

Ankenævnet for Forsikring

Den 20. marts 2024 blev i sag nr. 100476:

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

mod

Gjensidige Forsikring
A.C. Meyers Vænge 9
2450 København SV

afsagt

k e n d e l s e :

Forsikringstageren har ulykkesforsikring. I klageskema af 2/10 2023 har klagerens advokat bl.a. anført:

"Jeg skal på vegne af [klageren] klage over Gjensidige Forsikrings (ulykkesforsikring) afvisning af dækning af en skade, som [klageren] pådrog sig ved en ulykke den 7. februar 2023, hvor han blev klemmt under en lastbil under sit arbejde - med alvorlig personskade til følge.

[Klageren] var på tidspunktet for ulykken dækket af en kollektiv ulykkesforsikring.

Det fremgår blandt andet af forsikringsbetingelsernes punkt 5.2. at

"Skader under indflydelse af selvforskyldt beruselse eller under en dertil svarende påvirkning af narkotika eller andre stoffer samt skadestilfælde fremkaldt af den tilskadekomne ved fortsæt eller grov uagtsomhed."

Gjensidige Forsikring har afvist dækning, da det er forsikringsselskabets påstand, at skadestilfældet er fremkaldt ved grov uagtsomhed, hvorfor ulykkesforsikringen ikke dækker.

Det er skadelidtes påstand, at [klageren] ikke har handlet på en måde, som kan kategoriseres som grov uagtsomhed, hvorfor ulykkesforsikringen skal dække. Selskabet skal derfor anerkende, at klagerens adfærd ikke kan betegnes som groft uagtsom, og på denne baggrund opføre og udbetale erstatning for det anmeldte ulykkestilfælde. Erstatningen skal tillægges renter i medfør af forsikringsaftalelovens § 24.

Sagens omstændigheder

[Klageren] kom til skade, da han under placeringen af en donkraft blev klemmt under en lastbil.

Ankenævnet for Forsikring

2.

100476

Der skulle foretages dækskifte på en lastbil og [klageren] var i færd med at placere donkraften korrekt på akslerne, da [Leder] pludselig begyndte at løfte lastbilen i venstre side med en donkraft som [Leder] havde placeret på fjedersystemet, imens [klageren] fortsat var under lastbilen.

[Leder] var ikke bekendt med, at lastbilen ikke måtte løftes på fjedersystemet. Da [Leder] begyndte at løfte med donkraften på fjedersystemet, satte det gang i en automatisk proces, hvor lastbilen afløfter luftbælgene, som en del af affjedringssystemet. Stålfjederen ændrer samtidig vinkel og den af [Leder] placeret donkraft presses væk og mister grebet, hvorved lastbilen falder ned med afløftet luftbælg, hvorved [klageren] kommer i klemme mellem lastbilens bund og gulvet.

[Klageren] anmeldte ulykken til ulykkesforsikringen, som har behandlet sagen under Skadenummer

...

Den 12. juni 2023 afviste Gjensidige Forsikring dækning med henvisning til punkt 5.2.

[Klagerens advokat] bad på vegne af [klageren] om genvurdering af afvisningen den 4. juli 2023. Den 31. august 2023 fastholdt Gjensidige Forsikring afvisningen.

Det er klagers opfattelse, at ulykken ikke skyldtes forhold som kan tilskrives [klageren] i et omfang, der kan begrunde afvisning af dækning.

Ulykken er primært en følge af, at [Leder] på autoværkstedet foretog et uventet og forkert løft af lastbilen uden at sikre sig, at [klageren] var i sikkerhed.

Der var ikke som sådan noget farligt i, at [klageren] kortvarigt var kravlet ind under lastbilen, da han skulle placere en donkraft korrekt. Faremomentet opstod først i det øjeblik [Leder] foretog den meget uventede og uprofessionelle handling, at forsøge at løfte lastbilen, imens [klageren] fortsat var under lastbilen.

Det var således ikke påregneligt for [klageren], at [Leder] pludselig forsøgte at løfte lastbilen. [Klagerens] handlinger kan af samme grund heller ikke kategoriseres som groft uagtsomt. Der var således for [klageren] ikke under de givne omstændigheder nogen indlysende fare for den konkrete ulykke.

Det bemærkes i øvrigt at en evt. overtrædelse af en sikkerhedsforskrift udstedt af arbejdstilsynet rettet mod arbejdsgiver ikke i sig selv udgør et grundlag for grov uagtsomhed fra [klagerens] side.

Endelig bemærkes at bevisbyrden for grov uagtsomhed påhviler forsikringsselskabet. Denne bevisbyrde er ikke løftet.

Af disse grunde kan det kan alene anses for simpelt uagtsomt at kravle under lastbilen"

Selskabet har den 27/10 2023 til nævnet bl.a. redegjort for sagsforløbet og afgørelsen således:

"Vi har modtaget forsikredes klage via dennes advokat og har gennemgået sagen igen. Vi skal indledningsvis oplyse, at vi ikke har fundet grundlag for en anden afgørelse, hvilket vi skal forklare i det følgende.

Forsikrede er omfattet af en ulykkesforsikring hos os med gældende forsikringsbetingelser DFH-01012021.

Klagen går på, at vi skal anerkende, at skadelidtes handling var simpel uagtsom og ikke grov uagtsom, så vi dermed skal betale ménerstatning i sagen.

...

Fakta

Den 14. marts 2023 modtager vi en anmeldelse af en arbejdsskade. Skadelidte oplyser, at han blev klemmt under lastbil i forbindelse med dækskifte. Personskaden beskrives som: 'En del knoglebrud

punkteret lunge efterfølgende lungebetændelse blodforgiftning ligger i respirator på [hospital]'

Før vi tager stilling til sagen, ønsker vi at indhente oplysninger fra politi og sygehus.

I mellemtiden modtager vi AES-afgørelsen på 10 % mén og efterfølgende også journal fra [hospital] samt politirapport.

[Leder], forklarer på skadedagen til politiet, at skadelidte havde arbejdet med en [lastbil], hvor han havde trodset reglerne og var kravlet ind under køretøjet som så havde mast ham.

I samråd med vagtcentralen, blev man enige om, at Arbejdstilsynet ikke skulle tilkaldes, idet der var tale om en bevidst beslutning fra skadelidte om at lægge sig ind under køretøjet, velvidende om, at køretøjet havde problemer med fjederen. Ydermere oplyste medarbejder på stedet, at skadelidte godt vidste, at man aldrig måtte lægge sig ind under køretøjet på den måde.

Et andet vidne forklarer, at han selv havde kørt [lastbilen] i et stykke tid og vidste, at når dækket blev fjernet fra køretøjet, så plejede bagvognen at 'dykke', altså at falde ned mod jorden.

Da dækket blev fjernet fra [lastbilen], så vidnet bagvognen dykke og hørte skadelidte skrig højtlydt.

Gerningsstedsundersøgelsen viste, at [lastbilen] var løftet bagerst i venstre side ved de bagerste dæk ved hjælp af en donkraft. Der stod en donkraft magen til ved siden af. Begge så ud til at være i god stand.

Man besluttede, at Arbejdstilsynet ikke skulle tilkaldes, 'idet der var tale om en bevidst beslutning fra sagens person, [klageren], om at lægge sig ind under køretøjet, velvidende om, at køretøjet havde problemer med fjederen. Ydermere oplyste medarbejder på stedet, at [klageren] godt vidste, at man aldrig måtte lægge sig ind under køretøjet på den måde.'

Dagen efter besluttede man at kontakte Arbejdstilsynet alligevel, da skadelidte havde fået en del skader.

Før vi tager stilling til sagen, ønsker vi at indhente rapporten fra Arbejdstilsynet. Den modtager vi 11. maj 2023.

