

# D Ó M U R

**Héraðsdóms Reykjavíkur frá 18. apríl 2017 í máli nr. E-4218/2015:**

**A**

*(Steingrímur Þormóðsson hrl.)*

**gegn**

**B**

*(Hildur Sólveig Pétursdóttir hrl.)*

**Álgluggum og hurðum ehf.**

*(Hildur Sólveig Pétursdóttir hrl.)*

**Eimskipi Íslandi ehf. og**

*(Guðjón Ármannsson hrl.)*

**Sjóvá-Almennum tryggingum hf. (réttargæsla)**

*(Guðjón Ármannsson hrl.)*

Mál þetta, sem dómtekið var 21. mars sl., er höfðað af A, með stefnu birtri 3. desember 2015, á hendur B, persónulega og fyrir hönd Álglugga og hurða ehf., og birt sama dag á hendur Eimskipi Íslandi ehf., Kornagörðum 2, Reykjavík, og Sjóvá-Almennum tryggingum hf., Kringlunni 5, Reykjavík, til réttargæslu.

Stefnandi gerir þær dómkröfur, að viðurkennd verði óskipt bótaskylda stefndu (in solidum) vegna líkamsáverka sem stefnandi varð fyrir í vinnuslysi þann 8. apríl 2015.

Þá krefst stefnandi málskostnaðar af stefndu eins og væri eigi gjafsóknarmál.

Stefndu, B og Ágluggar og hurðir ehf., krefjast sýknu af öllum kröfum stefnanda.

Þá krefjast stefndu þess að stefnandi verði dæmdur til að greiða allan málskostnað stefndu og þá eins og væri eigi gjafsóknarmál og að teknu tilliti til virðisaukaskatts hvað varðar stefnda B.

Meðstefndi, Eimskip Ísland ehf., krefst aðallega sýknu af öllum kröfum stefnanda og að stefnandi verði dæmdur til að greiða stefnda málskostnað, en til vara er þess krafist að skaðabótaskylda meðstefnda vegna óhapps stefnanda, þann 8. apríl 2015, verði aðeins viðurkennd að hluta og að málskostnaður verði felldur niður.

Af hálfu réttargæslustefnda, Sjóvár-Almennra trygginga hf., eru engar kröfur gerðar, en tekið undir kröfur og málflutning meðstefnda, Eimskips Íslands ehf.

### *Ágreiningsefni og málsatvik*

Ágreiningur málsaðila varðar ábyrgð á vinnuslysi sem stefnandi varð fyrir, og leiddi til líkamstjóns hans, þegar álprófilbúnt féll á hann við affermingu aftanívagns vöruflutningabifreiðar, þann 8. apríl 2015, þar sem stefndi B sá um affermingu á lyftara, en stefnandi var þá starfsmaður meðstefnda, Eimskips Íslands ehf.

Málsatvik eru annars þau, að þann 8. apríl 2015, ók stefnandi austur í Hveragerði á vegum vinnuveitanda síns, meðstefnda Eimskips Íslands ehf. Fólst starf stefnanda í akstri vörubifreiðar (YB-221) sem var með festivagn (gámagrind) á hjólum (PL-849) í togi á eftir sér, sem á var varningurinn sem fluttur var. Um var að ræða sex langa kassa sem í voru álprófilbúnt, ásamt fjórum minni einungum (ein minni ílöng eining og þrjú svokölluð „eurobretti“) á fleti sem Byko hf. hafði keypt og látið flytja til Íslands með Eimskipi Íslandi ehf., en átti samkvæmt pöntun Byko hf., að afhenda stefnda, Ágluggum og hurðum ehf., í Hveragerði. Eigandi og framkvæmdastjóri þess fyrirtækis er stefndi B. Tók meðstefndi Eimskip Ísland ehf. að sér að flytja farminn sjóleiðis með Goðafossi frá Rotterdam til Reykjavíkur og svo áfram landleiðis frá Korngörðum Reykjavík til Hveragerðis með vöruflutningabifreið. Átti að afhenda vörurnar að Mánamörk 3 í Hveragerði, sem var byggingasvæði við Sunnumörk í eigu Fengs ehf., sem heimilaði Ágluggum og

hurðum ehf. þessi afnot.

Í beiðni Byko hf., hjá meðstefnda Eimskipi Íslandi ehf., dags 8. apríl 2015, er tekið fram að móttakandi farmsins muni losa hann af fletinu en þess óskað að bílstjóri bíði á meðan. Á vettvangi tók stefndi B á móti stefnanda, en málsaðilum ber síðan ekki fyllilega saman um atvik. Fyrir liggur að stefndi B hafði það hlutverk fyrir hönd Áglugga og hurða ehf. að afferma vagninn og notaði til þess Caterpillar gaffallyftara, en eftir slysið kom í ljós að B var ekki með tilskilin leyfi til að stjórna lyftaranum, sbr. lögregluskýrsla dags. 12. júní 2015. Stefnandi sá hins vegar sem bílstjóri um að losa festingar eða borðastrappa sem höfðu verið strengd yfir álprófilbúntin á vagninum til að halda þeim föstum meðan á akstri stóð, en ekki voru stoðir á vagninum nema öðrum megin til að varna því að búntin yltu af vagninum. Í þetta sinn voru aðeins öryggisstoðir hægra megin á gámafleti vagnsins en ekki vinstra megin. Stoðirnar standa um 1,5 metra upp fyrir gámafletið, en efri brún þess er í um 2 metra hæð frá jörðu þannig að samtals náðu öryggisstoðirnar upp í 3,5 metra hæð frá jörðu.

Ljóst er að stefndi, B, hafði þegar hafið affermingu af vagninum með lyftaranum þeim megin við hann þar sem stoðirnar voru, samtímis því sem stefnandi var enn eitthvað að fást við festingarnar hinum megin við vagninn, þegar eitt álbúntið lendir skyndilega á stefnanda. Stefnandi B

sá svo stefnanda slasaðan, hringdi í neyðarlínuna og hlúði að honum og talaði við hann þar til sjúkrabílar og sjúkraflutningamenn tóku við. Stefnandi var síðan fluttur af slyssað með sjúkrabifreið á bráðamóttöku LSH í Fossvogi. Telja má fullljóst af gögnum málsins að stefnandi hafi orðið fyrir líkamstjóni vegna þessa slyss, sbr. gögn frá bráðamóttöku Landspítala-Háskólasjúkrahúss, frá 8. apríl 2015. Mættu lögregla og Vinnueftirlitið á vettvang slyssins, sama dag, auk Eyþórs H. Ólafssonar, öryggisstjóra meðstefnda Eimskips Íslands ehf. Þá voru starfsmenn Samgöngustofu fengnir til að vigta pakkningar með álprófilum á vettvangi slyssins, og fór það fram við Mánamörk 3, 10. apríl 2015. Reyndist pakkningin sem féll af gámafletinu á stefnanda þá vega 550 kílógrömm.

Lögregla tók skýrslur af stefnanda og stefnda B. Í lögregluskýrslu, dags. 12. maí 2015, þar sem greint var frá framburði stefnda, B, frá slysdegi, 8. apríl 2015, um málsatvik í tengslum við slysið kemur eftirfarandi fram:

„Þeir hafi verið að taka sjö metra löng búnt með álprófilum af vagninum. Hafi B verið búinn að taka búntin af öðru megin, um hafi verið að ræða í allt sex bunt, tvö og tvö saman, það er eitt ofan á öðru. Hafi hann tekið búntin af vinstra megin

og það gengið að óskum. Hafi hann svo farið hægra megin og þá hafi enn verið járnstangir á vagninum, það eru stangir sem ætlaðar eru til þess að varna því að farmurinn geti fallið af þegar ekið er með farminn. B kvaðst hafa ákveðið að lyfta upp fyrir flutningsgrindurnar, þar sem þær hafi verið fyrir og ekki hægt að taka búntið beint út af pallinum, þar sem grindurnar voru fyrir. B kvað það eftir á að hyggja hafa verið mistök. Gafflar lyftarans hafi farið of innarlega og rekist í buntið í miðjunni og það oltið án þess að B hafi orðið þess var. B taldi gafflana rétt hafa nartað í buntið sem hafi við það oltið. B kvaðst hafa ekið lyftaranum að hinni hlið vagnsins og þá séð bílstjórann liggja í jörðinni. Hafi B þá áttað sig á því að búntið hafi fallið af vagninum og rekist utan í bílstjórann. Hafi blætt úr höfði bílstjórans og hann verið með meðvitund og virst sárþjáður. Hafi strax verið haft samband við neyðarlínuna. B kvað manninn augljóslega hafa verið kvalinn en ekki virst í hættu, bílstjórinn hafi legið við hlið búntsins. Hafi bílstjórinn talað um að honum hafi verið illt í bakinu en hann hafi getað hreyft lappirnar.“

Í lögregluskýrslu, dags. 11. júní 2015, þar sem greit er frá framburði stefnanda A frá 4. júní s.á., um málsatvik í tengslum við slysið kemur eftirfarandi fram:

„Kvaðst A hafa verið sendur úr Reykjavík með þessar vörur og átt að afhenda þær í Mánamörkinni. Kvaðst hann hafa farið þarna einu sinni áður, vel hafi gengið að finna þetta fyrirtæki. Þegar hann hafi komið á staðinn hafi hann látið vita að hann væri kominn með þetta og farið svo og byrjað að losa borðastrappa sem voru yfir búntin, þrjú eða fjögur búnt hafi verið yfir gámafletið [vagninn]. Styttur hafi verið öðru megin á gámafletinu. A hafi verið vinstra megin við bílinn og lyftarinn hægra megin. Hafi stjórnandi lyftarans þurft að lyfta yfir stytturarnar, og þegar þeirri hæð hafi verið náð, hafi pressan minnkað og buntið fallið af vagninum. Hafi A ekki vitað fyrr en búntið hafi legið ofan á honum. Stjórnandi lyftarans hafi ekki séð hvað gerðist, enda staddur hinu megin við bílinn. Aðstæður hafi verið með þeim hætti að stjórnandi lyftarans hafi ekki átt nokkra möguleika á því að sjá hvað gerðist. Stjórnandi lyftarans hafi ekki haft tilfinninguna fyrir því að meira væri á göfflumum en ætti að vera. A kvaðst hafa æpt og öskrað eftir að fargið féll á hann. A kvað stytturarnar venjulega vera vinstra megin, en frá þessu sé gengið á gámafletið erlendis, og svo komi þetta sjóleiðis til landsins. Ekki sé pláss til þess að hafa styttur beggja vegna. A kvað það hægt með tilfæringum að fjarlægja stytturarnar við affermingu. Þær séu ekki lausar þar sem farmurinn liggja upp að þeim, ýta þyrfti farminum frá til þess að unnt væri að losa stytturarnar.“

Með bréfi lögmanns stefnanda, dags. 26. maí 2015, til réttargæslustefnda Sjóvárs Almennra trygginga hf., ábyrgðartryggjanda meðstefnda Eimskips Íslands

ehf., var þess krafist að viðurkennd yrði bótaskylda Eimskips Íslands ehf. úr ábyrgðartryggingu hjá réttargæslustefnda á framangreindu vinnuslysi stefnanda. Þeirri kröfu stefnanda var hafnað með bréfi réttargæslustefnda til lögmanns stefnanda, dags. 11. september 2015. Skaut stefnandi þá kröfu sinni á réttargæslustefnda til úrskurðarnefndar í váttryggingarmálum með málskoti, dags. 16. september 2015. Í úrskurði nefndarinnar í máli nr. 355/2015, frá 27. október 2015, var bótaskylda hafnað. Þá krafðist stefnandi einnig bóta úr hendi stefndu B og fyrirtækis hans Álgugga og hurða ehf., en félagið hafði ekki ábyrgðartryggingu þá slysið varð að sögn lögmanns félagsins. Með bréfi frá lögmanni stefndu B og Álgugga og hurða ehf., dags. 29. júní 2015, var bótaskylda hafnað og vísað til þess að um óhappatilvik hafi verið að ræða. Beiðni stefnanda var ítrekuð með bréfi 29. júlí s.á., en með bréfi lögmanns stefndu, dags. 27. ágúst 2015, var bótaskylda enn hafnað.

Í bréfi lögmanns stefnda, B, dags. 29. júní 2015, segir eftirfarandi:

„Lögregluskýrslu þá er var meðfylgjandi bréfi þínu hefur umbj. minn ekki séð fyrir og mótmælir hann frásögn þeirri er fram kemur í skýrslunni. Skýrslan er ekki undirrituð af umbjóðanda mínum enda hefur efni hennar ekki verið lesið upp fyrir hann eða kynnt honum á nokkur hátt. Umbj. minn hefði aldrei staðfest efni þessarar skýrslu þar sem tildögum slyssins er ekki rétt lýst. Umbj. minn mótmælir því að ástæða slyssins hafi verið sú að hann hafi farið með gaffla lyftarans undir búnt sem lá samsíða því fyrra. Það er ekki rétt, því á göfflum lyftarans eru merkingar sem sýna hversu langt inn má fara með gafflana til að afferma búntin. Umbj. minn gætti þess í þetta sinn, sem og ávallt er hann vann við affermingu, að fylgjast með merkingunni og fara ekki lengra inn en sem merkingunni næmi. Lögreglan tók myndir af göfflum þar sem framangreindar merkingar sjást greinilega og tók niður framburð umbjóðanda míns þar sem hann greindi lögreglunni frá því að slysið gæti ekki átt rót sína að rekja til þess að hann hefði farið of innarlega með gafflana. Undirrituð hringdi í lögregluna í lok apríl til að fá staðfestingu á efni lögregluskýrslunnar en var sagt að hún væri ekki tilbúin, en yrði send umbjóðanda mínum um leið og hún væri tilbúin, meðal annars til yfirlstrar. Það var ekki gert.“

Sem greina má af framansögðu er óumdeilt í málinu að stefnandi hafi orðið fyrir tjóni í umræddu slysi en deilt er um málsatvik og um ábyrgð málsaðila á tjónsatvikinu.

