var háttað.
- 16 Samkvæmt 1. mgr. 23. gr. a skaðabótalaga nr. 50/1993 skerðist skaðabótaréttur starfsmanns, sem verður fyrir líkamstjóni í starfi sínu, ekki vegna meðábyrgðar nema hann hafi af stórkostlegu gáleysi eða ásetningi átt þátt í að tjónsatburður varð. Í skýringum með frumvarpi sem varð að lögum nr. 124/2009 og bættu framangreindu ákvæði í skaðabótalögin er lýst því markmiði breytinganna að treysta stöðu starfsmanna sem lenda í líkamstjóni í starfi sínu, sem að einhverju leyti verði rakið til háttsemi þeirra sjálfra. Einnig segir að þótt starfsmenn séu ekki undanþegnir því að leggja sitt af mörkum til þess að tryggja öryggi á vinnustað þá hvíli meginábyrgðin á öruggu vinnuumhverfi á vinnuveitanda. Tekið er fram að hafi starfsmaður verið meðvaldur að tjóni sínu þurfi að meta hve stórkostlegt gáleysið er og ákvarða skerðingu bóta í samræmi við það. Í því felist að jafnvel stórkostlegt gáleysi valdi ekki niðurfellingu bótaréttar starfsmannsins, heldur geti það valdið skerðingu hans.
- 17 Þegar litið er til sakar áfrýjanda andspænis sök B ehf. varðandi aðstæður um borð í skipinu, þar sem vinnuveitandi hafði ekki rækt skyldur sínar samkvæmt lögum nr. 46/1980 og öryggi var ábótavant, gefur stórkostlegt gáleysi áfrýjanda þó aðeins tilefni til þess að skerða bætur til hans um fjórðung. Því er viðurkenndur réttur hans til bóta úr tryggingu B ehf. hjá stefnda sem nemur $\frac{3}{4}$ af fullum bótum.

- 18 Stefnda verður gert að greiða áfrýjanda málskostnað í héraði og fyrir Landsrétti, sem ákveðinn verður í einu lagi eins og nánar greinir í dómsorði.

Dómsorð:

Viðurkenndur er réttur áfrýjanda, A, til bóta sem nema $\frac{3}{4}$ af fullum bótum úr ábyrgðartryggingu B ehf. hjá stefnda Sjóvá-Almennum tryggingum hf. vegna tjóns sem áfrýjandi varð fyrir í vinnuslysi 22. mars 2016.

Stefndi greiði áfrýjanda 2.700.000 krónur í málskostnað í héraði og fyrir Landsrétti.

Dómur Héraðsdóms Norðurlands eystra föstudaginn 12. apríl 2019

Mál þetta var höfðað 7. júní 2018 en dómtekið mánudaginn 4. mars 2019. Stefnandi er, A, [...], Akureyri, en stefnda er Sjóvá-Almennar tryggingar hf., Kringlunni 5, Reykjavík.

Stefnandi krefst þess að viðurkennd verði með dómi bótaskylda stefnda úr ábyrgðartryggingu B ehf., vegna tjóns sem stefnandi varð fyrir í vinnuslysi 22. mars 2016. Þá krefst stefnandi málskostnaðar.

Stefnda krefst aðallega sýknu og málskostnaðar, en til vara að aðeins verði viðurkennd bótaskylda að hluta og málskostnaður verði þá látinn niður falla.

I

Slys stefnanda varð um borð í skipi og er í málavaxtalýsingu þessari notast við hugtökin stjórnborði (hægri hlið skips ef horft er fram eftir því) og bakborði (vinstri hlið skips ef horft er fram eftir því).