Ved Arbejdstilsynets besøg på arbejdspladsen den 11. april 2023 oplyses følgende:

- En 3-akslet [lastbil] ... kom ind for at få skiftet to dæk på den ene bagaksel.
- [lastbilen] gik i tomgang, imens dækskiftet blev udført.
- Skadelidte kravlede ind under [lastbilen] bagfra for at placere donkraften under den ene bagaksel, så bilen kunne løftes fri af jorden.
- [Leder] mente, at det gik for langsomt og ville hjælpe til. Han sagde til skadelidte, at han skulle komme væk fra [lastbilen].
- [Leder] begyndte at løfte bilen i venstre side i bladfjederen med donkraften, og pludselig faldt bilen ned af donkraften og klemte skadelidte, som stadig lå under bagenden af [lastbilen].
- Der var ingen bukke under lastbilen, imens skadelidte lå under bilen, da den blev løftet.
- Der var bukke til stede på værkstedet.
- På den donkraft, der blev brugt til løftet, var demonterbare afstandsstykker. Dem havde virksomheden selv fremstillet.
- Alt værktøj på værkstedet bliver gennemgået og kontrolleret en gang årligt.
- Den pågældende [lastbil] var delvis fyldt med ... under dækskiftet.

Arbejdstilsynet taler med skadelidte den 14. februar 2023. Han oplyser, at han kravler ind under [lastbilen] bagfra med en donkraft, men han skal have en længere forlænger på donkraften.

Han har endnu ikke placeret donkraften, før [Leder] løfter fra siden med en anden donkraft.

Bilen ryger ned af donkraften, og han bliver trykket, men kan selv rulle ud. Han oplyser også, at de altid kravler ind under bilerne, og at han har gjort det masser af gange.

Arbejdstilsynet taler igen med skadelidte den 18. april 2023. Han oplyser, at han har været ansat i virksomheden i ca. et år og er uddannet [mekaniker]. Han oplyser, at han aldrig har fået nogen instruktion af [leder] eller andre i virksomheden. Han har aldrig set eller læst de guidelines, der er udarbejdet med hensyn til sikkerhed ved hjul-/dækskifte. Han får besked på at skifte dæk alene og går i gang med opgaven. Han er ikke klar over, hvad [leder] er i gang med, da han ligger inde under bagenden af [lastbilen].

Arbejdstilsynet er på besøg hos [producenten], hvor de får forklaret, hvordan en ... lastbil, som er opbygget på tilsvarende måde som [lastbilen], fungerer. Det bliver forklaret, at når bilen løftes i bladfjederen i den ene side, så vil bilen automatisk, når den ikke er stoppet, lukke luft ud af luftbælgene, når den bliver skæv. Derved sænkes chassiset. Hvis motoren er stoppet, så regulerer den ikke automatisk luft på bælgene, og så bliver den i samme højde, når der løftes i siden. Man skal sørge for at løfte midt på en af bagakslerne, hvilket er den korrekte måde at løfte bilen på ifølge instruktionen for bilen.

De får demonstreret, hvad der sker, når man løfter i den ene side på bladfjederen med donkraften.

Det kan konstateres, at den glider ned af donkraften. De får også oplyst, at en tom [lastbil] vejer ca. 10-11 tons og ca. det dobbelte, når den er fyldt op med

Virksomheden ..., hvor skadelidte arbejder, har udarbejdet skriftlige guidelines omkring sikkerhed ved hjulskifte, og hvad man skal være opmærksom på af risici, når lastbiler løftes, og der skal skiftes hjul. Disse guidelines er vedlagt rapporten.

Ifølge regel nr. 2 skal et løftet køretøj altid være sikret og stabiliseret.

Arbejde under et køretøj kan føre til dødsfald på grund af en bevægelse med køretøjet, når det ikke forventes, og/eller køretøjet vælter eller skrider. Det kan forekomme, når køretøjet:

- ikke står på en plan og stabil overflade.
- kan flytte sig, fordi hjulene ikke er blokeret.
- ikke er sikret med egnet tilbehør (lift, donkraft, akselstøtte, buk ...)
- er løftet uden hensyntagen til løftepunktet.

Der står videre, at:

- de arbejder på en plan og stabil overflade, ellers flytter de køretøjet.
- de blokerer hjulene (doven dreng/kile), før de løfter for at være sikre på, at køretøjet står stabilt.
- de løfter kun køretøjet med godkendt løfteudstyr.
- en donkraft bruges kun til at løfte køretøjet, da den ikke er et lastbærende værktøj.
- de placerer altid buk/akselstøtter under køretøjet.

I 'opsamlingen' af sikkerhedsregler på én side, står der blandt andet under 'Arbejde på et løftet køretøj':

- Tag nøglerne ud.
- Sikre dig, at sekundær hjælp er tilgængelig.
- Tjek altid, at mindst ét hjul på jorden har hjulkile på begge sider.
- Arbejde på et hævet køretøj er kun tilladt ved brug af egnet støtte. Arbejd aldrig under en bil, hvis den kun bliver løftet af en donkraft.

Vi afviser skaden den 12. juni 2023 på grund af grov uagtsomhed. Ved afgørelsen lægger vi vægt på, at skadelidte kravler ind under lastbilen uden at stoppe motoren for at skifte dæk.

Lastbilen står derfor i tomgang, og der er ikke brugt bukke til at sikre lastbilen. Derudover hæfter vi os ved, at skadelidte er uddannet [mekaniker] og derfor kender faren ved at kravle ind under en lastbil, som står i tomgang. Vi henviser også til en lignende sag, som Arbejdstilsynet har haft i retten. I den sag står der, at man fx lærer, at man aldrig må gå ind under en bil, der ikke er klodset op. Det ligger også i forløbet på Teknisk Skole. Alle ved, at en bil skal være sikret, før man kravler ind under den. Sammenstyrtning af lastvogn - Tekniske hjælpemidler - Arbejdsgiveransvar (erfaring, frifindelse) - hele dommen - Arbejdstilsynet (at.dk).

Den 4. juli 2023 modtager vi en klage fra skadelidtes advokat.

Efter en fornyet gennemgang af sagen fastholder vi afgørelsen den 31. august 2023. Vi vurderer fortsat, at der er tale om grov uagtsomhed. Når man som skadelidte vælger at kravle ind under en 10-12 tons tung lastbil, som står i tomgang, og der ikke er sat bukke under, så er der indlysende stor risiko for personskade, hvis der går noget galt. Derfor er det også almindelig kendt i branchen, at man ikke lægger sig under biler/lastbiler/landbrugsmaskiner, hvor der ikke er brugt bukke, og slet ikke når bilen/lastbilen/landbrugsmaskinen er tændt.

Vurdering

Forsikringen er en kollektiv ulykkesforsikring tegnet via fagforeningen ...

Ifølge punkt 1 dækker forsikringen ulykkestilfælde, hvorved forstås en pludselig hændelse, der forårsager personskade.

Ifølge punkt 5.2 dækker forsikringen ikke skadetilfælde fremkaldt af den tilskadekomne ved forsæt eller grov uagtsomhed.

Ved vores vurdering af om der er tale om simpel eller grov uagtsomhed, lægger vi vægt på følgende oplysninger i sagen:

- Skadelidte skal skifte dæk på en [lastbil] med en vægt på ca. 15-16 ton (halvfyldt med ...).
- [lastbilen] er tændt og står i tomgang.
- Der er bukke på værkstedet, men der er ikke sat bukke ind under [lastbilen].
- Der er ikke sat hjulkile omkring nogen af hjulene på jorden.
- Skadelidte skal placere en donkraft under [lastbilen]. Han vælger at lægge sig ind under [lastbilen], selvom han burde vide, at man aldrig må lægge sig ind under køretøjet på den måde.
- Skadelidte er uddannet [mekaniker], og på skolen lærer man fx, at man aldrig må gå ind under en bil, der ikke er klodset op. Og alle ved, at en bil skal være sikret, før man kravler ind under den.
- Skadelidte har arbejdet ca. et år i virksomheden og har dagligt arbejdet med dæk-/hjulskifte.
- Ifølge arbejdsgiveren har skadelidte fået instruktion i sikkerheden i forbindelse med ansættelsen.
- Han har skiftet dæk på [lastbil]er mange gange. Der er ingen, der bliver bedt om at kravle ind under en [lastbil]/lastbil.
- Vi har i forbindelse med klagesagen undersøgt, hvordan det foregår, når man skal til at skifte dæk på et køretøj. Vi har fået bekræftet, at man altid skal slukke for motoren, inden man går i gang med noget.
- Skadelidte har jf. førnævnte punkter ikke overholdt de meget vigtige sikkerhedsforskrifter i forhold til, hvordan man arbejder med dækskifte for netop ikke at komme til skade.