*Málsástæður og lagarök stefnanda*

Stefnandi byggi bótakröfu sína á almennu skaðabótareglunni og sérsjónarmiðum sem eigi við um beitingu hennar þegar slys verði á vinnustað, vegna sakar starfsmanna og/eða vegna ófullnægjandi aðbúnaðar eða verkstjórnar. Byggt sé á ströngu sakarmati á ábyrgð vinnuveitanda á hættulegum tækjum og aðstæðum á vinnustað. Stefnu beri jafnframt bótaábyrgð á verkstjórn og vinnubrögðum á vinnustað samkvæmt ólögfestri reglu íslensks skaðabótaréttar um vinnuveitandaábyrgð.

Sá er verk sé unnið fyrir teljist vinnuveitandi í skilningi vinnuveitandaábyrgðar og atvinnurekandi, sbr. lög nr. 46/1980. Stefnandi hafi starfað hjá meðstefnda Eimskipi Íslandi ehf., sbr. skattframtöl og unnið að verki sem starfsmaður félagsins. Stefnandi sem launþegi og starfsmaður byggi á því að slys hans megi rekja til samverkandi atriða sem allir stefndu hafi borið ábyrgð á, ýmist hver fyrir sig eða þá í sameiningu.

Verklagi, verkstjórn og vinnuaðstöðu hafi verið ábótavant á vinnustaðnum, þegar slysið hafi átt sér stað og allir stefndu beri þar ábyrgð. Stefnandi vísi til þess að í 1. mgr. 17. gr. laga nr. 46/1980, um aðbúnað, hollustuhætti og öryggi á vinnustöðum, komi fram, að þar sem fleiri atvinnurekendur eigi aðild að starfsemi á sama vinnustað, skuli þeir og aðrir, sem þar starfi, sameiginlega stuðla að því að tryggja góðan aðbúnað og heilsusamleg og örugg starfsskilyrði á vinnustaðnum.

Stefnandi vísi til þess, að 46. gr. laga nr. 46/1980 kveði á um, að tæki skuli þannig úr garði gerð að vinna við tækin sé hættulaus og að gætt sé fyllsta öryggis í því efni. Málið varði því bæði tækið sem verið var að afferma, þ.e. eftirvagn með skráningar- númerið PL 849 og vinnuvélina með skráningarnúmerið JL 4599 sem stefndi B stjórnadi og var í eigu Álglugga og hurða ehf., er slysið varð. Samkvæmt téðri lagagrein skuli farið að viðurkenndum stöðlum, lagaákvæðum og reglugerðum, svo og fyrirmælum Vinnueftirlits ríkisins, að því er varði vinnu með þessi tæki.

Þá hafi 3. gr. þágildandi reglugerðar nr. 431/1997, um notkun tækja, m.a. lagt þá skyldu á atvinnurekanda að gera nauðsynlegar ráðstafanir til að tryggja, að tæki sem starfsmönnum séu látin í té innan fyrirtækis eða við rekstur atvinnurekanda, henti til þeirra verka sem vinna eigi eða séu hæfilega löguð að þeim, þannig að starfsmenn geti notað þau án þess að öryggi þeirra eða heilsu stafi hætta af. Sé í því efni einnig vísað til reglugerðar um vélar og tæknilegan búnað nr. 1005/2009, en samkvæmt 1. grein e-liðar hennar falli eftirvagninn (PL 849) og lyftarinn/vinnuvélin undir reglugerð nr. 822/2004 um gerð og búnað ökutækja. Þá

vísi stefnandi til reglugerðar nr. 367/2006 um notkun tækja, um skilgreiningar og viðauka með henni um hættusvæði, þann sem sé í hættu og þeirrar varúðar er stjórnendur tækja þurfi að gæta varðandi t.d. sjónsvið vinnusvæðis og aðgæslu varðandi aðra starfsmenn í nánd vinnuvéla eða tækja.

Stefnandi byggir samkvæmt ofangreindu á því að meðstefndi Eimskip Ísland hf. beri einnig ábyrgð á tjóni stefnanda fyrir að hafa ekki verndað hann fyrir tjóni og þar með ekki sinnt þeirri frumkvæðis- og eftirlitsskyldu sem hvíli á vinnuveitanda. Beri félagið ábyrgð á grundvelli sakarreglunnar og reglunnar um vinnuveitandaábyrgð.

Um sameiginlega ábyrgð stefndu vísi stefnandi til skyldna atvinnurekenda til samstarfs þegar fleiri en einni atvinnurekandi eigi aðild að starfsemi á sama vinnustað í því skyni að tryggja öruggar og heilsusamlegar vinnuaðstæður, sbr. 22. gr. reglugerðar nr. 920/2006 og til efnis 17. greinar laga nr. 46/1980, sbr. einnig dóma Hæstaréttar Íslands í málum nr. 633/2014, nr. 549/2011 og nr. 198/2006. Varðandi sameiginlega ábyrgð þá vísi stefnandi einnig til 1. mgr. 2. gr. laga nr. 46/1980, sbr. 41. gr. og 47. gr. laga nr. 46/1980 og til 23. gr. a skaðabótalaga, sbr. lög nr. 124/2009, og til greinargerðar með þeim lögum.

Stefnandi byggir dómkröfur sínar á alla stefndu á 17. gr. laga nr. 46/1980. Hvað varði réttarsamband stefnda, Áglugga og hurða ehf., og stefnda B, þá hafi B greinilega starfað hjá félaginu við akstur vinnuvélar með skráningarnúmer JL 4599, er hann hafi valdið slysinu, en skráður eigandi hennar samkvæmt opinberri skráningu hjá Vinnueftirliti ríkisins séu Ágluggar og hurðir ehf. Þá hafi móttakandi vöru sem stefnandi hafi verið að afhenda fyrir Eimskip Ísland ehf., verið Ágluggar og hurðir ehf. Krafan á Áglugga og hurðir ehf. byggist því á að starfsmaður þess hafi valdið stefnanda tjóni af gáleysi og með ólögmætum hætti við vinnu í þágu félagsins. Það leysi stefnda B þó ekki persónulega undan ábyrgð á skaðaverki sínu. Sé stefnanda nauðsyn að stefna báðum þessum aðilum, þar sem Ágluggar og hurðir ehf. hafi ekki upplýst að félagið sé með ábyrgðartryggingu. Sem aðaleigandi og stjórnandi félagsins falli B einnig undir hugtakið atvinnurekandi í skilningi laga nr. 46/1980. Þegar fleiri en einn séu skaðabótaskyldir megi stefna þeim öllum óskipt (in solidum), en Eimskip Ísland ehf. beri einnig skaðabótaskyldu á líkamstjóni stefnanda. Þá vísist til 1. mgr. 19. gr. laga nr. 91/1991, eftir því sem við eigi.

Stefnandi noti sér ekki heimild samkvæmt 44. gr. laga nr. 30/2004 til að stefna réttargæslustefnda, Sjóvá-Almennum tryggingum hf., beint vegna

ábyrgðartryggingar Eimskips Íslands ehf. hjá félaginu, en stefni váttryggingarfélaginu til réttargæslu.

Slysið megi rekja til saknæmrar háttsemi stefnda B, er hann hafi hafið að afferma flutningavagninn, með stórvirkri vinnuvél, áður en stefnandi hafi lokið verki sínu við að leysa festingar sem bundið hafi framinn við vagninn og því ekki sýnt þá varkárni eða aðgæslu er ætlast hafi mátt til af honum. Vitandi um þann mikla þunga er byrðarnar hafi verið háðar og þá miklu hæð sem þær hafi verið híffðar í, sem hann hafi átt að gera sér grein fyrir. Sé vísað til almennu skaðabótareglunnar hvað þessa háttsemi varði, en einnig vísist til V. kafla laga nr. 46/1980 um framkvæmd vinnu, og til 28. gr. og 13. gr. þeirra. Stefndi B hafi gert ákveðin mistök við vinnu þá sem hann hafi innt af hendi og sem hann beri ábyrgð á, sbr. dóma Hæstaréttar Íslands í málum 1976/300 og 1996/2221. Stefndi B hafi ákveðið hvernig skyldi staðið að affermingu þeirra byrða sem á vagninum hafi verið og stjórnað verkinu.

Stjórnendur vinnuvéla, sem séu ökutæki, beri ríka ábyrgð á því að ekki hljótist slys af þeim sérstöku hættueiginleikum sem fylgi umferð vélknúinna ökutækja og notkun þeirra, sbr. meginreglu 1. mgr. 4. gr. umferðarlaga, sbr. 2. mgr. 1. gr. laganna. Byggi stefnandi í þessu sambandi einnig á 3. mgr. 90. gr. umferðarlaga um að stefndi B hafi sýnt af sér gáleysi við stjórn ökutækis. Byggi stefnandi og á því, í samræmi við skýrslu Vinnueftirlitsins, að orsök slyssins megi rekja til þess að lyftaranum hafi verið ranglega beitt og auki það á sök stefnda B og sönnunarbyrði, að hann hafi ekki verið með vinnuvélaréttindi til að stjórna lyftaranum. B hafi viðurkennt fyrir lögreglu á slysadegi samkvæmt lögregluskýrslu frá 11. apríl 2015, að hann hafi við stjórn lyftarans óvart farið með gaffla lyftarans í búntið sem fallið hafi á stefnanda, sbr. og framburð hans fyrir lögreglu frá 8. apríl, en dags. 11. apríl 2015. Í þessu sambandi vísist og til myndar á bls. 5 í myndum lögreglu af vettvangi þar sem bent sé á merkingar á göfflum lyftarans til varnar því að þeir fari of langt undir þær byrðar sem lyfta eigi, og til skýrslu vinnueftirlitsins um orsakir slyssins, það sé að lyftaranum hafi verið beitt þannig að búntið hafi fallið á stefnanda.

Stefnandi hafi ekki búist við því að stefndi B byrjaði á að afferma flutningabifreiðina, fyrr en stefnandi væri búinn að losa um þær festingar sem haldið hafi farangrinum. Væri viðtekin venja í slíkum tilvikum, að ef vörur væru teknar af flutningabifreiðum af því tagi sem stefnandi hafi ekið, þá væri áður en slík afferming með stórvirkum vinnuvélum hæfist, gengið úr skugga um, að búíð væri að losa um farminn og að þeir sem það gerðu væru farnir frá flutningatækinu eða þeim væri alla vega gert viðvart áður en afferming hæfist. Þannig hafi stefnandi er

slysið hafi orðið verið óviðbúinn og ekki talið að hann væri í hættu. Stefnda B hafi hins vegar borið að ganga úr skugga um að stefnandi væri búinn að vinna verk sitt, áður enn hann færi að beita vinnuvélinni til að flytja vörurnar af vagninum.

Stefndi B hafi ekki hagað vinnu sinni í samræmi við þá grunnreglu sem fram komi í 37. gr. laga nr. 46/1980, þar sem segi, að vinnu skuli haga og framkvæma þannig að gætt sé fyllsta öryggis og góðs aðbúnaðar og hollustuhátta, en að atvinnurekanda beri að tryggja að svo geti orðið, sbr. 13. og 14. gr. sömu laga.

Þá sé byggt á 4. gr. reglugerðar nr. 367/2007 um notkun tækja, en samkvæmt því beri atvinnurekandi ábyrgð á því að gert sé áhættumat á vinnustað. Skuli matið hafa sérstaka hliðsjón af störfum innan fyrirtækis þar sem fyrirsjáanlegt sé að heilsu og öryggi starfsmanna er sinni þeim sé meiri hættu búin en öðrum vegna notkunar tækja. Í II. viðauka reglugerðarinnar, nánar tiltekið gr. 3.1.3 segi: „Gera skal ráðstafanir til þess að tryggja að starfsmenn séu ekki staddir undir byrði, sem verið er að lyfta nema verkið sem unnið er krefjist þess. Óheimilt er að lyfta byrði yfir óvarið vinnusvæði þar sem starfsmenn eru venjulega við vinnu. Ef slíkt er samt sem áður óhjákvæmilegt og ekki er unnt að vinna verkið með öðrum hætti skal setja viðeigandi vinnureglur og fylgja þeim eftir.“ En í gr. 3.2.5. viðaukans segi svo: „Allar lyftingar skal skipuleggja og framkvæma rétt svo að öryggi starfsmanna sé gætt og þeim stjórnað með viðeigandi hætti. Setja skal vinnureglur og fylgja þeim svo að tryggt sé að góð samhæfing náist milli þeirra sem vinna verkið ...“

Þá vísi stefnandi til reglna nr. 198/1983, nánar tiltekið 2. gr., en þar komi fram að þeir einir megi stjórna vinnuvélum sem til þess hafi öðlast réttindi. Stefnandi byggi einnig á því að stefndi B hafi verið atvinnurekandi í þessu tilviki, sbr. dóm Hæstaréttar Íslands í máli nr. 536/2012, og hafi hann því einnig sem slíkur verið starfsmaður stefnda, Áglugga og hurða ehf., sem stjórnandi og eigandi félagsins.

Að öllu ofangreindu virtu telji stefnandi því að stefndi B beri ábyrgð á tjóni hans, með því að hafa valdið slysinu með saknæmri háttsemi sinni og sök hans sé hlutlægt fyrir hendi, þar sem ofangreindar reglur hafi verið brotnar. Háttsemi hans hafi þar af leiðandi verið saknæm í umrætt sinn og hann þá einnig sýnt af sér vítavert gáleysi við stjórn vinnuvélar. Auk þess sem hann hafi ekki haft réttindi til að stjórna slíkri vinnuvél og því greinilega ekki haft til þess þá kunnáttu sem þörf hafi verið á.