Stefnandi málsins var starfsmaður við störf hjá B ehf. er hann varð fyrir slysi 22. mars 2016. Átti slysið sér stað kl. 18.15 ef marka má skýrslu Vinnueftirlitsins. Er slysið varð hafði stefnandi starfað um árabíl hjá félaginu. Voru tildrög slyssins þau að togari hafði verið um nokkurra mánaða skeið til viðgerðar í B ehf. Hafði skipið staðið uppi í flotkví meðan viðgerð fór fram en umræddan dag átti að sjósetja skipið og draga það með dráttarbát að bryggjukanti á athafnasvæði B ehf., en skipið var vélarvana. Er skipið stóð uppi í flotkvínni var það tengt við rafmagn í landi. Þegar flotkvínni var sökkkt var rafmagnstenging rofin sem leiddi meðal annars til þess að öll ljós um borð slökkuðu. Fram kom við skýrslugjöf fyrir dómi að komið hafi í ljós að neyðarlýsing, sem kvikna á sjálfkrafa á við straumrof, hafi ekki virkað og því hafi skipið orðið ljóslaust. Stefnandi var í skut skipsins að undirbúa að binda það að aftan við hafnarkant. Mun hann hafa fengið fyrirmæli um að fara fram í stefni til að hugað því hvernig þeim mönnum sem þar voru gengi við að undirbúa að binda skipið að framan. Stefnandi kvaðst ekki áður hafa unnið í þessu skipi og hafi leið sú sem hann fór fram á verið óhentug. Hafi hann farið upp í brú skipsins og þaðan niður í gang sem hafi verið svo þröngur að hann hafi þurft að skríða til að komast þar um. Er stefnandi kom til vinnufélaga sinna fram á skipinu og hafði sinnt því erindi sem hann átti, hugðist hann halda aftur í skut. Kvaðst hann hafa spurt félaga sína hvort ekki væri hentugri leið fyrir hann en sú sem hann hafði áður farið. Bentu þeir honum á að fara niður stiga stjórnborðs megin, niður á togdekk, en þar væri betri leið. Framangreind frásögn stefnanda er í samræmi við framburð tveggja samstarfsmanna hans fyrir dómi um það hvað þeim fór á milli er stefnandi kom fram í stefnið.

Um það sem síðan gerðist er stefnandi einn til frásagnar. Stefnandi kvaðst hafa farið niður fyrrnefndan stiga niður á togdekkið en þar mun allt hafa verið myrkvað. Af teikningum sem liggja fyrir í málinu sem og ljósmyndum sem teknar voru á vettvangi sést að aðstæður eru þær að er niður umræddar tröppur er komið verða fyrir fjögur togspil (oft nefnd grandaraspil í gögnum málsins) á togdekkinu, sem er undir þaki á þessum stað, en ef horft er aftur eftir skipinu má sjá dagsbirtu þar sem efra dekkinu sleppir og er aftasti hluti togdekkisins ekki undir þaki. Fremri tvö togspilin eru við þil sitt hvoru megin á togdekkinu en tvö aftari togspilin standa hlið við hlið á miðju togdekkinu en gengt er framhjá þeim beggja vegna, en

klofa þarf yfir 60 til 70 sentimetra hátt járnþil sem stendur upp úr gólfinu vilji menn fara þá leið. Er gengið er niður fyrrnefndan stiga, sem er stjórnborðs megin, niður á togdekkið er hægt að ganga milli fremri og aftari togspilanna og að stálhurð/hlera sem opnast inn í vistarverur áhafnar og tengd rými. Upplýst er að unnt var að fara um þessar dyr og ganga aftur eftir skipinu um þessar vistarverur og koma þaðan út á togdekkið fyrir aftan yfirbyggingu.

Stefnandi lýsti því svo að þetta hefði verið í fyrsta skipti sem hann hafi komið um borð í umrætt skip og kvaðst hann ekki hafa vitað af síðastnefndri leið, auk þess sem hann sagði að ekki væri venja til þess að menn færu inn í vistarverur áhafnar er þeir væru að vinna við viðgerðir á skipum. Stefnandi kvaðst á hinn bóginn hafa ætlað framhjá togspilunum og ganga aftur eftir togdekkinu. Þar sem dimmt var og hann ekki með vasaljós kvaðst hann hafa tekið upp síma sinn og notað ljós símans til að sjá til en það ljós hafi verið dauft. Hann hafi því þreifað fyrir sér með höndum og fótum til að athuga hvort einhver fyrirstaða væri handan spilanna og þetta hafi hann gert samhliða og í kjölfar þess að hann steig yfir 60 til 70 sentimetra hátt þil sem er upp úr gólfinu strax fyrir aftan togspilin. Í skýrslu sinni fyrir dómi kom einnig fram hjá honum að hann hafi vitað að oft væru lúgur á þessum stað og hafi það m.a. verið tilgangur hans með því að þreifa fyrir sér í myrkrinu að fullvissa sig um að svo væri ekki. Hann hafi ekki fundið fyrir neinni fyrirstöðu eða ójöfnu á gólfi og því hafi hann haldið á stað inn á togdekkið en stigið þá beint niður um lúguop sem þar var og fallið niður á dekkið þar fyrir neðan og slasast. Af gögnum málsins má ráða að fallið hafi verið um þrjú metrar.