Der er en god grund til, at der findes sikkerhedsforskrifter ved arbejde af denne type. I den aktuelle

sag er der endda tale om et meget tungt køretøj, hvor man kan komme slemt til skade, hvis uheldet er ude. Derfor er det så meget desto vigtigere, at man overholder de gældende regler og bruger sin sunde fornuft.

Da skadelidte lægger sig ind under en [lastbil], som står i tomgang, uden blokering ved hjul og uden bukke under, så er der en indlysende risiko for, at der kan ske personskade. [lastbilen] er ikke sikret, står ikke fast og er ikke holdt oppe, hvis den synker, falder ned eller rykker sig. I dette tilfælde er det [lederen], som løfter [lastbilen] med en anden donkraft, men det ændrer ikke på, at skadelidte har bragt sig i en position, hvor der er en indlysende fare for, at der kan ske stor personskade.

Af disse grunde fastholder vi, at skaden er sket ved grov uagtsomhed.

Subsidiært mener vi, at sagens oplysninger og omstændigheder nødvendiggør en bevisførelse, som ikke kan finde sted for Ankenævnet, hvorfor sagen må afvises i medfør af Ankenævnets vedtægter § 4.

Afslutningsvis er det vores opfattelse, at man ikke kan sidestille den aktuelle hændelse med de tre ankenævnskendelser, som advokaten har henvist til.

88.291 - den tilskadekomne fik revet sin hånd af i en høstmaskine, som han troede var slukket.

80.230 - den tilskadekomne fik dybe flænger i to fingre, da han forsøgte at rense skærebladene på en finsnittermaskine, imens de færdigroterede.

77.097 - den tilskadekomne fik skader på brystkasse og ben, da han blev fastklemt i en blandings-tank til svinefoder. Han havde sat den til manuel betjening, da han kun skulle rengøre tanken oppefra. Da han så noget i bunden af tanken, steg han ned i den for at undersøge det.

Havde han vidst, at han skulle ned i tanken, havde han slukket for hovedstrømmen først, hvilket han ikke gjorde."

Klagerens advokat har i brev af 4/12 2023 til nævnet bl.a. anført:

"Klager er uenig med flere forhold i bemærkningerne fra forsikringsselskabet.

Det gøres dog gældende, at selv hvis de forhold som forsikringsselskabet har gjort gældende lægges til grund, er der uanset ikke tale om en sådan uagtsomhed, at dækningen fra ulykkesforsikringen skal bortfalde.

Ankenævnet er således fuld kompetent til at træffe afgørelse selvom visse dele af sagen vedrører bevisførelse som Ankenævnet ikke kan foretage, herunder vidneafhøring.

Jeg skal særligt fremhæve følgende rettelser til forsikringsselskabets afsnit om fakta, der henvises i øvrigt til Arbejdstilsynets akter og undersøgelsesrapporten som medsendes dette brev

- Årsagen til ulykken.
 - Køretøjet havde ikke problemer med fjederen og det var ikke eventuelle problemer med affjedringen som sådan, der var årsag til ulykken. Der henvises til nærmere beskrivelse nedenfor.
 - Ulykken skete heller ikke fordi dækket blev fjernet fra køretøjet, hvorefter køretøjet 'dykkede'. Dækket nået ikke at blive fjernet før ulykken skete.
 - Ulykken skete, da køretøjet dykkede fordi [Leder] uden skadelidtes viden placerede en donkraft på stålfjedersystemet og begyndte at løfte lastbilen. Ved løft på stålfjedersystemet afluftte luftbælgene som en del af affjedringssystemet (lastbilen tror så at sige, at dens ene dæk befinder sig på en bakke eller lignende). Stålfjederen ændrer under løftet vinkel og donkraften bliver presset væk og mister grebet. Når donkraften mister grebet, falder lastbilen ned. Da luftbælgene samtidig er afluftet betyder det, at lastbilen dykker helt i bund og 'maser' skadelidte.
- Vi er ikke enige i, at man aldrig må lægge sig ind under et køretøj. Det er jf. de fremlagte guidelines alene et løftet køretøj, man ikke må lægge sig ind under. Skadelidte anvendte den almindelige fremgangsmåde på værkstedet. Skadelidte var ikke forud for ulykken bekendt med guidelines som er vedlagt sagen (se dog nedenfor vedr. de pågældende guidelines, da disse rent teknisk ikke er overtrådt). Skadelidte lagde sig ind under køretøjet netop for at placere en donkraft korrekt (inden løftet), så donkraften ikke ville skride ud og dermed forhindre

at lastbilen kunne falde ned. Den præcise placering skal kontrolleres og kan ikke ses uden at komme ind under lastbilen.

- Ulykken sker på grund af [Leder]s utålmodighed, hvor han placerer en donkraft det forkerte sted og begynder løftet, imens skadelidte befinder sig under lastbilen. Skadelidte er ikke klar over, at [Leder] begynder løftet, før det er for sent.
- Man kan ikke sikre lastbilens stabilisering under et løft ved f.eks. bukke under lastbilen, før lastbilen faktisk er løftet med donkraften. Der var således ikke bukke under lastbilen på ulykkestidspunktet, da man ikke var kommet til den del af arbejdsprocessen. Man løfter med donkraften og placerer derefter evt. bukke for at stabilisere, når den er løftet til den rette højde. Placeres bukke inden løftet, går bukkene jo blot fri, når køretøjet løftes. Bukkene ville i det tilfælde enten ikke længere have nogen funktion og i værste tilfælde vælte.
- Regel nr. 2 i guidelines fra [virksomheden] er ikke relevante. Regel nr. 2 gælder netop når et køretøj er løftet. Skadelidte kravlede ind under lastbilen for at gøre klar til en løftning. Ikke under selve løftet. Løftet sker først, da [Leder] pludselig foretager løftet med en forkert placeret af donkraft inden skadelidte kan nå at komme væk.
- Den afgørelse som Gjensidige henviser til i deres afslag [link] handler netop om, at medarbejderen kravlede ind under køretøjet, efter løftet var foretaget, men ikke sikret. I modsætning til nærværende sag, hvor der først blev foretaget et ureglementeret løft, imens skadelidte var under køretøjet og inden han kunne nå væk. Afgørelsen forholder sig i øvrigt ikke til grov uagtsomhed
- Der er ikke adækvat sammenhæng mellem at motoren ikke er slukket og det at ulykken sker. Ulykken sker fordi lastbilen bliver løftet forkert af [Leder]. At motoren er tændt, da skadelidte opholder sig under lastbilen, har således ikke betydning for den konkrete uagtsomhedsbetragtning i forhold til ulykken.

Opsummerende er der således ikke tale om grov uagtsomhed idet

- skadelidte alene placere sig bevidst under lastbilen før løftet (hvilket ikke er reguleret og er nødvendigt i forhold til den præcise placering af donkraften).
- skadelidte ikke kan nå væk, da [Leder] pludselig foretager løftet uventet/ureglementeret
- der ikke er adækvat sammenhæng mellem lastbilens tomgang og ulykken."

Selskabet har i brev af 5/1 2023 til nævnet bl.a. anført:

"Vi har modtaget klagers bemærkninger, men vi er fortsat af den opfattelse, at der er tale om grov uagtsomhed.

Der nævnes nogle rettelser til vores afsnit om fakta. Det oplyses blandt andet, at køretøjet ikke havde problemer med fjederen. Det er dog nævnt i politirapporten, at 'der var tale om en bevidst beslutning fra sagens person, [klageren], om at lægge sig ind under køretøjet, velvidende om, at køretøjet havde problemer med fjederen'.

Det oplyses også, at ulykken ikke skete, fordi dækket blev fjernet. Det er vi enige i, for så langt nåede han ikke. Det var blot et vidneudsagn fra politirapporten og heller ikke noget, vi har taget med i vores vurdering.

Det fremgår af den medsendte undersøgelsesrapport fra Arbejdstilsynet, at proceduren ikke blev fulgt. Fx var hjulene ikke blokeret, bilen var ikke standset, løfteudstyret ikke godkendt, og [produ-

centens] løfteinstruktion blev ikke fulgt. Skadelidte havde heller ikke læst 'Regler der redder liv og one pager 2022'.