Stefnandi byggi kröfu sína á stefnda Áglugga og hurðir ehf. á því að félagið hafi verið vinnuveitandi stefnda B. Auk þess byggi stefnandi kröfu sína á Áglugga og hurðir ehf. á því að hann hafi orðið fyrir líkamstjóni vegna notkunar

skráningarskylds vélknúins ökutækis eða vinnuvélar, sbr. skilgreiningu á hugtakinu vinnuvél, sbr. 1. grein umferðarlaga nr. 50/1987, með síðari breytingum. Hafi vinnuvélinni/lyftaranum verið ekið af stað og að flatvagni sem hafi verið aftan í vörubifreið þeirri sem stefnandi hafi stjórnað er slysið hafi orðið, þannig að lyftaranum hafi verið ekið of langt af ökumanni sem lyftaranum hafi stjórnað.

Vinnuvélin hafi verið með skráningarnúmer JL 4599 í vinnuvélaskrá Vinnueftirlits ríkisins samanber reglugerð nr. 388/1989 um skráningu vinnuvéla, en eigandi og umráðaaðili vinnuvélarinnar hafi verið stefndi, Ágluggar og hurðir ehf. Samkvæmt 1. málslíð 1. mgr. 88. greinar umferðarlaga skuli sá sem beri ábyrgð á skráningarskyldu vélknúnu ökutæki bæta það tjón sem hljótist af notkun þess, enda þótt tjónið verði ekki rakið til bilunar eða galla í tækinu eða ógætni ökumanns. Samkvæmt 1. mgr. 90. gr. umferðarlaga sé skráður eigandi eða umráðamaður vélknúins ökutækis ábyrgur fyrir ökutækinu og fábótaskyldur samkvæmt 88. og 89. gr. umferðarlaga nr. 50/1987.

Varðandi staðinn þar sem slysið hafi orðið vísist til 2. mgr. 1. gr. umferðarlaga. Þá sé einnig byggt á því að slysið hafi orðið vegna hefðbundinnar notkunar tækisins, sem ökutækis og vinnuvélar, sbr. dóm Hæstaréttar Íslands í máli nr. 77/2001. Þannig liggja fyrir skaðabótaábyrgð stefnda, Áglugga og hurða ehf.

Saknæm háttsemi Eimskips Íslands ehf., sem það beri ábyrgð á hafi enn fremur leitt til líkamstjóns stefnanda. Samkvæmt 13. gr. laga nr. 46/1980, skuli atvinnurekandi tryggja að fyllsta öryggis, góðs aðbúnaðar og hollustuhátta sé gætt á vinnustað, við framkvæmd vinnu við vélar, tækjabúnað og fleira. Í 17. gr. sömu laga sé mælt fyrir um að þar sem fleiri atvinnurekendur eigi aðild að starfsemi á sama vinnustað, skuli þeir og aðrir sem þar starfi, sameiginlega stuðla að því að tryggja góðan aðbúnað og heilsusamleg og örugg starfsskilyrði á vinnustaðnum. Þá sé um það mælt í 51. gr. laganna, að vinnustaður samkvæmt lögum sé umhverfi innan húss eða utan, þar sem starfsmaður hafist við eða þurfi að fara um vegna starfa sinna. Byggi stefnandi á því, að slyssaður, hafi verið vinnustaður hans í skilningi laga nr. 46/1980. Einnig byggi stefnandi á, ef gáleysi annarra er vinni á sameiginlegum vinnustað leiðir til líkamstjóns starfsmanns Eimskips Íslands ehf. þá beri það ábyrgð. Þar af leiðandi sé félagið bótaskyldt vegna gálausra og rangra vinnubragða stefnda B.

Í athugasemdum með frumvarpi er hafi orðið að lögum nr. 46/1980, sé tekið fram, að við gerð þess hafi einkum verið hafðar í huga íslenskar aðstæður, en einnig hafi verið höfð til hliðsjónar nýleg löggjöf á þeim tíma um sama efni í Danmörku,

Noregi og Svíþjóð. Því hafi það þýðingu að líta til efnis löggjafar grannríkjanna um skilgreiningu á vinnustað. Í dönskum lögum um vinnuumhverfi (lov om arbejdsmiljø), nr. 268/2995, megi finna ýmsar reglur um aðbúnað vinnustaða. Af þeim megi ráða að vinnustaðahugtakið í 6. kafla dönsku laganna um vinnuumhverfi nr. 280/2005 taki til fasts vinnustaðar, en einnig til breytilegra (skiftende) vinnustaða, m.a. í tilvikum þegar starfsmaður þurfi að sinna starfsskyldum á svæði eða í fasteignum, sem ekki séu á forræði vinnuveitanda hans. Út frá reglum íslensks réttar um vinnuöryggi verði að líta svo á, að lög nr. 46/1980, taki til starfsumhverfis í heild, hvar sem vinnan sé framkvæmd og til allra véla og tækja, er notuð séu við vinnu, efna sem notuð séu, o.fl.

Í þessu samhengi verði að líta til þess, að stefnandi hafi verið þar staddur, er slysið hafi átt sér stað, í erindagjörðum fyrir vinnuveitanda sinn og að fyrirmælum hans. Slysið hafi orðið á vinnutíma og verði vinnuveitandi hans, meðstefndi Eimskip Ísland ehf., því að sæta ábyrgð á því að hafa ekki tryggt með nægjanlega öruggum hætti að tjón hlytist ekki af affermingu bifreiðarinnar. Ekki séu efni til að beita þröngri lögskýringu á ákvæði 41. gr. laga nr. 46/1980, enda sé ákvæðið skýrt að efni til. Hafi verið vilji löggjafans að takmarka gildissvið hugtaksins við vinnustaði á lóðum eða húsnæði í eigu vinnuveitanda, hafi verið í lófa lagið að taka slíkt fram. Hvergi sé hins vegar minnst á slíka takmörkun í lögnum né í greinargerð með frumvarpi til þeirra.

Sú staðreynd að ekki hafi legið fyrir skriflegt áhættumat og áætlun um forvarnir varðandi nákvæmlega þessa vinnu, eigi að leiða til þess að meðstefndi Eimskip Ísland ehf., sé bótaskyld í málinu, enda hafi það verið einn af orsakavöldum slyssins samkvæmt mati Vinnueftirlits ríkisins, þegar einnig sé horft til þyngdar þeirra vörueininga sem verið var að flytja. Um sakarmat hvað varði ábyrgð meðstefnda Eimskips Íslands ehf., vísi stefnandi til áðurnefndra lagaákvæða um ábyrgð stefnda B, það er til 37. gr. laga nr. 46/1980, sbr. 13. og 14. gr. reglugerðar nr. 367/2006 og þá sérstaklega 4. gr. hennar og til gr. 3.1.3 og 3.2.5 í II. viðauka téðrar reglugerðar. Byggi stefnandi og á því að á grundvelli meginreglu 17. gr. laga nr. 46/1980 beri hið meðstefnda félag, sem vinnuveitandi stefnanda, einnig ábyrgð á gáleysi stefnda B, auk þess aðgæsluleysis, sem félagið beri ábyrgð á varðandi verkstjórn, og á því að öryggi stefnanda hafi þá ekki verið nægilega tryggt.

Stefnandi byggi í þessu efni einnig á því að eftirvagninn hafi verið vanbúinn og ekki nægilega öruggur til flutnings og affermingar slíks farms sem verið var að afferma er slysið hafi orðið og að ekki hafi af hálfu Eimskips Íslands ehf., verið

gengið nægilega vel frá farmi með réttum hætti eftir uppskipun til að auðvelda affermingu hans, a.m.k. ekki miðað við það hvernig staðið hafi verið að affermingu vagnsins er slysið hafi orðið. Þá hafi ekki verið stöðir til að varna því að hinn þungi farmur félli af vagninum, nema á annarri hlið vagnsins. Vísi stefnandi þessu til stuðnings til 59. gr. og 73. gr. umferðarlaga og til reglugerðar nr. 671/2008, einkum 7. gr. hennar. Einnig vísi stefnandi í þessu efni til laga og reglugerða um fallvarnir, svo sem til liðar 21.1 í B-hluta með reglugerð nr. 547/1996 sem og til liðar 14 í sama hluta reglugerðarinnar.

Ekki geti verið um nokkra eigin sök eða ábyrgð stefnanda að ræða, þar sem það sé frumkvæðisskylda vinnuveitanda að hafa vinnusvæði hættulaust, auk þess sem höfuðorsök slyssins hafi verið gáleysisleg háttsemi stefnda B. Byggi stefnandi sérstaklega á því að kveðið sé á um það í 23. gr. a skaðabótalaga, sbr. lög nr. 124/2009, að réttur starfsmanns til skaðabóta skerðist ekki vegna meðábyrgðar, nema hann hafi af stórkostlegu gáleysi eða ásetningi átt þátt í því. Hvorugt þessara skilyrða eigi við um stefnanda og beri stefndu sönnunarbyrði um eigin sök hans. Þá séu skyldur starfsmanna, samkvæmt lagaumhverfi um öryggi vinnustaða og framkvæmd starfs aðrar og minni en þær ríku skyldur er hvíli á vinnuveitanda er beri höfuðábyrgð á því vinnuumhverfi er hann búi starfsmönnum og því hvernig vinnan sé framkvæmd, eins og fram komi í 4. hluta greinargerðar með lögum nr. 124/2009.

Mikilvægt sé að skyldur er lög leggi á starfsmann megi ekki vera það þungbærar að þær geri að engu skyldur vinnuveitanda eftir lögum, reglugerðum og tilskipunum Evrópusambandsins sem íslenska ríkið hafi innleitt í gegnum EES-samninginn. Reglur um að vinnuveitandi tryggi öryggi á vinnustað nái einfaldlega ekki markmiðum sínum, á skilvirkan hátt, ef ekki er jafnframt fallist á bótaábyrgð hans, ef út af bregður. Fáí þetta stoð í 3. mgr. 5. gr. tilskipunar 89/391/EBE, sem og dómi EFTA-dómstólsins í máli nr. E-2/2010, þar sem segi að skyldur starfsmanna á sviði öryggis og hollustu við vinnu sína, skuli ekki hafa áhrif á meginregluna um ábyrgð vinnuveitanda. Ábyrgð á öryggi og heilsu starfsmanna á vinnustað hvíli fyrst og fremst á vinnuveitanda.

Ef öllum áður nefndum öryggisreglum hefði verið fylgt hefði stefnandi ekki orðið fyrir líkamstjóni og því geti hér ekki verið um stórfellt gáleysi stefnanda að ræða.

Stefnandi vísi til ofangreindra reglugerða og lagaákvæða, þá sérstaklega til laga nr. 46/1980, um framkvæmd vinnu. Einnig sé vísað til 17. greinar laga nr.

46/1980 og reglugerðar nr. 920/2006 um skipulag og framkvæmd vinnuverndarstarfs á vinnustöðum, svo sem til 20. gr. hennar. Einnig til reglugerðar um notkun tækja nr. 367/2006 og viðauka við þá reglugerð, og til reglna nr. 198/1983, og til 3. gr. reglugerðar nr. 145/1953 og 13. gr. reglugerðar nr. 69/1993 um öryggisráðstafanir við fermingu og affermingu skipa. Þá vísar hann til 23. gr. a skaðabótalaga og greinargerðar með lögum nr. 124/2009. Einnig til reglna skaðabótaréttar um vinnuveitandaábyrgð, reglna um stranga sakarábyrgð, reglna um orsakasamband, aðal- og meðorsök og til reglna um sérfræðiábyrgð, sem eigi sérstaklega við um vinnuveitendur, og atvinnurekendur samkvæmt lögum nr. 46/1980. Þá vísist til ofangreindra ákvæða umferðarlaga, sérstaklega til bótakafla laganna og til sönnunarreglna skaðabótaréttar, svo sem varðandi eiginsök. Um ábyrgð stefnda B vísi stefnandi og til 219. gr. almennra hegningarlaga, sbr. 218. gr. sömu laga. Um ábyrgðartryggingu meðstefnda, Eimskips Íslands ehf., hjá réttargæslustefnda Sjóvá-Almennum tryggingum hf., vísist til I. hluta laga nr. 30/2004, eftir því sem við eigi. Viðurkenningakröfu byggji stefnandi á 2. mgr. 25. gr. laga nr. 91/1991, um meðferð einkamála, en krafa um málskostnað byggji á 129. gr. og 130. gr. sömu laga.

*Málsástæður og lagarök stefndu B og Áglugga og hurða ehf.*

Stefndu, B og Ágluggar og hurðir ehf., krefjist sýknu af öllum kröfum stefnanda. Stefndu beri enga ábyrgð á líkamstjóni því er stefnandi hafi orðið fyrir. Skilyrði almennu skaðabótareglunnar, reglunnar um vinnuveitandaábyrgð, um hlutlæga ábyrgð, eða annarra bótareglna, séu ekki fyrir hendi að því er varði stefndu.

Stefndu krefjist sýknu, hafni bótaskyldu og bendi á að þeir séu ekki vinnuveitendur stefnanda. Stefndu hafi ekkert haft að gera með aðbúnað á vinnustað stefnanda eða verkstjórn. Slíkt sé alfarið á ábyrgð meðstefnda, Eimskips Íslands ehf. Slysíð hafi ekki átt sér stað á lóð stefndu heldur á lóð Fengs ehf. Farmurinn hafi ekki verið afhentur á lóð stefndu. Stefndu hafi ekkert haft að gera með það á hvers konar ökutæki gámafletið hafi verið flutt, né hafi stefndu getað haft áhrif á hvernig það hafi verið affermt, þar sem ekki hafi verið unnt að hífa gámafletið niður á jörð. Stefndu hafi ekki getað staðið öðruvísi að affermingu farmsins en gert hafi verið í umrætt sinn.