Umrætt lúguop er notað til að hífa hluti upp af dekki sem er þar fyrir neðan og úr skipinu en samsvarandi op er á dekkinu fyrir ofan togdekkið. Það op var lokað í umrætt sinn. Lúgan á togdekkinu hafði verið fjarlægð vegna vinnu við hana sem ekki var lokið. Lúguopið er rétt fyrir aftan aftari togspilin og nær langleiðina yfir togdekkið en hægt er að ganga sitt hvorum megin við það ef varúðar er gætt. Af myndum af vettvangi má sjá að bobbingar voru bakborðs megin við opið þannig að ætla má að erfitt hefði verið að ganga þar um. Af skýrslum vitna má ráða að í það minnsta einhverjir hafi valið að ganga framhjá lúguopinum á leið sinni fram á skipið en aðrir hafi talið rétt að ganga um vistarverur skipverja í þeim erindum.

Af skýrslum fyrir dómi er ljóst að engar fallvarnir voru við lúguopið sjálft og því ekkert sem beinlínis hindraði stefnanda í að ganga þá leið sem hann gekk, utan þilið sem hann klofaði yfir. Í skýrslu vitnisins C öryggisfulltrúa B ehf. kom fram að hann hefði strengt keðju þá og kaðal milli togspils og þilju, sem sjást á myndum af vettvangi. Kaðallinn hafi verið þarna en hafi verið slakur. Þetta hafi hann gert er hann kom á vettvanginn morguninn eftir að slysið átti sér stað. Lögregla setti upp rauða og hvíta plastborða, sem sjást á sömu myndum. C upplýsti einnig við skýrslutökur að fyrir aftan umrætt lúguop hafi verið strengd keðja þvert yfir togdekkið til að hindra að menn gengju þar um.

Stefnandi var fluttur á sjúkrahús og hlaut þar aðhlyningu eftir slysið en lögregla og Vinnueftirlit voru kölluð til degi síðar. Í umsögn Vinnueftirlitsins er niðurstaða rannsóknar tilgreind á þann veg að stefnandi hafi ætlað að stytta sér leið en hafi ekki hugað nægilega vel að öryggi og tekið fram að við hlið þess staðar, þar sem hann hafi fallið, hafi verið dyr og hægt að komast eftir gangi aftur eftir skipinu. Þá kemur og fram að á meðan skipið hafi verið í slipp hafi ekki verið settar upp neinar tímabundnar fallvarnir við lúguopið. Vinnueftirlitið gerði kröfu um að gert yrði áhættumat fyrir vinnu og umferð í kring um lúguop skipa við viðgerðir á þeim. Í kjölfar slyssins mun slíkt áhættumat hafa verið gert. Lögregluskýrsla var gerð og kemur þar m.a. fram að C öryggisfulltrúi B ehf. hafi tilkynnt slysið kl. 10.30 daginn eftir að það varð. Ekki þykir ástæða til að rekja nánar efni skýrslunnar.

Í málinu liggja fyrir læknisvottorð um afleiðingar slyssins fyrir stefnanda og álitserð um læknisfræðilega örorku. Í síðastnefndri álitserð kemur m.a. fram að tímabundinn missir starfsorku hafi verið 100% í sex mánuði. Stöðugleikatímamark er sagt 22. september 2016 og varanleg læknisfræðileg örorka er talin 8%.