Uagtet at det var [Leder], som begyndte at løfte køretøjet, så er det efter vores vurdering stadig groft uagtsomt at lægge sig ind under en ca. 15-16 tons tung [lastbil], som står i tomgang og ikke er sikret og stabiliseret. Donkraften skal kunne placeres korrekt, uden at skadelidte kravler ind under lastbilen og dermed udsætter sig selv for fare.

Vi fastholder, at der i situationen er en indlysende fare for, at der kan ske en stor personskade."

Nævnet har fået forelagt bilag, hvoraf nogle gengives nedenfor. Af politiets anmeldelsesrapport af 18/2 2023 fremgår bl.a.:

"Vidne [leder], forklarede kort, at [klageren] havde arbejdet med en [lastbil], hvor han havde trodset reglerne og kravlede ind under køretøjet, som så havde mast ham.

...

Vidne [chauffør] forklarede kort, at han havde kørt [lastbilen] i et stykke tid og vidste, at når dækket blev fjernet fra køretøjet så plejede bagvognen at 'dykke', altså at falde ned mod jorden. Da dækket blev fjernet fra [lastbilen], så afhørte bagvognen dykke og hørte [klageren] skrigende højtlydt.

...

Gerningsstedsundersøgelsen viste, at der på stedet stod et køretøj, [bilmærke og model], [lastbil], på den udendørs arbejdsplads. [lastbilen] var løftet bagerst i venstre side ved de bagerste dæk ved hjælp af en dunkraft. Der stod en dunkraft magen til ved siden af.

Fotorapport, vedlagt.

De to donkrafter så ud til at være i god stand.

I kontoret på stedet stod ringbøger omkring sikkerhedsprocedure osv. De blev ikke læst igennem.

Alle medarbejdere på stedet bar gul jakke eller gul vest.

I samråd med vagtcentralen, blev der resolveret, at arbejdstilsynet ikke skulle tilkaldes, idet der var tale om en bevidst beslutning fra sagens person, [klageren], om at lægge sig ind under køretøjet, velvidende om, at køretøjet havde problemer med fjederen. Ydermere oplyste medarbejder på stedet, at [klageren] godt vidste, at man aldrig måtte lægge sig ind under køretøjet på den måde."

Af Arbejdstilsynets undersøgelsesrapport fremgår bl.a.:

"2. Executive Summary

Ved dækskifte hos ... den 7. februar 2023 gled donkraft ved løft af [lastbil] hvorved [klageren] kom i klemme under bilens ...indkast.

Ambulance blev tilkaldt og [klageren] blev kørt til [hospital] hvor hans tilstand var meget kritisk og derfor overført med eskortekørsel til [andet hospital]. Det viser sig han har adskillige knoglebrud, skulder nøglen alle ribben på nær et par stykker tre brud på bækken og hoften plus en punkte-

ret lunge. De punkterede lunger giver efter et par dage lungebetændelse, hvilket medføre han bliver lagt i respirator og kunstig koma.

Han får efterfølgende blodforgiftning hvor hans tilstand var livstruende og må ligge i koma i over 3 uger. Han er nu i gang med genoptræning både fysisk og psykisk.

3. Statement of Facts

7 Feb 2023

1. [klageren] får besked på at skifte dæk på bagerste aksel på en [type] [lastbil].
2. [klageren] går i gang med at forberede arbejdet
3. Han bliver ikke instrueret i dette arbejde.
4. Han vil løfte den under den bagerste aksel midt på for at begge hjul skal skiftes samtidig.
5. [klageren] kravler ind bagfra under ...indtaget for at sætte donkraft på plads
6. Donkraft er ikke høj nok og han kravler ud for at hente en forlænger.
7. Mens [klageren] ligger under bilen begynder ... at løfte bilen under venstre fjeder.
8. ... forklare han råber til [klageren] han skal komme ud
9. Han kan ikke se ham derfor løfter han videre.
10. Bilen glider lige så langsom ned af donkraften og affjedring går helt i bund
11. hører [klageren] klage sig og opdager [klageren] er kommet til skade
12. [klageren] ruller selv ud og ligger på siden af bilen.
13. Ambulance bliver tilkaldt og kommer efter 5 minutter.
14. [klageren] bliver rejst af ambulancefolk og lagt på bære
15. Politi ankommer mens [klageren] ligger i ambulance
16. Ambulance kører mod [hospital].
17. Sygeforløbet kan læses i sygejournal

...

5. Root Cause

5.1 Immediate / Direct Causes

Cause

Bilen glider af donkraften

Contributing Factor (s)

Forkert løftepunkt

5.2 Basic / Underlying Causes

Cause

Procedure blev ikke fulgt

Explanation

Slide 10 og 11 i 'Regler der redder liv'.pptx

Bilag 1

Hjulene på bilen var ikke blokeret

Løfteudstyret er ikke godkendt da hjemlavet forlængere er brugt.

Regler der redder liv.PDF bilag 2

Arbejde på et løftet køretøj. Bilen er ikke standset.

[Producentens] løfte instruktion blev ikke fulgt.

Cause

Manglende viden og introduktion

Explanation

[Klageren] er ikke oplært, da [Leder] antager han kan varetage arbejdet pga. hans baggrund som ... mekaniker.

[Klageren] har fået tilsendt Regler der redder liv og one pager 2022 bilag 3. Disse er ikke åbnet af [klageren]. Der er ingen opfølgning fra HR.

[Klageren] har ikke informations app på sin telefon og kender ikke til den.

[Klageren] er ikke blevet introduceret for .PPTX Bilag 1

[Leder] bruger ikke løftepunkterne på en [producent] lastbil

[Leder] kender ikke til luftsyste­met på en [producent] lastbil som afluf­ter når der løftes på fjeder­systemet.

Manglende sikkerhedskultur / Toolbox talk

[Leder] blander sig i [klagerens] planlagte arbejde uden forudgående at informere ham og lave ny arbejds­gang.

[Leder] sikre sig ikke, [klageren] ikke er under lastbilen inden han løfter.

[Leder] holder ikke sikkerhedsmøder som instrueret af [virksomheden].

Medarbejdere kender ikke deres sikkerhedsrepræsentant.

Besøgende fra [virksomheden] afholder ikke sikkerhedsmøder og sikre sig procedure er imple­menteret.

[Leder] har mangel på tålmodighed når der ankommer lastbiler på værkstedet.

Arbejde fra dunkraft er almindeligt. Bukke som forefindes på værksted, er ikke egnet til hjulskift på

lastbiler. Ref .PPTX Slide 11. + Billeder Bilag 7

...

8. Conclusion of KSP

Som alle ulykker er der mange svigt, også i denne.

Det hele startede med politiet ikke tilkalder arbejdstilsyn som de skulle. Jeg har ikke efterforsket mere i dette, men der kan søges agtindsigt hos politiet. Dermed bliver ulykken fjernet og ikke undersøgt lige efter hændelsen, men jeg er overbevist om nedenstående er korrekt.

[Klageren] sat til at løse opgaven alene om at skifte dæk på en [bilmærke] [lastbil]. Han har en hel klar ide om hvorledes dette skal gøre. [Klageren] kravler ind under lastbilen for at sikre sig donkraften står korrekt.

Man kan diskutere om man skal opholde sig under en lastbil, men udsyn til løftepunktet er be­grænset for at se om donkraft står korrekt. Der er heller ikke i noget af procedurerne fra [virk­somheden], at dette ikke er tilladt. Der er normal arbejdsprocedure hos [virksomheden] i [by].

[Leder] begynder at løfte lastbilen på fjedersystemet, uden at sikre sig [klageren] er ude, eller for­tælle [klageren] om ændret arbejdsprocedure. Han er helt klar over han ligger derinde, men tror han er kravlet ud.

Ved løft på stålfjedersystemet afluf­ter luftbæl­gene som er en del affjedringssystemet. Stålfjede­ren

ændre vinker og donkraften bliver presset væk og mister grebet. Dette forstærkes ved der bliver brug hjemlavet værktøj på donkraften som er glattere end originalt. Når donkraften mister grebet, falder lastbilen helt igennem, da der ingen luft er tilbage til at gribe den. Det lange lave ud­hæng på som udgør ...indtaget sætter sig næsten på jorden hvor [klageren] bliver klem­mt imellem.