Stefndu telji að vinnuveitandi stefnanda, meðstefndi Eimskip Ísland ehf., beri einn óskipta ábyrgð á tjóni stefnanda. Sá sé eini vinnuveitandi stefnanda í skilningi

laga nr. 46/1980. Ekkert samnings- eða vinnusamband sé á milli stefnanda og stefndu. Samkvæmt lögum nr. 40/2010 um landflutninga gildi þau um alla vöruflutninga með ökutækjum á landi. Á flytjanda hvíli sú skylda, sbr. 13. gr., að sjá til þess með eðlilegri árvekni að ökutæki sé í fullnægjandi ástandi til móttöku, flutnings og varðveislu vöru og flytjanda beri með eðlilegri árvekni að afferma vörur er hann flytji. Skyldan til affermingar hafi því hvílt á meðstefnda, en það ökutæki er stefnandi hafi ekið í umrætt sinn hafi ekki verið útbúið til affermingar. Ef ökutækið hefði verið hliðarfermisvagn (side loader) hefði stefnandi híft gámafletið niður á jörð og þar hefðu stefndu átt að taka við farmi. Vegna ófullnægjandi ökutækis til flutnings og affermingar farmsins í umrætt sinn, hafi meðstefndi reynt að afhenda farminn uppi á gámafleti, á bak við öryggisslár, sem stefnandi hafi ekki sagt unnt að fjarlægja sökum þess að farmurinn hefði færst til eða ekki verið rétt raðað á fletið og legið fastur upp við slárnar.

Samkvæmt 14. gr. laga nr. 40/2010 ljúki flutningi vöru ekki fyrr en við afhendingu til móttakanda. Stefnandi hafi ekki stöðvað ökutækið á lóð stefndu heldur á lóð nágranna og varan því enn verið alfarið á ábyrgð meðstefnda, Eimskips Íslands ehf. Þá beri sendanda að sjá til þess að ástand, frágangur og pökkun vöru sé með þeim hætti að þoli umsaminn flutning og því hafi borið að raða henni á gámafletið þannig að unnt væri að setja öryggisslár beggja vegna og fjarlægja þær fyrir affermingu.

Meðstefndi, Eimskip Ísland ehf., hafi átti að afhenda farminn á starfsstöð stefndu, en kaupandi farmsins hafi verið Byko hf. Stefndu hafi ekkert haft að gera með þá ákvörðun að ákveðið hafi verið að flytja farminn með meðstefnda. Ábyrgð á hendur stefndu verði því ekki reist á grundvelli reglna um vinnuveitandaábyrgð eða á því að stefndu séu vinnuveitendur í skilningi laga eða þá með öðrum hætti. Vinnuveitandi stefnanda sé meðstefndi Eimskip Ísland ehf., og enginn annar.

Stefndu mótmæli því að aðild allra stefndu verði reist á 17. gr. laga nr. 46/1980. Það ákvæði eigi aðeins við þegar fleiri atvinnurekendur eigi aðild að starfsemi á sama vinnustað. Vinnustaður meðstefnda, Eimskips Íslands ehf., sé ekki að Mánamörk 3-5 í Hveragerði, þ.e. á starfsstöð stefndu. Sá meðstefndi beri einn og óskipt ábyrgð á öllu er lúti að flutningi, verklagi, og verkstjórn við vinnuaðstöðu við flutning stefnanda á farminum í umrætt sinn. Stefndu séu einungis kaupendur farmsins af Byko hf., og verði því ekki látnir bera ábyrgð á affermingu. Stefndu mótmæli því að 1. mgr. 17. gr. laga nr. 46/1980 eigi við, þar sem stefndu verði aldrei atvinnurekendur sameiginlega með meðstefnda. Stefndu og meðstefndi verði ekki taldir hafa starfsemi á sama vinnustað í skilningi ákvæðisins eins og stefnandi

byggi á. Stefnu mótmæli því að 22. gr. reglugerðar nr. 920/2006 eigi hér við. Ekkert samstarf hafi verið á milli stefnu og meðstefnda. Stefndi, Álgluggar og Hurðir ehf., hafi ekki átt vöð um annað en að taka farminn af gámafletinu þar sem útbúnaði ökutækisins hafi verið áfátt til þess. Meðstefndi verði ekki talinn eiga aðild að starfsemi á sama vinnustað og stefnu þótt farmur hafi verið fluttur. Stefnandi hafi afhent farminn á lóð Fengs ehf. er sé timbur- kurlunarfyrirtæki sem eigi næstu lóð við Mánamörk 3-5 í Hveragerði, sem sé næsta lóð við starfsstöð stefnu. Sé því mótmælt að ábyrgð stefnu og meðstefnda Eimskips Íslands ehf. geti verið sameiginleg. Stefnu byggi sýknukröfu sína á því að ábyrgð á tjóni stefnanda sé á ábyrgð meðstefnda, Eimskips Íslands ehf., og stefnanda sjálfs.

Stefndi B sé starfsmaður stefnda Álglugga og hurða ehf. og sé félagið eigandi lyftarans. B sé stefnt persónulega og verði sem slíkur ekki talinn atvinnurekandi samkvæmt 17. gr. laga nr. 46/1980 þannig að litið verði á stefnu sem tvo atvinnurekendur sem eigi aðild að starfsemi á sama vinnustað. Stefndi, Álgluggar og hurðir ehf., sé atvinnurekandi stefnda B, er sé fyrirsvarsmaður félagsins en ekki sérstakur atvinnurekandi í skilningi 17. gr. laga 46/1980. Sé þeirri lagatúlkun stefnanda sérstaklega mótmælt. Stefnu bendi á að affermingin hafi átt sér stað fyrir utan lóð stefnda, Álglugga og hurða ehf., og slysið því ekki átt sér stað á lóð stefnda.

Stefndi B krefjist sýknu af öllum kröfum stefnanda enda sé ósannað að hann beri nokkra skaðabótaábyrgð á líkamstjóni stefnanda. Stefndi B hafi hvorki auðsýnt gáleysi né ólögæti við affermingu farmsins í umrætt sinn. Stefndi mótmæli sérstaklega fullyrðingum í stefnu um að hann hafi hafið affermingu með stórvirkri vinnuvél áður en stefnandi hafi lokið við að leysa strappana sem bundið hafi farminn fastan við gámafletið. Framangreind frásögn stefnanda af málsatvikum sé röng og ekki í samræmi við staðreyndir máls og vísist til ljósmynda af gámafletinu. Segl hafi verið yfir farminum sem fest hafi verið niður með ströppum. Því hafi ekki verið hægt að hefja affermingu farmsins fyrr en búið hafi verið að fjarlægja bæði seglið og alla strappana. Stefndi B hafi losað bæði seglið og strappana með stefnanda og þeir unnið sameiginlega að því verkefni. Stefndi hafi auðsýnt alla þá aðgæslu sem ætlast hafi mátt til af honum við að losa farminn. Stefndi B hafi framkvæmt það verk með stefnanda og í fullu samráði og samvinnu við hann.

Þegar farmurinn hafi þannig verið orðinn laus og stefnandi fullmeðvitaður um þá staðreynd, hafi stefndi B hafið að afferma gámafletið. Hann hafi byrjað afferminguna á því að lyfta nokkrum svokölluðum „eurobrettum“ er staðsett hafi verið fyrir aftan álbúntin. Þau bretti séu hefðbundin timburbretti eða „palletta“ og á

þeim hafi verið pappakassar sem í hafi verið gúmmí, skrúfur, álvinklar og ýmiss konar aukahlutir í glugga og hurðir. Á gámafletinu í umrætt sinn hafi verið þrjú slík bretti. Hafi stefndi farið nokkrar ferðir á lyftaranum til að fjarlægja þessi bretti. Sú afferming hafi ekki getað farið fram hjá stefnanda og honum verið fullljóst að afferming farmsins hafi verið í fullum gangi. Hafi stefnandi því átt að halda sig fjarri ökutækinu meðan á affermingunni hafi staðið. Stefnandi hafði unnið hjá meðstefnda Eimskipi Íslandi ehf. í fjölda ára sem bílstjóri og því átt að vera gjörkunnugur því að á meðan afferming stæði yfir hafi hann átt að halda sig fjarri. Stefnandi hafi því auðsýnt gáleysi með því að vera að rúlla upp ströppum upp við ökutækið meðan á affermingu stóð.

Þegar stefndi hafi verið búinn að afferma „eurobrettin“ hafi hann hafið að afferma álprófilana. Á gámafletinu hafi verið sex búnt af álprófilum er raðað hafi verið þannig að þrjú búnt hafi verið á breiddina og hafi þau verið upp á tvær hæðir auk þess sem eitt mun styttra búnt hafi verið á fletinu. Stefnandi hafi fyrst fjarlægt álbúntin hægra megin, þar sem engar álstangir hafi verið á fletinu og hafi það gengið vel. Enn og aftur hafi stefnanda mátt vera vel ljóst að vinna við affermingu hafi verið í fullum gangi. Þegar þau álbúnt hafi verið komin niður á jörð hafi stefndi hafið að afferma álbúntin vinstra megin, þeim megin sem álstangirnar hafi verið. Stefnandi hafi sagt stefnda að ekki væri unnt að fjarlægja þær. Stefnandi leggi áherslu á þá staðreynd, sem að engu sé getið í gögnum stefnanda, að afferming farmsins hafi verið hálfnuð er óhappið hafi átt sér stað. Stefnandi hafi sýnt alla þá aðgæslu og varkárni sem ætlast hafi mátt til af honum með því að vinna að því ásamt stefnanda að losa um farminn áður en hann hafi hafið affermingu á lyftaranum. Það sé ekki á ábyrgð stefndu að stefnandi hafi ekki forðað sér og staðið á lengdar meðan á affermingu hafi staðið.

Frásögn stefnanda, um að honum hafi ekki verið orðið ljóst að afferming hafi verið hafin, sé röng. Þar sem stefnandi hafi staðið og verið að rúlla upp strappana, hafi hann glögglega séð að búnið hafi verið að fjarlægja stóran hluta farmsins. Engin brík sé á gámafletinu og því hafi blasað við stefnanda hægra megin að búnið hafi verið að fjarlægja tvö álbúnt sem þar höfðu verið auk allra „eurobrettanna“. Á því gáleysi stefnanda og aðgæsluleysi, að standa upp við ökutækið meðan á affermingu hafi staðið, beri hann sjálfur ábyrgð. Ekki hafi verið sýnt fram á annað en að stefndi B hafi við affermingu í umrætt sinn innt það verk af hendi með réttum og eðlilegum hætti. Engin leið hafi verið að standa að affermingunni með öðrum hætti með þeim útbúnaði sem hann hafi komið frá meðstefnda Eimskipi Íslandi ehf. Ekki hafi verið unnt að setja gámafletið niður né hafi verið unnt að fjarlægja öryggisslárnar.

Stefndu mótmæli því að stefndi B hafi farið með gaffla lyftarans of langt undir álbúntin í umrætt sinn. Sú frásögn hafi verið höfð eftir B á slysstað, tæpum 20 mínútum eftir að búnið hafi verið að flytja stefnanda á brott í sjúkrabifreið. Í lögregluskýrslu, dags. 12. maí 2015, sé einhliða frásögn lögreglu af því er lögreglumaður „hafði tal af“ stefnda B, sbr. bls. 2 í lögregluskýrslu frá 8. apríl s.á. Frásögnin hafi hvorki verið lesin yfir af stefnda né undirrituð og stefndi ekki séð þessa frásögn fyrr en í gögnum við þingfestingu stefnu. Í hinni einhliða frásögn lögreglu í skýrslunni frá 12. maí 2015 segi: „B taldi gafflana rétt hafa nartað í bunktið sem hafi við það oltið.“ Greinilegt sé af þessari frásögn að þetta sé ágiskun stefnda B, sem á þessum tíma hafi verið í áfalli. Í sömu skýrslu á bls. 2, sé haft eftir stefnda B að hann hafi oft affermt slík búnt með álprófilum og teldi með ólíkindum að búntið hefði oltið þar sem þetta hafi verið svo lítil snerting.

Stefndi bendi á, að jafnvel þótt hann hafi verið í andlegu áfalli, hafi hann talið þá skýringu er honum hafi komið fyrst í hug þó vera ólíklega. Ef um snertingu hefði verið að ræða, hefði hún verið afar lítil. Eftir tíu mínútna spjall við lögreglu á starfsstöð stefnda, hafi stefndi og lögreglan gengið saman út aftur. Þegar þeir hafi komið að lyftaranum hafi stefndi B munað eftir því að hann hefði gætt að merkingunum á lyftaranum og því ekki farið of innarlega með gafflana. Hafi hann látið lögregluna vita af þessu og lögreglan þá tekið mynd af göfflunum. Hins vegar láti lögregla þess í engu getið í endursögn í ofangreindum skýrslum sínum að stefndi teldi sig hafa gætt að því að fara ekki of innarlega með gafflana og fylgt merkingunum, en lögreglan riti fyrstu endursögnina óbreytta í skýrsluna þremur dögum eftir slysið.

Sýknukrafa stefndu byggi einnig á því að frásögn í lögregluskýrslunni, dags. 12. maí 2015, geti ekki staðist. Þungi álbúntanna hreyfi ekki slíka þyngd, þó að nartað hefði verið lítilllega í næsta búnt um 1-2 sentimetra. Starfsmaður Vinnueftirlitsins hafi komið á staðinn um kl. 15:00 á slysadegi en umsögn þess, dags. 2. september 2015, byggi þó alfarið á einhliða frásögn í lögregluskýrslunni frá 12. maí 2015. Skýrsla Vinnueftirlitsins sé því einnig ómarktæk hvað þetta varði, þar sem orsakir slyssins hafi ekki verið rannsakaðar. Í skýrslu Vinnueftirlitsins sé látið hjá líða að greina frá þeim ummælum stefnda B að hann telji mjög ólíklegt að álbúntið hafi getað oltið. Þá séu einnig fleiri rangfærslur í skýrslunni, m.a um lyftihæð lyftarans.