Fyrir liggur að stefnandi fékk bætur frá stefnda úr slysatryggingu launþega að fjárhæð 1.432.866 krónur 10. október 2017.

Þann 3. ágúst 2016 sendi B ehf. skýrslu um slysið til stefnda og kemur þar fram að stefnandi hafi sýnt af sér gáleysi og hafi farið leið sem ekki hafi átt að fara og engan vegin verið greiðfær sem gönguleið og ekki ætluð sem slík.

Þann 30. desember 2016 sendi lögmaður stefnanda stefnda kröfubréf vegna slyssins. Stefndi svaraði með bréfi 17. júní 2017 og hafnaði bótaskyldu. Var einkum vísað til þess að stefnandi hafi í umrætt sinn ætlað að stytta sér leið og því ekki valið venjulega leið aftur eftir skipinu í gegn um vistarverur skipverja.

Stefnandi bar ákvörðun stefnda undir Úrskurðarnefnd í váttryggingamálum 8. júlí 2017, stefndi lagði fram athugasemdir sínar 24. ágúst sama ár og niðurstaða nefndarinnar lá fyrir 19. september sama ár. Var kröfu stefnanda þar hafnað á vísað til þess að samkvæmt gögnum málsins þyki mega slá því föstu að stefnandi hafi ætlað að stytta sér leið aftur í skipið til að binda það. Af þeim sökum hafi leið hans legið fram hjá opinni lestarlúgu þar sem fyrir hafi verið bobbingar og trolltvinni sem tengdur hafi verið við grandaraspilið. Þótt stefnandi hafi ekki áður unnið um borð í skipinu hafi hann verið sér meðvitaður um að hann hafi verið að stytta sér leið og því ekki á eðlilegri leið aftur í skipið. Ekki verði ráðið af gögnum málsins að viðgerðarvinna á vegum B ehf. um borð í skipinu hafi verið í námunda við lestarlúguna sem stefnandi hafi fallið niður um. Verði því ekki talið, eins og hér hafi staðið á, að af hálfu B ehf. hafi verið nauðsynlegt að koma fyrir sérstökum fallvörnum við lestarlúguna. Taldi nefndin því ósannað að slysið yrði rakið til atvika sem B ehf. bæri ábyrgð á og því var því hafnað að stefnandi ætti rétt til bóta úr ábyrgðartryggingu félagsins hjá stefnda.

Stefnandi höfðaði í kjölfarið mál þetta.

II

Stefnandi kveður dómkröfu sína um viðurkenningu á bótaskyldu reista á því að B ehf. beri skaðabótaábyrgð á líkamstjóni stefnanda á grunni sakarreglunnar og reglunnar um vinnuveitandaábyrgð. B ehf. hafi verið með ábyrgðartryggingu hjá stefnda, þegar atvik hafi átt sér stað og sé málið því höfðað gegn stefnda, til að þola dóm um viðurkenningu á skaðabótaskyldu.

Slysið verði að áliti stefnanda rakið til ófullnægjandi aðbúnaðar og starfsumhverfis hjá B ehf. og þar með saknæmrar og ólögætrar vanrækslu B ehf. og starfsmanna fyrirtækisins að tryggja öruggt og fullnægjandi starfsumhverfi.

Það að vinna um borð í ókunnugu skipi í myrkri og án þess að gerðar hafi verið viðeigandi ráðstafanir um lúguop geti skapað slyshættu.

Stefnandi kveðst byggja á því að B ehf. hafi samkvæmt framangreindu ekki fylgt fyrirmælum laga nr. 46/1980, um aðbúnað, hollustuhætti og öryggi á vinnustöðum og reglugerða og reglna sem settar hafi verið með stoð í þeim lögum. Vísað sé til 13., 14., 37., og sérstaklega 42. gr. laganna, hvar m.a. sé mælt fyrir um að vinnustaður skuli vera þannig úr garði gerður, að þar sé gætt fyllsta öryggis og góðs aðbúnaðar og hollustuhátta.