Selv løft på stålfjedersystemet blev eftervist hos [producent] i [by] af lastvognseks­pert, Arbejdstil­syn og ... Og lastbilen faldt ned.

Ifølge Lastvognekspert må der aldrig løftes på fjedersystemet, kun på akslerne. Dette er også beskrevet i instruktionsbog. Bilag 6.

Dette er en ulykke der kun ventede på at ske og hvis ikke der sker ændringer kan det ske igen.

[Leder] har stor risikoappetit og han tager let på sine forpligtigelser som arbejdsleder. Det hele skal gå alt for stærkt uden at tage de fornødne sikkerhedsforanstaltninger når der er lastbiler på værkstedet. Procedure er ikke implementeret. Der bliver ikke afholdt sikkerhedsmøder. Der er ikke det rigtige sikkerhedsværktøj på værkstedet. Medarbejderne kender ikke deres sikkerhedsrepræsentant. Dette er bekræftet og [klageren] og to tidligere medarbejdere."

Af Google Translate oversættelse af producentens instruktion fremgår bl.a.:

"00-01 Løft og palletering

...

Fuldfør "Arbejde under luftaffjedrede køretøjer

Saml altid et luftaffjedret køretøj op under rammen.

Information! Ved palletering under aksel/spindel eller ved arbejde i pit på luftaffjedret køretøj, se afsnit Bagstøtte af luftaffjedrede køretøjer.

Luftbælgen skal først tømmes inden arbejdet påbegyndes.

Ændr aldrig højden mellem rammen og akslerne ved f.eks. at fylde luftbælgen når køretøjet er på paller. Arbejde under luftaffjedrede køretøjer må ikke udføres på en sådan måde, at der er risiko for personskade kan forekomme.

Hvis rammen falder ned på akslen, kan det give klem- og stødkader.

ADVARSEL

Brug altid palledonkrafte, når du arbejder nedenunder luftaffjedrede køretøjer.

Rammen kan falde ned på akslen, hvis:

- et luftfartøj er punkteret
- en trykluftledning er afbrudt
- der tilføres spænding til en ventil til tømning af luftbælgen
- en niveauventil drejes, når spændingen er tilsluttet

Arbejde med elektriske systemer, luftaffjedrede køretøjer

Hvis en defekt komponent udskiftes med en fejlfri, kan køretøjet pludselig begynde at nivellere.

...

00-01 Løft og palletering

Komplet – Bagvognsløftning

...

Løft med donkraft, løftepunkter

Information læs sikkerhedsforskrifter før arbejdet begynder!

Medmindre der anvendes donkrafte, når køretøjet løftes bagfra, kan køretøjet løftes under bagakslen ved hjælp af f.eks. 588497 *Hydraulisk manual/ donkraft* i henhold til følgende muligheder:

...

Luftaffjedrede køretøjer: ved fjederbeslaget.

...

Luftaffjedrede køretøjer: Ved det tilsigtede donkraftens fastgørelse.

...

Løvbundne køretøjer: ved fjederbeslaget.

At løfte køretøjet med donkraft under bagakslen som ovenfor fungerer godt både med læsset og aflæssede køretøjer.

...

Gælder kun for aflæssede køretøjer:

Donkraften kan også placeres nedenunder akslen.

VIGTIGT

Løft kun under for- eller bagakselaksel er tilladt for **aflæssede** køretøjer.

Løft af læsset køretøj under front eller bagaksel aksel kan forårsage formændringer i akselbro og akselhus.

...

00-01 Løft og palletering

Komplet - Støtteben af luftaffjedrede køretøjer, bag

...

For arbejde, der kræver, at du er under luftaffjedrede køretøjer, skal Sikkerhedshjelmen altid bruges ved arbejde i grube/hul. Hvis bælgen bryder sammen, kan dette forårsage personskaade.

Montering af sikkerhedsstivere på luftaffjedrede køretøjer

Sikkerheden er tilgængelig i 2 længder ...

Sikkerhedsstolpen skal placeres mellem fjederleddet og rammen. Belastningen på akslerne må ikke

overstige 7,5 tons pr. sikkerhedstøtte.

Før montage af sikkerhedsafdækningen skal luftaffjederingsleddet renses for snavs.

1. Juster den bagerste luftaffjedring, indtil ca. halvdelen af bælghøjden.
2. Sæt sikkerhedsstøtten i toppen mod den forreste skrue på støddæmperpladen i rammen.
3. Placer sikkerhedsstøttens fod foran luftbælgen på luftfjederleddet.
4. For at indstille sikkerhedsmargenen tryk på låseknapp på hurtigforlænger. Skyd siden en del sikkerhedsstøtten.

Sikkerhedsstøtten er sikret i sin position, når låseknappen flugter med kanten.

5. Afslut med at skrue på hurtigforlænger indtil sikkerhedsstøtten er stabil.

ADVARSEL

Sikkerhedsstøtten skal altid placeres parallelt på venstre og højre side.

VIGTIGT

Hvis luft fylder luftbælgen under arbejdet, skal Sikkerhedsstøtten efterfølgende justeres iflg. punkt 4-5.

VIGTIGT

Køretøjet må ikke køres, mens Sikkerhedsstøtten stadig er på.

Fjernelse af sikkerhedsstøtte

1. Tilsæt luft til luftbælgen indtil sikkerhedsstøtte er ikke længere belastet.

2. Tryk ind på knappen på sikkerhedstasken, og tryk den sammen. Fjern derefter sikkerhedsstøtten.

ADVARSEL

Vær forsigtig, når du fjerner sikkerhedsstøtte. Risiko for klemskader er til stede."

Af virksomhedens "Regler der redder liv" fremgår bl.a.: "**2. Vi sikrer os altid, at et løftet køretøj er sikret og stabiliseret.**

Hvorfor redder denne regel vores liv?

Arbejde under et køretøj kan føre til dødsfald på grund af:

- En bevægelse med køretøjet, når en sådan ikke forventes.
- Køretøjet vælter eller skrider.

Det kan forekomme, når køretøjet:

- ikke står på en plan og stabil overflade.
- kan flytte sig, fordi hjulene ikke er blokeret.
- er ikke sikret med egnet tilbehør (lift, donkraft, akselstøtte, buk ...)
- er løftet uden hensyntagen til løftepunktet

2. Vi sikrer os altid, at et løftet køretøj er sikret og stabiliseret.

Hvad skal vi respektere?

- Vi arbejder på en plan og stabil overflade, ellers flytter vi køretøjet.
- Vi blokerer hjulene (doven dreng/kile), før vi løfter for at være sikre på, at køretøjet står stabilt.
- Vi løfter kun køretøjet med godkendt løfteudstyr.
- En donkraft bruges kun til at løfte køretøjet, da den ikke er et lastbærende værktøj. Vi placerer altid buk/akselstøtter under køretøjet.

...

Arbejde på et løftet køretøj

- Tag nøglerne ud
- Markér altid med skilte og/eller kegler
- Sikre dig at sekundær hjælp er tilgængelig
- Tjek altid at mindst ét hjul på jorden har hjulkile på begge sider
- Arbejde på et hævet køretøj er kun tilladt ved brug af egnet støtte. Arbejd aldrig under en bil, hvis den kun bliver løftet af en donkraft."

Af arbejdstilsynets interview af 14/2 med klageren fremgår bl.a.:

"Der skal skiftes to dæk på bagerste boogie
Det er [klageren] opgave

...

Kravler ind bagfra med donkraft men skal have længere forlænger på donkraften
Har ikke placeret min donkraft endnu
[Lederen] løfter fra siden under 'klokken' (differentialet) med ny donkraft
Bilen ryger ned af donkraft med et drøn

...

Hvis bare [leder] havde holdt sig væk var der intet sket

Vi kravler altid under bilerne, det har vi gjort masse af gange. Det er normal praksis.

...