Stefndi B mótmæli því að hann hafi gert mistök við affermingu farms í umrætt sinn. Þau ummæli séu hvergi staðfest í lögregluskýrslu sem staðfest sé af stefnda B.

Engin formleg lögregluskýrsla hafi verið tekin af stefnda, þrátt fyrir beiðni til lögreglu um það. Einungis liggi fyrir einhliða frásögn af tíu mínútna spjalli lögreglu við stefnda strax eftir slysið. Stefndu hafi aldrei ritað undir slíka lögregluskýrslu og engin rannsókn hafi verið gerð á ökutæki meðstefnda, Eimskips Íslands ehf., eða á umbúnaði og öryggisbúnaði eða öðrum atriðum varðandi það.

Stefndi B bendi á að í hinni einhliða frásögn í lögregluskýrslu dags. 11. apríl 2015, komi fram að tilkynning hafi borist lögreglu um slysið kl. 14:28 þann dag. Stefndi B hafi þá hringt í neyðarlínu og beðið hjá stefnanda þar til sjúkraflutningamenn hafi komið á vettvang. Um leið og þeir hafi verið farnir af vettvangi hafi lögreglumaður farið með stefnda B inn í skrifstofuherbergi á starfsstöð hans og haft þar tal af honum kl. 15:27, sem sé innan við klukkustund eftir að hann hafi hringt vegna slyssins, sbr. lögregluskýrslu frá 12. maí 2015. Rætt hafi verið við stefnda B í tíu mínútur sem eðlilega hafi verið í miklu áfalli á þeim tíma. Einungis hafi verið liðnar rúmar 20 mínútur frá því að stefnandi hafi verið fluttur í sjúkrabifreið á brott með bláum ljósum þar til lögregla byrji að ræða við stefnda. Stefndi B hafi þurft að leita sér aðstoðar hjá sálfræðingi vegna óhappsins og þess áfalls er hann hafi orðið fyrir við þá upplifun. Stefndi B byggi á því að hann hafi verið í alvarlegu áfalli og uppnámi þegar lögregla hafi haft tal af honum strax eftir slysið og engan veginn verið fær um að gera sér grein fyrir orsökum óhappsins. Hin einhliða frásögn lögreglu í framangreindum lögregluskýrslum sé þó sem rauður þráður í gegnum öll málskjöl í málinu.

Stefndu bendi á að lyftarinn sé gerður til að lyfta varningi í 4,75 metra hæð. Á starfsstöð stefndu sé sömu álbúntum raðað í rekka í allt að 4,5 metra hæð frá jörðu. Í rekkunum séu alltaf geymd tvö álbúnt saman og ástæða fyrir merkingu á göflum lyftarans sé sú að þegar stefndi taki ytra búntið sé miðað við merkingarnar á lyftaranum til að skemma ekki innra búntið. Stefndi hafi því verið vanur að vinna við lyftingar á álbúntum í alveg sömu aðstæðum og hafi verið við gámafletið. Ekkert óvenjulegt hafi verið við notkun stefnda á lyftaranum í umrætt sinn. Ekki hafi verið unnt að afferma með öðrum hætti þar sem hvorki hafi verið unnt að setja gámafletið niður né losa um öryggisslár þar sem farmurinn hafi ekki verið réttur á gámafletinu.

Beri að meta meðstefnda, Eimskipi Íslandi ehf., það til gáleysis að hafa ekki kannað farm, staðsetningu hans og hleðslu á gámafleti áður en stefnandi hafi verið sendur af stað með það til afhendingar. Þá sé gáleysi af þeim meðstefnda að senda stefnanda af stað með farm til afhendingar á bifreið sem ekki hafi getað tekið gámafletið niður, þar sem farmurinn virðist hafa flækst saman á þeim spýtum sem

séu utan um álbúntin. Meðstefndi hafi því ekki getað sinnt lögboðnum skyldum sínum og affermt gámafletið samkvæmt 13. gr. laga 40/2010. Stefndi hafi í umrætt sinn verið að sinna lögbundnum skyldum meðstefnda, Eimskips Íslands ehf., til að afferma gámafletið. Farmurinn hafi þá enn verið á ábyrgð þessa meðstefnda og beri það félag því ábyrgð á öllu því tjóni stefnanda sem hlotist við affermingu farmsins, hver svo sem orsök þess hafi verið.

Vegna þess að ekki hafi verið gengið úr skugga um hvort farmurinn hefði færst til eða flækst á gámafletinu í flutningnum yfir hafið hafi verið enn vítaverðara af meðstefnda, Eimskipi Íslandi ehf., að senda farminn á bifreið sem ekki hafi getað hífst gámafletið niður við afhendingu. Ef meðstefndi hefði skoðað gámafletið áður en það hafi verið sent af stað til afhendingar til stefndu, hefði honum mátt vera ljóst að farmurinn hafi ekki verið staðsettur á réttum stað á fletinu. Greinilegt hafi verið að farmurinn hafi legið utan í öryggisslám öðrum megin á fletinu, sem hann hafi alls ekki átt að gera. Það að öryggisbúnaður á gámafleti virki ekki, sé alvarlegt og vítavert og sé það alverlegt og vítavert af meðstefnda að gera ekki ráðstafanir til að unnt hafi verið að hafa virkan öryggisbúnað beggja vegna á gámafletinu áður en keyrt hafi verið með farminn austur fyrir fjall á starfsstöð stefndu. Það sé vítavert af meðstefnda Eimskipi Íslandi ehf., að hafa ekki haft öryggisslár beggja vegna, því farmurinn hafi auðveldlega getað rúllað fram af fletinu ef ökutækið hefði t.d. hallað verulega, t.d. á leið þess niður kambana.

Stefnandi lýsi því í stefnu, að ekki hafi verið unnt að losa öryggisslár þar sem farmurinn hafi legið utan í þeim. Stefnanda, sem starfsmanni meðstefnda Eimskips Íslands ehf., hafi greinilega verið þetta ljóst og e.t.v. fleiri aðilum sem komið hafi að undirbúningi fyrir afhendingu farmsins. Breidd þriggja álbúnta sé um 1,80 metrar og þó að gert sé ráð fyrir smá plássi til viðbótar vegna þeirra spýtna sem liggja utan um álbúntin hefði átt að vera nóg pláss á gámafletinu beggja vegna, þar sem breidd fletisins sé 2,5 metrar. Stefndu telji frásögn stefnanda í lögregluskýrslu, dags. 11. júní 2015, ranga er hann haldi því fram að ekki hafi verið pláss til að hafa stytur beggja vegna. Meðstefnda hafi mátti vera ljóst að nauðsynlegt hafi verið að ganga úr skugga um hleðslu farms á gámafletinu áður en hann hafi verið sendur til afhendingar, bæði sökum þess að nauðsyn hafi verið að hafa öryggisslár beggja vegna á gámafleti meðan á flutningnum hafi staðið og til að geta síðan losað slár þegar farmurinn væri afhentur.

Stefndu mótmæli því að 46. gr. laga 46/1980 eigi við gagnvart lyftaranum sem sé í eigu stefnda Áglugga og hurða ehf. Hann hafi verið í fullkomnu lagi og notaður á réttan hátt. Stefndi B hafi ekki sýnt af sér gáleysi við stjórn lyftarans.

Lyftarinn hafi ávallt staðist skoðun og sé hættulaus sé hann notaður á réttan hátt. Í umsögn Vinnueftirlitsins, dags. 3. september 2015, sé tekið fram að lyftarinn hafi haft gilda skoðun frá Vinnueftirlitinu og verið í lagi. Ekkert liggi annað fyrir en að stefndu hafi staðið eðlilega að notkun lyftarans við afferminguna og að lyftarinn hafi verið í fullkomnu lagi. Lyftarinn sé notaður daglega í starfsemi stefndu til að lyfta sams konar álbúntum og þeim sem affermd hafi verið. Tækið hafi verið lagað að slíkum álbúntum á þann hátt að búið hafi verið að setja á gafflana sjálfa merkingar sem hafi sýnt öikumanni hans hversu langt undir búntin gafflarnir mættu fara í hvert sinn.

Meðstefndi, Eimskip Ísland ehf., beri ábyrgð, m.a. sbr. 13. gr. laga 40/2010, á því að móttakendur farms geti tekið við honum hættulaust og að þau tæki sem hann velji til að flytja farm til móttakanda henti til slíkra flutninga og afferminga. Stefnanda, sem sé reyndur flutningamaður, hafi einnig átt að vera ljóst, að meðan á affermingu hafi staðið, hafi honum borðið að halda sig frá flutningabílnum. Frásögn stefnanda af atvikum við slysið í lögregluskýrslu dags. 11. júní 2015, sé ekki rétt, því stefndi B hafi átt í fullri samvinnu við stefnanda um losun farmsins. Því hafi stefnanda hlotið að vera ljóst að afferming hafi staðið yfir. Um eigin sök stefnanda sé því að ræða að hluta. Stefnanda virðist þó ljóst samkvæmt ofangreindri skýrslu að stjórnandi lyftarans hafi ekki átt möguleika á að sjá hann hinum megin við bifreiðina. Því hafi stefnanda borðið að halda sig fjarri bifreiðinni á meðan afferming hafi staðið yfir en stefndi B hafi verið rúmlega hálfnaður við verkið er slysið hafi orðið.

Ekkert orsakasamband sé á milli þess að stefndi B hafi verið með æfingaakstursréttindi á lyftarann og þess að slysið hafi átt sér stað. Stefndi hafi verið með æfingaakstursleyfi á lyftarann síðan í nóvember 2014. Í því felist að stefndi hafi verið búinn að taka bókleg próf en aðeins átt eftir að undirgangast verklega prófraun. Stefndi hafi um nokkurt skeið unnið á lyftara á starfsstöð sinni að Mánamörk 3-5. Á slysdagi hafi stefnandi þegar verið búinn að ljúka bóklegum hluta prófs en lagt inn beiðni um verklegt próf þann 17. nóvember 2014. Í beiðni um verklegt próf komi fram staðfesting kennara um að stefndi B hafi hlotið æfingu og kennslu í meðferð og stjórn á vinnuvél. Þá hafi stefndi að áliti kennarans næga hæfni og þekkingu til að stjórna og fylgjast með viðhaldi véla í vinnuvélaflökkunum I og J. Stefndi hafi svo tekið verklegt próf og staðist það, þann 20. apríl 2015, eða 12 dögum eftir slysið.

Stefán er starfi hjá MS vélum, sem hafi verið með starfsstöð við hliðina á stefnda, hafi skrifað upp á æfingaakstursleyfið og hafi stefndi æft sig mikið við

vinnu á lyftaranum. Verklega prófið kosti 70.000 krónur og því hafði dregist að stefndi B færi í það. Hann hafi hins vegar gert það 12 dögum eftir að slysið hafi átt sér stað og þá staðist þá prófraun fyllilega. Stefndi hafi ekki undirbúið sig neitt frekar áður en hann hafi farið í verklega prófið. Hann hafi því verið jafnhæfur til að keyra lyftarann á slysdegi og hann hafi verið á prófdegi 12 dögum síðar. Því sé ekkert sambandi á milli æfingaakstursréttinda stefnda og tjóns stefnanda.

Orsök slyss sé m.a. að rekja til þess að meðstefndi, Eimskip Ísland ehf., hafi ekki gefið stefnanda fyrirmæli við framkvæmd vinnunnar eða stefnandi þá ekki farið eftir fyrirmælum meðstefnda um að þegar verið væri að afferma bifreiðar ætti aldrei að standa nálægt þeim, heldur halda sig fjarri þeim, sbr. 13. og 14. gr. laga 46/1980. Þessi lagaákvæði hafi stefnandi brotið. Stefndi hafi starfað við flutninga hjá meðstefnda um áraraðir. Í ljósi langrar starfsreynslu og þekkingar hans á þeim störfum sem feli í sér affermingu flutningabifreiða hafi stefnanda borið að sýna tilhlýðilega aðgæslu í umrætt sinn.

Skorað sé á meðstefnda, Eimskip Ísland ehf., að leggja fram áhættumat sem hafi verið í gildi þann 8. apríl 2015. Í reglugerð nr. 367/2006, II viðauka, gr. 3.1.3 segi, að atvinnurekandi, hér meðstefndi, skuli gera ráðstafanir til þess að tryggja að starfsmenn séu ekki staddir undir byrði sem verið sé að lyfta, nema verk krefjist þess. Stefndi hafi mátt vera ljóst að stefndi hafi verið hálfnaður með affermingu gámafletisins. Það hafi verið auglýsinglegt þaðan sem hann hafi staðið í umrætt sinn að búið hafi verið að afferma fletið að stórum hluta. Haft sé eftir stefnanda að öryggisslárnar hafi venjulega verið vinstra megin en í þetta skipti hafi þær verið hægra megin. Svo virðist sem stefndi hafi verið að flýta fyrir sér, með því að rúlla upp ströppum meðan á affermingu hafi staðið. Það hafi verið vítavert gáleysi enda hafi stefndi átt að halda sig fjarri. Enn meira gáleysi hafi þetta verið af hálfu stefnanda þar sem ekki hafi verið öryggisslár þeim megin sem hann hafi staðið. Stefndi verði ekki gerðir bótaskyldir fyrir það að stefndi hafi staðið þar sem hann hafi ekki mátt standa meðan á affermingu hafi staðið. Stefndi hafi ekki hirt um öryggisreglur eftir að búið hafi verið að losa farminn og þá augljóst að afferming hafi verið hafin.

Orsök slyssins sé alfarið á ábyrgð meðstefnda, Eimskips Íslands ehf., og stefnanda. Meðstefndi sé m.a. bótaskyldur vegna þess að gámafletið hafi verið flutt á bifreið hans sem ekki hafi verið útbúin til að taka gámafletið af og setja það niður á jörð áður en affermt hafi verið, eins og venja sé til. Bifreiðin hafi ekki verið útbúin til að afhenda farminn eins og lögboðið sé að flytjandi geri. Hefði ökutækið verið hliðarfermisvagn, það er bifreið sem sé með tjakki eða krana til að losa

gámafletið og setja niður á jörð við affermingu farmsins í umrætt sinn, telji stefndu að slysið hefði ekki átt sér stað.