Þá telji stefnandi að ekki hafi verið gætt að ákvæðum 27. gr. reglugerðar nr. 920/2006, sem kveði á um að áhættumat skuli vera skriflegt og taka til vinnuáðstæðna starfsmanna. Við gerð áhættumats skuli meta áhættu í starfi með tilliti til öryggis og heilsu starfsmanna og áhættuþátta í vinnuumhverfi. Hafa skuli hliðsjón af eðli starfseminnar sem og stærð og skipulagi fyrirtækisins. Þá skuli líta sérstaklega til starfa þar sem fyrirsjáanlegt sé að öryggi og heilsu starfsmanna sem sinni þeim sé meiri hættu búin en öðrum starfsmönnum.

Þá kveðst stefnandi byggja á því að ekki hafi verið litið til reglugerðar nr. 367/2006, þar sem segi í II viðauka lið 4.1.5: Þegar nauðsynlegt reynist vegna vinnu við tiltekið verk, að rjúfa tímabundið almennar öryggisráðstafanir til að fyrirbyggja fall verður að gera aðrar fullnægjandi öryggisráðstafanir í stað þeirra. Ekki má vinna verkið fyrr en slíkar ráðstafanir hafi verið gerðar. Þegar þessu tiltekna verkefni er lokið, endanlega eða til að bráðabirgða, skal almennum öryggisráðstöfunum komið á að nýju.

Í fyrirleggjandi skýrslu frá Vinnueftirliti segi að gefin hafi verið fyrirmæli um að gera skriflegt áhættumat og áætlun um forvarnir er varði umrædda vinnu. Þá geri Vinnueftirlitið kröfu um að gert sé áhættumat fyrir vinnu og umferð í kringum lúguop skipa við viðgerðir á þeim.

Stefnandi kveðst ekki stunda virðisaukaskattskylda starfsemi og nauðsyn beri til þess að hafa af því hliðsjón þegar honum verði ákvarðaður málskostnaður.

Um málsgrundvöll kveðst stefnandi vísa til sakarreglunnar og reglunnar um vinnuveitendaábyrgð. Um heimild til að höfða viðurkenningarmál vísist til 2. mgr. 25. gr. laga nr. 91/1991 um meðferð einkamála. Varðandi varnarþing vísist til 41. gr. laga sömu laga. Kröfu um málskostnað byggji stefnandi á sömu lögum, einkum XXI. kafla þeirra. Kröfu um virðisaukaskatt á málflytningaþóknun byggji stefnandi skyldu til innheimtu slíks skatts vegna vinnu lögmannna, sbr. lög nr. 50/1988, um virðisaukaskatt.

III

Stefndi kveður sýknukröfu sína byggjast á því að slys stefnanda megi eingöngu rekja til óaðgæslu og stórfellds gáleysis hans sjálfs og verði ekki rakið til atvika eða aðstæðna sem B ehf. eða starfsmenn hans beri skaðabótaábyrgð á. Stefndi hafni því með öllu að slysið sé að rekja til ófullnægjandi aðbúnaðar eða starfsumhverfis hjá B ehf. eða saknæmrar og ólögmetrar vanrækslu B ehf. eða starfsmanna hans. Stefndi sem beri alfarið sönnunarbyrði um orsök tjóns síns hafi ekki sýnt fram á hið gagnstæða.

Í umrætt sinn hafi stefnandi verið að stytta sér leið aftur á skipið eins og fram komi í fyrirbyggjandi lögregluskýrslu. Þá hafi hann ekki gætt að eigin öryggi og farið mjög óvarlega. Í málskoti stefnanda til úrskurðarnefndar í váttryggingamálum sé hans eigin lýsing á atburðum á þá leið að hann hafi ekki séð neitt fyrir myrkri en athugað með höndum og fótum hvort einhver fyrirstaða væri. Stefndi hafi ekki notað vasaljós sem verið hafi til staðar og áhersla sé lögð á að starfsmenn noti. Háttsemi stefnanda í umrætt sinn hafi verið mjög varasöm og hafi stefnanda, í ljósi aldurs og reynslu, ekki getað dulist það.