Andre lignende opgaver

Vi gør det samme med ... transport

Løfter bilerne på klokken. Trækker hjul af med gaffeltruck når de sidder fast. Har fået lavet speci-alkæden til trucken. Bruger aldrig bukke på værksted. Kun i 'marken' med dumpers.

...

[Navn] spørger til [leder]

...

[Leder] siger; vi skal være verdens hurtigste

[Leder] har ingen tålmodighed. Hvis luftkoblinger ryger af farer han rundt. Kaster med tingene. Ved lastbiler farer han rundt ... det skal fandeme altid gå så stærkt ... [leder] pænger ikke PPE.

PPE:

...

Afstandsklodser på donkraft var ikke sikre. [Klageren] har fået lavet nye, men ikke originale."

Af Arbejdstilsynets rapport om grove overtrædelser af 2/5 2023 fremgår bl.a.:

"Ved besøget den 11.4.23 i ... blev oplyst følgende:

- En 3-akslet [lastbil] ... kommer ind for at få skiftet 2 dæk på den ene bagaksel.
- [lastbilen] går i tomgang mens dækskiftet blev udført
- Skadelidte skulle skifte dækkene og kravler ind under [lastbilen] bagfra for at placere donkraften under den ene bagaksel så bilen kunne løftes fri af jorden.
- [Leder] mener det går for langsomt og vil hjælpe til og siger til skadelidte at han skal komme væk fra [lastbilen].
- [Leder] begynder at løfte bilen i venstre side i bladfjederen med donkraften og pludselig falder bilen ned af donkraften og klemmer skadelidte som stadig ligger inde under bagenden af [lastbilen].

...

- Der var ingen bukke under lastbilen mens skadelidte lå under bilen mens der blev løftet.
- Der var bukke til stede på værkstedet.

...

Arbejdstilsynet og [navn] besøgte efterfølgende samme dag skadelidte [klageren] på hans privatadresse. Han oplyste, at han havde været ansat i virksomheden i ca. 1 år og at han var uddannet [mekaniker]. Han oplyste at han aldrig havde fået nogen instruktion af [leder] eller andre i virksomheden. Han har aldrig set eller læst de guidelines der er udarbejdet mht. sikkerhed ved hjul-/dækskifte. Han fik besked på at skifte hjul alene og var gået i gang med denne opgave, da ulykken skete. Han var ikke klar over hvad [leder] var i gang med da han lå inde under bagenden af [lastbilen] og den faldt ned over ham.

...

Arbejdstilsynet og [navn] har den 1.5.23 været på besøg hos [bilproducent] ... Det blev forklaret, at når bilen løftes i bladfjederen i den ene side så vil bilen automatisk, når den ikke er stoppet, lukke luft ud af luftbælgene når den bliver skævt. Derved sænkes chassiset. Hvis motoren er stoppet, så regulerer den ikke automatisk luft i bælgene og så bliver den i samme højde, når den løftes

i siden. Man skal sørge for at løfte midt på en af bagakslerne, hvilket er den korrekte måde at løfte bilen på ifølge instruktionen på bilen.

...

Virksomheden har udarbejdet skriftlige guidelines omkring sikkerhed ved hjulskifte og hvad man skal være opmærksom på af ricisi når lastbiler løftes og der skal skiftes hjul. Disse guidelines er lagt som bilag på sagen.

...

Formelle krav – oplyst af ledelsesrepræsentant

...

Spm. 4: var der en ledelsesrepræsentant til stede da overtrædelse skete?

[ja]

Hvis ja, hvor var ledelsesrepræsentanten henne?

[ved siden af [lastbilen]]

Angiv navn og stilling

[lederen]

Planlæggelse og tilrettelæggelse – oplyst af ledelsesrepræsentant

Spm. 5: Hvordan var det planlagt, at arbejdet skulle udføres?

[Skadelidte får besked på at skifte 2 dæk på 3 aksel på [lastbil] ... [Leder] hjælper skadelidte ved denne opgave.

Spm. 6: Har den skadelidte eventuel nødvendig lovpligtig uddannelse?

[Han er uddannet [mekaniker] og har arbejdet i virksomheden i ca. 1 år, hvor der dagligt arbejdes med dæk-/hjulskifte]

...

Arbejdsgiver instruktion i sikkerheden

Ansattes oplysninger (hvem?):

Spm. 11: Har den ansatte fået oplyst hvordan det konkrete arbejde skulle udføres sikkert?

[Nej, der er aldrig foretaget nogen instruktion. Skadelidte har aldrig set de guidelines (Kardinalregler), der er udarbejdet og har aldrig fået instruktion af [leder].

Spm. 12: Hvad vidste den ansatte om sikkerheden?

[Han havde fået besked på at skifte de 2 dæk alene. Han er ikke klar over hvad [leder] laver.

Spm. 13: hvornår har den ansatte fået instruktion i sikkerheden?

[Det har han aldrig fået. Det går alt for stærkt på bekostning af sikkerheden]

Arbejdsgivers oplysninger:

Spm. 14: Har den ansatte fået oplyst, hvordan det konkrete arbejde skulle udføres sikkert?

[Ja, der udleveres 'Kardinalregler' eller instruktion for arbejdet]

Spm. 15: Hvad har den ansatte fået at vide om sikkerheden?

[Ikke noget specifikt om ift. den konkrete arbejdsopgave. Hvis der er noget, man er i tvivl om, så spørger man [leder]]

Spm. 16: Hvornår har den ansatte sidst fået instruktion i sikkerheden?

Ankenævnet for Forsikring

17.

100476

[Da han blev ansat for ca. 1 år siden. Han har skiftet dæk på [lastbil]er mange gange. Der er ingen der bliver bedt om at kravle ind under en [lastbil]/lastbil]

...

Den tilsynsførendes eventuelle bemærkninger:

Det blev oplyst at der skiftes ca. 1000 lastvognsdæk pr. år af 3 mand på værkstedet."

Af Arbejdstilsynets straks påbud af 8/5 2023 fremgår bl.a.:

"Straks påbud

Virksomheden påbydes at sikre, at arbejdet med skift af hjul på [lastbil] model ... udføres sikkerhedsmæssigt forsvarligt således, at ansatte ikke udsættes for alvorlige ulykkesrisici når der skiftes hjul/dæk på lastbiler.

I skal efterkomme påbuddet **straks**.

...

Begrundelse for påbuddet:

Arbejdstilsynet vurderer, at arbejdet med skift af dæk på [lastbil] type ... hos ... ikke er udført sikkerhedsmæssigt- og sundhedsmæssigt forsvarligt idet 1 ansat er kommet alvorligt til skade under det udførte arbejde.

Arbejdstilsynet har ved afgivelsen af straks påbud lagt vægt på, at der er en betydelig fare forbundet med det pågældende arbejde, fordi:

- Arbejdet mellem flere personer på samme arbejdsopgave ikke er koordineret tilstrækkeligt.
- De sikkerhedsforskrifter der er udarbejdet af virksomheden, er ikke fulgt og efterlevet.
- Der blev ikke anvendt fast bukke understøtning inden der blev kravlet ind under bilen.
- [lastbilen] ikke var stoppet (kørte i tomgang) under dækskifte.
- De ansatte er ikke instrueret i tilstrækkelig effektiv grad, så de kan udføre arbejdet sikkert.
- Det udførte tilsyn vurderes at være helt utilstrækkeligt ift. til den arbejdsopgave, der er udført."

Af Arbejdstilsynets strakspåbud af 8/5 2023 fremgår bl.a.:

"Strakspåbud

Virksomheden påbydes at sikre tilstrækkelig og effektiv instruktion af de ansatte hos ... således, at arbejdet til enhver tid kan udføres sikkerhedsmæssigt forsvarligt. Arbejdsgiveren skal sørge for, at hver enkelt ansat, uanset ansættelsesforholdets karakter og varighed får en tilstrækkelig og hensigtsmæssig oplæring og instruktion i at udføre arbejdet på en farefri måde.

...

Begrundelse for påbuddet

Det er Arbejdstilsynets vurdering at instruktionen af den/de ansatte er mangelfuld og utilstrækkelig.