Vegna vanbúnaðar ökutækis hafi ekki verið neinn annar möguleiki til að afferma tengivagninn en að gera það með þeim lyftara sem stefndu hafi notað til verksins. Sá lyftari geti híf í allt að 4,75 metra hæð og sé daglega notaður á starfsstöð stefndu við hífingar og tilfærslur á álbúntum, sem raðað sé upp á starfsstöðinni í nokkrar hæðir. Mynd af því verki sýni glögg þær spýtur sem séu utan á álbúntunum er þau komi frá framleiðanda. Stefndu telji mögulegt að farmurinn hafi flækst eða fest í þessum spýtum er hann virðist hafa færst til á gámafletinu og legið upp við öryggisslárnar.

Meðstefndi, Eimskip Ísland ehf., hafi átt að afhenda farminn á starfsstöð stefndu og annast um að afferma gámafletið, sbr. 13. gr. laga 40/2010. Meðstefndi hafi þá átt að senda farminn með þeim hætti að móttakandi gæti á auðveldan og hættulausan hátt tekið við farminum, sem venja hafi verið að gera, með því að flytja gámafletið á hliðarfermisvagni og lyfta fletinu niður á jörð. Með því að afhenda farminn á bifreið sem ekki hafi getað tekið gámafletið af, bifreið sem ekki hafi verið unnt að losa öryggisslár af, á gámafleti þar sem farmurinn hafi verið flæktur og m.a. legið upp við öryggisslár, hafi meðstefndi brotið gegn lögboðnum skyldum sínum, en hann hafi þannig einnig brotið gegn 46. gr. laga 46/1980 og 3. gr. reglugerðar nr. 431/1997. Stefndu mótmæli því að 46. gr. laga nr. 46/1980 eigi við gagnvart lyftaranum sem sé í eigu stefndu. Ekkert liggi fyrir um annað en að hann hafi verið í lagi og notaður rétt.

Fari svo ólíklega að stefndu Álgluggar og hurðir ehf. og B verði taldir bótaskyldir gagnvart stefnanda, þá byggir B á 2. mgr. 23. gr. skaðabotalaga, sbr. 1. mgr. sömu greinar. Bótaskylda B yrði honum verulega þungbær og beri því að fella bótaskyldu hans niður eða að minnsta kosti draga verulega úr henni. Með sömu rökum byggir stefndi B jafnframt á almennu lækkunarreglunni í 24. gr. laganna og vísi til þess að hann sé eini einstaklingurinn sem stefnt sé í málinu, en aðrir stefndu séu einka- og hlutafélög og þar af sé meðstefndi Eimskip Ísland ehf. mun burðugri til að standa undir kröfum í kjölfar skaðabótaábyrgðar.

Stefndi Álgluggar og hurðir ehf. krefjist sýknu þar sem skilyrði vinnuveitandaábyrgðar eða önnur skilyrði bótaábyrgðar séu ekki fyrir hendi. Hvorki séu fyrir hendi saknæmi né ólögmati við framkvæmd affermingar farmsins af hálfu starfsmanns stefnda, sbr. áður um saknæmi stefnda B. Ósannað sé að lyftaranum hafi verið ekið of langt í umrætt sinn sem hafi orðið til þess að

farmurinn hafi oltið. Sá málatilbúnaður sé eingöngu reistur á viðtali við starfsmann stefnda 20 mínútum eftir að sjúkrabílar hafi ekið á brott og starfsmaður verið í miklu áfalli. Nokkrum mínútum síðar, þegar hann og lögreglan hafi verið kominn út af skrifstofu stefnda og aftur litið yfir slysstað, hafi starfsmaðurinn séð lyftarann og merkingarnar á honum og þá tjáð lögreglu að hann gæti ekki hafa farið of langt með gafflana þar sem hann hafi ávallt fylgt merkingunum. Þá hafi rifjast upp fyrir honum að hann hafi fylgt þeim í þetta sinn sem ávallt. Lögreglan hafi þá tekið myndir af merkingunum á göfflunum en látið hjá líða að geta þess framburðar stefnda að hann hefði ekki farið lengra undir álbúntið en hæfilegt sé. Vinnuvélin hafi verið í fullkomnu lagi og notuð í samræmi við hefðbundna notkun. Engin saknæmisskilyrði séu fyrir hendi hjá starfsmanni stefnda Áglugga og hurða ehf., og því séu engin skilyrði til að fella hér bótaskyldu á það félag.

Stefndi Ágluggar og hurðir ehf. mótmæli fullyrðingum stefnanda um að hann beri skaðabótaábyrgð á grundvelli 88. gr. umferðarlaga nr. 50/1987. Samkvæmt 63. gr. umferðarlaga skuli bifreiðar, bifhjól, torfærutæki og dráttarvélar skráðar áður en tækin fara í notkun. Um skráningu slíkra tækja gildi reglugerð nr. 751/2003 um skráningu ökutækja. Í II. kafla reglugerðarinnar komi fram að Umferðarstofa (nú Samgöngustofa, sbr. lög nr. 119/2012) haldi ökutækjaskrá og annist aðra umsýslu varðandi skráningu ökutækja, gerð þeirra og búnað. Á grundvelli skráningar í ökutækjaskrá sé lögbundið að tryggja slík tæki. Ábyrgðarregla 88. gr. umferðarlaga eigi því einungis við um skráningarskyld tæki samkvæmt 63. gr. laganna.

Lyftari stefnda, Áglugga og hurða ehf., með skráningarnúmer JL 4599, sé hins vegar skráður samkvæmt reglugerð nr. 388/1989 um skráningu og skoðun farandvinnuvéla og vinnuvéla, sbr. J-hluta viðauka reglugerðarinnar. Vinnueftirlitið haldi skrána og gefi út skráningarskírteini, sbr. 5. gr. reglugerðarinnar. Ekki sé kveðið á um staðfestingu tryggingar í umsókn um skráningarmarki, sbr. 6. gr. reglugerðarinnar. Sé það á öndverðu við skráningu tækja sbr. 63. gr. umferðarlaga. Lyftari stefnda eigi því ekki undir 63. gr. umferðarlaga og hvíli því ekki hlutlæg ábyrgð á stefnda samkvæmt 88. gr. þeirra. Varðandi tilvísun stefnanda til dóms Hæstaréttar Íslands í máli nr. 77/2001 þá vísi stefndi til þess að dómurinn fjalli meðal annars um það hvenær notkun tækja sem áföst séu ökutækjum sem skráð séu samkvæmt 63. gr. umferðarlaga verði talin hefðbundin notkun. Stefndi mótmæli því að sjónarmið er legið hafi til grundvallar dómi nr. 77/2001 eigi hér við gagnvart stefnda.

Stefndu vísi m.a. til ákvæða skaðabótalaga nr. 50/1993, til hinna óskráðu almennu skaðabótareglna, sakarreglunnar og reglu um vinnuveitandaábyrgð og til

laga nr. 46/1980 og reglugerða sem eiga stoð í þeim lögum. Um ábyrgð meðstefnda Eimskips Íslands ehf., vísi stefndu meðal annars til laga nr. 40/2010, um landflutninga, og þá einkum til 13. gr. Þá vísist til umferðarlaga nr. 50/1987 og reglugerða settum með stoð í þeim lögum, laga nr. 91/1991, um meðferð einkamála, m.a. vegna kröfu stefndu um málskostnað og til laga nr. 50/1988, um virðisaukaskatt á málflutningsþóknun.

*Málsástæður og lagarök meðstefnda Eimskips Íslands ehf.*

Sýknukröfu byggir meðstefndi, Eimskip Ísland ehf., á því, að það sé ósannað að óhapp stefnanda sé að rekja til saknæmrar og ólögætrar háttsemi þess félags eða þá starfsmanna þess. Í fyrsta lagi byggir sýknukrafa á því að slys stefnanda hafi ekki verið að rekja til meðstefnda, Eimskips Íslands ehf., eða starfsmanna þess. Atvik máls gefi skýrt til kynna að svo hafi ekki verið. Í öðru lagi byggir sýknukrafa á því, að verði talið að meðstefndi, Eimskip Ísland ehf., beri ábyrgð á einhverjum þáttum í losun farmsins umrætt sinn þá hafi ekki verið fyrir að fara sök félagsins. Í þriðja lagi sé á því byggt að stefnandi hafi sýnt af sér stórkostlegt gáleysi við losun farms umrætt sinn. Háttsemi stefnanda sjálfs skuli því leiða til þess að bætur verði felldar niður að öllu leyti.

Stefnandi beri sönnunarbyrðina fyrir orsök tjóns síns og sé því mótmælt að hann hafi sannað að tjónið megi rekja til atvika sem meðstefndi Eimskip Ísland ehf. skuli bera skaðabótaábyrgð á að lögum og verði felld undir ábyrgðartryggingu félagsins hjá réttargæslustefnda. Um slíka ábyrgð fari samkvæmt sakarreglu skaðabótaréttar ásamt reglunni um vinnuveitandaábyrgð. Meðstefndi byggir á því að ósannað sé að slys stefnanda sé að rekja til atvika er félagið eða starfsmenn þess beri skaðabótaábyrgð á. Telji meðstefndi ósannað að slys stefnanda verði rakið til vanrækslu á skyldum sem á vinnuveitanda hvíli samkvæmt ákvæðum laga nr. 46/1980, um aðbúnað, hollustuhætti og öryggi á vinnustöðum, og reglum sem settar séu með stoð í þeim lögum.

Í fyrsta lagi sé því hafnað að slys stefnanda verði rakið til atvika er varði meðstefnda Eimskip Ísland ehf. Annars vegar sé ljóst að slysið hafi orðið á starfsstöð stefnda, Álgugga og hurða ehf., og hafi meðstefndi engin umráð yfir þeim vinnustað né beri ábyrgð á öryggisráðstöfunum þess félags. Hins vegar liggja fyrir að orsök slyssins megi að mestu rekja til gáleysis stefnda B við stjórnun lyftara þegar byrðin hafi verið losuð af fleti flutningabílsins. Stefndi B hafi ekki verið starfsmaður meðstefnda sem geti þar af leiðandi ekki borið ábyrgð á háttsemi

hans á grundvelli ólögfestrar reglu íslensks skaðabótaréttar um vinnuveitandaábyrgð.

Flutningur á þeim álprófilum er um ræðir hafi verið framkvæmdur að beiðni Byko hf. og annars vegar falist í flutningi með skipi frá Rotterdam til Reykjavíkur en hins vegar með flutningabíl frá Reykjavík til Hveragerðis. Um hafi verið að ræða fjölþáttaflutning og um hann gilt skilmálar meðstefnda og eftir atvikum ákvæði landflutningalaga nr. 40/2010. Farmskírteini sem gildi um flutninginn á milli aðila beri með sér að flutningurinn sé framkvæmdur undir svokölluðum LCL/FCL-skilmálum. Undir þeim skilmálum beri farmflytjandi ábyrgð á hleðslu gáms en viðskiptamaður beri ábyrgð á losun gáms. Byko hf. hafi óskað eftir því að umræddur farmur yrði fluttur á starfsstöð stefnda, Áglugga og hurða ehf., að Mánamörk 3-5 í Hveragerði. Í akstursbeiðni sé tekið sérstaklega fram að bíða þurfi á meðan farmurinn verði losaður af fletinu.

Þegar stefnandi hafi komið með farminn á starfsstöð stefnda, Áglugga og hurða ehf., hafi stefndi B tekið á móti honum. Í kjölfarið hafi stefnandi hafið að losa svokallaðar spansettur er haldið hafi farminum föstum. Stefndi B hafi síðan farið hægra megin við fletið á lyftara og hafið að lyfta kössunum niður. Eins og rakið sé í lögregluskýrslum þá hafi stefndi B ætlað að taka tvö búnt af fletinu, en hafi þá rekið gaffla lyftarans í búnt sem legið hafi samsíða því búnti sem hann hafi ætlað að lyfta. Þegar gaffall lyftarans hafi rekist í búntið sem legið hafi fjær því búnti sem hann hafi ætlað að hífa, hafi það fallið niður hinum megin við fletið og rekist í stefnanda. Sömu lýsingu á atvikum megi finna í umsögn Vinnueftirlitsins. Niðurstaða rannsóknar þess hafi verið á þá lund að göfflum lyftarans hafi verið beitt þannig að byrði hafi fallið vinstra megin út af palli vagnsins og á stefnanda.

Meðstefndi, Eimskip Ísland ehf., telji þannig annars vegar ljóst að í ljósi þess að félagið hafi engin umráð haft yfir starfsstöð stefnda, Áglugga og hurða ehf., þá verði ekki lagðar neinar þær skyldur á meðstefnda sem fjallað sé um í ákvæðum laga nr. 46/1980 og reglugerðum settum á grundvelli þeirra, að því er varði þá starfsstöð.

Hins vegar megi ráða af atvikum málsins, eins og þau séu rakin í lögregluskýrslum og umsögn Vinnueftirlitsins, að slys stefnanda megi rekja til athafna stefnda B. Hann hafi ekki verið starfsmaður meðstefnda Eimskips Íslands ehf., og því geti það félag ekki borið vinnuveitandaábyrgð á þeim starfsmanni. Jafnvel þótt fallist yrði á þá lýsingu sem stefndi B hafi gefið, þ.e. að kassi hafi fallið af lyftara og þaðan í stefnanda, þá breyti það ekki stöðu meðstefnda er hafi ekkert

boðvald haft yfir stefnda B og verði því ekki látið bera ábyrgð á framangreindum athöfnum hans. Meðstefndi mótmæli því sem haldið sé fram í stefnu um að það félag verði talið skaðabótaskyldt vegna gálausra og rangra vinnubragða stefnda B.