Jafnvel þótt stefnandi hafi verið að koma um borð í þetta skip í fyrsta sinn hafi hann haft langa reynslu af vinnu um borð í sambærilegum skipum. Hann hafi þekkt vel til þess hvernig togarar séu uppbyggðir, hvaða vinna fari fram á togdekki og hafi mátt vita að leiðin aftur togdekkið, fram hjá grandaraspilunum sé ekki hefðbundin leið aftur í skip og þar fyrir utan mjög varasöm í myrkri. Á myndum sem liggja fyrir í málinu megi glögglega sjá að togdekkið sé ekki ætlað til að komast á milli staða í skipinu. Þarna séu grandaraspilin, bobbingar, net, vírar og keðjur. Þá sé um 70 cm hár stálkantur rétt framan við lúguna sem stefnandi hafi þurft að klofa yfir til að komast að lúguopinu. Þessar hindranir hafi ekki getað farið fram hjá stefnanda og jafnvel þótt stefnandi hafi ekki áttað sig á að lúgan væri opin hafi hann mátt vita að leiðin sem hann hafi ákveðið að fara, til að stytta sér leið, væri varasöm. Dyrnar að ganginum sem honum hafi verið bent á að fara séu rétt við grandaraspilið en þrátt fyrir það hafi stefndi ákveðið að stytta sér leið. Auk þess skuli tekið fram að togdekkið sé aðeins að hluta til undir yfirbyggingu skipsins en að öðru leyti undir berum himni þannig að dekkið geti ekki hafa verið almyrkvað heldur hafi borist ljós að frá bryggjunni.

Engu breyti þótt rannsókn Vinnueftirlitsins hafi fari fram að morgni næsta dags þar sem aðstæður hafi verið óbreyttar. Ljóst sé að lúguopið hafi verið óaðgengilegt og utan þess svæðis sem starfsmenn B hafi verið að vinna á í skipinu. Fyrir opinu hafi bæði verið grandaraspil sem og stálkanturinn, auk þess að leiðin hafi verið ógreiðfær vegna búnaðar sem þar hafi verið.

Sé því alfarið mótmælt að aðstæður um borð hafi brotið gegn ákvæðum laga nr. 46/1980 um aðbúnað, hollustuhætti og öryggi á vinnustöðum eða reglugerðum settum með stoð í þeim lögum, þ.m.t. reglugerð 920/2006. Því sé alfarið hafnað að B ehf. hefði átt að setja frekari fallvarnir við lúguopið í aðdraganda slyssins. Lúgan hafi ekki verið á svæði þar sem vinna hafi staðið yfir og einnig hafi hún verið óaðgengileg eins og áður hafi verið lýst. Þá hafi ekki verið um það að ræða að fallvarnir hafi verið rofnar tímabundið eða annað í þá veru. Stefndi mótmæli því enn fremur að reglugerð nr. 367/2006 um notkun tækja eigi yfir höfuð við í þessu sambandi.

Staðreyndin sé sú að klöngrast hafi þurft yfir töluverðar hindranir til að komast að lúgunni sem enginn hafi haft ástæðu til að fara yfir til að komast aftur í skipið eins og stefnandi hafi gert í umrætt sinn.

Þá sé því alfarið hafnað að tengsl hafi verið á milli þess að áhættumat hafi skort um þennan verkþátt og slyss stefnanda. Áhættumat varðandi flutning á skipi úr flotkví að bryggjukanti hefði ekki náð yfir þetta tilvik.

Í ljósi alls framangreinds telji stefndi fullljóst að eina orsök slyssins hafi verið að stefnandi hafi sýnt af sér stórkostlegt gáleysi í umrætt sinn með því að ákveða að fara leið sem ekki hafi átt að fara og hafi

engan veginn verið greiðfær sem gönguleið og ekki ætluð sem slík. Beri því að sýkna stefnda alfarið af öllum kröfum stefnanda.