Dette begrundes med at:

- Den ansatte (skadelidte) ikke kunne erindre/oplyse, hvornår han havde modtaget instruktion i det konkrete stykke arbejde eller i arbejdsopgaverne på stedet i det hele taget.
- Den ansatte ikke ved, hvornår der er givet instruktion i sikkerheden vedrørende det arbejde, der udføres i [virksomheden].
- Der ikke i tilstrækkelig grad er talt om dagens opgaver."

Det fremgår af forsikringsbetingelserne: "**5. Generelle undtagelser**
Forsikringen dækker ikke:

...

5.2. Skader under indflydelse af selvforskyldt beruselse eller under en dertil svarende påvirkning af narkotika eller andre stoffer samt skadestilfælde fremkaldt af den tilskadekomne ved fortsæt eller grov uagtsomhed."

Nævnet udtaler:

Klageren blev klemmt under en lastbil under arbejdet med at skifte dæk. Klageren befandt sig under lastbilen for at placere en donkraft på akslerne, da hans leder begyndte at løfte lastbilens venstre side med en donkraft på fjedersystemet. Løftet satte gang i en automatisk proces, hvor lastbilen afluftede luftbælgene som en del af affjedringssystemet. Stålfjederen ændrede samtidig vinkel og donkraften blev presset væk og mistede grebet. Lastbilen faldt ned med afluftet luftbælge, og klageren kom i klemme mellem lastbilens bund og gulvet. Arbejdsmarkedets Erhvervssikring har fastsat klagerens varige mén til 10 %. Virksomheden fik den 8/5 2023 to straks påbud af Arbejdstilsynet. Selskabet har afvist at dække ulykken med henvisning til, at klageren har handlet groft uagtsomt. Klageren ønsker erstatning.

Selskabet har anført, at der er indlysende risiko for personskade, når klageren kravler ind under en 15-16 tons tung lastbil, som står i tomgang, og der ikke er sat bukke under til at sikre lastbilen. Klageren er uddannet og kender derfor faren ved at kravle ind under en lastbil, som står i tomgang. Selskabet har anført, at "[lastbilen] er ikke sikret, står ikke fast og er ikke holdt oppe, hvis den synker, falder ned eller rykker sig. I dette tilfælde er det [lederen], som løfter [lastbilen] med en anden donkraft, men det ændrer ikke på, at skadelidte har bragt sig i en position, hvor der er en indlysende fare for, at der kan ske stor personskade". Selskabet har anført, at "Donkraften skal kunne placeres korrekt, uden at skadelidte kravler ind under lastbilen og dermed udsætter sig selv for fare". Selskabet har anført, at klageren ifølge arbejdsgiveren fik instruktion i sikkerheden i forbindelse med ansættelsen, og at ingen bliver bedt om at kravle under en lastbil. Selskabet har anført, at klageren ikke har overholdt sikkerhedsforskrifterne for

arbejde med dækskifte. Selskabet har anført, at "Det fremgår af den medsendte undersøgelsesrapport fra Arbejdstilsynet, at proceduren ikke blev fulgt. Fx var hjulene ikke blokeret, bilen var ikke standset, løfteudstyret ikke godkendt, og [producentens] løfteinstruktion blev ikke fulgt. Skadelidte havde heller ikke læst 'Regler der redder liv og one pager 2022' ".

Klageren har anført, at han anvendte den almindelige fremgangsmåde på værkstedet. Klageren var ikke forud for ulykken bekendt med guidelines, som nu er fremlagt. Ifølge guidelines regel nr. 2 er det alene et løftet køretøj, man ikke må lægge sig ind under, hvorfor klageren teknisk set ikke har overtrådt guidelines. Klageren lagde sig ind under køretøjet for at placere en donkraft korrekt inden løftet, så donkraften ikke ville skride ud og dermed forhindre, at lastbilen kunne falde ned. Den præcise placering skal kontrolleres og kan ikke ses uden at komme ind under lastbilen. Klageren har anført, at man ikke kan sikre lastbilens stabilisering under et løft ved f.eks. bukke under lastbilen, før lastbilen faktisk er løftet med donkraften. Der var ikke bukke under lastbilen på ulykkestidspunktet, da man ikke var kommet til den del af arbejdsprocessen. Man løfter med donkraften og placerer derefter evt. bukke for at stabilisere, når den er løftet til den rette højde. Klageren har anført, at faremomentet opstod, fordi lederen foretog et uventet og ureglementeret løft af lastbilen uden at sikre sig, at klageren var i sikkerhed. Det var ikke påregneligt for klageren, at lederen pludselig forsøgte at løfte lastbilen, og der var derfor ikke nogen indlysende fare for den konkrete ulykke. Klageren har anført, at der ikke er adækvat sammenhæng mellem, at motoren ikke var slukket, og det at ulykken skete.

Det fremgår af virksomhedens "Regler redder liv", at "2. Vi sikrer os altid, at et løftet køretøj er sikret og stabiliseret. Hvorfor redder denne regel vores liv? Arbejde under et køretøj kan føre til dødsfald på grund af: En bevægelse med køretøjet, når en sådan ikke forventes. Køretøjet vælter eller skrider. Det kan forekomme, når køretøjet ikke står på en plan og stabil overflade. Kan flytte sig, fordi hjulene ikke er blokeret. Er ikke sikret med egnet tilbehør (lift, donkraft, akselstøtte, buk ...) Er løftet uden hensyntagen til løftepunktet. 2. Vi sikrer os altid, at et løftet køretøj er sikret og stabiliseret. Hvad skal vi respektere? ... Vi blokerer hjulene (doven dreng/kile), før vi løfter for at være sikre på, at køretøjet står stabilt. Vi løfter kun køretøjet med godkendt

løfteudstyr. En donkraft bruges kun til at løfte køretøjet, da den ikke er et lastbærende værktøj. Vi placerer al-tid buk/akselstøtter under køretøjet ... Arbejde på et løftet køretøj: Tag nøglerne ud ...

Tjek altid at mindst ét hjul på jorden har hjulkile på begge sider. Arbejde på et hævet køretøj er kun tilladt ved brug af egnet støtte. Arbejd aldrig under en bil, hvis den kun bliver løftet af en donkraft".Det fremgår af arbejdstilsynets undersøgelsesrapport, at "**Statement of facts** ... 1. [klageren] får besked på at skifte dæk på bagerste aksel på en [type] [lastbil]. 2. [klageren] går i gang med at forberede arbejdet. 3. Han bliver ikke instrueret i dette arbejde. 4.

Han vil løfte den under den bagerste aksel midt på for at begge hjul skal skiftes samtidig. 5. [klageren] kravler ind bagfra under ...indtaget for at sætte donkraft på plads. 6. Donkraft er ikke høj nok og han kravler ud for at hente en forlænger. 7. Mens [klageren] ligger under bilen begynder [leder] at løfte bilen under venstre fjeder. 8. [Leder] forklare han råber til [klageren] han skal komme ud. 9. Han kan ikke se ham derfor løfter han videre. 10. Bilen glider lige så langsom ned af donkraften og affjedring går helt i bund ... **5. Root cause. 5.1. Immediate/direct causes:** Bilen glider af donkraften. **Contributing factor:** Forkert løftepunkt. **5.2. Basic/underlying causes:** **cause:** procedure blev ikke fulgt. **Explanation:** Slide 10 og 11 i 'Regler der redder liv'pptx. Bilag 1. Hjulene på bilen var ikke blokeret. Løfteudstyret er ikke godkend da hjemlavet forlænger er brugt. Regler der redder liv.PDF bilag 2. Arbejde på et løftet køretøj. Bilen er ikke standset. [producentens] løfte instruktion blev ikke fulgt ... **Explanation:** [Klageren] er ikke oplært, da [Leder] antager han kan varetage arbejdet pga hans baggrund som ... mekaniker. [Klageren] har fået tilsendt Regler der redder liv og one pager 2022 bilag 3. Disse er ikke åbnet af [klageren]. Der er ingen opfølgning fra HR. [Klageren] har ikke informations app på sin telefon og kender ikke til den. [Klageren] er ikke blevet introduceret for ... [Leder] bruger ikke løftepunkterne på en [type] lastbil. [Leder] kender ikke til luftsystemet på en [type] lastbil som aflufter når der løftes på fjedersystemet. **Manglende sikkerhedskultur / Toolbox talk:** [Leder] blander sig i [klagerens] planlagte arbejde uden forudgående at informere ham og lave ny arbejdsgang. [Leder] sikre sig ikke, [klageren] ikke er under lastbilen inden han løfter. [Leder] holder ikke sikkerhedsmøder som instrueret af [virksomheden] ... [Leder] har mangel på tålmodighed når der ankommer lastbiler på værkstedet. Arbejde fra donkraft er almindeligt. Bukke som forefindes