Sé því mótmælt sem röngu og ósönnuðu er komi fram í stefnu um að meðstefndi Eimskip Ísland ehf., beri ábyrgð á verklagi, verkstjórn og vinnuaðstöðu á vinnustað stefnda, Áglugga og hurða ehf. Meðstefndi telji ljóst að 17. gr. laga nr. 46/1980 og 22. gr. reglugerðar nr. 920/2006, geti ekki átt við um atvik málsins. Ákvæðin mæli fyrir um að þegar fleiri en einn atvinnurekandi eigi aðild að starfsemi á sama vinnustað þá skuli þeir hafa samvinnu um að tryggja góðan aðbúnað, hollustuhætti og öryggi á vinnustaðnum. Í því sambandi sé rétt að nefna að eðli vöruflutninga geti ekki átt undir framangreind ákvæði. Sú þjónusta meðstefnda að flytja vörur og afhenda þær viðskiptavinum sínum á þeirra starfsstöð verði ekki talin „starfsemi á sama vinnustað“ í skilningi framangreindra ákvæða. Yrðu þá lagðar ofurbyrðar á meðstefnda að bera ábyrgð á verklagi og vinnuaðstöðu hjá öllum viðskiptavinum er hann flytji vörur fyrir.

Sömu rök leiði til þess að Eimskip Ísland ehf., verði ekki talinn ábyrgur fyrir vinnustað stefnda, Áglugga og hurða ehf., Mánamörk 3-5 í Hveragerði, á grundvelli 41. gr. laga nr. 46/1980. Yrðu þá gerðar óraunhæfar kröfur til félagsins sem væri í andstöðu við tilgang laga nr. 46/1980 um að tryggja að eftirlit með aðbúnaði og öryggi verði sem allra mest innan fyrirtækjanna sjálfra. Því sé mótmælt sem fram komi í stefnu að slysstaður hafi verið vinnustaður stefnanda í skilningi laga nr. 46/1980 eða að um hafi verið að ræða sameiginlegan vinnustað stefndu og meðstefnda.

Í öðru lagi byggir meðstefndi Eimskip Ísland á því að jafnvel þótt talið yrði að félagið bæri ábyrgð á einhverjum þáttum við losun á farmi flutningabíls stefnanda þann 8. apríl 2015, þá hafi stefnandi ekki sýnt fram á að skilyrði sakarreglunnar séu uppfyllt. Meðstefndi telji að félagið hafi uppfyllt öll ákvæði laga nr. 46/1980 og reglugerða er settar hafi verið á grundvelli þeirra laga.

Öfugt við það sem haldið sé fram í stefnu þá hafði meðstefndi, Eimskip Ísland ehf., gert skriflegt áhættumat um störf bílstjóra. Athugasemd í umsögn Vinnueftirlits dags. 3. september 2015, um að skriflegt áhættumat og áætlun um forvarnir hafi ekki legið fyrir varðandi umrædda vinnu eigi augljóslega við um stefnda, Áglugga og hurðir ehf., enda sé sérstaklega tekið fram í umsögninni að meðstefndi Eimskip Ísland ehf. hafi gert skriflega áætlun um öryggi og heilbrigði á vinnustað, en sá stefndi ekki.

Af áhættumati megi ráða að brýnt sé fyrir bílstjórum að sýna varkárni og stunda fagleg vinnubrögð við vinnu sína. Við gerð áhættumats árið 2012 hafi þó umræddur þáttur í starfi bílstjóra ekki verið tilgreindur enda sé um að ræða ófyrirsjáanlega áhættu. Með vísan til 4. gr. reglugerðar nr. 367/2006, sbr. 65. gr. a, laga nr. 46/1980 og þeirra atvika sem hafi orðið þess valdandi að byrði hafi fallið á stefnanda í umrætt sinn, þá hafi á þeim tíma ekki verið talið fyrirsjáanlegt að heilsu og öryggi starfsmanna væri meiri hætta búin við að sinna slíku starfi en öðrum starfsmönnum vegna notkunar tækja. Í því sambandi sé tekið fram að ekki hafi verið að hífð byrði yfir stefnanda í umrætt sinn, auk þess sem stefnandi hafi ekki verið staðsettur sömu megin og afferming hafi farið fram. Í samræmi við skyldur sínar samkvæmt lögum nr. 46/1980 hafi meðstefndi bætt umræddum áhættuþætti inn í áhættumat sitt eftir að slys stefnanda hafi átt sér stað. Sé áhættumatið enda stöðugt í endurskoðun og hvíli skylda á félaginu að tryggja að skjalið sé uppfært með hliðsjón af þekkingu hverju sinni.

Þá sé ljóst að meðstefndi Eimskip Ísland ehf., hafi útvegað stefnanda viðeigandi öryggisbúnað og fatnað sem honum hafi borið að klæðast samkvæmt öryggisreglum félagsins. Starfsmenn félagsins sem sinni akstri flutningabíla hafi auk þess aflað sér aukinna ökuréttinda til að aka slíkum flutningabílum og þau réttindi öðlist þeir ekki nema með því að hafa fengið fullnægjandi fræðslu og staðist bæði verklegt og bóklegt próf. Meðstefndi sinni einnig öfluggu forvarnarstarfi, meðal annars með reglulegum námskeiðum sem starfsmenn þurfi að sitja. Á slíkum námskeiðum sé farið yfir ýmis öryggismál, svo sem um frágang á farmi og umgengni við hann. Í málinu liggja enn fremur fyrir yfirlit yfir þau námskeið sem stefnandi hafi tekið þátt í undanfarin ár. Ekkert bendi þannig til þess að slys stefnanda hafi orsakast vegna vanrækslu meðstefnda að þessu leyti, heldur hafi félagið þvert á móti uppfyllt allar kröfur sem raktar séu í lögum nr. 46/1980 og í reglugerðum er settar hafi verið á grundvelli þeirra.

Meðstefndi, Eimskip Ísland ehf., mótmæli því sem ósönnuðu að eftirvagninn hafi verið vanbúinn eða ekki nægilega öruggur til flutnings eða affermingar. Að sama skapi sé því mótmælt sem ósönnuðu að ekki hafi verið gengið nægilega vel frá farmi eftir uppskipun eins og haldið sé fram í stefnu. Ekkert bendi til þess að eftirvagninn eða fletið sem vörurnar hafi verið fluttar á hafi verið vanbúin. Á myndum megi sjá að frágangur farms hafi verið með fullnægjandi hætti. Þá sé ekkert sem bendi til þess að orsaka slyss stefnanda sé að leita í ófullnægjandi frágangi á farmi. Af ofangreindri niðurstöðu Vinnueftirlitsins megi ráða að eftirfarandi þrír þættir hafi orsakað slysið: Göfflum lyftarans hafi verið beitt þannig

að byrði féll vinstra megin út af palli vagnsins. Stefnandi hafi verið nærri vagninum þegar byrðin hafi fallið út af honum. Stefndi B stjórnandi lyftarans hafi ekki verið með vinnuvélaréttindi.

Ekkert sé hins vegar vikið að því að orsaka sé að leita í ófullnægjandi frágangi á farmi eða vanbúnum eftirvagni. Í því sambandi skuli tekið fram að ekkert athugasvert sé við það að stoðir hafi aðeins verið öðrum megin á vagninum. Stoðunum sé ætlað að styðja við farminn og varna því að hann falli af vagninum. Í umrætt sinn hafi byrðin verið kyrfilega fest við stoðirnar og því ekki getað hreyfst til. Engin ástæða hafi verið til þess að hafa stoðir einnig hinum megin á vagninum þar sem farmurinn hafi ekki verið svo breiður þannig að slíkar stoðir hefðu ekki aukið neitt við stöðugleika farmsins. Ekkert í gögnum málsins styðji því fullyrðingar stefnanda um að eftirvagninn hafi verið vanbúinn ellegar að gengið hafi verið frá farminum með ófullnægjandi hætti.

Meðstefndi, Eimskip Ísland ehf., telji einnig ósannað að tjón stefnanda hafi orðið vegna þess að fyrirmæli eða leiðbeiningar af hálfu þess hafi skort. Það hafi ekkert boðvald haft yfir stefnda B og því ekkert verkstjórnarvald haft yfir störfum hans. Gat meðstefndi því ekki borið ábyrgð á þeirri ákvörðun stefnda B að losa farm hægra megin við fletið sömu megin og stoðir voru í stað þess að framkvæma losun vinstra megin við fletið. Þá geti meðstefndi ekki borið ábyrgð á því hvernig stefndi B hafi kosið að haga vinnu sinni á lyftaranum umrætt sinn. Þá verði ekki heldur lagðar þær kröfur á meðstefnda að framkvæma sérstaka skoðun á því hvort stefndi B hafi fullnægjandi vinnuvélaréttindi. Slíkt eftirlit sé í höndum opinberra aðila og ekki sé gert ráð fyrir því að einkaaðilar sinni slíkri starfsemi.

Þá byggi meðstefndi, Eimskip Ísland ehf., á því, að umrætt verk hafi ekki kallað á sérstaka verkstjórn. Hafi þjónusta meðstefnda í umrætt sinn falist í því að koma farmi á starfsstöð stefnda, Álglugga og hurða ehf. Samkvæmt skilmálum sem gilt hafi um flutninginn skyldi móttakandi farmsins sjálfur sjá um að afferma vöruna af fletinu. Hlutverk stefnanda hafi þannig verið afar takmarkað við afferminguna en eins og hann hafi sjálfur lýst í lögregluskýrslu, dags. 11. júní 2015 þá hafi hann losað spansettið (strappana) og því næst rúllað saman böndunum. Stefnandi hafi þá verið búinn að aka dráttarbílum í um 40 ár og því þekkt vel til allra áhættuþátta og til þess hvernig best væri að standa að losun á slíkum farmi, sbr. nánari umfjöllun um eigin sök hans hér að neðan. Stefnandi hafi hins vegar kosið, gegn hefðbundnum starfsaðferðum, að standa vinstra megin við fletið á meðan stefndi B hafi losað farminn hægra megin. Að mati meðstefnda, Eimskips Íslands ehf., hafi stefnandi ekki getað sýnt fram á að félagið hafi vanrækt skyldur

samkvæmt ákvæðum laga nr. 46/1980, eða að slík meint vanræksla hafi átt þátt í slysi stefnanda, en sönnunarbyrði um slíkt hvíli á stefnanda.

Í þriðja lagi byggi meðstefndi, Eimskip Ísland ehf., á því að stefnandi verði að bera fulla ábyrgð á tjóni sínu vegna eigin sakar. Af gögnum máls megi ráða að orsök tjóns stefnanda sé að hluta til að rekja til aðgæsluleysis hans sjálfs. Stefnandi hafi kosið að standa vinstra megin við fletið á sama tíma og losun hafi átt sér stað hægra megin við það og hann fyrir vikið ekki verið í sjónlínu við stefnda B sem stjórnáði lyftaranum. Með hliðsjón af atvikum máls og áratuga reynslu stefnanda við stjórnun flutningabifreiða og afhendingu á sambærilegum farmi þá telji meðstefndi að stefnandi hafi hér sýnt af sér stórfellt gáleysi með háttsemi sinni í umrætt sinn. Stefnandi hafi starfað hjá meðstefnda í áratugi og haft tilskilin réttindi til að sinna starfi flutningabílstjóra. Þá hafði hann setið fjölmörg námskeið á vegum félagsins þar sem fjallað hafi verið um öryggismál. Stefnandi þurfi því að bera tjón sitt að fullu vegna stórfellds aðgæsluleysis við framkvæmd vinnu sinnar í umrætt sinn.

Verði ekki fallist á aðalkröfu meðstefnda, Eimskips Íslands ehf., sé til vara byggt á því að félagið verði aðeins talið bera ábyrgð á tjóni stefnanda að hluta. Málsatvik leiði í ljós að tjón stefnanda sé að mestu leyti að rekja til sakar þriðja aðila sem meðstefndi hafi ekki borið ábyrgð á, en sé ella að rekja til aðgæsluleysis stefnanda sjálfs. Verði stefnandi því að bera tjón sitt að mestu sjálfur vegna eigin sakar. Á stefnanda, líkt og öðrum starfsmönnum, hvíli sú skylda að sýna tilhlýðilega aðgæslu og gæta ítrustu varúðar þegar unnið sé við affermingu. Hafi stefnanda borið að gera viðeigandi varúðarráðstafanir við vinnuna, svo sem að sýna ítrustu varkárni þegar hann hafi unnið við að losa spansettur og gengið frá böndum á sama tíma og farmur var losaður með lyftara.

Um lagarök vísi meðstefndi einkum til reglna skaðabótaréttar um sönnun tjóns og sönnunarbyrði, gáleysi og eigin sök tjónþola, auk skaðabótalaga nr. 50/1993, sbr. lög nr. 37/1999. Einnig sé vísað til ákvæða laga nr. 46/1980, um aðbúnað, hollustuhætti og öryggi á vinnustöðum, og til þeirra reglna og reglugerða sem settar hafi verið með stoð í þeim. Þá vísist einnig til ákvæða laga um váttryggingarsamninga nr. 30/2004, en málskostnaðarkrafa sé byggð á XXI. kafla laga nr. 91/1991 um meðferð einkamála.

*Niðurstaða*

Krafa stefnanda er að viðurkennd verði óskipt bótaskylda allra stefndu í málinu vegna líkamsáverka er stefnandi varð fyrir í vinnuslysi þann 8. apríl 2015. Er ekki um það deilt að stefnandi varð fyrir tilfinnanlegu líkamstjóni í umræddu vinnuslysi, sbr. fyrirbyggjandi gögn og þá einkum bráðamóttökuskrá og aðgerðarlýsingu Landspítala – Háskólasjúkrahúss, dags. 8. apríl 2015 og önnur fyrirbyggjandi gögn frá sjúkrahúsinu. Í máli þessu er hins vegar deilt um málsatvik og um ábyrgð málsaðila á tjónsatvikinu.