Verði ekki fallist á aðalkröfu stefnda kveðst hann byggja á því að meginorsök slyssins hafi verið stórfellt gáleysi stefnanda sjálfs. Stefnandi hafi ákveðið að stytta sér leið, klöngrast yfir hindranir, án þess að nota vasaljós og hafi þreifað fyrir sér með höndum og fótum, með þeim afleiðingum að hann hafi fallið niður um lúguopið. Með því hafi hann sýnt af sér háttsemi sem sé stórfellt gáleysi og eigi því sjálfur meginsök á slysinu og verði hann því að bera mestan hluta tjóns síns sjálfur með vísan til almennra reglna skaðabótaréttur um eigin sök tjónþola og 1. mgr. 23. gr. a. skaðabótalaga nr. 50/1993. Að öðru leyti sé um rökstuðning fyrir varakröfu vísað til rökstuðnings fyrir aðalkröfu stefnda.

Um lagarök kveðst stefndi vísa til almennra reglna skaðabótaréttar, einkum um sakarábyrgð, sönnunarbyrði og eigin sök tjónþola, en um málskostnað sé vísað til XXI. kafla laga nr. 91/1991 um meðferð einkamála.

IV

Fyrir liggur og er óumdeilt að stefnandi máls þessa varð fyrir líkamstjóni er hann var að störfum fyrir B ehf. sem er ábyrgðartryggður hjá stefnda. Er óumdeilt að málinu sé réttilega beint að honum.

Í 1. mgr. 23. gr. a. skaðabótalaga nr. 50/1993 er mælt fyrir um að ef starfsmaður verði fyrir líkamstjóni í starfi sínu þá skerðist ekki réttur hans til skaðabóta vegna meðábyrgðar nema hann hafi af stórkostlegu gáleysi eða ásetningi átt þátt í að tjónsatburður varð.

Það er mat dómsins að fallvarnir hefðu mátt vera mun betri við umrætt lúguop og að tryggara hefði verið að neyðarlýsing hefði í það minnsta verið virk er skipið var flutt úr flotkví að bryggju í umrætt sinn. Á hinn bóginn fór stefnandi, sem var vanur starfsmaður, niður í myrkvað rými á skipi, sem hann sjálfur kvaðst ekki hafa komið í áður og var því ókunnugur. Var þetta á grundvelli leiðbeininga sem hann fékk frá samstarfsmanni sínum stuttu fyrr. Stefnandi var þarna staddur við togspilin í myrkri og með ófullnægjandi ljósgjafa. Hann kvaðst hafa klofað yfir járnþil á gólfi, aðeins með síma sinn til að lýsa sér, og hafi þurft að þreifa fyrir sér með höndum og fótum til að kanna hvort óhætt væri að fara eftir togdekkinu á umræddum stað. Í skýrslu sinni fyrir dómi vísaði hann til þess að ástæða þessa hafi verið að hann vissi að oft væru lúgur á þessum stað í skipum af þessu tagi. Það er mat dómsins að þessi háttsemi, að ganga inn í myrkvaðan gang, án fullnægjandi ljósgjafa á skipi sem menn rata ekki um, feli í sér stórfellt gáleysi í skilningi tilvitnaðrar 1. mgr. 23. gr. a. laga nr. 50/1993, einkum með tilliti til þess að stefnandi var vanur starfsmaður þó hann hefði ekki áður starfað í þessu skipi. Framangreind háttsemi var frumorsök þess að stefnandi varð fyrir slysi í umrætt sinn, en stefnanda hefði verið í lófa lagið að snúa aftur og spyrja samstarfsmenn sína nánar út í hvaða leið væri óhætt að fara, eftir að honum varð ljóst hve mikið myrkur var á togdekkinu. Þegar af framangreindum ástæðum verður stefndi sýknaður af kröfum stefnanda í málinu.

Í ljósi framangreindrar niðurstöðu verður stefnandi dæmdur til að greiða stefnda málskostnað sem þykir hæfilega ákveðinn sú fjárhæð sem nánar greinir í dómsorði.

Halldór Björnsson héraðsdómari kveður upp dóm þennan að gættu ákvæði 1. mgr. 115. gr. laga nr. 91/1991 um meðferð einkamála.

Dómsorð

Stefndi, Sjóvá-Almennar tryggingar hf., er sýkn af kröfum stefnanda, A, í máli þessu.

Stefnandi greiði stefnda 500.000 krónur í málskostnað.