på værksted, er ikke egnet til hjulskift på lastbiler ... **8. Conclusion of** ... [Klageren] sat til at løse opgaven alene om at skifte dæk på en [bilmærke] [lastbil]. Han har en hel klar ide om hvorledes dette skal gøre. [Klageren] kravler ind under lastbilen for at sikre sig donkraften står korrekt. Man kan diskutere om man skal opholde sig under en lastbil, men udsyn til løftepunktet er begrænset for at se om donkraft står korrekt. Der er heller ikke i noget af procedurerne fra [virksomheden], at dette ikke er tilladt. Der er normal arbejdsprocedure hos [virksomheden] ... [Leder] begynder at løfte lastbilen på fjedersystemet, uden at sikre sig [klageren] er ude, eller fortælle [klageren] om ændret arbejdsprocedure. Han er helt klar over han ligger derinde, men tror han er kravlet ud ...

Ifølge Lastvognekspert må der aldrig løftes på fjedersystemet, kun på akslerne. Dette er også beskrevet i instruktionsbog. Bilag 6. Dette er en ulykke der kun ventede på at ske og hvis ikke der sker ændringer kan det ske igen. [Leder] har stor risikoappetit og han tager let på sine forpligtelse som arbejdsleder. Det hele skal gå alt for stærkt uden at tage de fornødne sikkerhedsforanstaltninger når der er lastbiler på værkstedet. Procedure er ikke implementeret. Der bliver ikke afholdt sikkerhedsmøder. Der er ikke det rigtige sikkerhedsværktøj på værkstedet. Medarbejderne kender ikke deres sikkerhedsrepræsentant. Dette er bekræftet og [klageren] og to tidligere medarbejdere".

Det fremgår af arbejdstilsynets interview af 14/2 med klageren, at "Der skal skiftes to dæk på bagerste boogie. Det er [klageren] opgave ... Kravler ind bagfra med donkraft men skal have længere forlænger på donkraften. Har ikke placeret min donkraft endnu. [Lederen] løfter fra siden under 'klokken' (differentialet) med ny donkraft. Bilen ryger ned af donkraft med et drøn ... Hvis bare [leder] havde holdt sig væk var der intet sket. Vi kravler altid under bilerne, det har vi gjort masse af gange. Det er normal praksis ... [Leder] siger; vi skal være verdens hurtigste. [Leder] har ingen tålmodighed. Hvis luftkoblinger ryger af farer han rundt. Kaster med tingene. Ved lastbiler farer han rundt ... det skal fandeme altid gå så stærkt. [Leder] har ansat [klageren]".

Ankenævnet for Forsikring

22.

100476

Det fremgår Arbejdstilsynets rapport om grove overtrædelser af 2/5 2023, at klageren svarer på "Spm. 11: Har den ansatte fået oplyst hvordan det konkrete arbejde skulle udføres sikkert? [Nej, der er aldrig foretaget nogen instruktion. Skadelidte har aldrig set de guidelines (Kardinalregler), der er udarbejdet og har aldrig fået instruktion af [leder]. Spm. 12: Hvad vidste den ansatte om sikkerheden? [Han havde fået besked på at skifte de 2 dæk alene. Han er ikke klar over hvad [leder] laver]. Spm. 13: hvornår har den ansatte fået instruktion i sikkerheden? [Det har han aldrig fået. Det går alt for stærkt på bekostning af sikkerheden]". Det fremgår af arbejdsgiverens svar på spørgsmål, at "Spm. 14: Har den ansatte fået oplyst, hvordan det konkrete arbejde skulle udføres sikkert? [Ja, der udleveres 'Kardinalregler' eller instruktion for arbejdet]. Spm. 15: Hvad har den ansatte fået at vide om sikkerheden? [Ikke noget specifikt om ift. den konkrete arbejdsopgave. Hvis der er noget, man er i tvivl om, så spørger man [leder]] Spm. 16:

Hvornår har den ansatte sidst fået instruktion i sikkerheden? [Da han blev ansat for ca. 1 år siden. Han har skiftet dæk på [lastbil]er mange gange. Der er ingen der bliver bedt om at kravle ind under en [lastbil]/lastbil". Det fremgår videre rapporten, at arbejdstilsynet besøgte producenten af lastbilen, som forklarede, at "Når bilen løftes på bladfjederen i den ene side, så vil bilen automatisk, når den ikke er stoppet, lukke luft ud af luftbælgene når den bliver skæv ... Hvis motoren er stoppet, så regulerer den ikke automatisk luft i fælgene og så bliver den på samme højde når der løftes i siden".

Det fremgår af forsikringsbetingelsernes punkt 5.2, at forsikringen ikke dækker skadestilfælde fremkaldt af den tilskadekomne ved grov uagtsomhed.

Efter en samlet vurdering finder nævnet, at der ikke er grundlag for at statuere, at klageren har handlet groft uagtsomt, hvorfor selskabet ikke har været berettiget til at afslå at yde erstatning til klageren.

Nævnet har blandt andet lagt vægt på, at det fremgår af arbejdstilsynets undersøgelsesrapport, at det er normal procedure i virksomheden at kravle ind under lastbilerne, og at der ikke frem-

går noget i virksomhedens procedurer om, at det ikke er tilladt. Nævnet bemærker, at det fremgår af undersøgelsesrapporten, at der var begrænset udsyn til løftepunktet for at se, om donkraften stod korrekt, og at de bukke, der befandt sig på værkstedet, ikke var egnet til hjulskift på lastbiler.

Nævnet har også lagt vægt på, det fremgår af undersøgelsesrapporten, at klageren var sat til at løse opgaven med at skifte dæk alene, og at lederen intervenserede i klagerens arbejdsudførelse. Nævnet må lægge til grund, at ulykken skete, fordi lederen – mens klageren var under lastbilen – begyndte at løfte lastbilen under venstre fjeder. Lederen råbte, at klageren skulle komme ud, og lederen løftede videre til trods for, at han ikke havde sikret sig, at motoren var slukket, og at klageren var kommet ud. En sådan adfærd forekommer hensynsløs og har ikke været påregnelig for klageren.

Nævnet bemærker i den forbindelse, at lederen valgte at løfte lastbilen, til trods for at lastbilen var i tomgang. Hverken lederen eller klageren iagttog således anbefalingen om at tage nøglerne ud af bilen, som er beskrevet i virksomhedens "Regler redder liv". Nævnet bemærker, at en leder – der intervenserer i en ansats arbejde – må have en særligt fokus på pligten til at iagttage virksomhedens sikkerhedspolitik. Det fremgår blandt andet af begrundelsen for Arbejdstilsynet strakspåbud, at arbejdet mellem flere personer på samme arbejdsopgave ikke er koordineret tilstrækkeligt, og at de sikkerhedsforskrifter – der er udarbejdet af virksomheden – ikke er fulgt og efterlevet.

Det forhold – at lastbilen ikke var stoppet af klageren (motoren stod i tomgang), og at det er årsagen til, at lastbilen automatisk lukkede luft ud af luftbælgene, når den blev skævt – kan på den baggrund i den konkrete situation ikke føre til, at klageren har handlet groft uagtsomt.

Det, som selskabet i øvrigt har anført, kan ikke føre til andet resultat.

Som følge heraf

Ankenævnet for Forsikring

24.

100476

b e s t e m m e s :

Selskabet, Gjensidige Forsikring, skal anerkende, at klageren ikke har forvoldt skaden ved grov uagtsomhed. Selskabet skal genoptage sagsbehandlingen af klagerens anmeldelse. En eventuel erstatning forrentes efter forsikringsaftalelovens § 24.

Klagegebyret tilbagebetales.

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'P. Thønnings', is written over a light blue rectangular background.

Peter Thønnings