Hvað varðar málsatvik þá liggur fyrir, eins og lýst er frekar í málsatvikakafli, að stefnandi var í umrætt sinn, 8. apríl 2015, að flytja álprófilbúnt er Byko hf. átti og bað um flutning fyrir, á vöruflutningabifreið með tengivagni á vegum vinnuveitanda síns, meðstefnda Eimskips Íslands ehf., til stefnda Álglugga og hurða ehf. í Hveragerði. Deilt er um hvað síðan átti sér stað á vettvangi slyssins þar sem afferming átti sér stað.

Sé tekið mið af framburði aðila, það er stefnanda A og stefnda B, sem einir eru til frásagnar um það sem gerðist á vettvangi slyssins, verður að leggja til grundvallar að þeir hafi fyrst hjálpast að við að losa borðastrappa sem voru yfir álbúntin áður en stefndi B tók til við það að afferma farminn á lyftara sem var á staðnum og er í eigu fyrirtækis hans, stefnda Álglugga og hurða ehf. Sé tekið mið af aðstæðum á vettvangi verður enn fremur að leggja til grundvallar að afferming á lyftarannum hljóti að hafa verið hafin nokkru áður en óhappið verður. Það er þegar stefnandi verður fyrir um 550 kílóa álprófilbúnti, sbr. vigtun þess (farmskrá gaf þó til kynna að það búnt ætti að vera 345 kíló), þegar það fellur ofan af pallinum þar sem stefnandi stóð og var þá enn að fást við að ganga frá borðaströppum er höfðu þá verið losaðir a.m.k. hinum megin á fleti tengivagnsins.

Um orsakir slyssins verður að mati dómsins að taka mið af því að undir rekstri málsins óskaði stefnandi eftir því að dómkvaddir yrðu tveir óvillhallir matsmenn til að svara spurningum um hvaða krafta hafi þurft og hverjar séu ástæður þess að kassi með álprófilum hafi fallið á stefnanda í ofangreindu slysi 8. apríl 2015. Varð það meðal annars niðurstaða fyrirbyggjandi matsgerðar þeirra, dags. 22. júní 2016, að sú ákvörðun lyftaramanns, stefnda B, að lyfta búntunum hægra megin í mikla hæð upp fyrir þær stóðir sem þar voru hafi skapað slysaættu eins og aðstæður hafi verið. Búntin hafi verið í þröngu rými og misráðið hafi verið að ætla að lyfta tveimur búntum í einu eins og gert var. Telja matsmenn ekki aðeins mögulegt að lyftarinn hafi valdið því að efra miðjubúntið féll þá út af pallinum og á stefnanda heldur sé það eini möguleikinn sem komi til greina. Enn fremur, að í ljósi þess að

neðra miðjubúntið hafi oltið á hliðina samkvæmt ljósmyndum frá slysstað, þá teljist vera langlíklegast að gafflar lyftarans hafi í umrætt sinn einnig farið lítillaga undir miðjustæðuna áður en lyft var með fyrrgreindum afleiðingum. Er þetta í samræmi við það er stefndi B bar sjálfur upphaflega um í skýrslutöku hjá lögreglu þegar eftir slysið, en umrædd lögregluskýrsla er dagsett 11. apríl 2015. Verður ofangreint lagt hér til grundvallar því að sannað þyki að slysið hljóti að hafa orsakast af því að stefndi B hafi í umrætt sinn stuggað við miðjustæðunni með lyftaranum með framangreindum hætti þannig að efra miðjubúntið féll niður af pallinum og lendir síðan á stefnanda.

Hvað varðar sérstaklega mat á bótaábyrgð stefndu B og Áglugga og hurða ehf., á tjóni stefnanda í ofangreindu slysi, þá telur dómurinn að líta verði til þess að stefndi B tók sem stjórnandi að sér að annast vandasama affermingu farmsins á vettvangi á umræddum lyftara án þess þó að hafa aflað sér fullra réttinda til að vinna á honum, sbr. áskilnað í 2. gr. reglna um réttindi til að stjórna vinnuvélum nr. 198/1983, sbr. og 6. gr. reglugerðar nr. 367/2006 um notkun tækja. Er einnig ljóst að við þessa framkvæmd afréði stefndi B að lyfta þungum álprófilbúntum í mikla hæð upp fyrir stoðir hægra megin á flutningavagninum, þar sem þau lágu þétt upp við stoðir, með þeim afleiðingum sem lýst hefur verið að framansögðu varðandi efra miðjubúntið sem féll niður af pallinum, en án þess að gæta sérstaklega að því hvar stefnandi héldi sig, þar sem hann verður svo fyrir búntinu hinum megin við pallinn.

Verður að líta svo á að ofangreind framkvæmd við affermingu hafi farið í bága við 13., 37., sbr. og 65. gr. laga nr. 46/1980, sem og reglugerð nr. 367/2006 um notkun tækja, þá einkum 4-8. gr. hennar, en upplýst er að ekki lá fyrir áhættumat á vinnustað stefnda, Áglugga og hurða ehf. Er það mat dómsins, að meta verði ofangreinda framgöngu B honum til gáleysis, sem auk þess átti þátt í því að leiða til þess líkamstjóns er stefnandi varð fyrir, þá álprófilbúntið féll á hann ofan af pallinum.

Hvað varðar bótaábyrgð þá verður enn fremur að mati dómsins að taka mið af því að sýnt þyki að stefndi B hafi framkvæmt umrætt verk sem starfsmaður og í þágu hins stefnda fyrirtækis, Áglugga og hurða ehf., sem ber þá vinnuveitandaábyrgð á verkum hans samkvæmt dómvenju. Einnig verður að líta til þess að upplýst hefur verið undir rekstri málsins að stefndi, Ágluggar og hurðir ehf., hafi ekki haft gilda ábyrgðartryggingu þegar umrætt tjónsatvik átti sér stað. Leiðir það til þess að ákvæði 3. mgr. 19. gr. laga nr. 50/1993 kemur ekki til álita um stefnda B, auk þess sem ekki þykir hafa verið nægilega sýnt fram á að skilyrði 2.

mgr., sbr. 1. mgr. 23. gr. sömu laga geti átt hér við. Verða því stefndu Ágluggar og hurðir ehf., og B báðir að sæta óskipt bótaábyrgð gagnvart stefnanda vegna ofangreinds skaðaverks.

Hvað varðar svo sérstaklega mat á bótaábyrgð meðstefnda, Eimskips Íslands ehf., á tjóni stefnanda, þá telur dómurinn nægilega sýnt af gögnum málsins og málsatvikum að umbúnaður og flutningur farmsins í umrætt sinn af hálfu meðstefnda hafi ekki verið alls kostar fullnægjandi, sbr. áskilnaður síðari málsliðar 13. gr. landflutningalaga nr. 40/2010. Þar kemur fram að flytjanda beri að sjá til þess með eðlilegri árvekni að ökutæki, vagn og gámur sé í fullnægjandi ástandi til móttöku, flutnings og varðveislu vöru, en fyrir liggur þó að afferming var á hendi viðtakanda, sbr. c-lið 23. gr. laganna.

Um var að ræða þungan farm álprófila sem fluttur var á tengivagni, en svo sem greinir í ofangreindri matsgerð í málinu þá hefði verið æskilegt og vísast fyrirbyggt óhappið ef notaður hefði verið hliðarfermivagn í stað gámaflutningavagns, en ekki þykir almennt vera ásættanleg nálgun að meðstefndi, sem flutningafyrirtæki, eftirláti viðskiptamönnum sínum alfarið mat á því hvaða útbúnaður eigi við hverju sinni hvað svo sem kostnaði líður. Í öllu falli hefði farmflytjandi hér a.m.k. þurft að tryggja, óháð farmskilmálum, að farmur væri öruggur til afhendingar á slíkum gámaflutningavagni.

Liggur fyrir að farmurinn á umræddum flutningavagni var í umrætt sinn þannig frágenginn af hálfu meðstefnda, Eimskips Íslands ehf., að hentaði fyrir sjóflutninga, en álprófilunum hafði öllum verið raðað afar þétt saman hægra megin á gámafletinu. Álprófilbúntin lágu þar þétt upp við stoðirnar hægra megin á pallinum en slíkar stoðir voru einungis öðru megin og var ekki aðgengilegt að færa þær úr stað við affermingu.

Getur ofangreindur frágangur farmsins á gámafletninu þannig til afhendingar, og sem meðstefndi Eimskip Ísland ehf., bar ábyrgð á, ekki talist vera ásættanlegur, þar sem skilja verður ákvæði II. kafla reglugerðar um hleðslu, frágang og merkingu farms, nr. 671/2008, einkum 2., 6. og 7. gr. hennar, svo að almennt verði að ætlast til þess að slíkar stoðir eða skjólborð séu hafðar báðum megin við þess háttar farm sem hlaðið er langsum við slíka flutninga til að varna hliðarskriði farms. Má a.m.k. telja fullljóst að færanlegar stoðir báðum megin á pallinum hefðu að líkum getað fyrirbyggt umrætt slys en umbúnaður farmsins af hálfu meðstefnda gerði affermingu um of áhættusama.

Er það mat dómsins, að meta verði ofangreinda annmarka á umbúnaði farmsins meðstefnda Eimskipi Íslandi ehf., til gáleysis, sem auk þess hafi átt þátt í að leiða til þess líkamstjóns sem stefnandi varð fyrir þegar álprófilbúntið féll á hann ofan af pallinum. Ber og að geta þess að fyrir liggur að meðstefndi telst hafa verið með gilda ábyrgðartryggingu hjá réttargæslustefnda í málinu þegar tjónsatvikið átti sér stað.

Varðandi ætlaða eigin sök tjónþola, stefnanda þessa máls, þá telur dómurinn að líta verði þar til þess að þó svo að sýnt þyki að stefnandi hafi í umrætt sinn ekki gætt fyllstu aðgæslu með því að standa svo nærri gámaflutningavagninum þegar honum mátti vera ljóst að afferming með lyftara hafði þegar hafist, þá verði þáttur stefnanda þó ekki talinn slíkur að geti haft þýðingu um meðábyrgð stefnanda á umræddu tjóni, sbr. 1. mgr. 23. gr. a, laga nr. 50/1993 og verður því ekki fallist á kröfur þar að lútandi.

Með hliðsjón af öllu framangreindu verður það því niðurstaðan að fallast verði á þá kröfu stefnanda að viðurkennd verði að óskiptu bótaskylda allra stefndu, B, Álglugga og hurða ehf., og Eimskips Íslands ehf., gagnvart stefnanda vegna líkamsáverka sem hann varð fyrir í vinnuslysi 8. apríl 2015.

Í málinu liggur fyrir að stefnandi nýtur gjafsóknar, sbr. gjafsóknarleyfi útgefið 11. febrúar 2016, og verður samkvæmt því allur gjafsóknarkostnaður stefnanda greiddur úr ríkissjóði, þar með talin málflutningslaun lögmanns hans, Steingríms Þormóðssonar hrl., sem ákvarðast 1.875.000 krónur að teknu tilliti til virðisaukaskatts.

Þá liggur enn fremur fyrir að stefndi B nýtur gjafsóknar til varna í málinu, sbr. gjafsóknarleyfi útgefið 7. mars 2016, og verður samkvæmt því allur gjafsóknarkostnaður stefnda greiddur úr ríkissjóði, þar með talin málsvarnarlaun lögmanns hans, Hildar Sólveigar Pétursdóttur hrl., sem ákvarðast 1.875.000 krónur að teknu tilliti til virðisaukaskatts.

Að virtum þessum úrslitum málsins, og framangreindum atvikum þess í heild þykir við svo búið rétt að stefndu verði jafnframt dæmdir til að greiða málskostnað að óskiptu, alls 3.500.000 krónur að teknu tilliti til virðisaukaskatts, nema hvað að rétt þykir þó að málskostnaður falli niður gagnvart stefnda B persónulega.

Málið flutti fyrir stefnanda, Þormóður Skorri Steingrímsson hdl., fyrir hönd Steingríms Þormóðssonar hrl., en Hildur Sólveig Pétursdóttir hrl., flutti málið fyrir

stefndu, B og Áglugga og hurðir ehf., og Ingvi Snær Einarsson hdl., fyrir hönd Guðjóns Ármannssonar hrl., fyrir meðstefnda Eimskip Ísland ehf., og réttargæslustefnda Sjóvá-Almennar tryggingar hf.

Pétur Dam Leifsson, settur héraðsdómari, kvað upp dóm þennan, ásamt sérfróðum meðdómsmönnum, þeim Arnari Birni Björnssyni byggingaverkfræðingi og Trausta Gylfasyni, rafmagnstæknifræðingi og öryggismálastjóra, en rétt er að áréttu að dómsformaður tók við meðferð málsins þann 23. janúar sl.

### D ó m s o r ð

Viðurkennd er skaðabótaskylda stefndu, B, Áglugga og hurða ehf., og Eimskips Íslands ehf., óskipt, gagnvart stefnanda, A, vegna líkamsáverka sem stefnandi varð fyrir í vinnuslysi 8. apríl 2015.

Allur gjafsóknarkostnaður stefnanda fyrir héraðsdómi greiðist úr ríkissjóði, þar með talin málflutningsþóknun lögmanns hans, Steingríms Þormóðssonar hrl., 1.875.000 krónur.

Allur gjafsóknarkostnaður stefnda, B fyrir héraðsdómi greiðist úr ríkissjóði, þar með talin málflutningsþóknun lögmanns hans, Hildar Sólveigar Pétursdóttur hrl., 1.875.000 krónur.

Stefndu, Ágluggar og hurðir ehf. og Eimskip Ísland ehf., greiði sameiginlega 3.500.000 krónur í málskostnað, sem rennur til ríkissjóðs.

Pétur Dam Leifsson

Arnar Björn Björnsson

Trausti Gylfason